

LAMMERBRÜCKE

GZ: LRH 30 L2 – 2005/6

INHALTSVERZEICHNIS

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND.....	3
2. ALLGEMEINES	5
2.1 Entwicklung der Projektidee bis zur Umsetzung	6
III. BAUBESCHREIBUNG	14
IV. PLANUNG UND RECHTLICHE VERFAHREN	16
V. AUSSCHREIBUNG UND VERGABE.....	18
VI. BAUAUSFÜHRUNG.....	22
6.1 Straßen- und Brückenbauprojekt	22
6.2 Sonstiges.....	26
VII. ABRECHNUNG UND KOSTENENTWICKLUNG.....	27
7.1 Straßen- und Brückenbauprojekt	27
7.2 Interne Kosten- und Leistungsrechnung	28
VIII. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN.....	30

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AdStmkLReg	Amt der Steiermärkischen Landesregierung
BBL-FB	Baubezirksleitung Feldbach
BH-FB	Bezirkshauptmannschaft Feldbach
BTS	bituminöse Tragschicht
BV	Bauvorhaben
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
FA 2a	ehem. Fachabteilung 2a der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion (LBD), nunmehr FA18B
HOB-B	Honorarordnung für Bauwesen - Brückenbau
HQ100	Hundertjährliches Hochwasser
id(g)F	in der (geltenden) Fassung
KVP	Kreisverkehrsplatz
LRH	Landesrechnungshof Steiermark
LStVG	Landesstraßenverwaltungsgesetz
LV	Leistungsverzeichnis
LW	lichte Weite
RVS	Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr
StmkLReg	Steiermärkische Landesregierung
StVergG	Steiermärkisches Vergabegesetz 1998

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND

Der LRH hat das Bauvorhaben „Lammerbrücke“ im Zuge der L 223 überprüft. Gemäß § 2 Abs. 1 LRH-VG obliegt dem LRH die Kontrolle der Gebarung des Landes.

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).

Die Prüfungszuständigkeit des LRH ist daher im gegenständlichen Fall gegeben.

Die Überprüfung durch den LRH hat sich gemäß § 9 LRH-VG unter anderem auf die Übereinstimmung mit den bestehenden Vorschriften sowie auf die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Gebarung zu erstrecken. Dem LRH obliegt es auch, aus Anlass seiner Prüfungen Vorschläge für eine Beseitigung von Mängeln zu erstatten sowie Hinweise auf die Möglichkeit der Verminderung oder Vermeidung von Ausgaben sowie auf die Möglichkeit der Erhöhung oder Schaffung von Einnahmen zu geben.

Gemäß § 26 LRH-VG führt der LRH Gebarungskontrollen von Amts wegen oder auf Antrag durch. Der gegenständliche Prüfungsauftrag erfolgte von Amts wegen.

Die stichprobenweise Prüfung umfasste insbesondere folgende Bereiche:

- Planung und rechtliche Verfahren,
- Ausschreibung und Vergabe,
- Abrechnung und Kostenentwicklung sowie
- Bauausführung.

Grundlagen der Prüfung waren die vorgelegten Prüfungsunterlagen und Auskünfte der (nunmehrigen) FA18B, der BBL-FB, der BH-FB sowie die Wahrnehmungen vor Ort.

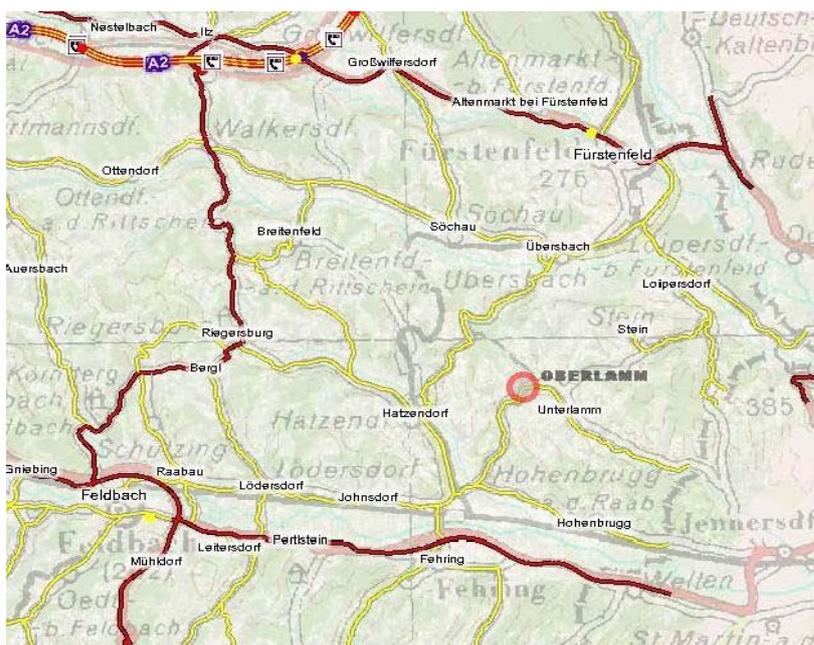
Gemäß der Geschäftsverteilung der StmkLReg lag die politische Zuständigkeit im geprüften Zeitraum bei Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Leopold Schöggel und ist mit 3.11.2005 auf Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder übergegangen.

Von Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder wurde zum gegenständlichen Prüfbericht eine Stellungnahme (der FA18B) vorgelegt. Diese Stellungnahme wurde an den bezughabenden Stellen in den Bericht eingearbeitet.

2. ALLGEMEINES



Das sogenannte Projekt „Lammerbrücke“ beinhaltet das eigentliche Brückenprojekt sowie die Herstellung eines Straßenbauprojektes, nämlich den Kreuzungsbereich in ca. km 4,3 + 26,49 der Landstraße L 223 im Ortsgebiet des Ortsteiles Oberlamm in der Gemeinde Unterlamm.



Der ursprüngliche Bauzustand der Brücke war so schlecht, dass lt. Auskunft der BBL-FB bereits über längere Zeit eine Gewichtsbeschränkung auf 16 to verfügt werden musste. Außerdem war keine ausreichende Hochwasserabflussmöglichkeit für das HQ100 gegeben. Dadurch wurde eine Erneuerung des Brückentragwerkes notwendig.

Auch die Fahrbahnbreite mit 4,5 – 5,0 m war als zu schmal anzusehen, da im Nahebereich der Brücke mehrere Gemeindestraßeneinbindungen in die L 223 liegen. Im Zuge des Brückenneubaus wurde daher eine völlig neue Straßenkreuzungslösung in Form eines Kreisverkehrs geplant und errichtet.

