

KREISVERKEHRS- ANLAGEN

GZ: LRH FA18B K1 – 2004/8

INHALTSVERZEICHNIS

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND.....	3
2. ALLGEMEINES	6
3. PLANUNG VON KREISVERKEHRSANLAGEN	7
3.1 Anwendbare Richtlinien	7
3.2 Einzelne überprüfte Planungen von Kreisverkehrsanlagen	13
3.2.1 Kreisverkehr „KVP – Unterpremstätten“	13
3.2.2 Kreisverkehr „KVP – Weiz/Landring“	19
3.2.3 Kreisverkehr „KVP – Köflach Ost“	24
3.3 Zusammenfassende Beurteilung.....	28
4. TECHNISCHE ÜBERPRÜFUNG DES KVP „HARTBERG - LKH“	30
4.1 Allgemeines	30
4.2 Ausschreibung und Vergabe.....	31
4.3 Bauabwicklung.....	35
4.4 Abrechnung und Kostenentwicklung	36
5. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN.....	44

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AB	Asphaltbeton
BBL	Baubezirksleitung
BH	Bezirkshauptmannschaft
BT	Bituminöse Tragschicht
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BM	Bundesministerium
BVergG	Bundesvergabegesetz
ev.	eventuell
i.d.g.F.	in der gültigen Fassung
LGBl	Landesgesetzblatt
LKH	Landeskrankenhaus
LRH	Landesrechnungshof
KV	Kreisverkehr
KVA	Kreisverkehrsanlage
KVP	Kreisverkehrsprojekt
LStVG 1964	Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964
ÖNORM	Österreichische Norm
RVS	Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau
USt.	Umsatzsteuer
z.B.	zum Beispiel

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND

Der LRH hat die Planungstätigkeit des Landes im Zuge der Errichtung von Kreisverkehrsanlagen überprüft.

Nach der Geschäftseinteilung des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung liegt die generelle Planung, Projektierung und der Ausbau von Landesstraßen, einschließlich von Brücken im Zuständigkeitsbereich von Herrn Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Leopold Schögggl.

Prüfungsgegenstand war insbesondere

- der generelle Bedarf,
- die Beurteilung der notwendigen Leistungsfähigkeit und der Kapazität, sowie
- die technische Umsetzung

von Kreisverkehrsanlagen.

Von Herrn Landeshauptmannstellvertreter DI Leopold Schögggl wurde zum gegenständlichen Prüfbericht eine Stellungnahme (der FA18A) vorgelegt. Diese Stellungnahme wurde an den bezughabenden Stellen in den Bericht eingearbeitet.

Von Frau Landesfinanzreferentin Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder wurde der gegenständliche Prüfbericht zur Kenntnis genommen.

Angelegenheiten von Landesstraßen sind nach Art. 15 Abs. 1 B-VG Landessache. Das für Landesstraßen maßgebende Gesetz ist das Steiermärkische Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 (LStVG 1964) i.d.g.F.

Mit dem **Bundesstraßen-Übertragungsgesetz** vom 29. März 2002, BGBl. Nr. 50/2002 wurden

- die im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B des Bundesstraßengesetzes 1971 enthaltenen Straßenzüge
- die Bundesersatzstraßen gemäß § 33 Abs.5 des Bundesstraßengesetzes 1971 und
- alle Straßenteile, bei denen die Voraussetzungen gemäß § 4 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes 1971 für eine Auflassung als Bundesstraße durch Verordnung vorlagen

aufgelassen und den Bundesländern übertragen.

Als Bestandteile der öffentlichen Straßen im Sinne des Landesstraßen-Verwaltungsgesetzes gelten neben den **unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen**, wie Fahrbahnen, Gehsteige, Gehwege, Radwege, Geh- und Radwege, Parkflächen, Abstellflächen, Haltestellenbuchten, Bankette, der Grenzabfertigung dienende Flächen auch Anlagen zum Schutze vor Beeinträchtigung durch den Verkehr, insbesondere gegen Lärmeinwirkung sowie bauliche Anlagen im Zuge einer Straße, wie Tunnels, Brücken, Straßengräben, Böschungen und Anlagen zur Ableitung anfallender Wässer.

Grundlage der Prüfung waren die Auskünfte und vorgelegten Unterlagen der ehemaligen Fachabteilung IIa – Straßeninfrastruktur und Bau, die im Jänner 2002 in die Fachabteilung 18A - Gesamtverkehr und Projektierung umbenannt worden ist.

Stellungnahme des Herrn LH-Stv. DI Leopold Schöggli:

*Bezüglich der **Organisationsstruktur** möchten wir richtig stellen, dass die FA 2a mit 1.1.2002 in die FA 18A Straßeninfrastruktur – Planung und Bau, umbenannt wurde und erst im Jahre 2004 eine Trennung zwischen Planung und Bau*

stattfind. Die nunmehrige FA 18A Gesamtverkehr und Projektierung wickelt alle Agenden der Planung ab, während die FA 18 B Straßeninfrastruktur – Bau für die Ausschreibung und Durchführung aller Baumaßnahmen zuständig ist. Diese Organisationsänderung brachte klare Kompetenzabgrenzungen und vor allem eine Vermeidung von Doppelgleisigkeiten.

2. ALLGEMEINES

Der LRH stellt grundsätzlich fest, dass durch den Einsatz von Kreisverkehrsanlagen die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich verbessert werden kann. Daneben bringt eine Reduktion der Wartezeiten auch eine Verminderung der Lärm- und Schadstoffimmissionen mit sich.

Wie aus einer Dienstanweisung aus dem Jahre 1991 des damals zuständigen Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten für die Einsatzbereiche von Kreisverkehrsanlagen hervorgeht, sollten diese vor allem bei Kreuzungen zweier etwa gleichmäßig stark belasteter Straßen oder bei besonders unfallgefährdeten Kreuzungen errichtet werden.

Im Jahr 1982 wurde die erste Kreisverkehrsanlage in der Steiermark an der Kreuzung der Landesstraße B64 - Rechberg Straße mit der Landesstraße B72 - Weizer Straße errichtet. Seither erfolgte in der ganzen Steiermark eine rege Umbautätigkeit an Kreuzungen in Ortschaften und auf Freilandstraßen. Insgesamt wurden seitdem 195 Kreisverkehrsanlagen geplant bzw. gebaut (siehe Beilage).

3. PLANUNG VON KREISVERKEHRSANLAGEN

3.1 Anwendbare Richtlinien

Es ist festzustellen, dass im Bereich der Landesstrassenverwaltung erst seit 30. September 2003 (GZ.: FA18A 08 S 1/03-13) eine schriftliche **Richtlinie für den Einsatzbereich und die Ausbildung von Kreisverkehrsanlagen** an Landesstrassen existiert.

In dieser Richtlinie werden die **grundsätzlichen Entscheidungskriterien** angeführt, die für die Errichtung eines Kreisverkehrs aus verkehrstechnischer Sicht bzw. wegen der Kostentragung erfüllt sein müssen.

Aus **verkehrstechnischer Sicht** ist eine Errichtung möglich, falls (*auszugsweise*)

- die Gesamtbelastung der übergeordneten Strasse (bei einspurigem Kreisverkehr) nicht höher als 15.000 Fahrzeuge pro Tag beträgt und
- die Querfrequenz (mit Ausnahme von Ortsgebieten) zumindest 30% des Hauptverkehrs beträgt.

Bei der **Kostentragung** ist zu berücksichtigen, welche Art von Straßen an den Kreisverkehr angebunden werden.

- Liegt die Errichtung des Kreisverkehrs im Interesse des Landes, so ist eine prozentuelle Kostenaufteilung entsprechend dem Verhältnis der angeschlossenen Straßen anzustreben.
- Bei Zufahrten, die im überwiegenden Interesse von Gemeinden oder privaten Nutzern liegen, sind alle Kosten vom Bewerber zu tragen.

Damit ergibt sich folgende Regelung:

- Sind Verkehrssicherheitsüberlegungen vorrangig, erhöht sich der Kostenanteil des Landes;
- ist die verkehrstechnische Notwendigkeit gering, steigt der Kostenanteil der Interessenten (Gemeinden, Firmen).

Der LRH kann in dieser Regelung kein echtes Kriterium für die Notwendigkeit der Errichtung einer Kreisverkehrsanlage erkennen. Damit wird zwar versucht auf die Kostentragung Einfluss zu nehmen, über die grundsätzliche Aussage jedoch, ob ein Kreisverkehr überhaupt erforderlich ist wird nicht näher eingegangen.

Stellungnahme des Herrn LH-Stv. DI Leopold Schöggli:

*Hinsichtlich der **Richtlinien von Kreisverkehrsanlagen** möchten wir anführen, dass bereits im Februar 1996 von der FA II b, Straßen- und Brückenbau Empfehlungen zur Gestaltung kleiner Kreisverkehrsplätze erarbeitet wurden, die einen großen Beitrag zur Vereinheitlichung solcher Baumaßnahmen und zur Gewährleistung eines sicheren Knotenpunktausbaues geleistet haben. Die Empfehlungen wurden den Baubezirksleitungen, den Projektanten und den Gemeinden zur Verfügung gestellt und es haben auch andere Bundesländer, z.B. Kärnten, Burgenland, Niederösterreich und auch Nachbarstaaten (Slowenien) diese Unterlagen angefordert und zur Projektierung ihrer Kreisverkehrsanlagen herangezogen. Zur Einsichtnahme wird ein Exemplar übermittelt.*

Die im September 2003 gestaltete Richtlinie für den Einsatzbereich und die Ausbildung von Kreisverkehrsanlagen an Landesstraßen stellt daher eine Ergänzung und Verfeinerung dieser Empfehlungen auf Grund der bisherigen Erfahrungen auf diesem Gebiet dar.

