

Lawinengalerie
Untergrimming

DARSTELLUNG DER PRÜFUNGSERGEBNISSE

Alle personenbezogenen Bezeichnungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und einfachen Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt und gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei den Summen von Beträgen und Prozentangaben u. a. durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Alle Geldsummen, soweit nicht extra gekennzeichnet, sind Brutto-Beträge, beinhalten somit die Mehrwertsteuer.

Zitierte Textstellen werden im Bericht in kursiver Schriftart dargestellt.

Landesrechnungshof Steiermark
8010 Graz, Trauttmansdorffgasse 2
T: 0316/877-2250
E: lrh@stmk.gv.at
www.landesrechnungshof.steiermark.at

Berichtszahl: LRH 30 L 5/2009-18

INHALTSVERZEICHNIS

KURZFASSUNG	4
1. PRÜFUNGSGEGENSTAND	5
1.1 Prüfungskompetenz und Prüfungsmaßstab	5
1.2 Stellungnahmen und Prüfbericht	5
2. EINLEITUNG	6
3. BEDARFSERHEBUNG	7
3.1 Ausgangslage	7
3.2 Variantenuntersuchungen und Kostenvergleiche	8
4. PLANUNG	10
4.1 Erste Planungsphase	10
4.2 Zweite Planungsphase	13
5. RECHTLICHE VERFAHREN	14
5.1 Wasserrecht	14
5.2 Bezug von Löschwasser	16
5.3 Naturschutz	16
5.4 Rodungsbewilligung	17
5.5 Straßenrecht und Grundstücksinanspruchnahmen	17
6. FINANZIERUNG	19
7. AUSSCHREIBUNG UND VERGABE	20
7.1 Vergabe von Planungsleistungen.....	20
7.2 Vergabe von Ausführungsleistungen	21
8. AUSFÜHRUNG DER ARBEITEN	24
8.1 Übersicht/Lageplan	24
8.2 (Straßen)bau.....	25
8.3 Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen (BuS).....	29
9. ÖRTLICHE BAUAUFSICHT (ÖBA)	33
10. ABRECHNUNG	35
10.1 (Straßen)bau.....	35
10.2 Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen (BuS).....	36
11. PROJEKTMANAGEMENT	39
11.1 Handlungsbereiche	39
11.2 Projektstufen.....	41
12. INTERNE KOSTEN- UND LEISTUNGSRECHNUNG	42
13. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	44

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AdStmkLReg	Amt der Steiermärkischen Landesregierung
ACM	Anti-Claim-Management
AG	Auftraggeber
AN	Auftragnehmer
ARGE	Arbeitsgemeinschaft
A18	Abteilung 18 – Verkehr der Landesbaudirektion
ASchG	Arbeitnehmerschutzgesetz
ATS	Österreichische Schillinge
BauKG	Bauarbeitenkoordinationsgesetz
BauV	Bauarbeiterschutzverordnung
BBE	Baubucheintragung
BBL	Baubezirksleitung
BH	Bezirkshauptmannschaft
BuS	Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen
BV	Bauvorhaben
BVergG	Bundesvergabegesetz
BZ	Betriebszentrale(n)
CM	Claim-Management
DRL	Deckungsrücklass
EP	Einheitspreis
EVU	Elektro-Versorgungs-Unternehmen
FA18B	Fachabteilung 18B Straßeninfrastruktur – Bau
GK	Gesamtkosten
GK _{gesch}	Gesamtkosten geschätzte
GBK	Gesamtbaukosten
GZ	Geschäftszeichen
ggstdl.	gegenständlich(e)
HOB-B	Honorarordnung Brückenbau
HRL	Hafrücklass
id(j)gF	in der (jeweils) geltenden Fassung
JDTV	jährlicher durchschnittlicher Tagesverkehr

Kap.	Kapitel
KNU	Kosten-Nutzen-Untersuchung
KW	Kalenderwoche
LBD	Landesbaudirektion Steiermark
LRH	Landesrechnungshof
LRH-VG	Landesrechnungshof-Verfassungsgesetz 2009
LV	Leistungsverzeichnis
L-VG	Landesverfassungsgesetz
MKA [n]	Mehrkostenanmeldung [Nummer]
MKF [n]	Mehrkostenforderung [Nummer]
NA [n]	Nachtragsangebot [Nummer]
NL	Nachlass
NR	Naturschutzrecht
ÖBGL	Österreichische Baugeräteliste
PP [n]	Preisperiode [Nummer]
RVK	Regionales Verkehrskonzept
RVS	Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau
STED	Straßenerhaltungsdienst Steiermark (FA18C)
Stmk. BauG	Steiermärkisches Baugesetz
StmkLReg	Steiermärkische Landesregierung
STSG	Straßentunnel-Sicherheitsgesetz
SV	Sachverständiger
TR	Teilrechnung
SR	Schlussrechnung
VR	Verkehrsrecht
WR, wr	Wasserrecht, wasserrechtlich
WRG	Wasserrechtsgesetz
ZA	Zusatzangebot
ZustG	Zustellgesetz

Alle Fotos, soweit nicht extra ausgewiesen: LRH

KURZFASSUNG

Die Lawinengalerie Untergimming wurde als Ergänzung zur bestehenden Lawinengalerie in den Jahren 2006 bis 2009 errichtet und der Bestand saniert.

Durch bauliche Maßnahmen sowie die Errichtung eines Lawinenradars, das im Lawinenabgangsfall Straßensperren durch eine Ampelanlage auslöst, wurde eine wesentliche Gefahrenstelle dieser wichtigen Straßenverbindung ins Ausseerland und nach Oberösterreich weiter entschärft.

Die Ausführung der Galerie mit einem geschlossenen Tunnel ist als effizient zu bewerten. Das Lawinenradar stellt eine kostengünstige Lösung dar. Die begleitenden Sanierungsmaßnahmen waren erforderlich.

Die ursprünglichen Kosten, die mit €5,0 Mio. präliminiert waren, erhöhten sich durch die Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen des Tunnels sowie die notwendigen Nebenaufträge auf €7,8 Mio.

Der Landesrechnungshof bemängelt die nicht umfassende Information hinsichtlich der Gesamtbaukosten durch die zuständige Fachabteilung.

Die Abrechnungsprüfung durch die landeseigene Bauaufsicht erfolgte nicht zeitnah mit der Erfassung des Baufortschrittes.

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes nach einem verstärkten Ausbau der begleitenden Kontrolle soll, entsprechend der Mitteilung des zuständigen Regierungsmitgliedes, durch eine Optimierung der Projektabwicklung nachgekommen werden.

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND

Der Landesrechnungshof überprüfte die **Lawinengalerie Untergrimming**.

Der zuständige politische Referent war bis zur erfolgten Neuwahl im Landtag am 25. Oktober 2005 Herr **Zweiter Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Leopold Schöggel** und ab dem 3. November 2005 Frau **Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder**.

1.1 Prüfungskompetenz und Prüfungsmaßstab

Die Prüfungszuständigkeit des Landesrechnungshofes ist gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 Landesrechnungshof-Verfassungsgesetz 2009 – LRH-VG gegeben.

Als Prüfungsmaßstäbe hat der Landesrechnungshof die ziffernmäßige Richtigkeit, die Übereinstimmung mit den bestehenden Rechtsvorschriften, die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit heranzuziehen (§ 4 Abs. 1 LRH-VG).

Der Landesrechnungshof hat aus Anlass seiner Prüfungen Vorschläge für eine Beseitigung von Mängeln zu erstatten sowie Hinweise auf die Möglichkeit der Verminderung oder Vermeidung von Ausgaben und der Erhöhung oder Schaffung von Einnahmen zu geben (§ 4 Abs. 3 LRH-VG).

Grundlage der Prüfung waren die Auskünfte und vorgelegten Unterlagen der geprüften Stellen sowie eigene Recherchen und Wahrnehmungen des Landesrechnungshofes.

1.2 Stellungnahmen und Prüfbericht

Die Stellungnahme der **Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder** ist in kursiver Schrift direkt in den jeweiligen Berichtsabschnitten eingearbeitet. Allfällige Repliken des Landesrechnungshofes befinden sich nach der jeweils korrespondierenden Textstelle.

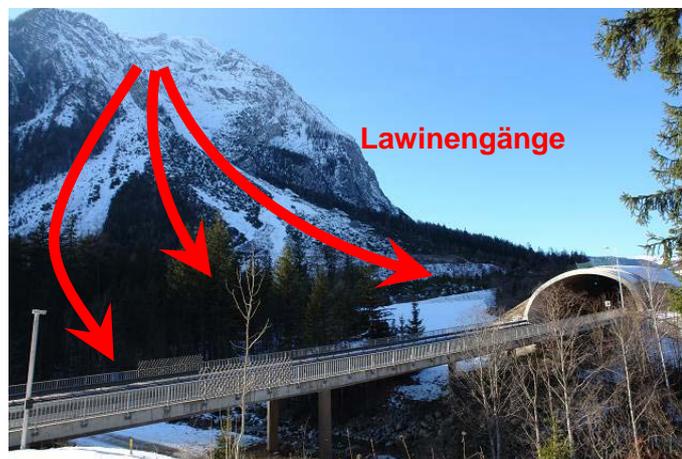
Herr Landesfinanzreferent Landesrat Dr. Christian Buchmann nahm den gegenständlichen Prüfbericht zur Kenntnis.

2. EINLEITUNG

Ein katastrophales Lawinenereignis am 12. März 1977 war u. a. Auslöser für den Bau einer rd. 300 m langen Lawinengalerie im Bereich des „Multerecks“ auf der Landesstraße B 145 „Salzkammergut Straße“. Diese wurde in den Jahren 1992 bis 1994 errichtet.

Im Februar 1999 machte eine Lawine das „Portal Trautenfels“ der bestehenden Lawinengalerie unpassierbar. Dieses Ereignis bewirkte die Einleitung von Erhebungen über eine Verlängerung der bestehenden Galerie.

Am 13. Juni 2006 erfolgte der Spatenstich für die „Lawinengalerie Untergrimming“, die das gegenständliche Prüfobjekt darstellt.