2.1 Entwicklung der Projektidee bis zur Umsetzung

- Mit Schreiben vom 13.04.2000 ersuchte der Bürgermeister der Gemeinde Unterlamm um Neuausbau der Lammerbrücke im Bereich Oberlamm inkl. Begleitmaßnahmen (Gemeindestraßeneinbindungen). Als Gründe für eine neue Lösung des Kreuzungsbereiches wurden von Seiten der Gemeinde auch eine „beträchtliche Verkehrszunahme aufgrund der touristischen Erschließung (Thermenregion Loipersdorf und eine damit verbundene Nächtigungsverdoppelung in den letzten fünf Jahren in der Gemeinde Unterlamm) und die damit verbundenen und notwendigen Verkehrssicherheitsaspekte“ angeführt.
- Auftragsschreiben der FA2a vom 26.04.2000 an einen Geometer bzgl. Vermessungsarbeiten bei der Kreuzung Oberlamm.
- Auftragsschreiben an ein Zivilingenieurbüro für Bauwesen hinsichtlich Erstellung der Straßenprojektierungsarbeiten, der Erstellung der wasser- und naturschutzrechtlichen Unterlagen und der Planungscoordination für die Errichtung der Lammerbrücke.
- Einholung eines hydrologischen Gutachtens von der FA3a.

- Abführung der wasserrechtlichen und naturschutzrechtlichen Bewilligung durch die BH-FB.
- In einem weiteren Schreiben vom 9.05.2001 ersucht wiederum der Bürgermeister der Gemeinde Unterlamm um baldigen Ausbau, diesfalls unter Hinweis darauf, „dass es schon öfters Unfälle gegeben hat“ und spricht des weiteren von einer Kreisverkehrslösung.
- Ausschreibungs- und Vergabeverfahren durch die FA2a mit Angebotseröffnung am 4.12.2001 und Zuschlagsfrist bis 4.03.2002.
- Mit Beschluss der Stmk. Landesregierung vom 28.01.2002 wurden die Baumaßnahmen iHv € 440.000,-- (inkl. MWSt.) genehmigt. Darauf gründet der Vergabeerlass der FA18A v. 27.02.2002.
- Baubeginn im April 2002 (formelle Bauübergabe am 18.03.2002). Die Gesamtfertigstellung war bis 30.11.2002 vertraglich fixiert.
- Fertigstellungsmeldung der ausführenden Firma mit 20.11.2002 und förmliche Bauübernahme am 2.12.2002.
- Vorlage des Schlussrechnungsoperates an die BBL-FB mit 31.01.2003.
- 3-jährige Schlussfeststellung am 7.11.2005.

Nachdem aus den dem LRH vorgelegten Unterlagen die Entscheidungskriterien für eine Kreisverkehrslösung nicht klar ersichtlich waren, hat der LRH die zuständige Fachabteilung um eine Stellungnahme ersucht. Diese lautete auszugsweise wie folgt (Schreiben v. 5.10.2005, GZ: FA18B 88 La 3/99-75):

„Im gegenständlichen Kreuzungsbereich verläuft die L 223 in einer Rechtskurve in Kilometrierung und bindet in diese neben zwei Gemeindestraßen nach Frau-

enberg und Grundberg auch noch zusätzlich eine Zufahrt ein (Bestand vor Er-richtung des KVP).

Die ursprüngliche Kreuzungslösung war aus Sicht der Verkehrssicherheit als äußerst problematisch zu betrachten (Benachrangung der einbindenden Frauenbergstraße trotz geradlinigen Straßenverlaufes) und wurden im Zuge der Planungen für den Brückenneubau Verbesserungen für die gegenständliche Kreuzungslösung gesucht. Auch befanden sich im unmittelbaren Kreuzungsbe-reich zwei Bushaltestellen (keine Busbuchten!) und waren diese im Zuge der Umplanung der Kreuzung entsprechend zu berücksichtigen. Neben der Buslinie Magland-Fehring entlang der L 223 verläuft auch noch eine Schulbuslinie der Fa. Schuch, nicht nur auf der L 223, sondern auch auf den Gemeindestraßen nach Frauenberg und Grundberg.

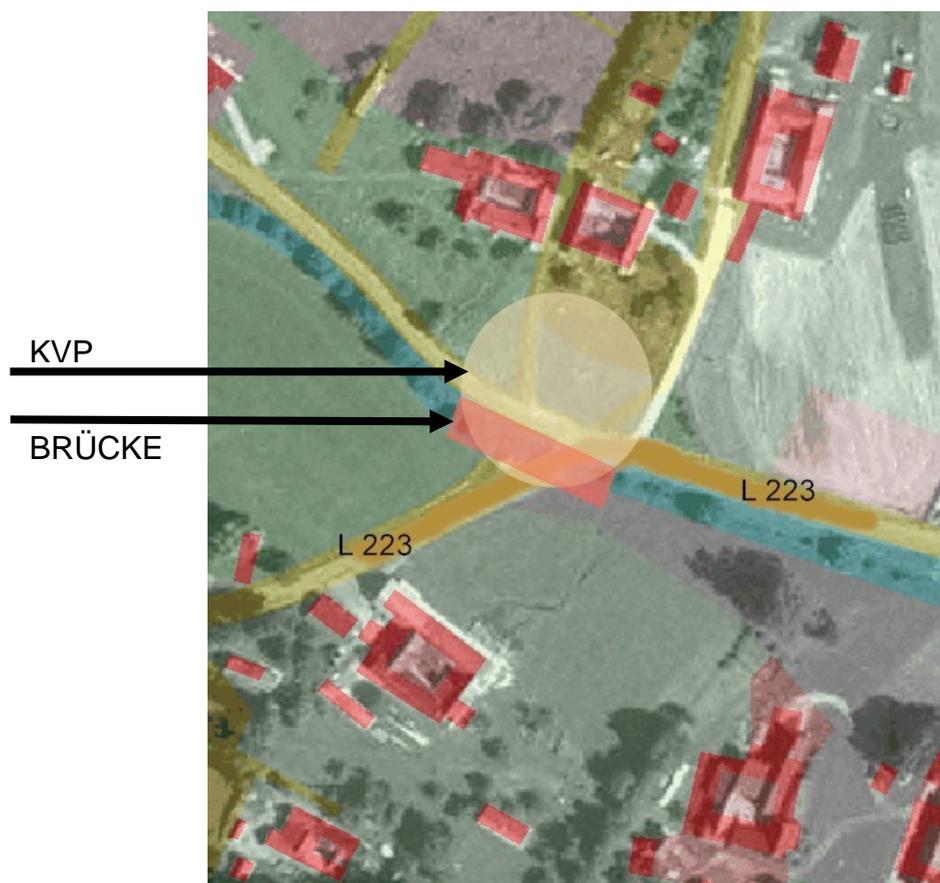
Ein Brückenneubau am Bestand unter Beibehaltung der gegenständlichen Kreuzungssituation hätte ca. € 150.000,00 gekostet. Zu berücksichtigen ist hier aber vor allem die nicht zufriedenstellende Kreuzungssituation und das Fehlen einer Linksabbiegespur. Auch müssen die Kosten des Geh- und Radweges und die ungünstigen Vorrangverhältnisse berücksichtigt werden.