Vor dem Inkrafttreten der obigen Richtlinie hatte die am 21. Mai 2001 veröffentlichte **Richtlinie RVS 3.44 „Plangleiche Knoten – Kreisverkehr“** des zuständigen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie Gültigkeit. Diese war für Freilandstraßen und in ihren grundsätzlichen Aussagen auch für Ortsgebiete anzuwenden.

Für die Anwendung von Kreisverkehrsanlagen sind nach der RVS 3.44 folgende Kriterien ausschlaggebend:

- Reduktion der Geschwindigkeit
- Höhere Verkehrssicherheit gegenüber anderen plangleichen Knotenformen
- Sanierung von Unfallhäufigkeitsstellen
- Höhere Leistungsfähigkeit gegenüber anderen plangleichen Knotenformen (unter Umständen auch gegenüber signalgeregelten Knoten)
- Flexiblere Lösung von mehr als vierarmigen Knotenformen
- Wendemöglichkeit und flexiblere Routenwahl

Im Allgemeinen sprechen gegen die Anordnung von Kreisverkehrsanlagen folgende Kriterien:

- Ungünstige Platzverhältnisse
- Ungünstige topographische Verhältnisse
- Koordinierte lichtsignalgeregelte Knotenpunkte
- Ungünstige Verhältnisse der Verkehrsströme

Stellungnahme des Herrn LH-Stv. DI Leopold Schöggli:

Die im Prüfbericht angeführte RVS 3.44 enthält daher zwar zutreffende Kriterien für die Errichtung von Kreisverkehrsanlagen – darüber hinaus muss jedoch auch folgendes berücksichtigt werden:

In England und Italien war die Ausbildung von Kreisverkehrsanlagen bereits eine jahrzehntelange Tradition, während in Österreich und auch anderen Ländern das Interesse an Kreisverkehrsplätzen beginnend in den 90-er Jahren sprunghaft zugenommen hat.

Diese Verkehrsanlagen haben nicht nur erhebliche Vorteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit, wenn bestimmte Einsatzgrenzen und Gestaltungsanforderungen beachtet werden. Wesentliche Merkmale dieser Knotenpunktform sind die einstreifige Verkehrsführung und der kleine Außendurchmesser des Kreisverkehrsplatzes sowie der Betrieb ohne Verkehrslichtsignalanlage.

Die in der Steiermark errichteten Kreisverkehrsplätze tragen grundsätzlich diesen o.a. Gesichtspunkten Rechnung.

- In erster Linie stellen diese Kreisverkehrsplätze Umbauten bestehender Kreuzungen dar, wodurch die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit gehoben und gesteigert werden konnte.
- Kreisverkehrsplätze versiegeln in der Regel weniger Flächen als gleich leistungsfähige Kreuzungen oder Einmündungen mit gesonderten Abbiegespuren und sind darüber hinaus Kreisverkehrsplätze, insbesondere auf Freilandstrecken mit einer günstigeren Lärmemission verbunden. Damit wird die Umweltverträglichkeit verbessert.
- Durch den Umbau einer Kreuzung oder Einmündung zum Kreisverkehrsplatz wird bei Beachtung der einfachsten Planungsgrundsätze ein Gewinn an städtebaulicher Qualität erreicht. Durch individuelle Gestaltung kann eine Aufwertung im Erscheinungsbild des Knotenpunktbereiches und seiner Umgebung erfolgen.

Es werden daher diese verschiedenartigsten Motivationen einen Kreisverkehrsplatz zu bauen, als Beurteilungsmaßstab bei der Entscheidung über die Errichtung herangezogen.

Die Mitarbeiter der FA 18A sind in diesem Bereich hervorragend ausgebildet und geschult und verfügen über die entsprechende Erfahrung, die erforderliche Entscheidung für die Errichtung zu treffen. Externe Gutachten über z.B. die Verkehrssicherheit, werden nur in Spezialfällen herangezogen.

*Zusätzlich wird seit dem letzten Jahr ein **Verkehrssicherheitsaudit** aller Projekte durchgeführt – dies unter Einbeziehung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, der Amtssachverständigen, der Verkehrsreferenten der Bezirkshauptmannschaften, externer und interner Planer, der Bauaufsicht und einem Vertreter der Straßenerhaltung.*

Vor dem Inkrafttreten der RVS 3.44 im Mai 2001 hatte ab dem Jahre 1991 eine **Dienstanweisung** des damals zuständigen Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten über „**Einsatzbereiche und Ausbildung von Kreisverkehrsanlagen an Bundesstraßen**“ Gültigkeit.

Nach Angaben der Fachabteilung 18A wurden diese Dienstanweisungen des Bundesministeriums auch für wichtige Landesstraßen angewandt.

Der LRH hat stichprobenweise die **Planung** folgender Kreisverkehrsanlagen überprüft:

- **L 303 Predingerstraße** **KVP Unterpremstätten**
- **B 64 Rechberg Straße** **KVP Strobl – Landring**
- **B 70 Packer Straße** **KVP Köflach Ost**

Weiters wurde die **Umsetzung** bzw. **technische Ausführung** der Kreisverkehrsanlage

- **KVP Hartberg – LKH**

geprüft.

3.2 Einzelne überprüfte Planungen von Kreisverkehrsanlagen

3.2.1 Kreisverkehr „KVP – Unterpremstätten“



Mit Schreiben vom 20. Juni 20021 ersuchte die Gemeinde Unterpremstätten das Verkehrsreferat der BH Graz-Umgebung zu prüfen, ob die Errichtung eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich der L373 – Predingerstrasse zur L303 – Bierbaumerstrasse im Ortsgebiet der Marktgemeinde Unterpremstätten eine in verkehrstechnischer Hinsicht sinnvolle und auf Grund der Örtlichkeiten umsetzbare Maßnahme darstelle.

Darauf ersuchte die BH Graz-Umgebung die zuständige Fachabteilung IIa des Amtes der Stmk. Landesregierung am 25. Juli 2001 um eine fachliche Stellungnahme.

Am 12. Oktober 2001 übermittelte die Fachabteilung IIa der Gemeinde Unterpremstätten schriftlich nachstehende zusammenfassende Empfehlung:

„Aufgrund der gegebenen Frequenzen ist laut RVS (für den Straßenbau) auf der L 303 von Norden kommend in die L 373 die Anordnung einer Linksabbiegespur erforderlich.“

„Die Errichtung einer Linksabbiegespur und eine Adaptierung der Einbindung der L 373 in die L 303 ist einerseits aus Kostengründen und andererseits auch aus verkehrstechnischen Überlegungen einer Kreisverkehrslösung vorzuziehen.“

Eine Kreisverkehrslösung ist wegen der zu hohen Kosten (Objekteinlösen) abzulehnen, da diese nur 3-armig ausgeführt werden könnte.“

Nach Auswertung der Unfalldatenbank vom Kuratorium für Verkehrssicherheit ereigneten sich im gegenständlichen Bereich in der Zeit vom 1.1.1996 bis 31.12.2001 lediglich zwei Unfälle mit jeweils einem Leichtverletzten. Es kann somit nicht von einem Unfallschwerpunkt ausgegangen werden.“

Aus diesem Schreiben der damaligen Fachabteilung IIa geht hervor, dass aus verkehrstechnischer Sicht eine **Kreisverkehrslösung** für die gegenständliche Kreuzung **nicht erforderlich** war. Die Errichtung einer Linksabbiegespur wäre aus damaliger Sicht eine sparsamere und wirtschaftlichere Ausbauvariante gewesen.

Dazu ergänzend weist die Fachabteilung IIa am 13. März 2002 darauf hin, dass die **Gesamtkosten von rund €70.000,-** nur **im mittelfristigen Bauprogramm** enthalten wären und ein möglicher Ausbau als Kreisverkehrslösung daher nur mittelfristig in Aussicht gestellt werden könne.

Mit Schreiben vom 27. Februar 2002 wandte sich die Gemeinde Unterpremstätten an das zuständige Regierungsmitglied mit der Bitte sich dafür zu verwenden, dass dieses dringend notwendige Bauvorhaben in das mittelfristige Bauprogramm aufgenommen werde.

Nach einer Begehung am 29. April 2002 wird zwischen Vertretern der Fachabteilung IIa und der Gemeinde vermerkt, dass bei Realisierung eines Kreisverkehrs der Kostenanteil des Landes den notwendigen **Kosten für eine Linksabbiegespur (ca. €109.000,-)** entspräche.

Die Differenz zwischen der ursprünglichen Schätzung von € 70.000,- und dem neuen Schätzbetrag von ca. € 109.000,- ergab sich lt. Fachabteilung 18A aus dem Umstand, dass in der Erstschätzung die Grundablösekosten für die Linksabbiegespur noch nicht berücksichtigt gewesen seien.

Am 27. Juni 2002 teilte das zuständige Regierungsmitglied der Fachabteilung 18A (ehemalige Fachabteilung IIa) mit, dass aufgrund der Mitfinanzierung durch die Gemeinde (die Gemeinde übernimmt die Grundstücksablöse) das Land einen Betrag von € 135.000,- (3/4 der geschätzten Höhe von € 180.000,-) zur Verfügung stellen wird.

Darauf wurde im Gemeinderat der Gemeinde Unterpremstätten der Grundsatzbeschluss gefasst, den angeführten Kreisverkehr zu errichten und 25 % der Errichtungskosten zu übernehmen.

Die **Landesregierung** beschloss in der Sitzung am **11. Dezember 2003**, den Ausbau dieses Kreuzungsbereiches mit einem Kreisverkehrsplatz durchzuführen. Als **Begründung** hierfür wird angeführt:

„Der gegenständliche Straßenabschnitt befindet sich im Ortsgebiet von Unterpremstätten. Da sich auf keiner der beiden Straßen im Kreuzungsbereich eine Linksabbiegespur befindet, kommt es täglich zu erheblichen Staus.