Situation Multerecklawinengänge und B 145 (Foto FA18B)

Das ausgeführte Projekt umfasste folgende Leistungen:

- Verlängerung der Lawinengalerie um rd. 116 m mit tunnelartiger Einhausung der Straße in Richtung Trautenfels.
- Instandsetzungsarbeiten an der bestehenden Lawinengalerie mit Schließung der Fenster, sodass ein durchgehender Tunnel entstand.
- Errichtung einer Lawinenwarnanlage mittels Radar (Lawinenradar) für einen weiteren unverbauten Straßenabschnitt nach der Lawinengalerie/Tunnel südseitig.
- Ein Beleuchtungsprojekt und die Errichtung einer Betriebsstation sowie diverse Leitungsverlegungen (Wasser, Strom, Gas, Telekom,...).
- Sonstige Maßnahmen: Errichtung einer Umleitungsstraße einschließlich zweier dafür notwendiger Baileybrücken. Instandsetzung der bestehenden Untergrimmingbachbrücke.

3. BEDARFSERHEBUNG

3.1 Ausgangslage

Seit 1994 bestand eine rd. 300 m lange Lawinengalerie im Bereich des „Multerecks“ auf der B 145.

Die B 145 bildet die einzige leistungsfähige Zufahrt aus der Steiermark in das sogenannte „Ausseerland“. Sie stellt nicht nur eine innersteirische Verbindung, sondern vielmehr eine wichtige überregionale Verbindung des obersteirischen Raumes mit Oberösterreich und Salzburg dar.

Aufgrund dieser Fakten wurde die Erstellung eines verkehrstechnischen Gutachtens als nicht notwendig angesehen.

Bei dem bereits erwähnten Lawinenereignis des Jahres 1999 wurde das Portal „Trautenfels“ der ursprünglichen Lawinengalerie verschüttet und machte die damalige Bundesstraße B 145 unpassierbar. Glücklicherweise gab es keine Personenschäden, jedoch beträchtliche materielle Schäden im Straßenumfeld. U. a. wurde auch ein mehr als 100-jähriger Schutzwald oberhalb der Straße weitestgehend durch die Lawine zerstört.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass es sich in diesem Bereich nicht nur um sogenannte Fließlawinen, sondern auch um Staublawinen handeln kann, deren Druckwellen auch massive Schäden anrichten können.

Weitere Lawinenabgänge mit teilweisen Straßensperren gab es lt. Mitteilung der BBL-Liezen vom 4. März bis 10. März 2005 und vom 18. Jänner bis 19. Jänner 2006.

Die Straßensperren erfolgten jeweils auf Vorschlag der in diesem Bereich ständig eingerichteten Lawinenkommission.

Durch das Lawinenereignis von 1999 wurden von der Wildbach- und Lawinenverbauung im Zuge der Erstellung eines Gefahrenzonenplanes Simulationen durchgeführt, um eine Gefährdung in diesem Bereich abzuschätzen.

Als Maßnahme wurde daher die *„Verlängerung der bestehenden Lawinengalerie um 225 m in Richtung Trautenfels“* vorgeschlagen.

Dazu ergänzend ist auch das Ergebnis des regionalen Verkehrskonzeptes für den Bezirk Liezen aus dem Jahre 2005 zu sehen, welches u. a. auch den Ausbau der Lawinengalerie Untergrimming für das mittelfristig zu realisierende Verkehrsprogramm vorsah.

Wegen der Lawinengefahr in diesem Straßenabschnitt der B 145 war daher der Bedarf für eine Verbesserung der Lawinensicherung gegeben.

3.2 Variantenuntersuchungen und Kostenvergleiche

Unter dem Aspekt, dass zwischen dem Vorprojekt 2001 und der Projektrealisierung in den Jahren 2007 bis 2009 ein relativ langer Zeitraum lag und es zwischenzeitlich eine technische Entwicklung des „Lawinenradars“ gab, stellte der LRH folgende Fragen:

- 1.) Warum wurde die bestehende Galerie geschlossen und warum wurde der zusätzliche Teil nicht als herkömmliche Galerie sondern als Tunnel errichtet?

Darauf antwortete die FA18B wie folgt:

„Für die Erreichung der 100%igen Lawinensicherheit im ggstdl. Straßenabschnitt gibt es nur eine einzige Möglichkeit. Nämlich die einer Einhausung der Straße im gesamten gefährdeten Straßenabschnitt. Diese Möglichkeit war im Erstprojekt vorgesehen, wurde jedoch aus Kostengründen vorerst nicht verwirklicht. Das ggstdl. Bauprojekt stellt daher eine 2. Ausbaustufe dar.

Der Altbestand (Galerie) wurde Anfang der 90er-Jahre nach den damaligen Grundsätzen ohne zusätzliche Beleuchtung und Sicherheitseinrichtungen errichtet. Aufgrund der „Kürze“ der Galerie war dies ausreichend, das dadurch auftretende Zwielicht, die dreistreifige Strassenführung und vor allem die Bergabspur sind jedoch Rahmenbedingungen dafür, dass die damalige Bauausführung aus den gemachten Erfahrungen nicht optimal war.

Hätte man nun den Altbestand – nunmehr nicht mehr RVS-konform! – verlängert, wäre es notwendig gewesen, dessen Beleuchtung zu adaptieren, wobei die Beleuchtung aufgrund des Zwielichtes durch die seitlichen Galeriefenster für Altbestand und Neubau sowohl hinsichtlich der Errichtung als auch des Betriebes wesentlich höhere Kosten als beim derzeitigen geschlossenen System verursacht hätte. Dies steht im keinen Verhältnis zum durchgeführten Schließen der Galeriefenster im Altbestand (Kosten von rd. € 23.000,- inkl. USt.). Zu dem ist die durchgängige Konstruktion als geschlossener Tunnel (Neubau) keinesfalls teurer gekommen, als eine seitlich offene Galerie, weil hier dem Wegfall von Betonmassen, Anstrichen usw. der höhere Schalungs-, Bewehrungsaufwand und die kompliziertere Herstellung dieser Öffnungen gegenüberstehen. Die Einsparung bei den Rohbaukosten beträgt hier ca. 10 %.

Wesentlich ist auch die Tatsache, dass bei einem realen Lawinenabgang u. a. auch LKW mit 40 Tonnen und einer Geschwindigkeit von 80 km/h bei 7,5 % Gefälle aus Richtung Bad Aussee innerhalb des Tunnels bei einem unmittelbaren Auslösen des Alarmes zum Stehen gebracht werden müssen. Dies bedeutet eine entsprechende Alarmierung sämtlicher Verkehrsteilnehmer innerhalb des Tunnels, unabhängig, ob es sich hiebei um eine offene Galerie oder um einen geschlossenen Tunnel handelt. Es wäre demnach bei einer Gesamtausführung als Galerie jedenfalls erforderlich gewesen, auch den Altbestand mit einer Alarmierung auszustatten.

Ein weiterer Aspekt ist, dass bei einem geschlossenen Tunnel bei einem Lawinenabgang die Sogwirkung und die damit verbundene Gefährdung der sich in der Galerie befindlichen Verkehrsteilnehmer wegfällt.

Dazu wird zusätzlich ausgeführt, dass auch ein Grund für die Verlängerung der bestehenden Galerie die Reduktion der Straßensperren war. Dies bedingt jedenfalls die Ausrüstung mit dem o. a. Alarmierungssystem (für das Gesamtbauwerk).

Die Ausführung als Tunnel führt außerdem beim Winterdienst aufgrund fehlender Verwirbelungen und Schneeverwehungen zu Kosteneinsparungen. Ein Verschließen von bestehenden Fenstern mittels Plexiglas verhindert zwar das Eindringen von Schneeverwehungen, ist aber jedenfalls teurer als das komplette Verschließen und bringt trotzdem noch einen Mehraufwand bei der Beleuchtung.“

2.) Hätte das System der Überwachung mittels des Lawinenradars nicht über den gesamten Bauabschnitt gezogen werden können?

„Wie ... angeführt, ist aufgrund der Länge der abzudeckenden Strecke von rd. 290 m bei zur Verfügung stehenden 20 Sekunden die Räumung der Straße nicht mehr möglich. Vor allem ist zu beachten, dass für Fahrzeuge, die aus Richtung Trautenfels kommen, bei z.B. schlechten Sichtverhältnissen und Schneefahrbahn, kaum notwendige Geschwindigkeiten für die Räumung von 50 km/h angenommen werden können, wobei es auch Fahrzeuge gibt, welche eine max. Betriebsgeschwindigkeit von nur 40 km/h besitzen. Durch die Verlängerung der Lawinengalerie und die damit verbundene Reduktion der Gefahrenstrecke auf etwa 150 bis 170 m ist doch eine wesentliche Erhöhung der Sicherheit gegeben und können auch geringfügig langsamere Fahrzeuge als 40 km/h den derzeitigen Gefährdungsbereich innerhalb dieser 20 Sekunden verlassen. Somit stellt das Lawinenradar in Verbindung mit der Verlängerung der Lawinengalerie eine erste Ausbaustufe dar und ist für eine absolute Sicherheit die Lawinengalerie über die Brücke zu verlängern. Aufgrund der Tatsache, dass eine Neuerrichtung der Brücke nicht notwendig war, wurde letztendlich die Entscheidung getroffen, die gegenständliche Brücke zu sanieren und diesen Abschnitt vorerst mit dem Lawinenradar abzudecken.“

4. PLANUNG

4.1 Erste Planungsphase

4.1.1 Vorprojekt

Das Land Steiermark beauftragte im Jahre 2001/2002 ein Zivilingenieurbüro mit der *Projektierung einer Verlängerung der Lawinengalerie um 225 m, der Verlegung eines Forstweges und der Planung einer Umleitungsstraße* zur Verkehrsaufrechterhaltung während der Bauzeit.

Dieses Vorprojekt bestand aus (nachstehend auszugsweise) 25 Teilen: Übersichtskarte, Technischer Bericht, Lageplan (Übersicht und Detail), Detaillängenschnitte, Geschriebener Längenschnitt, Regelquerschnitte, Massenberechnung, Leistungsverzeichnis mit Kostenberechnung, Grundstücksverzeichnis, Grundeinlöseplan, Topografien, Achsberechnung, Nebenanlagen, Umweltuntersuchung, Pläne bzgl. der Verkehrsaufrechterhaltung während der Bauzeit, Naturräumliche Bestandsaufnahme, Landschaftspflegerische Begleitplanung, Bericht zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Verkehrstechnische Daten

Der jährliche durchschnittliche Tagesverkehr ($JDTV_{\text{Jahr}}$) in den Vergleichsjahren 1999 bzw. 2008 betrug im Bereich Untergrimming:

$$JDTV_{1999} = 6000 \text{ KFZ}/24^{\text{h}} \text{ mit } 8 \% \text{ LKW-Anteil}$$

$$JDTV_{2008} = 6600 \text{ KFZ}/24^{\text{h}} \text{ mit } 9 \% \text{ LKW-Anteil}$$

Mit einer allfälligen Verlagerung des Verkehrs aus dem Ennstal oder der Phyrnautobahn in Richtung Oberösterreich bzw. Salzburg auf die B 145 ist nicht zu rechnen, solange die B 320 (Ennstal-Straße) nicht bis zum Knoten Trautenfels fertiggestellt ist.