Wegen der oa. Situation im Bestand wurde bereits im Entwurfstadium vom be-stehenden Knoten Abstand genommen und eine Kreisverkehrslösung ange-strebt. Die Gründe hierfür waren neben der Verkehrssicherheit auch die Einbin-dung sämtlicher Zufahrten in den Kreis (5 Stück, doppel T-Kreuzung nicht mög-lich) und die Unterbringung einer Bushaltestelle direkt im Kreis, wodurch eine wesentliche Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituation vor allem für die Schulkinder gegeben ist.

Auch ist es bei dieser Lösung möglich Busverbindungen aus allen und in alle Richtungen zu ermöglichen. Bei jeder anderen Kreuzungslösung müssten hier zumindest 2, wenn nicht 4 Bushaltestellen je nach Linienführung errichtet wer-den.

Die Entscheidung für diese Kreuzungslösung ist im Zuge von Vorplanungen (Variantenuntersuchungen) erfolgt und wurde diese im Einvernehmen mit dem von der Fachabteilung 18B beauftragten Zivilingenieur und der Baubezirkslei-tung Feldbach getroffen. Hiefür liegen zumindest 2 Entwürfe vor (siehe Beila-ge).

Grundlegend wird festgehalten, dass Entscheidungen für Kreuzungslösungen vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung aufgrund ihrer langjährigen Er-fahrungen im Einvernehmen mit dem jeweils beauftragten Zivilingenieur, den Baubezirksleitungen und den Gemeindevertretern getroffen werden. Teilweise werden auch das Kuratorium für Verkehrssicherheit und der jeweils zuständige Verkehrsreferent der Bezirkshauptmannschaft zu diversen Entscheidungen he-rangezogen.“



Vom LRH wurde versucht, das Hauptargument der Gemeinde – die starke Verkehrszunahme – für die Planungslösung „Kreisverkehr“ zu verifizieren.

Vorerst wurden die dementsprechenden **Verkehrsfrequenzdaten** erhoben¹.

Diese lauten:

Für das Jahr 1995:

Straße	zwischen Ort	und Ort	DTV (KFZ / 24h)	Schwerverkehr in %
L223	Oberlamm	Magland	800	10

Für das Jahr 2004:

Straße	zwischen Ort	und Ort	DTV (KFZ / 24h)	Schwerverkehr in %
L223	Oberlamm	Magland	800	10

¹ Quellen: GIS-Steiermark bzw Landesbaudirektion

Demzufolge ist die **Verkehrsfrequenz zwischen 1995 und 2004 völlig unverändert** geblieben.

Die Prognose der Landesbaudirektion bis 2010 geht von einer Steigerung des Verkehrsaufkommens um 5%, bis 2020 um 12,5% bezogen auf das Jahr 2004 aus.

Die vorhandene **Unfallstatistik** weist im unmittelbaren Kreuzungsbereich **zwischen 1995 und 2004 keine Unfälle mit Personenschäden** aus. Sachschadenumfälle wurden statistisch nicht erfasst.

Faktum ist jedoch das von der Gemeinde eingebrachte Argument der Zunahme der Nächtigungszahlen (1990 bis 2002 plus 317%, 1995 bis 2002 plus 70%). Dieses spiegelt sich jedoch nicht in der erfassten Verkehrsfrequenz bzw. Prognose der Verkehrsentwicklung auf dem untersuchten Straßenstück wider. **Die überregionalen Verkehrsströme laufen daher offensichtlich auf anderen Straßen.**

Der LRH hat sich bereits in einem vorangegangenen Prüfbericht eingehend mit der Frage der Zweckmäßigkeit von Kreisverkehrsanlagen beschäftigt. **Dabei wurde empfohlen, dass für die Errichtung von Kreisverkehrsanlagen eine Reihe von Voraussetzungen gegeben sein müssen.** So müsste z.B. ein grundsätzliches **verkehrstechnisches Gutachten** lt. RVS mit der Untersuchung von **Varianten** sowie dementsprechende **Kostenvergleiche** der möglichen Varianten vorliegen.

Aus dem vorangeführten Schreiben der zuständigen FA geht hervor, dass „...wegen der oa. Situation im Bestand bereits im Entwurfstadium vom bestehenden Knoten Abstand genommen und eine Kreisverkehrslösung angestrebt wurde...“.

Der Argumentation „...die Unterbringung einer Bushaltestelle direkt im Kreis, wodurch eine wesentliche Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituation vor allem für die Schulkinder gegeben ist...“ kann zwar insofern gefolgt werden, als der KVP tatsächlich eine teilweise Verbesserung für Fußgänger darstellt, da im Bereich der Fußgängerquerungen jeweils knapp vor Einmünden der Straßen in

den Kreis, die jeweilige Fahrzeuggeschwindigkeit zwangsläufig zu vermindern ist. Andererseits müssen Fußgänger nunmehr anstatt einer mehrere Straßen überqueren. Da jedoch an dieser Stelle die langjährige Unfallstatistik keine Unfälle (mit Personenschaden) ausweist, erscheint die Errichtung des KVP aus dem Argument der „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ nicht von vornherein nachvollziehbar. Insbesondere fehlen argumentativ die Ergebnisse des notwendigen Verkehrstechnischen Gutachtens lt. RVS. In diesem Falle ist auch ein Widerspruch zwischen der Behauptung der Gemeinde und der Verkehrsunfallstatistik festzustellen.

Einzig das Argument der Errichtung von Bushaltestellen – je nach Linienführung wären bis zu 4 Haltestellen bei konventioneller Kreuzungslösung statt einer im Kreisverkehr erforderlich gewesen – ist aus Sicht des LRH beachtenswert.

Im gegenständlichen Fall liegt weder eine dokumentierte verkehrstechnische Grundsatzuntersuchung noch eine Kostenschätzung vor.

Der LRH stellt fest:

- Die Brückenneuerrichtung war aus den Gründen der beschränkten Tragfähigkeit sowie der (nicht mehr zeitgemäßen) Nicht-Abfuhrmöglichkeit eines HQ100 Hochwassers notwendig und zweckmäßig.
- Für die aufwändige Errichtung des Kreuzungsbereiches in Form eines Kreisverkehrs liegen weder eine dokumentierte verkehrstechnische Grundsatzuntersuchung noch ausreichende, positive Entscheidungskriterien vor.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Grundsätzlich ist der Feststellung des Rechnungshofes, dass für die Errichtung des Kreisverkehrs keine **schriftliche Dokumentation** der verkehrstechnischen Grundsatzuntersuchung und der Entscheidungskriterien vorliegen, nichts entgegenzuhalten.

Es darf jedoch darauf hingewiesen werden, dass auch im vorliegenden Fall – erkennbar aus einem Vermerk über die „verkehrsrechtliche Begehung“ (siehe Seite 14 RH-Bericht) – auch in den Jahren vor der Neuorganisation der Abläufe - sachliche Kriterien im Rahmen dieser verkehrsrechtlichen Begehung (an der grundsätzlich der beauftragte Zivilingenieur, das Planungsorgan der Fachabteilung und je ein Vertreter der Baubezirksleitung und der Bezirkshauptmannschaft teilgenommen haben) von den sachverständigen Personen festgelegt wurden und zur gegenständlichen Entscheidung führten.

