

Radweg Lieserschlucht – Radweg, Entwässerung und Deckensanierung

Kurzfassung



Radweg Lieserschlucht – Radweg, Entwässerung und Deckensanierung

Mit dem Großvorhaben „Radweg durch die Lieserschlucht“ wollte das Land im überregionalen Radwegenetz Kärntens drei Radwege zusammenschließen. Die Umsetzung erfolgte in zwei Etappen. Nach der Sanierung der Ertlwand überprüfte der Kärntner Landesrechnungshof (LRH) nunmehr als zweites Teilprojekt den Radweg, die Entwässerung und Deckensanierung in der Lieserschlucht.

Projektentwicklung

Das Land legte dem LRH am 1. Februar 2024 das zweite Teilprojekt „Radweg, Entwässerung und Deckensanierung“ zum Großvorhaben „Radweg durch die Lieserschlucht“ zur Überprüfung vor. Das erste Teilprojekt zur Sanierung der Ertlwand hatte der LRH im Jahr 2022 überprüft und es war zwischenzeitlich bereits umgesetzt worden. (TZ 1)

Der Bau des Radwegs durch die Lieserschlucht sollte eine Verbindung der Regionen Spittal an der Drau und Millstätter See für Radfahrer herstellen und auch die Gemeinden Seeboden am Millstätter See, Millstatt am See und Radenthein näher an den R1 Drauradweg heranführen. Das Land wollte damit einen Lückenschluss im überregionalen Radwegenetz Kärntens erreichen.

Um eine durchgehend sichere Radwegverbindung insbesondere entlang der

B99 Katschberg Straße in der Lieserschlucht zu schaffen, plante das Land eine Trassierung des Radwegs parallel zur Landesstraße. Im September 2017 schloss das Land daher mit den beiden Anrainergemeinden Spittal an der Drau und Seeboden am Millstätter See eine Vereinbarung zur Errichtung, Planung, Kostentragung und Erhaltung des überregionalen Radwegs ab. (TZ 4)

In Abstimmung mit den Behörden wurde die Errichtung eines Geh- und Radwegs festgelegt, für den neben der Straße Zusatzflächen notwendig waren. Die Abteilung 9 – Straßen und Brücken erarbeitete bis zum Jahr 2019 ein Vorprojekt, das wegen der beengten Verhältnisse in der Lieserschlucht die Herstellung von Auskragungen über das Flussbett der Lieser vorsah. Weiters sollte das Entwässerungssystem der Straße an den Stand der Technik angepasst werden. Im Jahr 2021 prüfte die Abteilung 9 verschiedene Möglichkeiten zur Kosteneinsparung. (TZ 6, 7)

Projektbeschreibung

Das im Zeitraum August 2022 bis Mai 2023 umgesetzte erste Teilprojekt „Sanierung Ertlwand“ diente der Verbesserung der Verkehrssicherheit an einer Engstelle der Lieserschlucht im Verlauf der B99 Katschberg Straße. Wegen Stein-schlaggefahr und aufgrund der unüber-sichtlichen Kurve war dieser Bereich für den Straßenverkehr bis dahin eine Gefahrenstelle. Zusätzlich entstand in diesem Bereich durch die Sanierung der Ertlwand Raum für die geplante Trasse des Geh- und Radwegs.

Das nunmehr vorgelegte zweite Teilpro-jekt „Radweg, Entwässerung und De-ckensanierung“ umfasste den 3,11 km langen Geh- und Radweg, dessen Trasse grundsätzlich entlang der Landesstraßen

B98 Millstätter Straße und B99 Katsch-berg Straße verlief. Nur im südlichsten Abschnitt, an der Nordeinfahrt von Spittal, zweigte der Radweg von der B99 Katschberg Straße allmählich ab. Hier führte eine Verbindungsrampe von der B99 Katschberg Straße zum weiteren Ver-lauf des Geh- und Radwegs der Stadtge-meinde Spittal.

Für die umweltgerechte Ableitung und Reinigung der Fahrbahnwässer war vorgesehen, diese in drei Gewäs-serschutzanlagen zu reinigen und sie danach in die Lieser einzuleiten. Als Abschluss der Baumaßnahmen war die Erneuerung der Fahrbahndecke der B99 Katschberg Straße im gesamten Abschnitt der Lieserschlucht geplant. (TZ 9 bis 12)



Kosten des gesamten Radwegs

1. Teilprojekt Sanierung Ertlwand	2.935.507 Euro
2. Teilprojekt Radweg, Entwässerung, Deckensanierung	20.518.830 Euro
Gesamtvorhaben	23.454.337 Euro
Anteil der Gemeinden	-1.200.000 Euro
Förderung Klima- und Energiefonds	-2.711.069 Euro
Anteil des Landes	19.543.268 Euro