Technischer Bericht

Im Wesentlichen gibt es in Österreich als Richtlinie bei Planung und Bau von Straßen die *Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS)* der *Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße/Schiene/Verkehr (FSV)*. Diese sind als Regelwerk herausgegeben und beim Straßenbau der Länder als Empfehlungen zu betrachten und werden grundsätzlich angewendet.

Der Straßenbestand an sich war vorhanden. Im Lichte der RVS waren daher nur die Sanierungsarbeiten bzw. die neuen Bauten und Bestandsveränderungen anzusehen.

Leistungsverzeichnis mit Kostenberechnung

Auf Preisbasis des Jahres 2001 sah dieses Projekt folgende Kosten vor. Nachdem zu dieser Zeit noch die Währung „österreichischer Schilling“ (ATS) galt, sind ATS und Euro gegenüber gestellt.

Kostenübersicht 2001	in ATS	in €
Straßenbauarbeiten	4.400.000,00	319.760,47
Kunstabauten	38.900.000,00	2.826.973,25
Unvorhergesehenes 10%	4.300.000,00	312.493,19
Summe netto	47.600.000,00	3.459.226,91
20% Ust	9.520.000,00	691.845,38
Summe brutto	57.120.000,00	4.151.072,29
Grundeinlöse	200.000,00	14.534,57
Gesamtkosten	57.320.000,00	4.165.606,85

Zu dieser Kostenübersicht ist festzustellen, dass darin keine Kosten der Betriebs- und Sicherheitstechnik (iwF kurz BuS) enthalten sind.

Umweltuntersuchung

Die Umweltuntersuchung, die die Auswirkungen der Maßnahmen auf Flora und Fauna untersuchte, sah eine Reihe von Kompensationsmaßnahmen vor. Dies waren im Wesentlichen vielfältige Bepflanzungs- und Gestaltungselemente zur besseren Einbindung der Trasse in die Landschaft. Unter anderem wurde angeregt, eine möglichst umfangreiche Einschüttung der Lawinengalerie vorzunehmen.

Die Umweltuntersuchung kam zum Ergebnis, dass *bei projektgemäßer Durchführung und nach Funktionserfüllung der im Maßnahmenpaket der landschaftspflegerischen Begleitplanung ausgearbeiteten Kompensationsmaßnahmen keine langfristigen Beeinträchtigungen der Umwelt zu erwarten seien*. Die Resterheblichkeit wurde daher als „gering“ beurteilt.

Ergebnis des Vorprojektes

Das Projekt wurde zwar an sich nicht aufgehoben, doch auf Basis der Vorprojektplanung aus Kostengründen vorerst nicht weiterverfolgt. Daher wurde auch keine Planung hinsichtlich elektro- und sicherheitstechnischer Ausstattung in dieser Phase durchgeführt. Die rechtlich notwendigen Verfahren wurden weiter betrieben sowie nach möglichen Alternativen (Einsparungen) gesucht.

In Übereinstimmung mit den Vorgaben der Wildbach- und Lawinenverbauung wurde ein Vorprojekt im Jahre 2001 erstellt. Dieses enthielt jedoch nur einen Teil der Baumaßnahmen. Realistische Gesamtbaukosten waren daher zu diesem Zeitpunkt nicht bekannt. Die budgetrelevanten Kosten wurden bei diesem Vorprojekt nicht zur Gänze geschätzt. Sie waren daher zu gering angesetzt. Das Projekt wurde letztlich aus Kostengründen abgebrochen.

Der LRH empfiehlt, realistische Gesamtkostenschätzungen für Projekte möglichst frühzeitig durchzuführen und ein Projektmanagement zum frühestmöglichen Zeitpunkt einzusetzen.

Das gegenständliche Projekt wurde innerhalb eines *Grundsatzbeschlusses bezüglich offener Finanzierung von Landesstraßenbauvorhaben* von der StmkLReg am 25. April 2005 zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Lawinengalerie war darin mit Gesamtkosten (GK) von € 5,0 Mio. budgetiert.

Dieser Beschluss stellte gleichsam den Beginn für die zweite Planungsphase dar.

4.2 Zweite Planungsphase

Die zweite Planungsphase kam in Gang, nachdem die grundsätzliche Finanzierung (Grundsatzbeschluss vom 2. Mai 2005 der Stmk.LReg) für die Lawinengalerie in Aussicht gestellt worden war.

Zur Planung der Maßnahmen wurde eine Reihe von Voruntersuchungen wie z. B. die Kontrolle der gesamten Drainagen, Kanäle und Kabelstränge, der Beton- und Asphaltqualitäten, der Bewehrungsstähle etc. durchgeführt. Dabei stellte sich bei der Prüfung der Untergrimmingbrücke im Oktober 2005 heraus, dass eine Einhausung bzw. Über-tunnelung nur durch einen Brückenneubau möglich wäre.

Dadurch wurde die bereits als Angebot vorliegende Variante der Lawinenwarnung bzw. Straßensperrung mittels eines Lawinenradars noch aktueller. Die Gesamtkosten sollten durch diese Schutzmaßnahme wesentlich vermindert werden.

Es entstand nunmehr eine deutliche Umplanung des ursprünglichen Projektes, die die Variante mit dem Lawinenradar miteinbezog.

Am 16. Dezember 2005 wurde das Regionale Verkehrskonzept für den Bezirk Liezen (kurz: RVK-LI) fertiggestellt. Dieses stuft die B 145 als regionale Hauptverkehrsverbindung ein. Das RVK-LI sah Abschnitte der B 145, darunter auch die *Lawinengalerie Untergrimming*, für das mittelfristig zu realisierende Bauprogramm vor.

Aufgrund der zugesicherten Finanzierung (Landtagsbeschluss vom 4. April 2006 sowie Beschluss der StmkLReg „Sonderinvestitionsprogramm für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der Abteilung 18 – Verkehr“ und dementsprechender Landtagsbeschluss vom 17. Oktober 2006), wurde die Planung konkretisiert und durchgeführt, die notwendigen rechtlichen Verfahren eingeleitet bzw. wieder aufgenommen sowie die Ausschreibungsverfahren eingeleitet.

5. RECHTLICHE VERFAHREN

Aus Gründen der besseren chronologischen Übersicht und Bewertung werden nachstehend die rechtlichen Verfahren dargestellt:

5.1 Wasserrecht

Wasserrechtliches Verfahren für das Bauprojekt

Zur 1. Planungsphase des Bauprojektes:

Am 11. April 2002 erging durch die zuständige Behörde (BH-Liezen) der entsprechende wasserrechtliche Bewilligungsbescheid. Dieser war mit 31. Dezember 2003 befristet.

Zur 2. Planungsphase und Ausführung:

Diese Befristung wurde aufgrund der Planungs- bzw. Bauzeitverlängerungen bescheidmäßig jeweils bis 30. Dezember 2006, 30. Dezember 2007, 30. Dezember 2008 und 31. Dezember 2009 verlängert.

Rechtskraftbestätigungen waren in den vorgelegten Akten nicht vorhanden.

Zur Fertigstellung:

Die Fertigstellungsmeldung als Erfordernis für den Abschluss des wasserrechtlichen Verfahrens wurde im Dezember 2009 bei der Behörde abgegeben.

Eine durchgehende Bescheidverlängerung war vorhanden. Das Wasserrechtsverfahren ist noch nicht endgültig abgeschlossen.

Wasserrechtliches Verfahren für Unterdükerung

Mit Eingabe vom 30. März 2007 wurde um die wasserrechtliche Bewilligung der *Unterdükerung des Baches Große Grimming* seitens der Landesstraßenverwaltung angesucht. Die Verhandlung erfolgte am 26. April 2007.

Die erste Teilrechnung für die Unterdükerung erfolgte von der ausführenden Firma am 24. April 2007. Daraus ist zu schließen, dass die Arbeiten bereits vor der WR-Verhandlung begonnen hatten.

Im WR-Bescheid ist festgehalten, dass angesichts der Ortsaugenscheinverhandlung festgestellt wurde, dass die Unterdükerung schon durchgeführt wurde – es sich somit um eine nachträgliche WR-Bewilligung handle.

Der bezughabende wasserrechtliche Bescheid erging seitens der Behörde am 15. Mai 2007. Dabei wurde auch die Fertigstellung der Baumaßnahme festgestellt. Eine Rechtskraftbestätigung war den Akten nicht zu entnehmen.

Die Unterdükerung der Großen Grimming für diverse Versorgungseinrichtungen des Tunnels sowie notwendige Kabelverlegungen erfolgten bereits vor der WR-Genehmigung.

Die wasserrechtlichen Verfahren standen bei Ende der gegenständlichen Prüfung vor dem formellen Abschluss.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Laut Rücksprache mit der Wasserrechtsbehörde wurde das wasserrechtliche Überprüfungsverfahren positiv abgeschlossen und ist der Kollaudierungsbescheid am Postweg.

5.2 Bezug von Löschwasser

Ein Vertrag bzgl. des zukünftigen Bezuges von Löschwasser wurde von der FA18B namens der StmkLReg mit der Wassergenossenschaft Untergrimming am 4. Juli 2007 geschlossen.

5.3 Naturschutz

Am 20. Mai 2003 erging durch die FA13C – Naturschutz des AdStmkLReg der entsprechende naturschutzrechtliche Bescheid. Der Baubeginn war mit 31. Dezember 2010 bzw. die Fertigstellung mit drei Jahren ab Beginn der Baumaßnahme befristet.

Eine Rechtskraftbestätigung war im Akt nicht vorhanden. Die Nachfrage des LRH ergab, dass der Bescheid vom 20. Mai 2003, GZ: FA 13C 54 B 127/12-2003 mit 7. Juni 2003 Rechtskraft erlangte.