Das gegenständliche Projekt sieht einen Ausbau dieses Kreuzungsbereiches in Form eines Kreisverkehrsplatzes vor, um die höhere Verkehrssicherheit und einen besseren Verkehrsfluss in diesem Bereich zu bieten.“

Der LRH stellt fest, dass im Regierungssitzungsantrag **nicht** mehr angeführt ist, dass sowohl aus Kostengründen als auch aus verkehrstechnischer Sicht seitens der Fachabteilung IIa die Errichtung einer Linksabbiegespur empfohlen wurde und eine Kreisverkehrslösung wegen der zu hohen Kosten abzulehnen sei.

Weiters wird im **Regierungsbeschluss** angeführt:

„Die Bedeckung der anteiligen Kosten des Landes Steiermark von € 185.000,- ist im Landesvoranschlag 2004 enthalten. Vereinbarungsgemäß werden die restlichen Kosten inkl. Grundeinlösen von der Marktgemeinde Unterpremstätten übernommen. Dazu wird ein Übereinkommen mit der Marktgemeinde Unterpremstätten geschlossen.“

Die Fachabteilung 18A wurde ermächtigt, den Ausbau dieses Abschnittes nach Maßgabe der finanziellen Mittel (Anmerkung: im Voranschlag 2004 enthalten) zu veranlassen.

Zusammenfassend muss vom LRH festgestellt werden, dass **verkehrstechnische Gründe** für den Ausbau des gegenständlichen Kreisverkehrs **nicht ausschlaggebend** waren. Wie aus einem Schreiben der Fachabteilung 18A vom 30. August 2004 an den LRH hervorgeht, wurde in erster Linie dem Wunsch der Gemeinde entsprochen, einen KVP zu errichten, wobei **vor allem ortsgestalterische Gründe** maßgebend waren.

Die **für das Land anfallenden Kosten** laut Regierungssitzungsantrag waren **wesentlich höher** als ursprünglich angenommen. Die Kostenentwicklung ergab sich mit:

13.03.2002	€ 70.000,--	(Linksabbiegespur; 1. Schätzung)
29.04.2002	€ 109.000,--	(Linksabbiegespur; nach Begehung)
27.06.2002	€ 135.000,--	(Kostenanteil KVA; 1. Schätzung)
11.12.2003	€ 185.000,--	(Kostenanteil KVA; nach Projektierung)
	€ 219.215,10	(nach Endabrechnung)

Der LRH muss feststellen, dass im speziellen Fall bei der Errichtung des KVP Unterpremstätten die Grundsätze der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit nicht eingehalten worden sind.

Stellungnahme des Herrn LH-Stv. DI Leopold Schöggl:

Kreisverkehr „KVP – Unterpremstätten“: (9 bis 12)

Verkehrstechnische Gründe

Es ist richtig, dass auf Grund der zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Anlagungsverhältnisse von einem dreiarmigen Kreisverkehrsplatz ausgegangen wurde

und daher von der Fachabteilung die Errichtung einer Linksabbiegespur und eine Adaptierung der bestehenden Einbindung als zweckmäßigere Lösung angesehen wurde.

In der Folge stellte sich heraus, dass die Marktgemeinde Unterpremstätten bereit war, die gesamten Grundeinlösekosten incl. Gebäudeablöse und ein Viertel der Baukosten des Kreisverkehrsplatzes sowie des Anschlusses der südlich gelegenen Gemeindestraße zu übernehmen. Weiters ergab der Ortsaugenschein, dass eine vierarmige Kreisverkehrsausbildung sinnvoll und möglich war. Auf Grund dieser geänderten technischen Voraussetzungen und dem ausdrücklichen politischen Willen bei derartigen Kostenübernahmen (weit über die Richtlinien hinaus), Bauvorhaben im Sinne eines gesamtwirtschaftlichen Nutzens zu forcieren wurde auch unter Berücksichtigung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsentwicklung entschieden, einen Kreisverkehrsplatz zu errichten.

Kosten

Die Kostenschätzung von € 70.000,00 bzw. € 109.000,00 bezog sich daher auf die Errichtung der Abbiegespur bzw. Adaptierung der Einbindung. Bei diesen Kostenschätzungen wurde von üblichen mittleren Kosten für solche Maßnahmen ausgegangen. Auf Grund der Vielzahl der Projekte im mittelfristigen Bauprogramm wird in der Regel für eine grobe Kostenschätzung keine genaue Untersuchung der Anlageverhältnisse durchgeführt und es wurden im speziellen Fall auch die Grundeinlösekosten ausschließlich für Fahrbahnverbreiterungen und nicht für – wie sich nach Ortsaugenschein herausstellte – die erforderliche Ablöse einer Liegenschaft samt Gebäude (Firma Kogler) in der Höhe von rd. € 250.000,00 berücksichtigt. Das Land hätte daher für diese Linksabbiegespuren (100% Kostentragung des Landes) jedenfalls € 70.000,00 (bzw. € 109.000,00) + € 250.000,00 = rund € 350.000,00 aufzuwenden gehabt.

Somit spielten wirtschaftliche Erwägungen ebenfalls eine Rolle, da die Aufwendungen des Landes für die Errichtung der Abbiegespur und Adaptierung der Einbindung incl. die dafür erforderliche Grundeinlöse (siehe oben) deutlich über den letztendlich für die Errichtung des Kreisverkehrsplatzes zu leistenden Anteil gelegen wären.

Replik des Landesrechnungshofes:

Auf Basis der vorgelegten Unterlagen ergibt sich zusammenfassend folgende Sachlage:

1. Im Schreiben der FA 18A vom 14. März 2002 an den zuständigen politischen Referenten wird angeführt, dass *„seitens der FA 18A die Kreuzung L303/L373 im mittelfristigen Bauprogramm ... als Linksabbiegespur mit GK von rund 0,07 Mio €... enthalten ist“*.
2. Über eine Planungsbesprechung am 29. April 2002 zwischen Mitarbeitern der FA 18A und Vertretern der Gemeinde Unterpremstätten wird vermerkt, dass *„die notwendigen Kosten für den Linksabbieger auf der L303 und der L373 ca. 1,5 Mio ATS (Anmerkung: ca. €109.000,-) betragen“*.
3. Im Verlauf der vorliegenden Prüfung wurde die FA 18A um Aufklärung über die Kostendifferenz bei den beiden oben angeführten Schätzungen ersucht, wobei die FA 18A sinngemäß erklärte, dass *„bei der zweiten Schätzung bereits die Grundablösekosten für die Linksabbiegespur berücksichtigt wären“*.

Somit ergibt sich in nachvollziehbarer Weise, dass die Schätzkosten für die Grundeinlösen bei der Realisierung einer Linksabbiegespur nur insgesamt € 39.000,- (=Differenz von € 109.000,- zu € 70.000,-) betragen haben.

Die Stellungnahme der Fachabteilung 18A, wonach die erforderlichen Grundeinlösen € 250.000,- betragen hätten, hat nach Meinung des Landesrechnungshofes daher nur für die Realisierung der KVA und nicht für die Errichtung einer Linksabbiegespur Gültigkeit.

3.2.2 Kreisverkehr „KVP – Weiz/Landring“



Nach einer ersten Besprechung am 10. November 1999 zwischen der BH Weiz und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit wurde u.a. Folgendes protokolliert:

„Zu den größten Verkehrsproblemen der Stadt gehören die Ausfahrten der Märkte in der Gleisdorferstraße (Strobl und Landring sowie Tankstelle). Bei einem Tagesverkehrsaufkommen von ca. 18.000 Fahrzeugen ergeben sich kaum ausreichende Zeitlücken zum gefahrlosen Einfahren in die Gleisdorferstraße.

Der Vertreter des Kuratoriums für Verkehrssicherheit weist darauf hin, dass die einzig wirklich wirksame Lösung darin besteht, eine induktionsgesteuerte Ampel zu installieren. Es wird dringend gebeten, dieses Problem aufzugreifen und einer entsprechend baulich verbesserten Lösung zuzuführen“.

Mit Schreiben vom 29. März 2001 urgiert der Bürgermeister der Stadt Weiz bei der Fachabteilung IIa eine bereits zugesagte Verkehrsuntersuchung bzw.

-planung im Bereich des später realisierten KVP Weiz/Landring/Strobl und kritisiert, dass die Stadt Weiz bereits seit 9 Monaten immer wieder vertröstet werde.

Mit Schreiben vom 21. Mai 2001 an die BH Weiz teilt der Bürgermeister der Stadt Weiz mit, dass „*Versprechungen der zuständigen Beamten des Landes*“ nicht eingehalten werden. Weiters führt er an, dass sich die Situation im Bereich der Baufirma Strobl bzw. des Landringes besonders dramatisch entwickelt hätte und er mit massiven Protesten konfrontiert sei. Dem Schreiben beigeheftet sind Zeitungsartikel und Beschwerden der Firma Landring.

Am 11. Oktober 2001 fand eine Besprechung mit Vertretern der Fachabteilung IIa, der BBL Graz-Umgebung, der Stadtgemeinde Weiz, den beiden anrainenden Firmen und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit statt.

Im Besprechungsprotokoll wurde festgehalten, dass der Vertreter des Kuratoriums für Verkehrssicherheit die Planung für eine KVA begrüßt und dass sich der Vertreter der Fachabteilung 18A hinsichtlich der Finanzierung lediglich eine Kostenaufteilung zwischen den beiden durch den Kreisverkehr begünstigten Betrieben, der Stadt Weiz und dem Bund vorstellen kann. Endgültige Festlegungen über den Kostenaufteilungsschlüssel könne man aber erst nach Vorliegen eines Detailprojektes machen.

Bezüglich der Kostenaufteilung wird in einem Schreiben vom 15. Mai 2002 der Stadtgemeinde Weiz vermerkt, dass es bereits zu einer, mittels Protokoll festgelegten Kostenbeteiligung durch das Land bzw. der beiden Firmen gekommen wäre.