Wie in der Stellungnahme der FA 18B vom 5.10.2005 (siehe Seite 7 – 8 RH-Bericht) ausführlich dargestellt, ist der errichtete Kreisverkehr – vor allem im Hinblick auf die Brückenerneuerung und die damit verbundene Brückenverbreiterung und Lebensdauer der Brücke (ca. 70 bis 100 Jahre) – die technisch sinnvollste Lösung. Aber auch die geometrische Situation (Vorrangstraße in einer Kurve, 5 Zufahrten, mehrere Bushaltestellen, usw.) war maßgeblich ein wichtiges Entscheidungskriterium. Diese Entscheidungskriterien wurden daher vorrangig im Sinne einer Nachhaltigkeit der verkehrstechnischen Lösung herangezogen.

So sind z.B. auch die im RH-Bericht (Seite 9) angeführten Verkehrsfrequenzdaten, bei denen es sich im übrigen um hochgerechnete Daten handelt, da in diesen Bereichen keine Dauerzählstellen eingerichtet sind, im Einzelfall nicht heranziehbar – sondern werden bei Bedarf für solche Streckenabschnitte eigene Verkehrszählungen vor Ort durchgeführt.

Im geprüften Fall war jedoch weder die Verkehrsfrequenz (daher auch nicht die Angaben der Gemeinde) noch das Unfallgeschehen ein wesentliches Entscheidungskriterium – sondern wie oben angeführt – der Brückenneubau und die Ergebnisse der verkehrsrechtlichen Begehung.

Dass ein Bedarf der Errichtung dieses Kreisverkehrs für die Verkehrssicherheit vorlag und jener auch dem Stand der Technik entsprach, lässt sich zudem aus der straßenrechtlichen Genehmigung der RA 3, GZ.: 03-20.30 355-01/2 vom 25.7.2001 ableiten.

Unglücklicherweise erfolgte keine schriftliche Dokumentation dieser Entscheidungskriterien. Diesem Mangel wurde jedoch bereits durch die Einführung der Regionalen Verkehrskonzepte, der Bauprogramme und der Auditbesprechung für Einzelbaumaßnahmen auf Basis der Vorgaben der RVS (die gemeinsam mit dem beauftragten Zivilingenieur, dem Amtssachverständigen, dem Verkehrsreferenten der Bezirkshauptmannschaft, dem Vertreter des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, dem Vertreter der Baubezirksleitung und dem Referenten der Fachabteilung 18A durchgeführt und dokumentiert wird) begegnet.

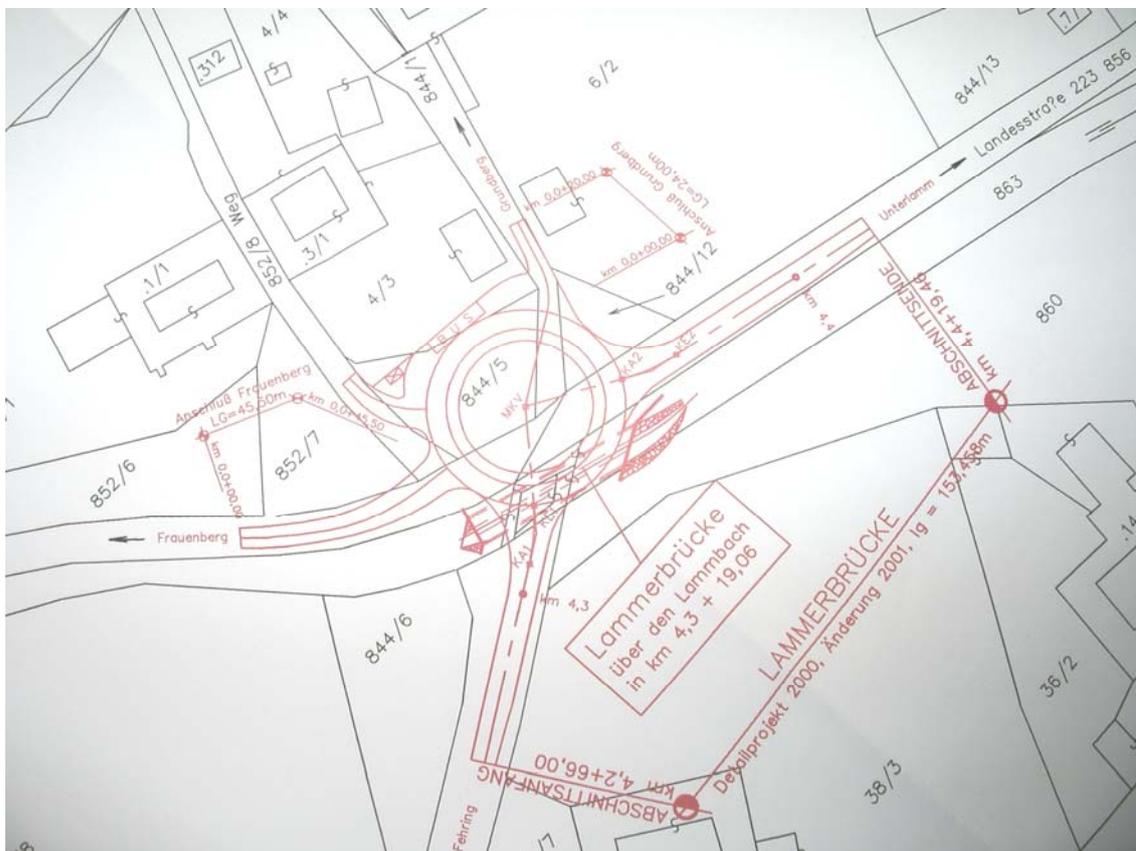
III. BAUBESCHREIBUNG

Als neue Brückenkonstruktion wurde ein geschlossener Stahlbetonrahmen mit 6,1 m Stützweite, rd. 5,6 m (senkrechter) Lichtweite und einer Lichthöhe von max. 2,3 m geplant und errichtet. Die Tragwerkstärke beträgt 40 cm plus 13 cm Belagsaufbau. Die Randbalkenbreite beträgt 0,50 m. Das Brückendurchflussprofil ist in der Lage, das HQ100 von 20 m³/s mit 35 cm Freibord abzuführen.



Der Lammbach wurde im unmittelbaren Nahebereich der Brücke geringfügig adaptiert und im Tragwerksbereich eine Tiefenrinne mit einer Breite von 1,5 m und einer Tiefe von 0,30 m eingebaut. Aufgrund der Neutrassierung des Straßenkreuzungsbereiches wurde die Lage der neuen Brücke gegenüber der ursprünglichen Brücke etwas verändert. Für die Verkehrsaufrechterhaltung während der Bauzeit konnte daher die alte Brücke verwendet werden.