Wie die FA13C mit 12. August 2009 dem LRH mitteilte, war die bescheidmäßige Ausführung des Straßenbauvorhabens noch nicht angezeigt worden. Die vorgenommenen Änderungen beim Straßenbauvorhaben wurden jedoch besprochen und als bewilligungsfrei beurteilt.

Die Fertigstellung des Bauvorhabens wurde der Naturschutzbehörde bis zum Ende der Berichtsfertigstellung noch nicht angezeigt.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Die Fertigstellung des o.a. Bauvorhabens wurde der Naturschutzbehörde zwischenzeitlich bescheidmäßig angezeigt.

5.4 Rodungsbewilligung

Ein diesbezüglicher Bescheid der BH-Liezen wurde mit 11. Februar 2008 zugestellt.

Der Abschluss des forstrechtlichen Verfahrens ist noch offen.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Es wurden mündliche Besprechungen mit den Behörden und der Gemeinde geführt. Das forstrechtliche Verfahren wird daher voraussichtlich bis Sommer 2010 abgeschlossen werden.

5.5 Straßenrecht und Grundstücksinanspruchnahmen

Zur 1. Planungsphase:

Das Vorprojekt wurde straßenrechtlich verhandelt. Der positive Bescheid erging am 13. Februar 2002.

Angemerkt wird, dass mit Wirksamkeit 1. April 2002 die gesamten Bundesstraßen mit Ausnahme der Autobahnen und der Schnellstraßen den Bundesländern übertragen wurden („Verlängerung“ der Bundesstraßen B). Daraus resultierten jedoch keine verfahrenstechnischen Änderungen.

Zur 2. Planungsphase und Ausführung:

Mit 6. März 2007 wurde von der FA18A das Ersuchen um Verfahrenseinleitung für die straßenrechtliche Genehmigung und Grundflächeninanspruchnahme an die FA18E gestellt.

Darüber wurde am 11. April 2007 eine Ortsverhandlung durchgeführt und am 16. Juli 2007 der Bescheid erlassen. Das Verfahren gliederte sich in zwei Teile:

- 1.) Bewilligungsverfahren zur Durchführung des Bauvorhabens B 145, Abschnitt „Lawinengalerie Untergrimming“, Verlängerung von km 111,67083 bis km 111,80150 (Spruch I) sowie
- 2.) die dementsprechenden notwendigen (vorläufigen) Grundstücksablösen (Spruch II).

In diesem „Spruch II“ war auch die Weisung enthalten, die Entschädigungsbeiträge binnen 12 Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides zur Auszahlung zu bringen.

Rechtskraftbestätigungen gingen aus den übermittelten Akten nicht hervor.

Die Rechtskraftbestätigungen hinsichtlich der vorliegenden Bescheide waren in den vorgelegten Akten nicht vorhanden. Die Fertigstellung des Bauvorhabens war der Behörde, das ist die FA18E – Verkehrsrecht, bis 20. August 2009 noch nicht angezeigt worden. Die Grundstückverfahren waren noch nicht endgültig abgeschlossen worden, da die Endvermessung noch ausständig war.

Um Rechtssicherheit zu gewährleisten, empfiehlt der LRH, dass ein Baubeginn nicht ohne Vorliegen der Rechtskraftbestätigung(en) erfolgen sollte.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Den Empfehlungen des Rechnungshofes hinsichtlich des Vorliegens rechtskräftiger Bescheide vor Baubeginn wird in Zukunft grundsätzlich gefolgt werden. Es besteht gesetzlich (Stmk. Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 idgF) keine Verpflichtung der Behörde die Fertigstellung des Bauvorhabens anzuzeigen. Der Empfehlung des Rechnungshofes, dieses aus Gründen der Rechtssicherheit dennoch zu tun, wird jedoch in Zukunft gefolgt werden.

6. FINANZIERUNG

Der *Grundsatzbeschluss bzgl. offener Finanzierung von Landesstraßenbauvorhaben* der StmkLReg am 25. April 2005 beinhaltetete projektbezogene GK iHv €5,0 Mio. (rd. ATS 68,8 Mio.).

Das ggstdl. Projekt wurde im Ausschuss „Infrastruktur“ (Abwasser, Abfall, Verkehr, Telekommunikation und dgl.) in der Sitzung vom 28. März 2006 im Zuge einer zusammenfassenden Finanzierung von Straßenbauprojekten angenommen und in der Landtagssitzung vom 4. April 2006 einstimmig beschlossen. Auch hier sind GK iHv von €5,0 Mio. (rd. ATS 68,8 Mio.) angeführt.

Die Zustimmung zur Vergabe der „Bau- und Sicherheitstechnischen Einrichtungen“ erfolgte durch die StmkLReg am 21. Juli 2007 mit RSA GZ: FA18B-43U1/2006-13 iHv €2.093.538,01 (rd. ATS 28,8 Mio.).

Eine konkrete Projektfinanzierung iHv €5,0 Mio. wurde vom Landtag beschlossen. Diese ist als wesentlich zu niedrig anzusehen. Die Ursache liegt darin, dass u. a. die Kosten für die Leistungsgruppe „Bau- und Sicherheitstechnische Einrichtungen“ (Kostenbereich 3 - Bauwerktechnik lt. ÖNORM B 1801) gänzlich fehlten.

Der LRH empfiehlt, die politischen Organe umfassend zu informieren. Der gesamte Kostenbereich Bauwerktechnik ist sowohl in den Bauwerkskosten auszuweisen bzw. in den Gesamtkosten zu berücksichtigen.

7. AUSSCHREIBUNG UND VERGABE

Es wird nachstehend zwischen Planung und Ausführung, jeweils für die Straßen- als auch für die Sicherheitstechnik unterschieden. Maßgebliche Vorschrift für Vergaben war das BVergG idjgF (BVergG 1997, BVergG 2002 und BVergG 2006).

Folgende Leistungen wurden mittels Direktvergabe beauftragt:

- Bodenmarkierungen
- Beschilderung, Verkehrszeichen
- Bepflanzung
- Lieferung und Montage der Baileybrücken
- Elektrotechnische Ausrüstung
- Revisionsnischenabdeckungen
- Zugangstüren zu den E-Nischen
- Doppelboden im Betriebsgebäude
- Grimmingbachdüker

7.1 Vergabe von Planungsleistungen

7.1.1 (Straßen)bau

Die projektnotwendigen Fachplanungen lagen jeweils im Unterschwellenbereich und wurden als nicht offene Verfahren ohne vorherige Bekanntmachung durchgeführt. Die Vergaberichtlinien wurden eingehalten.

7.1.2 Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen

Am 20. Dezember 2006 erfolgte an eine Auswahl von Planungsbüros eine Einladung zur Angebotsabgabe (Honoraranfrage) im nicht offenen Verfahren über die ggstdl. Projektierungsarbeiten.

Die Angebotsöffnung erfolgte ausschreibungsgemäß am 15. Jänner 2008 um 11 Uhr. Eine von qualifizierten Personen unterschriebene Niederschrift wurde angefertigt.

Die Angebotseröffnung brachte folgendes Ergebnis:

Lfd.	Firmenbezeichnung	Angebotssumme
1	Firma 1	32.307,80
2	Firma 2	59.880,00
3	Firma 3	66.584,54
4	Firma 4	67.840,86

Die dabei gebotenen Nachlässe betragen zwischen 28 % und 65 % und sind in den angeführten Angebotssummen bereits enthalten.

Am 14. Februar 2007 erfolgte nach dem Billigstbieterprinzip der Auftrag an Bieter Nr. 1. Sämtliche Bieter wurden verständigt.

7.2 Vergabe von Ausführungsleistungen

7.2.1 (Straßen)bau

Das Vergabeverfahren erfolgte als „Offenes Verfahren im Unterschwellenbereich zu veränderlichen Preisen“. Zuschlagskriterium sollte das Angebot mit dem billigsten Preis sein. Eine vertiefte Angebotsprüfung war beabsichtigt und wurde auch durchgeführt. Die Veröffentlichung erfolgte in der Grazer Zeitung sowie im Internet am Verwaltungsserver des Landes Steiermark. Das Angebotsende wurde mit 27. April 2007, festgelegt. Die Angebotsöffnung erfolgte ausschreibungsgemäß am 27. April 2007, 11 Uhr. Eine Niederschrift, die von qualifizierten Personen unterschrieben wurde, wurde angefertigt. Die Prüfung der Angebote nach Richtigkeit in Bezug auf technische und wirtschaftliche Gesichtspunkte wurde vorbehalten.

Die Angebotseröffnung brachte folgendes Ergebnis (zu Festpreisen):

Lfd.	Firmenbezeichnung	Angebotssumme	in %
1	Firma 1	4.407.259,42	100,00
2	Firma 2	4.896.220,44	111,09
3	Firma 3	5.027.162,40	114,07
4	Firma 4	5.401.675,30	122,56
5	Firma 5	5.629.746,68	127,74

Im Zuge einer vertieften Angebotsprüfung wurden die Bieter aufgefordert, eine Reihe von Unterlagen beizubringen.

Desweiteren fanden mit den Bietern Aufklärungsgespräche statt. Ergebnisprotokolle wurden angefertigt.

Als Ergebnis dieses Prozederes erfolgte ein Vergabevorschlag, der den ursprünglichen Billigstbieter als Bestbieter feststellte. Die beabsichtigte Zuschlagsentscheidung wurde den beteiligten Anbietern bekannt gegeben. Die Auftragssumme war ident mit der Angebotssumme.

7.2.2 Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen

Das Vergabeverfahren erfolgte als „Offenes Verfahren im Unterschwellenbereich“. Zuschlagskriterium war der billigste Preis. Die Veröffentlichung erfolgte in der Grazer Zeitung am 15. Februar 2008. Das Angebotsende wurde mit 11. März 2008 11 Uhr, die Zuschlagsfrist mit drei Monaten festgelegt.

Innerhalb der Ausschreibungsfrist erfolgten durch einen Bieter (Bieter Nr. 1) mehrere Anfragen an den Auslober. Diese wurden dem Fragesteller beantwortet.

Am 28. Februar 2008 erfolgte eine amtliche „1. Nachsendung zur Ausschreibung“ an die Anbieter, die zusätzliche Positionen im LV sowie Mengen- bzw. Textänderungen bei einigen Positionen enthielt.