Am 10. Dezember 2002 wurde ein diesbezügliches **Finanzierungsübereinkommen** zwischen der Baubezirksleitung Graz-Umgebung und der Stadtgemeinde Weiz abgeschlossen. Darin wurde u.a. vereinbart, dass die Landesstraßenverwaltung 1/3 der gesamten Herstellungskosten für diese Baumaßnahme (insgesamt ca. € 200.000,--) in der Höhe von € 66.667,-- übernehme.

Laut Endabrechnung mussten schließlich **€ 229.644,23** aufgewendet werden, was im Vergleich zu den geplanten Kosten einer **Steigerung von über 240 Prozent** entspricht.

Der LRH muss feststellen, dass auch bei der Errichtung der KVA Weiz/Landring die Grundsätze der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit nicht eingehalten worden sind.

Weiters muss festgestellt werden, dass für die Entscheidung zum Bau der gegenständlichen Kreisverkehrsanlage **kein verkehrstechnisches Gutachten** existiert.

Stellungnahme des Herrn LH-Stv. DI Leopold Schöggli:

Kreisverkehr „KVP – Weiz / Landring“ (Seite 13 – 15)

Kosten

Der Vergleich der geplanten Kosten mit der Endabrechnung ist deshalb nicht zulässig, weil im Rahmen des Bauvorhabens Kreisverkehrsplatz zusätzliche Maßnahmen mitausgeschrieben und umgesetzt wurden. Dabei handelt es sich um die Verkehrslichtsignalanlage Kapruner Generatorstraße, Europaallee, Sanierung der B64 in zwei Teilbereichen vor und nach dem Kreisverkehr und eine Fahrbahnsanierung auf der B72 im Bereich der Deponie Schmidt und im Bereich des Anstieges Höllberg.

Die zusätzlichen Maßnahmen bei der Verkehrslichtsignalanlage und der Sanierung der B64 erfolgten aus wirtschaftlichen Erwägungen, da es sich um im örtlichen Zusammenhang liegende notwendige Baumaßnahmen handelte bzw. lag bei dem Erfordernis der Fahrbahnsanierung auf der B72 Gefahr im Verzug vor.

Die tatsächlichen anteiligen Kosten für den Kreisverkehr belaufen sich daher nach Abzug dieser Maßnahmen auf ca. € 80.000,00, womit nur eine Erhöhung der ursprünglich groben Kostenschätzung von 16,5 % vorliegt.

Verkehrstechnisches Gutachten

Zum Vorwurf zur Beurteilung kein verkehrstechnisches Gutachten herangezogen zu haben wird grundsätzlich auf unsere Ausführungen im allgemeinen Teil verwiesen und im Speziellen angeführt.

Im Einvernehmen sowohl mit der BH.Weiz (Dr.Stühlinger) als auch dem Kuratorium für Verkehrssicherheit, der Stadtgemeinde Weiz sowie den beteiligten Firmen Landring und Strobl wurde in einer Niederschrift vom 11.10.2001 entschieden, die bestehende Kreuzung umzubauen und einen Kreisverkehrsplatz zu errichten. Zu diesem Zeitpunkt lag bereits eine positive verkehrliche Begutachtung der Notwendigkeit des Umbaues nicht nur des amtlichen Sachverständigen (Ing.Hubinger als Amtssachverständiger für die BH.Weiz) vor, sondern auch ein Maßnahmenkatalog für die damalige B 64 (heutige Ldstr.B 64) von km 12,970 – km 13,700 einschließlich einer Verkehrserhebung vor.

In diesem Maßnahmenkatalog mitbetrachtet wurde auch die Kreuzung B 64 Anzengruberstraße. Insbesondere wird durch die Errichtung des KVP Weiz/Landring eine leistungsfähige und verkehrssichere Anlage geschaffen, die auch für Fußgänger mit der Errichtung von Gehsteigen, Fußgängerübergängen im Bereich von Fahrbahnteilern, eine Anhebung der Verkehrssicherheit bewirkt.

Replik des Landesrechnungshofes:

- 1. Bereits im „Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen“ der FA IIb vom Februar 1996 wird festgehalten, dass die Verkehrsfrequenzen in „allen Knotenpunktzufahrten“ der KVA zu überprüfen sind.*
- 2. In der „Richtlinie für die Errichtung von Kreisverkehrsplätzen“ vom 30. September 2003 wird im Kapitel 5 – „Wichtigste Grundsätze“ angeführt, dass vor Errichtung einer KVA ein Leistungsfähigkeitsnachweis laut RVS 3.44 durchzuführen ist.*
- 3. Im Kapitel 4 der zitierten Richtlinie wird die Vorgehensweise bei der Berechnung der Leistungsfähigkeit einer KVA beschrieben, wobei als Berech-*

nungsgrundlage u.a. die Verkehrsfrequenzen aller Ein- und Ausfahrten zur KVA zu ermitteln sind.

Die zitierte Verkehrszählung wurde ca. 200m entfernt an der Kreuzung B64/Anzengrubergasse durchgeführt und umfasste nicht die Verkehrsströme aller Zu-/Abfahrten zur geplanten KVA.

Weiters konnte die zitierte „positive verkehrliche Begutachtung“ des Amtssachverständigen für die BH Weiz, Ing. Hubinger, trotz Aufforderung nicht vorgelegt werden.

Die Feststellung des Landesrechnungshofes, dass für den Bau der KVA Weiz – Strobl/Landring kein verkehrstechnisches Gutachten (im Sinne der Richtlinien) vorhanden ist, wird daher beibehalten.

3.2.3 Kreisverkehr „KVP – Köflach Ost“

Mit Schreiben vom 4. Dezember 1997 nimmt die Fachabteilung IIa als Bundesstraßenverwaltung Bezug auf ein Ansuchen der Stadtgemeinde Köflach, die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes Köflach Ost zu prüfen. Hingewiesen wird, dass die Errichtung nur dann sinnvoll sei, wenn das vorgesehene Industrie- und Wohngebiet realisiert wird und die dazu notwendige Erschließungsstraße eine entsprechende Verkehrsbelastung aufweise.

Mit Schreiben vom 21. Oktober 1998 erging von der Stadtgemeinde Köflach das Ersuchen an die Fachabteilung IIa, die Realisierung der Kreisverkehrsprojekte im Bereich der Ortskernumfahrung in die Wege zu leiten bzw. um Bekanntgabe, wann mit der Realisierung derselben gerechnet werden kann.

Am 27. April 1999 fand eine Vorsprache von Vertretern der Stadtgemeinde Köflach beim damals zuständigen Regierungsmitglied Herrn Landesrat Ing. Hans Joachim Ressel statt. Dabei wurde vereinbart, dass aufgrund der baulichen Situation im östlichen Teil von Köflach das Kreisverkehrsprojekt B70 Köflach-Ost vorrangig behandelt werden solle.

Am 7. Juni 1999 wurde zwischen der Fachabteilung IIa, der Stadtgemeinde Köflach und dem Planungsbüro eine Besprechung über die Kostenteilung des KVP Köflach Ost abgehalten, wobei die Kostenteilung zwischen Stadtgemeinde Köflach und der Bundesstraßenverwaltung grundsätzlich festgelegt wurde.

Es wurde vereinbart:

- Die geschätzten Kosten in Höhe von ATS 2.755.620,-- werden nach Abzug von ATS 300.000,-- zwischen der Stadtgemeinde Köflach und der Bundesstraßenverwaltung 1/3 zu 2/3 geteilt.
- Alle Grundbeistellungen – ausgenommen eine Fläche von 255 m² – werden von der Stadtgemeinde bzw. den Anrainern zur Verfügung gestellt.

Der LRH stellt fest, dass zwischen dem Land Steiermark und der Stadtgemeinde Köflach **kein Verwaltungsübereinkommen geschlossen** worden ist.

Im Frühjahr 2001 wurde – mit Abänderungen gegenüber der ursprünglichen Planung – mit dem Bau des „KVP Köflach Ost“ begonnen.

Zum gegenständlichen Bauvorhaben wird zusammenfassend festgestellt, dass

- ein grundsätzliches **verkehrstechnisches Gutachten lt. RVS mit der Untersuchung von Varianten** (nur Gutachten über die „Befahrbarkeit des KVPs“ vorhanden) nicht existiert;
- eine **Kostenschätzung** der tatsächlich realisierten KV-Lösung (ursprüngliches Projekt wurde mehrmals abgeändert) nicht vorhanden ist und
- das **Verwaltungsübereinkommen** Stadtgemeinde Köflach – Fachabteilung IIa im Akt fehlt.

Auch hier wird wiederum empfohlen, bei der Realisierung von Kreisverkehrsanlagen nach den Richtlinien vorzugehen und insbesondere die Verkehrssicherheit und die Wirtschaftlichkeit zu prüfen und verschiedene Varianten zu untersuchen.

Stellungnahme des Herrn LH-Stv. DI Leopold Schöggli:

Kreisverkehr „KVP – Köflach / Ost“:

Fehlen des Verwaltungsübereinkommens

Wir dürfen darauf hinweisen, dass das erwähnte Verwaltungsübereinkommen in Form einer Niederschrift vom 7.6.2000 de facto als Vereinbarung vorliegt, zumal zum damaligen Zeitpunkt für Verwaltungsübereinkommen keine besondere

Form einzuhalten war. Zwischenzeitlich wurde, um Missverständnisse und Unsicherheiten zu vermeiden, ein Musterformular entwickelt.

Verkehrstechnisches Gutachten

Es darf angeführt werden, dass sehr wohl eine Variantenuntersuchung mit dem generellen Projekt vorlag, in dem die verkehrstechnische und wirtschaftliche Situierung des Kreisverkehrsplatzes und der entsprechenden Anbindung der einzelnen Äste, geprüft wurde.