Nachstehendes Foto und ein Übersichtsplan zeigen das Gesamtprojekt:



IV. PLANUNG UND RECHTLICHE VERFAHREN

Aufgrund eines Angebotes vom 14.04.2000 wurde ein Grazer Ingenieurbüro für Vermessungswesen, am 26.04.2000 mit den **Vermessungsarbeiten** für das BV „Kreuzung Oberlamm der L223 Lammerstraße“ betraut.

Die korrigierte Auftragssumme betrug ATS 24.007,70 bzw. € 1.744,70 inkl. USt. Der abgerechnete Betrag entsprach der Auftragssumme.

Der Auftrag umfasste im wesentlichen

- Herstellung eines Polygonzuges
- Nivellementaufnahme
- Geländeaufnahmen, Tachymetrie, Herstellung von Lageplänen mit Schichtenlinien
- Einarbeiten des Katasters und des Grundeigentümerverzeichnis

Aufgrund eines Angebotes vom 31.08.2000 wurde ein Grazer Zivilingenieurbüro für Bauwesen, am 4.12.2000 mit **Straßenprojektierungsarbeiten**, der Erstellung der wasser- und naturschutzrechtlichen Unterlagen sowie der Planungskoordination für das gegenständliche BV betraut.

Die korrigierte Auftragssumme betrug ATS 236.421,58 bzw. € 17.181,42 (inkl. USt.). Die abgerechneten Summe betrug: ATS 299.075,85 bzw. € 21.734,69.

- Auf der Schlussrechnung vom 28.06.2001 des planenden Ingenieurbüros findet sich folgender handschriftlicher Vermerk des Prüforganes: *„Anlässlich der verkehrsrechtlichen Begehung wurde eine Umplanung auf einen vollen Kreisverkehr festgelegt. Es musste deshalb mit 73%-Anteil umgeplant werden.“ (Paraph, Datum 29.06., Jahr nicht leserlich).*

Beistellung eines hydrologischen Gutachtens von der Fachabteilung 3a mit 2.05.2000.

Mit Bescheid der BH Feldbach vom 30.03.2001 wurde die **naturschutzrechtliche Bewilligung** nach dem Steiermärkischen Naturschutzgesetz 1976 erteilt (Befristung auf 3 Jahre).

Mit Bescheid der BH Feldbach vom 13.04.2001 wurde die **wasserrechtliche Bewilligung** für den Neubau der Lammerbrücke erteilt (Befristung mit 31.12.2002).

Aus einer schriftlichen Anfragebeantwortung der FA 2a an das (damals) zuständige politische Büro vom 7.06.2001 geht hervor, dass *„der Landesstraßen- ausbau auf 140 m erfolgen soll, wobei die Einmündungen von drei Gemeinde- straßen in die Landesstraße mit einem Kreisverkehr erfolgen soll. Der Radweg ist entlang der Landesstraße mitgeplant. Das Brückenbauwerk ist ein geschlos- sener Stahlbetonrahmen-Durchlass mit einer LW von 5,60 m und einer Länge von 36 m.“*

Am 29.06.2001 legte die FA 2d Material- und Bodenprüfstelle ein **Gutachten hinsichtlich der Gründungsbeurteilung** für die Lammerbrücke vor.

Das **Grundeinlöseverfahren** wurde ab Jahresmitte 2001 geplant und durchge- führt.

Die hierfür geschätzten Kosten betragen ATS 100.000,-- bzw. € 7.267,28.

Aufgrund eines Angebotes vom 11.07.2001 wurde das bereits mit den **Straßen- projektierungsarbeiten** beauftragte Zivilingenieurbüro am 27.07.2001 mit den Detailprojektierungsarbeiten für das gegenständliche BV beauftragt.

Die korrigierte Auftragssumme betrug ATS 276.420,80 bzw. € 20.088,28 (inkl. USt.) und entsprach der abgerechneten Summe.

V. AUSSCHREIBUNG UND VERGABE

Bauherr der gegenständlichen Brücke ist das Land Steiermark (öffentlicher Auftraggeber), sodass für die Beurteilung der Ausschreibung und Vergabe das **StVergG 1998** anzuwenden war.

Demnach wäre

- * das **offene Verfahren** bei Bauaufträgen von **mindestens ATS 7 Mio.** exkl. MWSt.,
- * das **nicht offene Verfahren** bei Bauaufträgen von **weniger als ATS 7 Mio.** exkl. MWSt. und
- * das **Verhandlungsverfahren** bei Bauaufträgen **unter ATS 500.000,--** durchzuführen gewesen.

Vergabeverfahren:

Da die Vergabe unterhalb des Schwellenwertes und der Mindestsumme von ATS 7 Mio. bei Bau- und Baukonzessionsaufträgen lag, wäre das nicht offene Verfahren ausreichend gewesen. Dennoch erfolgte die Vergabe im **offenen Verfahren** und wurde dementsprechend ordnungsgemäß kundgemacht.

Bekanntmachung:

Die Bekanntmachungsvorschriften wurden eingehalten.

Gestaltung der Ausschreibung:

Die **Allgemeinen Vorbemerkungen (Stand: Oktober 1999)** gliedern sich in die nachfolgenden Unterkapitel:

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

In diesen Ausschreibungsunterlagen ist jeweils in Entsprechung von § 33 Abs. 2 StVergG 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 § 51 StVergG (Bestbieterprinzip)**.

Die Beschreibung der Leistung ist ausreichend konkretisiert.

Angebotseröffnung:

Es langten 11 Angebote ein. Die Entgegennahme und Verwahrung der Angebote erfolgte korrekt. Zwei Vertreter des Auftraggebers haben die Angebotseröffnung vorgenommen. Über die Angebotsöffnung am 4.10.2001 wurde ein aussagekräftiges Protokoll erstellt. Die Angebote wurden anlässlich der Angebotsöffnung durch Lochen gekennzeichnet, sodass ein nachträgliches Auswechseln feststellbar sein sollte.

Die bei der Angebotsöffnung anwesenden 8 Vertreter der Bieter haben das dabei erstellte Protokoll unterfertigt.

Prüfung der Angebote:

Die Angebote wurden **formal und rechnerisch geprüft** und ein **Preisspiegel erstellt**.

Aufgrund der Prüfung der Angebote ergab sich folgende Reihung:

					inkl.MWSt.	in %
1.	Bieter (Alternativangebot)	ATS	5.773.616,75 5.775.616,75	€	419.585,09 416.096,80	100,00% 99,16%
2.	Bieter	ATS	5.858.806,61	€	425.776,08	101,48%
3.	Bieter	ATS	5.988.200,05	€	435.179,47	103,72%
4.	Bieter	ATS	6.068.319,42	€	441.001,97	105,10%
5.	Bieter	ATS	6.181.676,22	€	449.239,93	107,07%
6.	Bieter	ATS	6.425.161,38	€	466.934,69	111,28%
7.	Bieter	ATS	6.607.664,33	€	480.197,69	114,45%
8.	Bieter	ATS	7.353.044,40	€	534.366,58	127,36%
9.	Bieter	ATS	7.463.902,44	€	542.422,94	129,28%
10.	Bieter	ATS	8.197.593,34	€	595.742,34	141,98%
11.	Bieter	ATS	9.368.475,56	€	680.833,67	162,26%

Eine **vertiefte Angebotsprüfung** gem. § 47 StVergG 1998 wurde beim Bestbieter durchgeführt und festgestellt, *dass die Preise nachvollziehbar, angemessen und erklärbar* waren.