Die Angebotsöffnung erfolgte ausschreibungsgemäß am 11. März 2008 11 Uhr. Eine Niederschrift, die von qualifizierten Personen unterfertigt wurde, ist vorhanden. Die Prüfung der Angebote erfolgte nach technischen und wirtschaftlichen Kriterien.

Die Angebotseröffnung brachte folgendes Ergebnis (zu Festpreisen):

Lfd.	Firmenbezeichnung	Angebotssumme
1	Firma 1	1.989.740,92
2	Firma 2	1.903.216,37

Im Zuge einer vertieften Angebotsprüfung wurden beide Bieter aufgefordert, eine Reihe von Unterlagen beizubringen. Desweiteren fanden mit beiden Bietern am 9. April 2008 Aufklärungsgespräche statt. Dementsprechende Ergebnisprotokolle wurden angefertigt.

Am 16. August 2008 erfolgte ein Vergabevorschlag, der den ursprünglichen Billigstbieter als Bestbieter feststellte.

Die beabsichtigte Zuschlagsentscheidung wurde am 17. April 2008 den beteiligten Anbietern bekannt gegeben. Die Auftragssumme war ident mit der Angebotssumme. Der Zuschlag erfolgte am 28. April 2008, der Gegenschlussbrief wurde am 6. Mai 2008 unterschrieben und langte am 13. Mai 2008 bei der FA18B ein.

Die formelle Bauübergabe-Niederschrift erfolgte am 28. April 2008. Ab 5. Juni 2008 sollte Montagebeginn sein.

Der weitere Zeitplan:

- 24. September 2008 Montageende
- 21. November 2008 provisorische Verkehrsfreigabe
- 24. April 2009 Gesamtfertigstellung

Ein Pönale von € 400,-/Verspätungstag wurde festgelegt.

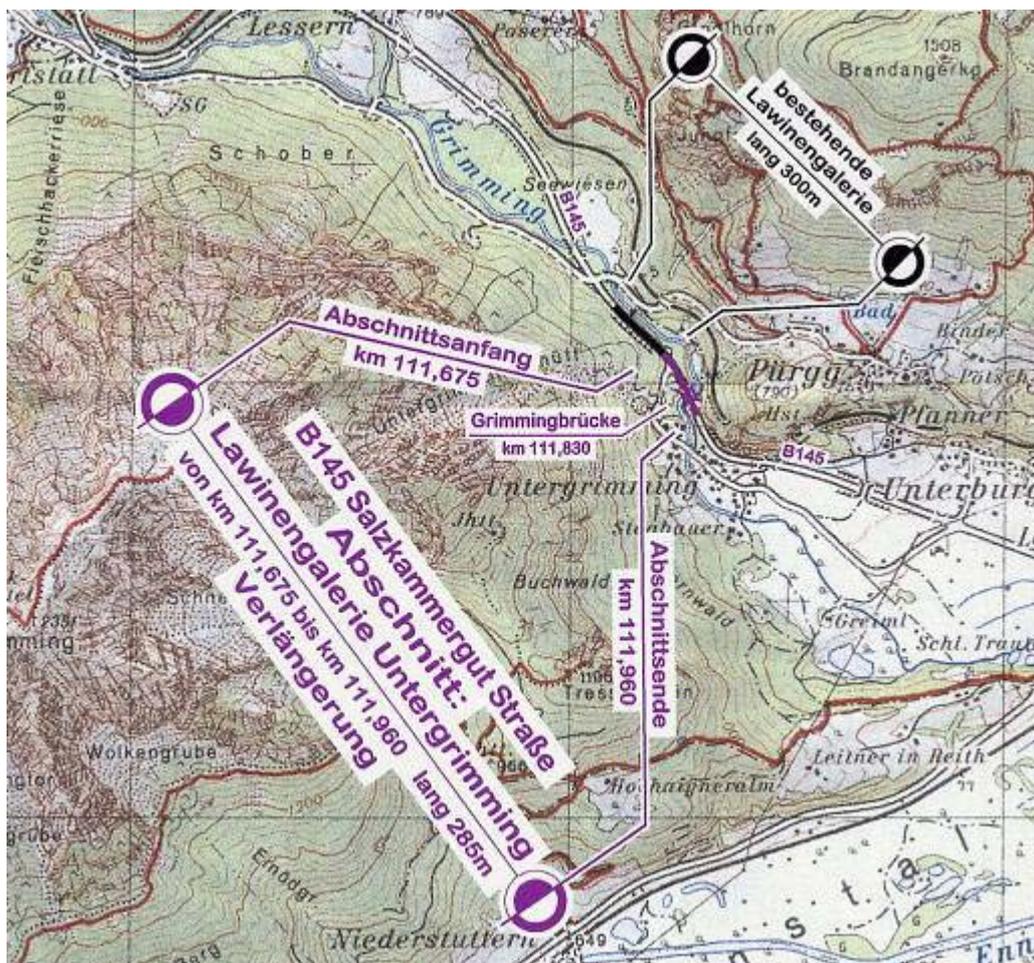
Die Vergaben erfolgten entsprechend den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben.

8. AUSFÜHRUNG DER ARBEITEN

Dem LRH wurden im Rahmen der Prüfung umfangreiche Unterlagen über die Planung und Ausführung des Bauloses zu Verfügung gestellt. Diese waren sowohl physisch in Papierform als auch überwiegend auf Datenträgern vorhanden. Bei zwei örtlichen Begehungen der Baustelle wurden stichprobenweise Naturmaße genommen und mit den Plänen verglichen. Dabei wurden keine signifikanten Abweichungen festgestellt.

Nachstehend werden einige Daten der ehemaligen Baustelle sowie erhobene Auffälligkeiten dargestellt.

8.1 Übersicht/Lageplan



8.2 (Straßen)bau

8.2.1 Tunnelbau



Der 115,5 m lange Tunnelneubau stellte die eigentliche Verlängerung des Lawinenschutzes dar, der bereits in Form einer Lawinengalerie in einem Teilstück des Bauloses gegeben war. Der gesamte Tunnel wurde nach Angaben, die aus dem naturschutzrechtlichen Verfahren vorgegeben waren, eingeschüttet und begrünt. Die notwendigen betriebs- und sicherheitstechnischen Einrichtungen sind vorhanden.

8.2.2 Lawinengalerie bzw. Tunnelinstandsetzung



Foto links: IB Kolar

Die rd. 300 m lange Lawinengalerie, die den langjährigen Bestand darstellte, wurde zur Gänze geschlossen, eingeschüttet und durch den anschließenden Tunnelneubau zu einem durchgehenden Tunnelobjekt mit rd. 411 m Länge.

Eine Notausfahrt ist nicht erforderlich, ein von außen mit LKW erreichbarer Notausgang wurde jedoch errichtet, ebenso eine Notruftkabine.

Eine Beleuchtung ist auf die gesamte Länge installiert worden. Sie ist gegliedert in die Bereiche Einfahrts- und Durchfahrtsbeleuchtung. Eine Löschwasserversorgung ist ebenso gewährleistet.

Eine Belüftungsanlage war aufgrund der Länge nicht erforderlich.

8.2.3 Straßenbau

Grundsätzlich war das Erfordernis, die Bauarbeiten unter Aufrechterhaltung des Verkehrs durchzuführen. Dem standen jedoch die technische Machbarkeit und die nur im Sommer zur Verfügung stehende kurze Bauzeit entgegen. Daher wurde während des Baues eine ca. 325 m lange Umleitungsstraße unter Miteinbeziehung der alten Gemeindestraße angelegt um den gesamten Verkehr umzuleiten. Dabei mussten auch zwei provisorische Brücken (Bailey-Brücken) eingebaut werden. Diese und die provisorischen Umleitungsstraßen wurden wieder entfernt und rekultiviert. Weiters wurden Zufahrten zum Notausgang von Nord und Süd angelegt. Sie erschließen auch das Betriebsgebäude, den Wartungsplatz sowie den baustellenbedingten Lagerplatz. Auch zwei Servicebuchten wurden angelegt.

8.2.4 Leitungsumlegungen

Im Zuge der Baumaßnahme und für die Errichtung der notwendigen Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen waren umfangreiche Leitungsverlegungen notwendig.

8.2.5 Brückeninstandsetzung



Die Untergrimmingbachbrücke, eine rund 60 m lange 3-feldrige Plattenbrücke mit zwei Stützreihen, war, wie die vorausgehenden Untersuchungen ergaben, sanierungsbedürftig. Ihre Gesamtbreite betrug nach der Sanierung 15,0 m mit beidseitigen Randbalken. Die Tiefe der geschädigten Betonstruktur war unbekannt und musste erst im Zuge der Bauarbeiten ermittelt werden. Dieses Faktum führte im Übrigen zu einem Nachtragsangebot. Die Brücke wurde durchgehend saniert, ebenfalls der Fahrbahnbelag. Die Randbalken samt Geländern wurden neu hergestellt, ebenso die Entwässerungen.

Bei der örtlichen Besichtigung fielen einige Mängel auf. Diese betrafen insbesondere Stahlbauteile, wie z. B. Korrosionsschäden im Bereich der Dehnfugen (Dilatationen). Der Umfang der im Bild beispielhaft dargestellten korrodierten Stellen ist augenscheinlich erheblich. Nachdem im Abnahmeprotokoll noch keine Beanstandungen ersichtlich sind, wird es sich um Fälle der Gewährleistung handeln.



Im Bereich der Brücke wurden an den Dilatationen einige Korrosionsschäden festgestellt. Es ist nicht ausgeschlossen, dass dies auch bei den nicht zugänglichen Teilen der Fall ist. Diese Mängel fallen unter die noch laufende Gewährleistung und sollten rasch behoben werden, um größeren Schaden zu vermeiden.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Die beanstandeten Mängel wurden der ARGE schriftlich mitgeteilt. Die Behebung erfolgt witterungsbedingt bis Sommer 2010.

8.2.6 Hochbau (Betriebsgebäude)

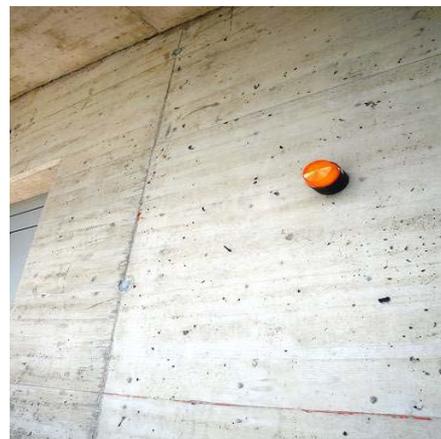
Entsprechend der RVS 9.282 wurde eine Betriebszentrale (BZ) errichtet.