Kostenschätzung

Die mehrmalige nachträgliche Änderung der Planung und damit verbunden der Kostenschätzung beruht auf einer, aus verkehrstechnischen Gründen (über die Abmessungen der StVO hinaus) erforderlichen Adaption. Diese Adaption war aufgrund vorhandener Verkehrsströme und deren Umfang (Schwerverkehrsrouten), insbesondere um die bessere Befahrbarkeit des Kreisverkehrsplatzes mit Sonderfahrzeugen zu gewährleisten, notwendig.

Replik des Landesrechnungshofes:

Fehlen des Verwaltungsübereinkommens

In der zitierten Niederschrift vom 7. Juni 1999 ist vermerkt:

„Vor Baubeginn wird zeitgerecht im Sinne dieser Niederschrift ein Verwaltungsübereinkommen zwischen dem Land Steiermark Bundesstraßenverwaltung, vertreten durch die Fachabteilung 2a, und der Stadtgemeinde Köflach ausgestellt, welches sowohl von den Vertretern der Bundesstraßenverwaltung als auch von der Stadtgemeinde Köflach vertreten durch Herrn Bürgermeister Franz Buchegger Gemeindevorstand und Gemeinderat zu unterfertigen sein wird“.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass dieses Verwaltungsübereinkommen nicht – wie vorgesehen - abgeschlossen wurde.

Verkehrstechnisches Gutachten

Grundsätzlich wird auf die Replik des Landesrechnungshofes zum Verkehrstechnischen Gutachten bei der KVA Weiz – Strobl/Landring verwiesen.

Bei der KVA Köflach Ost beinhaltet das zitierte verkehrstechnische Gutachten lediglich eine „Überprüfung der Befahrbarkeit“ der KVA. Eine weitere Untersuchung befasste sich mit der Situierung und Anbindungsvarianten an die KVA.

Eine Ermittlung der Verkehrsfrequenzen aller Zu- und Abfahrten zu der KVA gemäß der RVS 3.44 erfolgte nicht.

Die Feststellung des Landesrechnungshofes, dass kein verkehrstechnisches Gutachten (im Sinne der Richtlinien) vorhanden ist, wird daher beibehalten.

Kostenschätzung

Es wurde festgestellt, dass trotz mehrmaliger Änderung der Planung keine neuerliche Kostenschätzung erfolgte und daher die Kostenteilung zwischen dem Land Steiermark und der Stadtgemeinde Köflach auf dem Planungsstand Juni 1999 beruhte.

Über die Aufteilung der Mehrkosten von anfänglich ATS 2.455.620,- (umgerechnet € 178.461,-) auf € 193.724 wurden in der zitierten Niederschrift vom 7. Juni 2000 keine Vorkehrungen getroffen.

Die Feststellung des Landesrechnungshofes, dass keine Kostenschätzung für die tatsächlich realisierte KVA vorhanden ist, wird daher beibehalten.

3.3 Zusammenfassende Beurteilung

Der LRH stellt grundsätzlich fest, dass Kreisverkehrsanlagen der Verkehrssicherheit dienen und im Allgemeinen die Unfallzahlen senken. Wie aus einer Untersuchung des Instituts für Straßen- und Verkehrswesen der Technischen Universität Graz hervorgeht, sind insbesondere nachstehende Gründe maßgebend:

- Reduktion der Geschwindigkeit
- Hohe Verkehrssicherheit (Sanierung von Unfallhäufungsstellen)
- Hohe Leistungsfähigkeit
- Flexiblere Lösung von mehr als vierarmigen Knotenformen
- Wendemöglichkeit und flexiblere Routenwahl
- Reduktion der Wartezeiten
- Verminderung von Lärm und Schadstoffemissionen
- Platzgestaltung und Flächenbedarf
- niedrigere Betriebskosten (z.B. kein Stromverbrauch)

Dies setzt allerdings voraus, dass die Notwendigkeit für die Errichtung eines KVP aus verkehrstechnischen Gründen gegeben ist und eine Steigerung des Verkehrsflusses erreicht wird.

Die **stichprobenweise Überprüfung der Planung von Kreisverkehrsanlagen** hat dabei folgendes ergeben:

- vor der Beschlussfassung für den Neubau von KVA **fehlen** oftmals **verkehrstechnische Grundsatzuntersuchungen**.
- für den Bau von KVA sind oft **Wünsche von Gemeinden** (z.B. Ortsbildpflege) oder sonstiger Interessenten maßgebend.
- Kostenschätzungen fehlen zum Teil gänzlich bzw. sind vor der Beschlussfassung zu ungenau.

Der LRH erachtet es daher trotz der unbestrittenen Vorteile von Kreisverkehrsanlagen als erforderlich, die **Wirtschaftlichkeit verstärkt zu untersuchen** und nicht vorrangig nach den Wünschen der Interessenten vorzugehen. Außerdem sollten in diesen Wirtschaftlichkeitsprüfungen auch **Varianten** enthalten sein.

4. TECHNISCHE ÜBERPRÜFUNG DES KVP „HARTBERG - LKH“

4.1 Allgemeines

Am 2. Oktober 1998 ersuchte die Stadtgemeinde Hartberg die damalige Fachabteilung IIa um die Ausschreibung der Arbeiten der Kreisverkehrsanlage Hartberg – LKH an der B54, damit die Realisierung des Projektes in der ersten Jahreshälfte 1999 gewährleistet sei. Die Dringlichkeit ergab sich durch die Fertigstellung der Zufahrt zum neuen LKH.

Dieses Anliegen wurde am 18. Dezember 1998 von der BBL Hartberg nochmals vorgebracht, wobei darauf hingewiesen wurde, dass der Probetrieb im neuen LKH-Hartberg am 30.6.1999 aufgenommen werde und daher die Außenanlagen zu diesem Zeitpunkt fertiggestellt sein müssen. Im besonderen betraf dies den Bereich der L 401 mit Busbuchten, Rad- und Gehwegen, die direkt an die Kreisverkehrsanlage angeschlossen werden sollte.

Die Fachabteilung IIa erstellte darauf die Ausschreibung und veranlasste die Zeitungsveröffentlichungen am 17.2.1999. Gleichzeitig beauftragte sie nach Einholung eines Honoraranbotes ein Technisches Büro mit der Durchführung der Achsabsteckung zu der Pauschalangebotssumme von ATS 40.000,--.

4.2 Ausschreibung und Vergabe

Bauherr der gegenständlichen Kreisverkehrsanlage ist der Bund (öffentlicher Auftraggeber), sodass für die Beurteilung der Ausschreibung und Vergabe das Bundesvergabegesetz 1997, BGBl.Nr. I Nr.56/1997 i.d.g.F., anzuwenden war. Da die Vergabe unterhalb des Schwellenwertes und der Mindestsumme von ATS 7 Mio. bei Bau- und Baukonzessionsaufträgen lag, waren die Bestimmungen der ÖNORM 2050 „Vergabe von Aufträgen über Leistungen – Ausschreibung, Angebot und Zuschlag – Verfahrensnorm“ vom 1. Jänner 1993, Anlage zur Allgemeinen Bundesvergabeordnung – ABVV, BGBl. Nr. 17/1994 anzuwenden.

Demnach hat bis auf die in der ÖNORM A 2050 aufgezählten Punkte grundsätzlich ein offenes Verfahren stattzufinden.

- **Wahl des Vergabeverfahrens:**

Die Vergabe erfolgte im offenen Verfahren. Dies ist positiv zu werten, da damit einem größeren Bieterkreis die Möglichkeit zur Anbotlegung gegeben wurde.

- **Bekanntmachung:**

Die Bekanntmachungsvorschriften wurden eingehalten.

- **Gestaltung der Ausschreibung:**

Die „Allgemeinen Vorbemerkungen“ gliedern sich in die Unterkapitel

1. Angebot
2. Zuschlagsverfahren
3. finanzielle Abwicklung
4. Bauabwicklung
5. Angebotsbestimmungen für Datenträgeraustausch

In diesen Ausschreibungsunterlagen ist jeweils in Entsprechung von § 35 Abs. 2 Bundesvergabegesetz 1997 die für die Vergabe der Leistung maßgebliche Bestimmung angeführt. Die Ausschreibungsunterlagen enthalten weiters die „Besonderen Vorbemerkungen“ und das „Leistungsverzeichnis“.

Den Zuschlag erhält nach den Allgemeinen Vorbemerkungen der Ausschreibung das technisch und wirtschaftlich günstigste Angebot.

Da der Qualitätsstandard klar beschreibbar ist und deswegen qualitativ gleichwertige Angebote sichergestellt sind, entspricht die Wahl des Angebotes mit dem niedrigsten Preis § 53 Bundesvergabegesetz (Bestbieterprinzip).

Die Beschreibung der Leistung ist ausreichend konkretisiert.

- **Angebotseröffnung:**

Die Entgegennahme und Verwahrung der Angebote erfolgte korrekt.

Es wurde eine Angebots-Eingangsliste erstellt, in der alle einlangenden Angebote mit einer laufenden Nummer und der Eingangszeit versehen wurden. Zwei Vertreter des Auftraggebers haben die Angebotseröffnung vorgenommen. Über die Angebotsöffnung am 12. März 1999 wurde ein aussagekräftiges Protokoll erstellt. Die Angebote wurden anlässlich der Angebotsöffnung durch Lochen gekennzeichnet, sodass ein nachträgliches Auswechseln feststellbar wäre.

Es langten 13 Angebote ein.

Die bei der Angebotsöffnung anwesenden 7 Vertreter der Bieter haben das dabei erstellte Protokoll unterfertigt.

- **Prüfung der Angebote:**

Die Angebote wurden sachlich und rechnerisch geprüft und ein Preisspiegel zusammengestellt.