Als **Bestbieter** wurde **Bieter 1** ermittelt.

Der Bieter 1 legte sein Angebot ohne die gemäß Pkt. 2.2 der „Allgemeinen Vorbemerkungen“ der Ausschreibungsbedingungen mit dem Angebot vorzulegenden K-Blätter vor.

Seitens des Auftraggebers wurde das Nachreichen der Kalkulationsblätter verlangt.

Bieter 1 hat (als einziger Bieter) ein Begleitschreiben vorgelegt, wobei zur verlangten „Ergänzenden Erklärung zum LV“, welche im Übrigen ordnungsgemäß unterschrieben war, dargelegt wurde, dass der Punkt 2 2. Satz nach Firmenmeinung *rechtswidrig sei und eine Klärung herbeigeführt werden sollte*. Dazu legte die Firma ein Schreiben der Wirtschaftskammer Steiermark vom 17.05.1999 vor, in welchem dieser spezielle Punkt der Zusatzvereinbarung als *rechtlich umstritten und sittenwidrig* bezeichnet wird und die Wirtschaftskammer allen Anbietern empfiehlt, *den angesprochenen Punkt keinesfalls zu akzeptieren, bis Rechtssicherheit geschaffen ist*.

Mit dieser Anmerkung hat, nach Meinung des LRH, der Anbieter lediglich eine Feststellung getroffen.

Der LRH stellt positiv fest, dass über die Prüfung der Angebote eine Niederschrift verfasst wurde, in welcher alle für die Beurteilung der Angebote wesentlichen Umstände festgehalten wurden.

Benachrichtigung nicht berücksichtigter Bieter:

Eine schriftliche Verständigung gemäß § 54 Abs. 2 StVergG jener Bieter, denen der Zuschlag nicht erteilt wurde, erfolgte jeweils mit Schreiben vom 13.02.2002.

Zuschlagserteilung und Vertrag:

Nach dem **Beschluss der Steiermärkischen Landesregierung vom 28.01.2002** wurde der Zuschlag schriftlich mittels **Schlussbrief** vom 27.02.2002 an den als Bestbieter ermittelten Bieter 1 mit einer **Auftragssumme von € 416.096,79 (ATS 5,725.616,66)** inkl. USt. erteilt.

Der Auftragnehmer bestätigte mittels **Gegenschlussbrief** vom 11.03.2002 den Auftrag.

Die Gesamtbaukosten wurden im genannten Regierungsbeschluss einschließlich Zusatzleistungen an Dritte mit **€ 440.000,-- (ATS 6,054.532,--)** inkl. MWSt. genehmigt.

Dementsprechend hält der LRH fest, dass die gesetzlich geforderten Ausschreibungs- und Vergabemodalitäten korrekt eingehalten und über das erforderliche Ausmaß hinausgehend durchgeführt wurden.

VI. Bauausführung

6.1 Straßen- und Brückenbauprojekt

Verbindliche Grundlage für die Durchführung der Arbeiten war das Angebot der bestbietenden Firma vom 4.12.2001 und den darin enthaltenen Vertragsgrundlagen sowie der Schluss- und Gegenschlussbrief vom 27.02.2002 bzw. 11.03.2002.

Die **Bauübergabe erfolgte am 18.03.2002.**

Dabei wurde eine **Niederschrift** (offensichtlich ein standardisierter „amtlicher“ Vordruck) verfasst. Diese Niederschrift besteht aus 5 Seiten, die jedoch nicht fortlaufend nummeriert sind.

Neben der Anwesenheitsliste enthält diese Niederschrift verschiedene Feststellungen hinsichtlich Vergabe, Baufeld, Vertragsgrundlagen, Verkehrsaufrechterhaltung, der Baufristen, vorgeschriebener Güteprüfungen, allfälliger Pönalzahlungen und der Rechnungslegung sowie der Festlegung der örtlichen Bauaufsicht durch die BBL-FB.

Des Weiteren wird die Führung eines *Bautagebuches* vorgeschrieben.

Hier ist festzustellen, dass offensichtlich eine Durchmischung der Begriffe „Baubuch“ und „Bautagebuch“ im amtlichen Vordruck aufscheint. Beide Begriffe werden nämlich unter dem Titel „Bautagebuch“ angeführt. Weiters wird angeführt, dass *das Bautagebuch der Projektleiter führt*. Ein *Projektleiter* ist jedoch nicht angeführt, vielmehr nur eine *Projektleitung der Überwachung der Ausführung* bzw. eine *bauausführende Unternehmung mit verantwortlich und zeichnungsberechtigtem Firmenvertreter*.

Der LRH stellt fest, dass die Bauübergabeniederschrift hinsichtlich der Begriffe *Baubuch* und *Bautagebuch* sowie *Projektleitung* nicht eindeutig festgelegt war und die fortlaufende Nummerierung fehlte.

Aus den vorgelegten Unterlagen geht jedoch hervor, dass Baubuch und Bautagebuch trotz vorstehend dargelegter Unschärfen in der Bauübergabeniederschrift, korrekt von allen Beteiligten angewendet wurden.

Die bauausführende Firma hat insgesamt 8 Abschlagsrechnungen gelegt, wobei die gesamten Arbeiten laufend anhand der Ausmaßermittlung überprüft wurden. Aufmaß- und Summenblätter liegen vor. Während der Baudurchführung wurden Eignungsprüfungen und Abnahmen des Betons und der BTS durch eine autorisierte Prüfanstalt durchgeführt.

Am 12.02. bzw. 1.07.2002 wurde ein **Übereinkommen** zwischen **Land Steiermark/FA18A** und der **Gemeinde Unterlamm** hinsichtlich *Regelung der Kostentragung für die Errichtung, Erhaltung und den Betrieb der Straßenbeleuchtungsanlage entlang der L223 im Abschnitt „Lammerbrücke“* geschlossen. Darin sind wesentliche Kostenaufteilungen bei Errichtung und für Erhaltung und Betrieb der Straßenbeleuchtungsanlage *auf Lebensdauer der Anlage* geregelt.

Dazu wird festgestellt, dass der gewählte Begriff *„auf Lebensdauer der Anlage“* unscharf ist, da nicht zweifelsfrei klargestellt ist, ob damit die Lebensdauer der Lichtanlage oder der Straßenanlage gemeint ist. Ebenso wenig ist der Begriff *„Lebensdauer“* definiert.