Betriebszentralen sind nicht ständig besetzte Stützpunkte für Betriebsführung, Überwachung und Instandhaltung der Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen (BuS) einzelner Tunnelanlagen.

Steuerung und Überwachung der Anlage erfolgen jedoch im Normalfall von der zentralen Tunnelwarte in Liezen aus.

Das Gebäude unterliegt, da es Bestandteil der Straße ist, nicht dem Stmk. BauG. Es wurde mit dem straßenrechtlichen Verfahren bewilligt.

Das bei der nördlichen Tunnelausfahrt errichtete Gebäude enthält die wesentlichen elektrischen und Überwachungseinrichtungen für die Anlage sowie eine Sanitäreinheit.



Das Betriebsgebäude wurde entsprechend den vorgegebenen technischen Notwendigkeiten und sonstigen Anforderungen des Tunnels geplant und gebaut.

Bereits nach kurzer Betriebszeit kam es an bauphysikalisch kritischen Stellen zu Kondensations- und Schimmelproblemen. Diese offensichtlichen Mängel wurden weder von der Bauaufsicht noch bei der Abnahme erkannt. Eine bauphysikalische Berechnung der Gebäudedetails liegt nicht vor.

Wie die Fachabteilung mitteilte, wird der zuständige Planer mit einem Sanierungsvorschlag beauftragt.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Mit dem Planungsbüro wurde bereits Kontakt aufgenommen. Wie im Bericht angeführt, wird ein Sanierungsvorschlag ausgearbeitet.

8.3 Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen (BuS)

Die Vorgabe der BuS orientierte sich im Wesentlichen an der dementsprechenden RVS. Dabei sind umfangreiche Maßnahmen vorgesehen, die in ihrem Umfang von der Zuordnung des Tunnels in eine von vier Gefährdungsklassen abhängig sind. Der gegenständliche Tunnel ist in die Gefährdungsklasse III eingestuft.

Danach richten sich die Parameter folgender technischer Anforderungen: Energieversorgungsanlagen, Überwachung der Luftverhältnisse, Verkehrslenkung und Überwachung, Informationsanlagen, Gefahrenmeldeanlage, Löscheinrichtungen, Beleuchtung, Übertragungssysteme, Anlagendatenverarbeitung, Kabel und Leitungen, Schachtbefahrungsanlagen, Betriebsräumlichkeiten, Inbetriebnahme und Probetrieb sowie Wartungsintervalle.

8.3.1 Elektro- und sicherheitstechnische Ausrüstung



Positiv aufgefallen ist, dass eine Eigenentwicklung der LBD zur Montage von Fluchtwegorientierungsleuchten führte, die aus einem vorbeifahrenden Auto gut ablesbar sind.

Die Leuchten sind in einem leicht schrägen Winkel zur Tunnelwand angebracht.

Quelle: FA18B

8.3.3 Förmliche Bauabnahmen

Diese wurden durchgeführt und in der Übernahmeniederschrift vom 5. November 2008 dokumentiert. Die dort angeführten Mängel wurden behoben.

8.3.4 Kollaudierung

Während der Gebarungsprüfung des LRH erfolgte eine Teilkollaudierung des Projektes.

Eine Kollaudierung ist eine Prüfung der ordnungsgemäßen Ausführung eines Projektes und der Richtigkeit der Abrechnung. Als Nebeneffekt kann auch eine Evaluierung des Projektes durchgeführt und zukunftsweisende Erkenntnisse daraus gewonnen werden. Gegenstand einer Kollaudierung kann auch ein zur gesonderten Übergabe und Abrechnung geeigneter Teil einer Baumaßnahme sein. Im Rahmen der Kollaudierung sind auch die Instandhaltung der Anlagen und die Wirksamkeit der Anlagen zu prüfen. Im konkreten Fall wurde ein externer Sachverständiger mit der Kollaudierung beauftragt.

Die zuständige Fachabteilung vergibt bei rund 10 % der abgewickelten Bauvorhaben im Straßenbau Kollaudierungen. Dabei werden grundsätzlich die Prüffälle nach dem Zufallsprinzip gezogen, in wenigen Fällen auch von der Fachabteilungsleitung angeordnet. Beim gegenständlichen Projekt war dies der Fall, da Tunnelbauvorhaben bisher nicht kollaudiert wurden und ein personeller Wechsel in der ÖBA während der Bauzeit erfolgte. Dazu näheres im *Kap. 9 Örtliche Bauaufsicht*. Die Kollaudierung des BV betraf nur die eigentlichen Straßenbaumaßnahmen, nicht die BuS.

Die Kollaudierung am 29. September 2009 ergab, dass die Bauleistungen fachgerecht erbracht wurden. Diese Feststellung weicht in geringem Ausmaß von den Feststellungen des LRH, insbesondere hinsichtlich möglicher Mängel bei der Brückeninstandsetzung und im Hochbau, ab.

8.3.5 Gewährleistungsabnahmen, Mängelbehebungen

Auf einige bei den örtlichen Besichtigungen des LRH erkannte Mängel wurde bereits hingewiesen.

Da sich das gesamte Projekt zumindest noch innerhalb der ausgeschriebenen Gewährleistungsfrist von fünf Jahren befindet, wurden bis dato nur solche Mängel behoben, die aus Gründen der Sicherheit unaufschiebbar waren. Die Gewährleistungsfrist endet grundsätzlich am 19. September 2013.

Eine Mängelerfassung fand noch nicht statt, da die Gewährleistungsfrist noch nicht ausgelaufen ist.

Bei derartigen BV wird kurz vor Ende der Gewährleistungszeit von der zuständigen Fachabteilung eine Gewährleistungsabnahme durchgeführt. Dabei werden etwaige Mängel gemeinsam mit den betroffenen Firmenvertretern erfasst und die Behebung innerhalb kurzer Frist vereinbart. Daraus resultiert idR auch die Rechtsfolge einer Gewährleistungsverlängerung für die reparierten Teile der Anlage.

Danach geht eine derartige Anlage in die Verantwortlichkeit des Straßenerhaltungsdienstes (STED) über.

Einige weitere Nacharbeiten bzw. Nachbesserungen sind noch offen:

- Die Aufstiegsleiter zum Lawinenradar ist noch zu verlängern, um einen gefahrloseren Auf- bzw. Einstieg zu bieten.
- Die Baucontainer sind noch abzutragen, diverse Gegenstände des Baubüros (z. B. Laptops) durch die FA18B noch zurückzugeben, der Lagerplatz zu räumen.

Das Baulos befindet sich noch innerhalb der Gewährleistungszeit. Einige Mängel sollten bereits gerügt werden. In geringem Umfang sind noch Restarbeiten offen. Es liegen Lücken bei der Fertigstellung des Projekts vor.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Wie bereits im Punkt zu Seite 25 [LRH: nunmehr Seite 28] wurden die beanstandeten Mängel der ARGE mitgeteilt. Die Arbeiten werden bis Sommer 2010 durchgeführt.

9. ÖRTLICHE BAUAUFSICHT (ÖBA)

Die Aufgabe der örtlichen Bauaufsicht kann mit *zeitnaher und durchgreifender Quantitäts- und Qualitätskontrolle* grob umschrieben werden. Dies beinhaltet auch die Abrechnung.

ÖBA wird im Bereich öffentlicher Auftraggeber häufig von den ausschreibenden Stellen mit eigenem und qualifiziertem Personal durchgeführt.

Beim gegenständlichen Baulos sollte die ÖBA, mit Ausnahme der betriebs- und elektrotechnischen Einrichtungen, zur Gänze durch Mitarbeiter der BBL-Liezen durchgeführt werden. Diese Vorgangsweise ist in der Steiermark durch das System der „Außenstellen Baubezirksleitungen“ seit Jahrzehnten üblich und bewährt.

Über die Eignung und Güte der verwendeten Baustoffe (z. B. Betone, Zuschlagsstoffe, Asphaltmischgut) liegen Eignungs-, Güte- und Abnahmeprüfungen vor. Weiters wurden lt. den vorliegenden Prüfprotokollen Druckprüfungen bei Wasserleitungen, diverse Kalibrierungen, Nahtprüfungen von Kunststoffdichtungsbahnen, Abnahmeprüfungen des Tunnelanstriches usw. im Rahmen der ÖBA vorgenommen.

Zur ÖBA des gegenständlichen Projektes ist festzustellen, dass es während der Bauzeit zu einem Wechsel der damit betrauten Person(en) kam. Nach dem Ausscheiden des zuständigen Bauaufsichtsorgans der BBL-Liezen aus dem Landesdienst mit Ende Juli 2008 zog die Projektleitung die ÖBA an sich.

Die neue ÖBA stellte fest, dass die bis zum Wechsel in der Bauaufsicht vorliegenden Abrechnungen nur annähernd dem Bauablauf entsprachen und zum Teil bereits Vorauszahlungen geleistet worden waren. Diese Tatsache wurde auch durch den Kollaudator in seinem Schlussbericht kritisiert.

Im Wesentlichen wurde die Überlastung des betreffenden Mitarbeiters als Ursache für die mangelhafte Abrechnung genannt. Aus diesem Grunde wurde von ihm der Arbeitsschwerpunkt auf die Kontrolle und Prüfung von Baumaßnahmen beschränkt, die zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr kontrollierbar oder nachvollziehbar gewesen wären. Auch die notwendigen Qualitätskontrollen wurden durchgeführt. Die exakte Abrechnung sollte dann in den Wintermonaten vorgenommen werden.

Der LRH stellt dazu fest, dass diese Situation bzw. Vorgangsweise (exakte Abrechnung erst in der Winterzeit) auch bei anderen Prüfungen des LRH in den vergangenen Jahren bereits festgestellt werden musste.

Ob durch die teilweise mangelhafte ÖBA auch Qualitätsmängel nicht erkannt wurden, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden. Es wird jedoch auf erste erkannte Schäden verwiesen.

Hinsichtlich der ÖBA für die BuS waren keine Auffälligkeiten erkennbar. Während der Prüfung gab es Äußerungen der geprüften Stellen, dass die ÖBA bzw. das Projektmanagement die Koordination der Leistungen des Straßenbaues bzw. der BuS gestrafter und exakter hätte durchführen sollen.