Aufgrund der Prüfung der Angebote ergab sich folgende Reihung:

	Bietername	Netto in ATS	Brutto in ATS	in %
1	Firma A	2.156.365,83	2.587.639,00	100,00
2	Firma B	2.249.299,00	2.699.158,80	104,31
3	Firma C	2.287.856,54	2.745.427,85	106,10
4	Firma D	2.341.795,00	2.810.154,00	108,60
5	Firma E	2.394.060,60	2.872.872,72	111,02
6	Firma F	2.408.244,80	2.889.893,76	111,68
7	Firma G	2.444.788,04	2.933.745,65	113,38
8	Firma H	2.468.948,20	2.962.737,84	114,50
9	Firma I	2.492.074,80	2.990.489,76	115,57
10	Firma J	2.579.844,93	3.095.813,92	119,64
11	Firma K	2.624.909,68	3.149.891,62	121,73
12	Firma L	2.850.082,12	3.420.098,54	132,17
13	Firma M	2.925.015,00	3.510.018,00	135,65

Als **Billigstbieter** wurde die Firma A ermittelt.

Der LRH musste feststellen, dass zwar eine elektronische Angebotsbewertung vorliegt aber eine die Prüfung der Angebote und ihr Ergebnis zusammenfassende Darstellung in einer Niederschrift zu den Vergabeunterlagen nicht zu entnehmen war.

Der **LRH empfiehlt**, über die Prüfung der Angebote und ihr Ergebnis eine Niederschrift zu verfassen, in welcher alle für die Beurteilung der Angebote wesentlichen Umstände festzuhalten sind (§ 50 Abs. 1 Bundesvergabegesetz 1997).

- **Benachrichtigung nicht berücksichtigter Bieter:**

Eine schriftliche Verständigung gemäß § 57 Bundesvergabegesetz 1997 jener Bieter, denen der Zuschlag nicht erteilt wurde, erfolgte mit Schreiben vom 17. März 1999.

- **Zuschlagserteilung und Vertrag:**

Mit Ermächtigung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten vom 22.1.1999 (Zl.:804820/1-VI/A/3-99) wurde seitens der Bundesstrassenverwaltung Steiermark der Zuschlag mittels Schlussbrief vom 17. März 1999 an die als Bestbieter ermittelte Firma A schriftlich erteilt. Die Auftragssumme betrug abzüglich des Anteils der Stadtgemeinde Hartberg und abzüglich der Baukanzlei ATS 2,478.425,96 (€ 180.114,24) inkl. USt. Der Auftragnehmer bestätigte mittels Gegenschlussbrief vom 19. März 1999 den Auftrag.

4.3 Bauabwicklung

Verbindliche Grundlage für die Durchführung der Arbeiten war das Angebot der bestbietenden Firma vom 12. März 1999 und den darin enthaltenen Vertragsgrundlagen.

In der anlässlich der Bauübergabe verfassten Niederschrift wurden neben den allgemeinen Festlegungen über die Rechnungslegung, die Namhaftmachung der Vertreter von Auftraggeber und Auftragnehmer, der Baubeginn, die Führung eines Bautagebuches, die Gütenachweise des Betons durch eine staatlich autorisierte Prüfanstalt u.Ä. festgehalten. Die Baustellenübergabe an die ausführende Firma erfolgte am 30. März 1999, wobei die örtliche Bauaufsicht von der BBL Hartberg wahrgenommen wurde. Zusätzlich wurden die Leistungen für die Stadtgemeinde Hartberg an die Gemeinde und die Achsabsteckungsunterlagen sowie ein Detailprojekt an die Bauunternehmung übergeben.

Die ausführende Firma hat während der Bauarbeiten insgesamt 3 Abschlagsrechnungen gelegt, wobei die gesamten Arbeiten laufend anhand der Ausmaßermittlung überprüft wurden.

Während der Baudurchführung wurden **Eignungsprüfungen** für BT und AB sowie eine Abnahmeprüfung für AB durchgeführt. Ebenso wurden Betonwürfelproben für B225 durchgeführt, die positive Ergebnisse brachten.

Als **Gesamtfertigstellungstermin** wurde der 15. Juni 1999 festgesetzt, der mit dem tatsächlichen Fertigstellungstermin (Beendigung sämtlicher vertraglicher Leistungen) übereinstimmte.

4.4 Abrechnung und Kostenentwicklung

Die Firmenforderung von ATS 3.083.625,84 inkl. MWSt. wurde nach Überprüfung durch die BBL Hartberg, die Fachabteilung IIa und die Landesbuchhaltung auf eine Gesamtverdienstsumme von ATS 3.077.717,48 korrigiert.

Insgesamt wurden 3 Teilrechnungen in der Höhe von ATS 2.800.800,00 ausbezahlt. Der ausstehende Verdienstrest von ATS 276.917,48 wurde von der Fachabteilung IIa am 24. März 2000 an die Landesbuchhaltung weitergeleitet.

Nachstehend werden die **ursprünglich angenommenen Kosten** lt. Angebot den **endgültigen Kosten**, die in der Schlussrechnung aufscheinen, **gegenübergestellt**.

	lt. Anbot in ATS	lt. Abrechnung. In ATS	Differenz	
			in ATS	in %
Baustelleneinrichtung	366.051,15	338.174,86	-27.876,29	-7,6
Erdarbeiten	400.611,46	380.157,63	-20.453,83	-5,1
Entwässerungsarbeiten	342.920,06	321.679,23	-21.240,83	-6,2
Oberbauarbeiten	272.941,50	416.227,26	+ 143.285,76	+ 52,5
Deckenarbeiten	280.025,40	429.506,52	+ 149.481,12	+ 53,4
Nebenarbeiten	409.180,46	284.308,76	-124.871,70	-30,5
Straßenausrüstung	3.795,80	3.385,05	-410,75	-10,8
Regieleistungen	80.840,00	304.225,51	+ 223.385,51	+ 276,3
Nachträge		92.023,38	+ 92.023,38	
Gesamt	2.156.365,83	2.569.688,20	+ 413.322,37	+ 19,2

Die **Gesamtkostenerhöhung betrug ATS 413.322,27** bzw. **19,2 %** von der Auftragssumme.

Im Hinblick auf diese beträchtliche Erhöhung der Gesamtkosten wurde vom LRH eine **Angebotsbewertung** durchgeführt, bei der die endgültig geleisteten Arbeitsausmaße mit den Einheitspreisen der ersten 5 Bieter durchgerechnet wurden. Die von der bauausführenden Firma gelegten Nachtragsangebote und die Umsatzsteuer wurden dabei nicht berücksichtigt.

Daraus ergab sich nachstehende Reihung, die der Angebotsreihung vom 12. März 1999 gegenübergestellt wurde:

Bieterreihung lt. Angebot

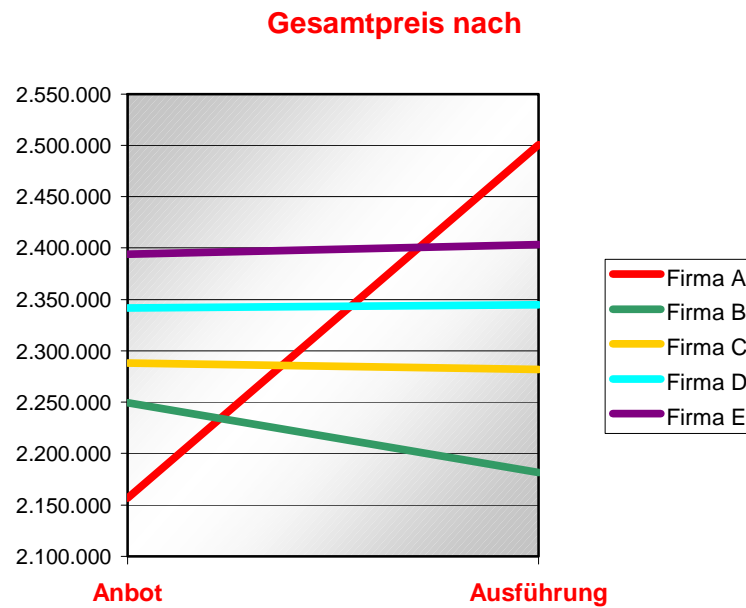
Bieter	Gesamtpreis netto	Abweichung in %
Firma A	2,156.365,83	100,0
Firma B	2,249.299,00	104,4
Firma C	2,287856,54	106,1
Firma D	2,341795,00	108,6
Firma E	2,394.060,60	111,02

Bieterreihung lt. Schlussrechnung

Bieter	Gesamtpreis netto	Abweichung in %
Firma B	2,181.429,83	100,0
Firma C	2,281.676,11	104,6
Firma D	2.344.613,24	107,5
Firma E	2.403.632,78	110,2
Firma A	2.500.890,27	114,6

Wie die vorangegangenen Tabellen zeigen, ergab die Angebotsbewertung mit den Schlussrechnungsmassen einen **massiven Bieterreichungssturz !**

Das bedeutet, dass die bei der Angebotseröffnung an erster Stelle liegende und beauftragte Firma A unter Zugrundelegung der tatsächlichen Leistungsausmaße mit 14,6 % Differenz **an die letzte Stelle der bewerteten Firmen** fiel.



Der LRH muss feststellen, dass durch die Vergabe an den ursprünglichen Billigstbieter **zusätzliche Kosten** in der Höhe von ursprünglich **ATS 319.460,44** (heute **€23.216,-**) entstanden sind.

Im Zuge der Überprüfung stellte sich heraus, dass die Massenerhöhungen speziell bei den Gruppen Oberbauarbeiten, Deckenarbeiten und vor allem bei den Regieleistungen aufgetreten sind.

Dazu wurde von der Baubezirksleitung Hartberg, die die örtliche Bauaufsicht durchführte, folgende Stellungnahme abgegeben:

- **Bituminöse Tragschicht Soll=300, Ist=602,15**

In der Ausschreibung waren zu geringe Massen vorgesehen. Die Ankeilungen und Profilierungen auf die Zwangspunkte der B 54, L 401 und Stadteinfahrt Hartberg waren anscheinend nicht entsprechend berücksichtigt.