Am 2.05. bzw. 1.07.2002 wurde ein **Übereinkommen** zwischen **Land Steiermark/Landesstraßenverwaltung** und der **Gemeinde Unterlamm** hinsichtlich *Regelung der Kostentragung für die Errichtung, die Erhaltung und den Betrieb des im Zuge des Bauvorhabens herzustellenden Geh- und Radweges entlang der L 223 Lammerstraße (km 4,266 – km 4,420) samt Brücken bzw. Kreisverkehrsbereich* geschlossen. Darin sind wesentliche Kostenaufteilungen zur Errichtung und für Erhaltung und Betrieb des Geh- und Radweges sowie Haftungsübernahmen durch die Gemeinde und allfällige Schadloshaltung der Straßenverwaltung vor Ansprüchen Dritter geregelt.

Im gegenständlichen Abkommen wird in Punkt VI auch geregelt, dass *bei einer Auffassung der Bundesstraßen im gegenständlichen Bereich... die vorstehenden Verpflichtungen der Gemeinde auch gegenüber dem nachfolgenden Straßenerhalter aufrecht bleiben.*

Der LRH merkt hiezu an, dass im gegenständlichen Abkommen keine Regelung hinsichtlich Bundesstraßen zu treffen ist, sondern es sich um eine Landesstraße handelt.

Der LRH stellt fest, dass das vorliegende Übereinkommen unpräzise formuliert ist. Die zuständige FA18 verweist darauf, dass dieser Mangel bei zukünftigen Projekten aufgrund der mittlerweile eingeführten standardisierten Formulare nicht mehr auftritt.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

*Hinsichtlich der Feststellung des Rechnungshofes bzgl. der **unscharfen Definitionen** im Übereinkommen zwischen dem Land Steiermark und der Gemeinde Unterlamm ist aus Sicht der FA 18B festzuhalten, dass diese Definitionen für beide Vertragspartner klar definiert wurden. Vertragsgegenstand ist die Straßenbeleuchtungsanlage und damit kann als „Anlage“ im Falle einer erforderlichen Auslegung ausschließlich diese gemeint sein. Auch die Definition Lebensdauer ist aus den Kenntnissen im Rahmen des Baugeschehens ableitbar, dessen Begriffe beiden Rechtsträgern bekannt sind.*

*Zur Feststellung des Rechnungshofes hinsichtlich der Fehler bei der **Bauübergabenederschrift** darf angemerkt werden, dass die angeführten Übereinkommen (siehe Beilagen) mittlerweile im Rahmen der Neuorganisation hinsichtlich ihrer rechtlichen und technischen Inhalte überarbeitet und standardisiert wurden.*

Tatsächlicher Fertigstellungstermin (Beendigung sämtlicher vertraglicher Leistungen) war der **20.11.2002** und erfolgte damit vor dem vertraglich festgelegten Datum.

Die formelle Übernahme der beauftragten Bauarbeiten erfolgte am **2.12.2002**, wobei eine (fortlaufend nummerierte) Niederschrift verfasst wurde.

Die zeitgerecht genehmigten Projektsänderungen (Verlegung des Geh- und Radweges) wurden angeführt.

Es erfolgte darin auch die Feststellung, dass die vertraglich geforderten Prüfat- teste „einheitlich entsprechen“.

Die 3- bzw. 5-jährigen Gewährleistungsfristen wurden festgelegt. Hiezu wurde festgestellt, dass der Lieferant der Beleuchtung in seinem „Inbetriebnahmeprotokoll vom 18.11.2002“ die Gewährleistungsfrist von 18.11.2002 bis 17.11.2004 einseitig eingeschränkt hat. Eine Reaktion der zuständigen Fachabteilung ist nicht vorhanden und lt. Meinung des LRH auch nicht nötig, da das Land Steiermark Endverbraucher ist. Daher ist die gesetzliche 3-jährige Gewährleistungszeit anzuwenden.

Zum Zeitpunkt der Berichtsfertigstellung waren die dementsprechenden (3-jährigen) Endabnahmen fristgemäß durch die zuständige Fachabteilung im Gange.

Der (in allen Punkten positive) **wasserrechtliche Überprüfungsbescheid** für die „Lammerbrücke“ wurden am 28.10.2004 von der BH-FB erlassen. Es wird darin festgehalten, dass die Vermarkung des öffentlichen Wassergutes bereits erfolgt ist.

Der LRH konnte sich überzeugen, dass die **Bauarbeiten** nach den anerkannten Regeln der Technik **ordnungsgemäß** ausgeführt wurden. Offensichtliche Gewährleistungsmängel wie z.B. aufgerissene Kittfugen oder durch aufliegende

Pflanzen in den angebrachten Blumenkästen angemorschte Geländer liegen nur in sehr geringem Ausmaße vor.

6.2 Sonstiges

Verkehrszeichen:

Die Anfrage an die BH-FB ergab, dass die *verordnungspflichtigen* Verkehrszeichen dementsprechend aufgestellt wurden bzw sind. Die letzte Überprüfung (Gesamtverordnung der BH-FB für die Gemeinde Unterlamm vom 10.03.2005) erfolgte im Rahmen des gesetzlichen Auftrages.

Die Aufstellung der **genehmigungspflichtigen Hinweisschilder** (wie z.B. Richtungspfeile zu privaten Nahzielen wie Buschenschenken, Beherbergungsbetrieben etc.) erfolgte jedoch **größtenteils ohne Genehmigung**.

Auf Anfrage bestätigte dies die BBL-FB und teilte ferner mit, dass die dementsprechenden Verfahren eingeleitet wurden.



Endvermessung:

Endvermessung und damit die Fertigstellung der Grundablösen sind bei Prüfungsende noch im Gange (Fertigstellung im Dezember 2005).

Der LRH empfiehlt, Endvermessung und Grundeinlösungen in engerem zeitlichen Zusammenhang mit dem Bauprojekt durchzuführen und abzuschließen.

VII. ABRECHNUNG UND KOSTENENTWICKLUNG

7.1 Straßen- und Brückenbauprojekt

Die Firmenforderung (Schlussrechnung vom 29.01.2003) von € 402.227,84 inkl. MWSt., die in 8 Teilrechnungen ausbezahlt wurde, wurde nach Überprüfung durch die BBL-FB, die Fachabteilung 18A und die Landesbuchhaltung auf eine Gesamtverdienstsumme von € 402.798,60 korrigiert.

Die von der Steiermärkischen Landesregierung **genehmigten Baukosten** von insgesamt € 440.000,-- für das Bauwerk **wurden** damit **unterschritten**.

Eine detaillierte Projektkostenverfolgung durch die zuständige Fachabteilung wurde durchgeführt.

Allfällige Unterschiede zwischen den ausgeschriebenen und den ausgeführten Massen sind gering. Ein Bietersturz aufgrund einer neuerlichen Angebotsbewertung mit den Ergebnissen der Schlussrechnung liegt nicht vor.