Die Bauaufsicht führte eine Abrechnungsprüfung des (Straßen)baues über längere Zeit nicht vollständig durch. Aufgrund der Zinsverluste durch die Überzahlungen und die bis zum Ende der Prüfung noch nicht gänzlich rückgeforderten bzw. zurückbezahlten Beträge muss von einem Schaden zu Lasten der öffentlichen Hand ausgegangen werden.

Inwieweit durch die mangelhafte Bauaufsicht auch wesentliche Qualitätsmängel nicht erkannt wurden, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ausreichend beurteilt werden. Faktisch handelt es sich dabei um ein partielles Versagen der begleitenden Kontrolle.

Die zusätzlich angeordnete Kollaudierung ist als sinnvolle Überprüfungsmaßnahme anzusehen.

Der LRH ist der Meinung, dass für die örtliche Bauaufsicht (ÖBA) ausreichend qualifiziertes Personal den befassten Dienststellen beizustellen ist, da die ÖBA ein ganz wesentliches Kriterium der Quantitäts- und Qualitätskontrolle sowie der sparsamen und zweckmäßigen Verwendung der öffentlichen Mittel ist.

Bei Großprojekten sind eindeutige personelle Zuweisungen über Dienststellengrenzen hinweg im Projektmanagement vorzunehmen. Das 4-Augen-Prinzip sollte gewahrt bleiben.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Alle geforderten Rückzahlungsbeträge wurden zwischenzeitlich von der ARGE bezahlt.

10. ABRECHNUNG

Die Schlussrechnung wurde dem LRH erst nach der Kollaudierung übermittelt. Von den geprüften Stellen wurden umfangreiche Abrechnungsoperatte im Original sowie auf Datenträgern vorgelegt. Sämtliche Abrechnungen basierten auf vorgelegten Abrechnungsgrundlagen wie Feldaufmaßen, Aufmaßblättern, Abrechnungs- und Summenblättern oder sonstigen weiteren Nachweisen (z. B. Wiegescheinen). Die Nachweise sind als vollständig zu bewerten.

10.1 (Straßen)bau

Bbietersturzberrechnung:

Lfd. Nr.	Firmenbezeichnung	Angebots-summe	in %	„Bbietersturz“-Berechnung	in %
1.	Firma 1	4.407.259,42	100,00	4.521.218,01	100,00
2.	Firma 2	4.896.220,44	111,09	4.728.664,55	104,58
3	Firma 3	5.027.162,40	114,07	4.962.088,10	109,75
4	Firma 4	5.401.675,30	122,56	5.228.997,16	115,65
5	Firma 5	5.629.746,68	127,74	5.324.694,26	117,77

Es kam zu keinem Bbietersturz – auch die Reihung der Bieter veränderte sich nicht.

Massenmehrungen und -minderungen lt. Bbietersturz

Bereits im Kollaudierungsverfahren wurden von den geprüften Stellen ausführliche Erläuterungen dazu abgegeben. Diese waren nachvollziehbar und plausibel.

Es wurden insgesamt sieben Abrechnungsvereinbarungen zwischen AG und AN getroffen, da die Positionsbeschreibungen nicht immer genau den beauftragten Ausführungen entsprachen. Diese sind bis auf die Abrechnungsvereinbarung Nr. 5 – Bäume fällen – nachvollziehbar bzw. durch den Kollaudator anerkannt worden.

Regieaufträge

Die Regieaufträge wurden im Zuge der Kollaudierung vom Prüfer bewertet und hinterfragt. Der Regieauftrag Nr. 37a wurde als Doppelverrechnung erkannt und gestrichen.

Regieauftrag Nr. 39 wurde ebenso nicht anerkannt. Alle anderen Regieaufträge waren zumindest zur Kenntnis zu nehmen bzw. akzeptierbar.

Mehrkostenforderungen (MKF)

Alle MKF (1-9) wurden im Rahmen der Kollaudierung überprüft und zur Kenntnis genommen bzw. zustimmend anerkannt.

(Verweis: Die MKF werden auch im Kap. Projektmanagement ab Seite 39 ff - Claim-Management - behandelt).

Vorliegende Schlussrechnungen

Auftragssumme gemäß Schlussbrief und Bauübergabenederschrift vom 13. Juni 2007:	€ 4.407.259,42
Beauftragte Mehrkostenforderungen Nr. 1-9	€ 793.498,33
Auftragssumme insgesamt	€ 5.200.757,75

Schlussrechnungssumme vom 18. Dezember 2008	€ 6.169.234,00
durch ÖBA bzw. FA18B korrigierte Schlussr.-Summe	€ 5.651.072,00
Korrigierte Schlussrechnungssumme nach Kollaudierung bzw. Prüfung	€ 5.626.285,65

Die vorgelegte Schlussrechnungssumme lag um rd. € 518.000,-- höher als die durch die zuständige FA18B korrigierte Schlussrechnungssumme. Im Zuge der Kollaudierung erhöhten sich die Abstriche um weitere rd. € 25.000,--. Es wird festgehalten, dass zwischen AN und AG die nunmehrige Schlussrechnungssumme schriftlich außer Streit gestellt wurde.

10.2 Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen (BuS)

Diese Leistungen wurden nicht kollaudiert. Die Schlussrechnung dieses Teilgebietes wurde am 2. November 2009 von den zuständigen Bearbeitern ausführlich erläutert und auf Datenträger sowie einige Tage später schriftlich dem LRH übergeben.

Bietersturzrechnung

Die Berechnung eines möglichen Bietersturzes ist eine wesentliche Maßnahme einer Evaluierung eines BV durch das Projektmanagement. Sie wurde in diesem Fall, beglei-

tend zur Prüfung des LRH, amtswegig durchgeführt. Das Ergebnis deckt sich mit der Bietersturzrechnung durch den LRH.

Lfd. Nr.	Firmenbezeichnung	Angebots-summe	in %	„Bietersturz“-Summe	in %
1	Firma 1	1.586.013,64	100,00	1.544.373,88	100,00
2	Firma 2	1.658.117,43	104,55 %	1.562.189,97	101,15

Die Überprüfung der beiden Angebote in Bezug auf die abgerechneten Massen ergab, dass kein Bietersturz vorliegt.

Auch für den Fall, dass die oben angeführten beachtlichen Anteile an nicht ausgeführten Positionen in den LV-Mengen zum Tragen gekommen wären, hätte sich kein Bietersturz ergeben.

Massenmehrungen und -minderungen lt. Bietersturz

Auffällig ist, dass keinerlei Mehrkostenforderungen (MKF) vorliegen. Von den insgesamt 520 Positionen des LV sind nur 391 in Anspruch genommen worden. 129 Positionen wurden nicht ausgeführt.

Das betroffene Referat äußerte sich dazu sinngemäß, dass mehrere Ursachen für diesen Umstand erkennbar sind. Grundsätzlich seien die BuS-Ausschreibungen als eher funktionell anzusehen. Erst im Zuge der Ausführungsplanungen werden die Pläne dem zuständigen Referat der LBD zur Genehmigung vorgelegt. Daher sind auch Varianten bei einzelnen Positionen in der Ausschreibung notwendig und entfielen gewisse Positionen gänzlich. Andererseits kamen verschiedene Leistungen deshalb nicht zur Ausführung, da sie auch im (Straßen)bauprojekt ausgeschrieben waren und dort ausgeführt bzw. verrechnet wurden. Die Ausrüstung der Notrufzentrale fehlt noch, da diese noch nicht ausgeführt wurde. Die Kosten wurden jedoch rückgestellt (rd. € 40.000,-).

Regieaufträge

Die Regieaufträge wurden ebenso hinterfragt. Die Begründungen für deren Erfordernis waren zumindest zur Kenntnis zu nehmen bzw. akzeptierbar. Festzustellen ist, dass es auch einen Brandversuch gab. Dabei wurde ein neuartiges mobiles Gebläse für die Feuerwehren getestet. Eine Dokumentation liegt vor. Es gab von Seiten der ÖBA einige Korrekturen im Bereich von Stundenabrechnungen.

Mehrkostenforderungen (MKF)

Es liegen keine MKF vor.

Es wird jedoch auf die Anmerkungen im Kap. Projektmanagement ab Seite 39 ff (Claim-Management) verwiesen.

Vorliegende Schlussrechnungen

Die firmenseitig vorgelegten Gesamtbaukosten (diese beinhalten jedoch eine amtlicherseits erforderliche Rückstellung für die noch nicht installierte Notrufzentrale in der Tunnelmeisterei Liezen iHv € 40.000,-) beliefen sich auf € 1.586.013,64.

Die korrigierten und beidseits akzeptierten GBK betragen € 1.544.373,87.

Die **Unterschreitung** der GBK beträgt € 41.639,77.

Es handelt sich beim gegenständlichen LV um Festpreise.

Mengen- und Ausmaßermittlung:

Soweit Korrekturen von Seiten der ÖBA erforderlich waren, wurden diese einvernehmlich mit dem AN korrigiert. Die (Feld)aufmaßblätter, Summenblätter und Abrechnungspläne sind sowohl in Papierform als auch auf Datenträgern vorhanden.

11. PROJEKTMANAGEMENT

11.1 Handlungsbereiche

Organisation, Information, Koordination und Dokumentation

Das Projekt war in eine Vielzahl von Einzelleistungen wie Tunnelbau, Tunnelinstandsetzung, Straßenbau, Leitungsumlegungen, Brückeninstandsetzung, Hochbau (Betriebsgebäude), Brückenbau, technische Ausrüstung sowie Planung und Bauaufsicht, unterteilt. Daher war eine Projektsteuerung bzw. ein Projektmanagement für die Gesamtmaßnahme erforderlich. Diese wurde „Projektleitung“ genannt und erfolgte durch das „Referat Tunnelbau“ der FA18B. Neben der externen Planungsvergabe waren verschiedene Referate der A18 – Verkehr sowie die BBL-Liezen beteiligt.

Es liegen alle relevanten Daten sowohl in Papierform als auch auf Datenträgern vor. Die Unterlagen sind als vollständig anzusehen.

Kosten und Finanzierung

Folgt man der zeitlichen Abfolge des Projektes, so ist die große Zeitdifferenz zwischen Vorprojekt (Vorplanung im Jahr 2001) und Realisierung (2006-2009) auffallend.