- **Asphaltbeton Soll=240, Ist=352,44**

Aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes erfolgte eine Verlängerung der Anschlussbereiche B 54 um 30 m bzw. 50 m. 3 Busbuchten wurden aus dem selben Grund mit einem neuen Belag versehen.

- **Kabelschutzrohre**

In der Ausschreibung waren zu geringe Längen vorgesehen. Begründet wird dies damit, dass sämtliche Stromzuleitungen für die Beleuchtung verrohrt wurden, damit zukünftig für die Erhaltung bei ev. Mängeln die Fahrbahn durch Aufgrabungen nicht beschädigt werden muss (Kostenvorteil für die Erhaltung). Die Verrohrung war nur für die Sistarleuchte im Mittelpunkt des Kreises vorgesehen.

- **Materialbeistellung**

Zu geringe Massen für die Unterlagsbeton zur Herstellung der Leisten, Spitzgrabenpflasterung und Außenringpflasterung. Für die Sistarleuchte musste ein separates Fundament hergestellt werden, das ebenfalls die Unterlagsbetonmassen erhöhte.

- **Nachtragsangebote:**

- 1.) **Schüttmaterial für Mittelhügel:**

Im Zuge der Fertigstellung des KVP wurde ersichtlich, dass die geplante Höhe des Mittelkreishügels aus Verkehrssicherheitsgründen nicht entspricht (Blendwirkung) und sich aus diesem Grunde eine Massenvermehrung infolge der Hügelhöhung ergeben hat.

2.) Bagger mit Hydromeisel:

Die Leitungsquerungen wurden als „offener Abtrag“ ausgeschrieben. Aufgrund der vorhandenen Leitungen im innerstädtischen Bereich musste jedoch die B 54 gequert und daher die vorhandene Betondecke mittels Hydromeisel aufgebrochen werden.

3.) Fertigteilfundamente für Verkehrszeichen:

Im Zuge des Bauvorhabens wurde eine neue Art der Fundierung von Verkehrszeichen ausgeführt. Damit ist eine kostengünstigere Erhaltung (leichtere Auswechselbarkeit bei Beschädigung von Verkehrszeichen, die besonders bei Kreisverkehrsanlagen auftreten) gewährleistet.

Dazu stellt der LRH fest, dass alle von der Baubezirksleitung angeführten Gründe für die Massenverschiebungen bzw. Verteuerungen auf ungenaue Ausmaßermittlungen während der Planungs- bzw. Ausschreibungsphase zurückzuführen sind.

Wie schon bei früheren Prüfungsfällen muss vom Landesrechnungshof auch beim vorliegenden darauf hingewiesen werden, dass baureife Gesamtprojekte und eine sorgfältige sowie vollständige Ausmaßermittlung den Ausschreibungsunterlagen unbedingt zu Grunde zu legen sind, damit es nicht – wie beim gegenständlichen Bauvorhaben – zu einem deutlichen Bieterreisungssturz kommt.

Schwachstellen oder Fehler in den Angebotsunterlagen ermöglichen es den anbietenden Firmen ein Spekulationsangebot zu erstellen. Solche Angebote können zwar vom Auftraggeber nicht unterbunden werden, bleiben jedoch bei sorgfältiger Planung und exakter Massenermittlung ohne Erfolg.

Stellungnahme des Herrn LH-Stv. DI Leopold Schöggli:**Kreisverkehr „KVP – Hartberg / LKH“:**

Die Planungsphase dieses Kreisverkehrsplatzes beschränkte sich ausschließlich auf diesen sowie auf die Festlegungen bei den anbindenden Fahrbahnen bezüglich Befahrbarkeit und Verkehrssicherheit. Zusätzliche Erweiterungen waren zu diesem Zeitpunkt nicht bekannt, so dass die Mehrmassen im Zuge der Ausschreibung nicht berücksichtigt werden konnten.

Erst bei der Umsetzung stellte sich heraus, dass die Ausführung aus entwässerungstechnischen Gründen nicht in der vorgesehenen Form möglich ist und so ergaben sich Massenmehrungen, insbesondere durch zusätzlich erforderliche Mischgutankeilungen. Zusätzlich wurden auf Grund der gravierenden, im Frühjahr 1999 aufgetretenen Frostschäden, kurzfristig Asphaltierungen der Anschlussbereiche erforderlich.

Replik des Landesrechnungshofes:

Wie auch aus der Stellungnahme ersichtlich ist, ergaben sich Massenverschiebungen und Verteuerungen durch ungenaue Massenermittlungen während der Planungsphase.

Der Landesrechnungshof vertritt die Meinung, dass bei einer fachgerechten Planung die festgestellten Massenabweichungen vermeidbar gewesen und die zusätzlichen Kosten, die durch etwaige Spekulationspreise des Billigstbieters entstanden sind, nicht in der festgestellten Höhe angefallen wären.

Stellungnahme des Herrn LH-Stv. DI Leopold Schöggli:Abschließende Bemerkungen:

Der gegenständliche Prüfbericht bezieht sich auf Baumaßnahmen deren Planung bereits bis zu 7 Jahre zurückliegt. Innerhalb dieses Zeitraumes wurden von der Abteilung Verkehr bereits viele Maßnahmen zur Verbesserung des Bauablaufes durchgeführt (Änderung der Organisationsstruktur, Musterformulare für Kostenvereinbarungen mit Gemeinden, speziellere Richtlinien für Kreisverkehrsanlagen).

Vor kurzer Zeit kam auch ein eigenes Audit zur Verkehrssicherheit hinzu. Außerdem wurde ein Controlling – stichprobenartige Eigenüberprüfung der Einhaltung der Baukosten und Umsetzung der Planung – eingeführt. Die im Prüfbericht angeführten Mängel werden im gerade in Einführung begriffenen Projektmanagement aufgegriffen und verbessert werden (z.B. bessere Dokumentation der verkehrstechnischen Erwägungen auf denen die Entscheidung für eine Baumaßnahme beruht).

Das Ergebnis der vom Landesrechnungshof durchgeführten Prüfung wurde in der am 2. Februar 2005 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dargelegt.

Teilgenommen haben:

von der FA18A Gesamtverkehr und Projektierung:

DI Andreas TROPPER

DI Dieter FRISCH

vom LRH:

LRH-Dir. Dr. Johannes ANDRIEU

DI Gerhard RUSSEIM

DI Manfred KLEIN

5. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Die gegenständliche Prüfung betrifft die stichprobenweise Überprüfung der Planungstätigkeiten des Landes im Zuge der Errichtung von Kreisverkehrsanlagen. Folgende Anlagen wurden überprüft:

- **L 303 Predingerstraße** **KVP Unterpremstätten**
- **B 64 Rechberg Straße** **KVP Strobl – Landring**
- **B 70 Packer Straße** **KVP Köflach Ost.**

Weiters wurde die **Umsetzung** bzw. **technische Ausführung** der Kreisverkehrsanlage **KVP Hartberg – LKH** geprüft.

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens ergeben sich folgende Feststellungen und Empfehlungen:

Feststellungen:

- Für den Bau der KVA „Unterpremstätten“ waren keine verkehrstechnischen Notwendigkeiten ausschlaggebend.
- Bei der Errichtung der KVA „Unterpremstätten“ wurden die Grundsätze der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit nicht eingehalten.
- Für den Bau der KVA „Weiz – Strobl/Landring“ wurde kein verkehrstechnisches Gutachten gemäß den RVS-Richtlinien erstellt.
- Bei der KVA „Köflach Ost“ wurde kein Verwaltungsübereinkommen über die Kostenaufteilung zwischen dem Land Steiermark und der Stadtgemeinde Köflach geschlossen.
- Für den Bau der KVA „Köflach Ost“ wurde kein verkehrstechnisches Gutachten gemäß den RVS-Richtlinien erstellt.

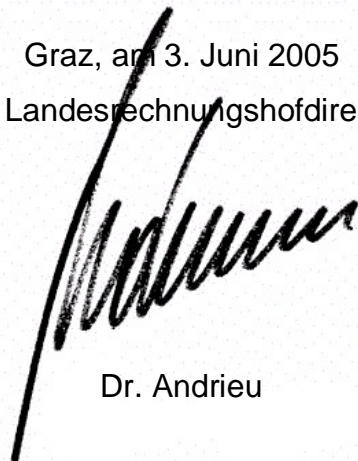
- Für die tatsächlich realisierte Variante der KVA „Köflach Ost“ wurde keine Kostenschätzung durchgeführt.
- Festgestellte Massenabweichungen wären bei einer fachgerechten Planung der KVA „Hartberg – LKH“ vermeidbar gewesen.

Empfehlungen:

- Der LRH erachtet es trotz der unbestrittenen Vorteile von Kreisverkehrsanlagen als erforderlich, die Wirtschaftlichkeit verstärkt zu untersuchen und nicht vorrangig nach den Wünschen der Interessenten vorzugehen.
- In diesen Wirtschaftlichkeitsprüfungen sollten auch Varianten enthalten sein.