Finanzierung

Die abgerechneten Kosten des fertiggestellten ersten Teilprojekts „Sanierung Ertlwand“ betrugen inklusive Umsatzsteuer 2,94 Mio. Euro, die das Land finanzierte. Die vom LRH überprüften und korrigierten Soll-Kosten für das zweite Teilprojekt „Radweg, Entwässerung und Deckensanierung“ betrugen 20,52 Mio. Euro. Mit den Anrainergemeinden hatte das Land einen Finanzierungsbeitrag von 1,20 Mio. Euro brutto vereinbart, der keiner Wertsicherung unterlag. Durch die seit dem Jahr 2017 erfolgte Inflation (Erhöhung des Baukostenindex um rund 33,5 Prozent) sank der Anteil der Gemeinden an den Kosten des Bauvorhabens inzwischen. Somit betrug der Zuschuss der Gemeinden real nur mehr 75 Prozent des ursprünglich vereinbarten Betrags. Vom Klima- und Energiefonds hatte das Land eine Zusage für eine Förderung aus dem Förderprogramm „klimaaktiv mobil“ über maximal 2,71 Mio. Euro.

Vom Land waren daher für das zweite Teilprojekt 16,61 Mio. Euro zu finanzieren. Die Kosten des Gesamtvorhabens betrugen somit 23,45 Mio. Euro, von denen das Land 19,54 Mio. Euro zu tragen hatte. Der LRH wies darauf hin, dass eventuelle Mehrkosten ausschließlich das Land zu tragen hatte, weil die Beiträge der Gemeinden und die Förderung des Klima- und Energiefonds Maximalbeträge waren.

Bei der Budgetierung des Bauvorhabens im Straßenbauprogramm hatte das Land den konkret vereinbarten Finanzierungsanteil der Gemeinden und die zugesicherte Förderung nicht berücksichtigt. Der LRH empfahl daher, konkret zugesagte Finanzierungsanteile bei der Budgetierung von Vorhaben zu berücksichtigen. (TZ 15 bis 17)

Vergabe

Im Jahr 2020 schrieb die Abteilung 9 eine Rahmenvereinbarung für die Planung des

Einreich- und Bauprojekts beider Teilprojekte gemeinsam in einem EU-weiten offenen Verfahren aus. Die Abteilung 9 schloss dann mit dem ermittelten Bestbieter eine Rahmenvereinbarung für vier Jahre mit einem Maximalvolumen von 700.000 Euro ab. Im Zuge der Planung des Einreich- und Bauprojekts hatte die Abteilung 9 auch Mehr- und Zusatzleistungen beauftragt, durch die die Summe der insgesamt beauftragten Planungskosten bereits fast die festgelegte Obergrenze von 700.000 Euro erreicht hatte. Eine Ankündigung weiterer Mehr- und Zusatzleistungen des Planers lag der Abteilung 9 zum Zeitpunkt der Überprüfung bereits vor.

Der LRH erachtete sowohl ein offenes Verfahren als auch eine Rahmenvereinbarung für die Vergabe von Planungsleistungen als nicht optimal. Er empfahl, dafür Vergabeverfahren zu wählen, die eine Verhandlung über den Auftragsinhalt zulassen, um diesen vor Beauftragung besser konkretisieren zu können.

Ebenfalls extern beauftragte die Abteilung 9 die Koordination der gesamten Planung, die Projektsteuerung in der Planungs- und Ausschreibungsphase sowie die Zusammenstellung der Unterlagen für die Großvorhabensüberprüfung. Der LRH sah diese Leistungen als Bauherrenaufgabe, die die Abteilung 9 bei einem Projekt in dieser Größenordnung selbst wahrzunehmen hätte. Er empfahl daher, diese Leistungen künftig weitestgehend durch eigenes Personal abzuwickeln. (TZ 21)

Baukosten

Die Bauleistungen für das zweite Teilprojekt schrieb die Abteilung 9 parallel zur Vorlage des Großvorhabens beim LRH aus. Die seitens des LRH aufgezeigten Korrekturen wurden noch im laufenden Ausschreibungsverfahren größtenteils berücksichtigt. Das Ausschreibungsergebnis lag Ende April 2024 vor. Das Preisniveau der Angebote entsprach ziemlich genau jenem der Soll-Kosten. (TZ 27)

Zahlen & Fakten 2. Teilprojekt



Soll-Kosten 20.440.240 Euro,
korrigiert vom LRH auf
20.518.830 Euro
(78.590 Euro mehr)



Projekt verbessert die
Sicherheit von Radfahrern



1.923 Meter Kragplatten
als Fahrbahn für den
neuen Radweg



**36.865 Bohrlöcher und
Stahlstäbe** zur Verbindung
der Platten mit den
bestehenden Stützwänden



2.107 Meter Stahlgeländer
als Absturzsicherung
hin zum Fluss Lieser



LANDES
RECHNUNGSHOF

KÄRNTEN

Impressum

Herausgeber: Kärntner Landesrechnungshof
Kaufmannsgasse 13H, 9020 Klagenfurt am Wörthersee

www.lrh-ktn.at, office@lrh-ktn.at

Bildcredits:

Cover: Kärntner Landesrechnungshof

© Kärntner Landesrechnungshof
Klagenfurt am Wörthersee, Mai 2024