Die Gründe dafür sind in der fehlenden Finanzierbarkeit zu finden.

Für die Finanzierung sind durchaus unterschiedliche Kosteninformationen ergangen. Insbesondere fehlten in der 1. Planungsphase die Kosten der BuS.

In weiterer Folge wurde in den ursprünglich geschätzten Gesamtkosten von € 4.165.606,85 ein Betrag von € 5,0 Mio. in der Landtagssitzung vom 4. April 2006 genehmigt.

Die Endabrechnungssumme ergab € 7.815.335,20.

Claim- bzw. Anti-Claim-Management

Durch ein gezieltes Projektmanagement mit einer detaillierten Planung und umfassender Ausschreibung soll vermieden werden, dass bei der Bauausführung Leistungen notwendig werden, die im LV nicht enthalten sind. Diese zusätzlichen Leistungen führen in der Regel zu Mehrkostenforderungen (sogen. Claims) seitens des AN.

Ein mangelhaftes LV ermöglicht den Bietern eine spekulative Preiskalkulation zum Nachteil des AG. Preispositionen, die voraussichtlich nicht zur Ausführung gelangen,

können unterpreisig angeboten werden, während Leistungspositionen, die nur im geringen Umfang ausgeschrieben werden, hochpreisig angeboten werden können. Der Preis für zusätzlich notwendige Leistungen, die nicht im LV enthalten sind, können mehr oder weniger frei „gestaltet“ werden. Das Bestreben des AN, sich diese Mehrleistungen möglichst hoch vergüten zu lassen und sich damit den ursprünglich kalkulierten Gewinn zu erhöhen, kann vom AG in vielen Fällen nicht verhindert werden.

Die in diesem Zusammenhang verwendeten Begriffe Mehrkostenanmeldung (MKA) und Mehrkostenforderung (MKF) sind im Übrigen als synonym anzusehen.

Beim gegenständlichen Projekt zeigte sich folgender Ablauf:

Die 1. Baubesprechung fand am 20. Juli 2007 statt. Bereits in der 2. Baubesprechung am 27. Juli 2007 wurden Mehrkostenanmeldungen (1. MKA) von Seiten des Hauptauftragnehmers geltend gemacht. Bei der 5. Baubesprechung am 30. August 2007 wurde eine 2. MKA angemeldet. Die 3. und 4. MKA am 25. September 2007. Die 5. und 6. MKF am 18. Oktober 2007 (8. Baubesprechung).

Die anerkannten MKF führten letztlich zu einer Baukostenerhöhung um rund 17 % gegenüber dem Hauptauftrag. Es kann daher von einem durchaus offensiven und erfolgreichen Claim-Management seitens der ausführenden Firmen gesprochen werden.

Die geltend gemachten Mehrkostenforderungen betrafen zusätzlich notwendige Leistungen, die zumindest teilweise in den Voruntersuchungen nicht erkennbar waren.

Termine und Kapazitäten

Die Termine hinsichtlich der Baumaßnahmen wurden eingehalten. Das Projektmanagement war in dieser Hinsicht straff geregelt.

11.2 Projektstufen

Projektvorbereitung (z. B. Bedarfserhebung) und Planung (z. B. Vorprojekt, Ausführungs- und Detailplanung)

Diese Punkte wurden in den vorhergehenden Kapiteln dieses Berichtes eingehend erläutert. Aus Sicht des Projektmanagements wurden diese Anforderungen beim (Straßen)bau grundsätzlich gut erfüllt. Bei den BuS ist festzuhalten, dass diese bei Projektbeginn noch nicht abgeschlossen war und Detailplanungen und deren Freigaben auch noch während der Bauzeit erfolgten.

Das Projektmanagement wäre im Bereich der Landesbaudirektion auf eine einheitliche Basis zu stellen. Die erforderlichen Schulungsmaßnahmen für geeignete Mitarbeiter sind weiterzuführen und das 4-Augen-Prinzip konsequent anzuwenden.

Auf das Controlling, den Schlussbericht und das nachträgliche Berichtswesen ist größeres Augenmerk zu legen.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Bezugnehmend auf das Projektmanagement bzw. Controlling wird mitgeteilt, dass fachabteilungsübergreifend in den nächsten Wochen das Projekt „Optimierung der Projektabwicklung im Bereich Straßenplanung und Bau“ gestartet wird. Im Rahmen des Projektes werden die Vorschläge des Rechnungshofes aufgenommen bzw. umgesetzt werden.

12. INTERNE KOSTEN- UND LEISTUNGSRECHNUNG

Eine projektbezogene interne Kosten- und Leistungsrechnung aller befassten Landesdienststellen wurde nicht durchgeführt. Derartige Feststellungen wurden bereits bei Prüfungen des LRH in den letzten Jahren getroffen.

Der LRH empfiehlt zum wiederholten Male, interne Kosten- und Leistungsrechnungen durchzuführen.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Die zuständige Fachabteilung wird sich in Hinkunft bemühen, die Qualität der internen Kosten- und Leistungsrechnungen zu verbessern.

Das Ergebnis der vom Landesrechnungshof durchgeführten Überprüfung wurde in der am 3. März 2010 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dargelegt.

Teilgenommen haben daran:

vom Büro der Frau

Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder: Franz SOLTESZ

von der FA18B

Dipl.-Ing. Robert RAST

Ing. Stefan UNGER

Ing. Anton WALTL

vom Landesrechnungshof:

LRH-Dir. Dr. Johannes ANDRIEU

Dipl.-Ing. Gerhard RUSSEIM

13. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Der Landesrechnungshof überprüfte die Lawinengalerie Untergrimming.

Die Prüfung bezog sich auf die gesamte Zeit der Projektabwicklung; Planungsphase von 2001 bis 2006, Ausführungsphase von 2007 bis 2009.

Der Landesrechnungshof hebt die hohe Kooperationsbereitschaft der befassten Dienststellen (FA18B, BBL Liezen, BH Liezen) hervor.

Anregungen und Empfehlungen wurden unmittelbar aufgegriffen bzw. schon während der Prüfung umgesetzt.

Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens ergeben sich folgende Feststellungen und Empfehlungen:

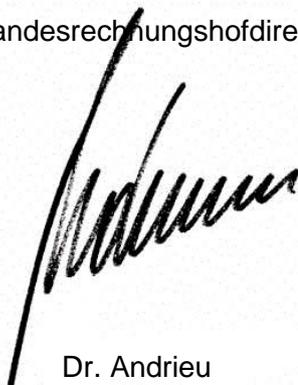
- Wegen der Lawinengefahr in diesem Straßenabschnitt der B 145 war der Bedarf für eine Verbesserung der Lawinensicherung gegeben.
Die Ausführung der Galerie mit einem geschlossenen Tunnel und dem Lawinenradar stellt eine kostengünstige und effiziente Lösung dar. Die begleitenden Sanierungsmaßnahmen waren erforderlich.
- Das Vorprojekt aus dem Jahre 2001 enthielt nur einen Teil der Baumaßnahmen. Die budgetrelevanten Kosten wurden dabei nicht zur Gänze aufbereitet und waren wesentlich zu gering angesetzt. Die Kosten der Leistungsgruppe "Bau- und Sicherheitstechnische Einrichtungen" fehlten gänzlich.
 - **Realistische Gesamtkostenschätzungen für ein Gesamtprojekt sind frühzeitig durchzuführen.**
- Einzelne Bauabschnitte wurden ohne das Vorliegen der notwendigen öffentlich-rechtlichen Bescheide begonnen, Rechtskraftbestätigungen nicht eingeholt. Die behördlichen Verfahren waren bei Prüfungsende noch nicht alle endgültig abgeschlossen.
 - **Ein Baubeginn sollte nicht ohne Vorliegen der Rechtskraftbestätigung(en) aller bezughabenden Bescheide erfolgen.
Nach Fertigstellung sollten die rechtlichen Verfahren möglichst rasch abgeschlossen werden.**

- An den Brückendehnfugen wurden einige Korrosionsschäden festgestellt. Es ist nicht auszuschließen, dass diese auch bei nicht zugänglichen Teilen vorliegen. Im Betriebsgebäude gab es bereits kurz nach der Inbetriebnahme Stellen mit Kondensationsbildungen.
 - **Da die technische Ausrüstung im Betriebsgebäude überwiegend aus Metall ist, wird eine rasche Herstellung der Mängelfreiheit dort unumgänglich sein. Die Mängel wären im Rahmen der Gewährleistung zu beheben.**
- Die Durchführung einer Kollaudierung im Rahmen des Qualitätsmanagements der geprüften Abteilung ist zu befürworten.
- Die Abrechnungsprüfung durch die landeseigene Bauaufsicht erfolgte über längere Zeit nicht zeitnah mit der Erfassung des Baufortschrittes. Der Grund dafür lag darin, dass nicht genug Personal für die Örtliche Bauaufsicht zur Verfügung stand.
 - **Da die Örtliche Bauaufsicht ein ganz wesentliches Kriterium der Quantitäts- und Qualitätskontrolle sowie der ordentlichen Verwendung der öffentlichen Mittel ist, wäre dafür ausreichend qualifiziertes Personal beizustellen. Bei Großprojekten sollten eindeutige personelle Zuweisungen über Dienststellengrenzen hinweg vorgenommen werden. Das Vier-Augen-Prinzip muss gewahrt bleiben.**
- Das Projektmanagement wurde nicht konsequent durchgezogen. Insbesondere im Bereich der begleitenden Kontrolle bzw. dem Controlling, der Projektkoordination sowie im Projektabschluss sind Lücken erkennbar.
 - **Das Projektmanagement sollte im Bereich der Landesbaudirektion auf eine einheitliche und projektdurchgreifende Basis gestellt werden. Die erforderlichen Schulungsmaßnahmen für geeignete Mitarbeiter wären durchzuführen. Laut Stellungnahme des zuständigen Regierungsmitgliedes wird ein Projekt „Optimierung der Projektabwicklung im Bereich Straßenplanung und Bau“ nunmehr begonnen und damit der Empfehlung des Landesrechnungshofes nachgekommen.**

- Eine interne Kosten- und Leistungsrechnung wurde nicht durchgeführt.
- **Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Bemühungen um den Aufbau einer internen Kosten- und Leistungsrechnung zu forcieren.**

Graz, am 6. Mai 2010

Der Landesrechnungshofdirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Andrieu', written over a light grey rectangular background.

Dr. Andrieu