Die Gesamtkosten des Bauvorhabens betragen:

Geländeaufnahmen	1.744,70	
Vor- u. Detailprojekt	41.822,97	
Kopierkosten	99,15	
Zwischensumme PLANUNG, PROJEKTIERUNG:		43.666,82
Straßen- und Brückenbau-Hauptauftrag	402.798,60	
div. Überprüfungen	345,28	
Straßenbeleuchtung	7.745,43	
Grenzsteine	174,00	
Leitpfähle	109,37	
Verkehrszeichen	4.031,34	
Markierungsarbeiten	302,46	
Bepflanzung	3.442,32	
Adaptierungsarbeiten	188,72	
Zwischensumme BAUKOSTEN:		419.137,52
SUMME GESAMTBAUKOSTEN:	462.804,34	462.804,34

Gemeindeleistungen:

Die von der Gemeinde Unterlamm zu erbringenden Leistungen wurden von den Auftragnehmern direkt mit dieser abgerechnet. Für einen Teil dieser Arbeiten hat die Gemeinde um Mittel aus der Ortserneuerungsförderung angesucht und bewilligt bekommen.

Der LRH stellt positiv fest, dass das Bauprojekt im geplanten Ausmaß und innerhalb des bewilligten Kostenrahmens durchgeführt und abgerechnet wurde.

7.2 Interne Kosten- und Leistungsrechnung

Mit Regierungssitzungsbeschluss vom 23.09.1996 wurde der Aufbau einer flächendeckenden Kosten- und Leistungsrechnung vorgesehen.

Es wurde im Rahmen der gegenständlichen Prüfung festgestellt, dass eine detaillierte interne Kosten- und insbesondere Leistungsrechnung nur in eng abgegrenzten Einzelbereichen (zB. Bodenprüfstelle) durchgeführt wurde.

Dies wurde bereits im Jahre 2003 vom LRH beanstandet („Kosten- und Leistungsrechnung“, GZ.: LRH 10 K2-2003/6). **Eine verstärkte interne Leistungsverrechnung wäre anzustreben.**

Das Ergebnis der vom LRH durchgeführten Prüfung wurde in der am 22.11.2005 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dargelegt.

Teilgenommen haben:

vom Büro LR Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Franz SOLTESZ

von der FA18A – Gesamtverkehr und Verkehrsnetzplanung

DI Andreas TROPPER

von der FA18B – Straßeninfrastruktur – Bau

DI Robert RAST

vom LRH:

LRH-Dir. Dr. Johannes ANDRIEU

DI Gerhard RUSSEIM

Dipl.-HTL-Ing. Meinhard PERKMANN

VIII. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens ergeben sich folgende Feststellungen und Empfehlungen:

Feststellungen:

- Die Brückenneuerrichtung war aufgrund der beschränkten Tragfähigkeit sowie der (nicht mehr zeitgemäßen) Nicht-Abfuhrmöglichkeit eines HQ100 Hochwassers notwendig und zweckmäßig.
- Im Vergabeverfahren wäre, nachdem die Schwellenwerte nicht einmal erreicht wurden, ein nicht offenes Verfahren ausreichend gewesen. Dennoch erfolgte die Vergabe im offenen Verfahren.
- Das Angebots- und Zuschlagsverfahren ist durchgängig nachvollziehbar. Die gesetzlich geforderten Ausschreibungs- und Vergabemodalitäten wurden korrekt eingehalten und über das erforderliche Ausmaß hinausgehend durchgeführt.
- Der Fertigstellungstermin erfolgte vor dem vertraglich festgelegten Termin.
- Die 3-jährigen Endabnahmen wurden zeitgerecht und ordnungsgemäß durchgeführt.
- Wasserrechtlicher Überprüfungsbescheid und Vermarkung des öffentlichen Wassergutes erfolgten in engem Zusammenhang mit der Fertigstellung der Baustelle.
- Die Bauarbeiten wurden nach den anerkannten Regeln der Technik ordnungsgemäß ausgeführt. Mängel konnten nur in sehr geringem Ausmaß festgestellt werden. Diese sind behebbar und aufgrund der Gewährleistung von den ausführenden Firmen instandzusetzen.
- Die genehmigten Baukosten wurden unterschritten. Eine detaillierte Kostenverfolgung durch die zuständige Fachabteilung wurde durchgeführt.

- Die zuständige BBL-FB leitete bei bekannt werden des Umstandes, dass zahlreiche genehmigungspflichtige Hinweisschilder zu privaten Nahzielen ohne straßenrechtliche Genehmigung aufgestellt worden waren, die dementsprechenden Verfahren ein.

- Für die aufwendige Errichtung des Kreuzungsbereiches in Form eines Kreisverkehrs liegt keine dokumentierte verkehrstechnische Grundsatzuntersuchung mit ausreichend positiven Entscheidungskriterien vor. Ebenso fehlt eine Kostenschätzung.
- Die Bauübergabeniederschrift war hinsichtlich einer Reihe von Begriffen nicht eindeutig festgelegt und die fortlaufende Nummerierung fehlte.
- Zahlreiche genehmigungspflichtige Hinweisschilder zu privaten Nahzielen waren ohne straßenrechtliche Genehmigung aufgestellt worden.
- Eine interne Kosten- und Leistungsrechnung wurde nur in eng abgegrenzten Einzelbereichen durchgeführt.

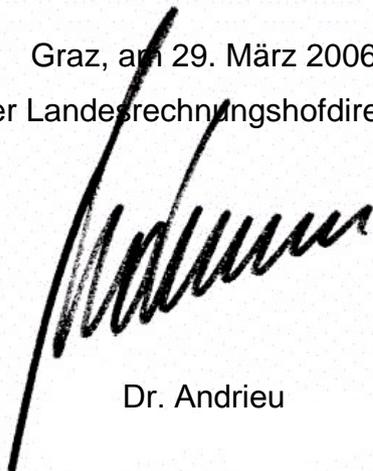
Empfehlungen:

- Für die Errichtung von Kreisverkehrsplätzen ist die vorgesehene verkehrstechnische Grundsatzuntersuchung durchzuführen, ebenso eine Kostenschätzung. Die Entscheidungskriterien wären ausführlich zu dokumentieren.
- Endvermessung und Grundeinlösungen sollten in engerem zeitlichen Zusammenhang mit dem Bauprojekt durchgeführt werden.

- Bei Erkennen von genehmigungslos aufgestellten „Schildern“, im ggstdl. Fall waren dies zahlreiche Hinweisschilder zu privaten Nahzielen, sollten die zuständigen Behörden amtswegig die dementsprechenden straßenrechtlichen Verfahren einleiten.
- Eine verstärkte interne Kosten- und Leistungsrechnung der befassten Dienststellen des AdStmkLReg ist, wie der LRH bereits wiederholt feststellte, anzustreben.

Graz, am 29. März 2006

Der Landesrechnungshofdirektor:



Dr. Andrieu