Graz, am 3. Juni 2005

Der Landesrechnungshofdirektor:



Dr. Andrieu

Beilage

Straße	KVP
B 20 Mariazeller Straße	Pomskreuzung (Studie)
B 23 Lahnsattel Straße	B 23/L 118 KVP Frachtenstraße
B 50 Burgenland Straße	KP B 50 / St. Johannerstraße / Weidenstraße B 50/B 54 Habersdorferstraße B 50/B 54 Hallamayer
B 54 Wechsel Straße	KVP Hartberg / LKH B 54 /L 360 Ilztal B 54 /B 64 KVP Gleisdorf - Albersdorf B 54 /L 412 Kaindorf Industrieanschluß Grafendorf B 54/B 50 KVP Hartberg KVP Gleisdorf /Hartbergerstraße B 54/ L 406 KVP Ring Hartberg, Zufahrt Hofer u. Käfer KVP Schildbach B 54 /B 63 Pinggau
B 57 Güssinger Straße	B 57 /B 66 Knoten Mühldorf B 57 /L 226 Knoten KIKA
B 63 Steinamangerer Straße	A2 Rampe - Verkehrsanbindung mittels Kreisverkehr
B 64 Rechberg Straße	B 64 /L 121 KVP Frohnleiten KVP Schrems B 64 /B 72 Weiz UMF Weiz KVP UMF Weiz KVP UMF Weiz KVP KVP Strobl - Landring
B 65 Gleisdorfer Straße	B 65 /L 360 Industrieanschluß Sinabelkirchen B 65 /L365 Ludersdorf West B 65 /L 401 KVP Fürstenfeld B 65 Großwilfersdorf Anbindung Vorstadtsiedlung KVP Ilz
B 66 Gleichenberger Straße	B 66 /L 217 /L 219 Bad Gleichenberg

	B 66 /Gemeindestraße (Bad Gleichenberg)
B 67 Grazer Straße	B 67 /L 665 KVP Leibnitz B 67 /L373 KVP Kalsdorf B 67 /B 69 /A9Z KVP Vogau B 67 /B 74 /A9Z Gralla B 67 /L 611Kreis Wagna (Flavia Solva) B 67 /L 208 Kreis Landscha B 67 Umf. Feldkirchen - Anschluß Flughafen 2x B 67/L 315 KP Thomahan B 67/L 377 2KVP
B 68 Feldbacher Straße	Kreisverkehr Studenzen Kreisverkehr Fladnitz Kreisverkehrsanlage Unterstorcha KVP B 68 /L 201 /L 216 (Querspange Gnas)
B 69 Südsteirische Grenz Straße	B 69 /L 612 Kreuzung Vogau / Ehrenhausen B 69 /B 76 Eibiswald KVP Aibl KVP Therme B 69/L 204KVP Bad Radkersburg
B 70 Packer Straße	B 70 /L 315 KVP Söding KVP Krottendorf KVP Anschluß Gaisfeld Mooskirchen - Krottendorf KVP Mooskirchen - Krottendorf KVP Umf. Köflach - Umgestaltung KVP KVP Sportplatzstraße B 70/ B 76 KVP Waldhof Kreisverkehr Kreuzung Rosental (Kastnerkreuzung) KVP Köflach Ost Seiersberg - Pirka Kreisverkehrsanlage Mooskirchen B 70 /L 336 KVP Lieboch Rosental KVP B 70 /L 347 B 70/ L 317 Krems / Maltesergasse B 70/ L 304 KVP Bahnhofstraße B 70/ L341 KVP Spange Bärnbach B 70 KVP Rosental mit Gemeindestraße

B 72 Weizer Straße	KVP Umf. Weiz KVP Anger ADA
B 73 Kirchbacher Straße	UMF. Hausmannstätten Var.II KVP UMF. Hausmannstätten Var.II KVP B 73 /L 369 B 73/L 616/L 624 KVP Wolfsberg KVP Glatzau B 73/A 9 Gralla
B 75 Glattjoch Straße	KVP Irdning Mitte
B 76 Radlpaß Straße	Rückbau Umf. Deutschlandsberg (Siemensstr.) Rückbau Umf. Deutschlandsberg (Frauentalerstr.) Rückbau Umf. Deutschlandsberg (Pratterstraße) B 76 /L 606 Frauental KVP Lannach Nord B 76 /L 374 Industrieanschluß Lannach B 76 /B 74 /L 619 KVP Fuchswirt Stainz Industrieanschluß Lieboch West/Lannach Industriepark 2 KVP KVP Gröbl - Lieboch
B 77 Gaberl Straße	KVP Judenburg B 77 /B 78 Zeltweg - Weißkirchen B 77 /B 78 Zeltweg - Weißkirchen
B 78 Obdacher Straße	B 78 /L 518 Zeltweg
B 96 Murtal Straße	KVP St. Egidi B 96/B 97 KVP Murau B 96 /L 546KVP Stolzalpe
B 113 Schoberpaß Straße	B 113 /B 116 /L 518 St. Michael B 113 / A 9 Zubringer Trieben
B 115 Eisen Straße	Umf. Traboch mit KVP
B 115a Donawitzer Straße	St. Peter - Freienstein Fröschlwirt
B 116 Leobener Straße	Kreisplatz Leobener Brücke Bruck / Mur

	Hafendorf KVP Europamarkt
B 146 Gesäusestraße	B 146 /B 117 KVP Hall
B 317 Friesacher Straße	Kreis Unzmarkt
B 319 Fürstenfelder Straße	Nordu.Großwilfersdorf, AS Riegersdorf 2KVP KVP Fürstenfeld / Seidlkreuzung Fürstenfeld / VIVA KVP Matzer Fürstenfeld Ost Rudersdorf
B 320 Ennstal Straße	Liezen Ost B 320 /B 145 /B 75 Kreuzung Trautenfels
L 101 Josef Heißl Straße	L 101 /S 6 KVP Prettachstraße
L 102 Veitscherstraße	KVP OUF Mitterdorf
L 114 Schanzsattelstraße	KVP Kindbergdörfel
L 118 Semmering Begleitstraße	L 118 Mitterdorf L 118 /L 102 /B 72 OUF Mitterdorf L 118 /B 116 St. Marein L 118 S 6
L 121 Brucker Begleitstraße	L 121 / L 385 KVP Peggau - Sparmarkt
L 133 Mixnitzerstraße	Kreisverkehr bei ÖBB - Unterführung
L 201 Berndorferstraße	KVP Feldbach - Gniebing/Weißenbach KVP Studenzen
L 204 Radkersburgerstraße	KVP Fehring L 204 /L 231 Höflach
L 207 Fehringerstraße	KVP Fehring - Brunn KVP Brunn
L 217 Katzendorferstraße	L 217 /L 230 /L 228 Matzendorf

L 219 Kölldorferstraße	KVP Bairisch Kölldorf Trautmannsdorferstraße - Kölldorferstraße
L 221 Johnsdorferstraße	Feldbach
L 226 Altenmarkterstraße	KVP Altenmarkt
L 242 Leitersdorferstraße	Kornberg
L 259 Purklastraße	L 259 /L 235 Klöch - Hürth
L 243 Gossendorferstraße	L 243 /L242 Edersgraben
L 302 Judendorferstraße	Umfahrung Gratkorn Umfahrung Gratwein L 302/L 316 KVP Gratwein
L 303 Predingerstraße	L 303 /L 601 Preding L 303 /L 373 Unterpemstätten
L 311 Autalerstraße	L 311 L 370 KVP Engelwirt
L 323 Neuseiersbergerstraße	3 KVP, Straßenverlegung Hornbachmarkt, FFKZ Seiersberg, Verkehrsinfrastrukturplanung
L 336 Liebochtalstraße	L 336 /L 301 ODF Hitzendorf L 336 /L 382 ODF Rohrbach
L 341 Piberstraße	341 /L 347 Bärnbach
L 370 Raabastraße	KVP Raaba
L 371 Mellacherstraße	KVP Dillachhöhe
L 373 Bierbaumerstraße	L 373 /L 379 Gewerbepark Kalsdorf
L 381 Großsulzstraße	KVP Terminal Werndorf
L 397 Gradenfelderstraße	FZZ Schwarzl
L 401 Hartbergerstraße	L 401 /L 451 UMF Blumau

	L 401 /L 438 UMF Blumau
	L 401 /L 412/L 435 Sebersdorf
	L 401 /L 460 KVP Therme Waltersdorf
	L 401 /L 437 KVP Bad Waltersdorf
	KVP Thermenland - Rastmarkt Sebersdorf
L 403 Feistritztalstraße	L 403 /L 404 /L 436 KVP Großhartmannsdorf
L 405 Vorauerstraße	L 405 /L 408 /L 430 KVP Vorau
L 406 Schloffereckstraße	L 406 /L 413 Winzendorf
	L 406 /L 431 Pöllau
L 409 Feistritzklammstraße	KVP Herberstein
L 421 Ringkogelstraße	KVP Hartberg Post
L 444 Loipersdorferstraße	L 444 /L 207 Fürstenfeld
L 503 Rattenbergerstraße	L 503 /L 516 OUF Fohnsdorf
L 516 Hetzendorferstraße	L 516 /L 518 KVP Gabelhofen
	L 516 / L 536 Spange Fohnsdorf
L 518 Murtal Begleitstraße	L 518 /L 517 /L 550 Kobenz
	Judenburg Paradeisgasse
	KVP ODF Pausendorf
	L 518/L 548 KVP Knittelfeld West
	L 518/L 545 KVP Bauknecht
L 550 Kobenzerstraße	L 550 /L 553 Bahnstraße
L 553 Pregerstraße	L 553 /L 549 Leobenerstraße - Ziegelwiesen
	L 553 /L 518 Knittelfeld
L 601 Schröttenstraße	Gewerbepark Deutschlandsberg
L 604 Arnfelserstraße	L 604 /L 615 Umf. St. Johann
	L 604 /L 658 Umf. St. Johann
L 611 Leibnitzerstraße	L 611 /L 631 KVP GKK Augasse

L 618 Freilandstraße	Post Deutschlandsberg Unterer Platz Deutschlandsberg
L 665 Wasserwerkstraße	KVP Mas KVP Eurospar KVP Quergasse KVP Volksbank
L 703 Grundlseeerstraße	KVP Gößl
L 722 Rohrmooserstraße	Schladming Mitte Brauereikreuzung KVP Rohrmoos
L 727 Gröbmingerstraße	KVP Gröbming
L 740/L 741 Lassingerstraße	KVP Döllach
A9 Zubringer Gralla	A9 Z Industrieanschluß Gralla