

## Bericht des Kärntner Landesrechnungshofs

### **B106 Mölltal Straße – Generalsanierung**

#### **2. Teilprojekt**

(Großvorhabensüberprüfung)

LRH-BERICHT-7/2025

### Auskunft

Kärntner Landesrechnungshof  
Kaufmannngasse 13H  
9020 Klagenfurt am Wörthersee

Tel. +43/676/83332-202  
E-Mail: [office@lrh-ktn.at](mailto:office@lrh-ktn.at)

### Impressum

Herausgeber: Kärntner Landesrechnungshof  
Kaufmannngasse 13H  
9020 Klagenfurt am Wörthersee

Redaktion: Kärntner Landesrechnungshof

Herausgegeben: Klagenfurt, September 2025

Bild Berichtcover: Landesrechnungshof

Bild Kurzfassung: Landesrechnungshof



## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	III
Glossar .....	V
Abkürzungsverzeichnis .....	XIII
Abbildungsverzeichnis .....	XIV
Tabellenverzeichnis .....	XV
Kurzfassung .....	1
Prüfungsauftrag und Prüfungsdurchführung .....	6
Prüfauftrag .....	6
Prüfungsdurchführung .....	6
Darstellung des Prüfergebnisses .....	7
Projektentwicklung .....	8
Ausgangslage .....	8
Festlegung der Sanierungsmethoden 2022 .....	9
Genehmigung und Baubeginn 2023 .....	11
Untersuchungen des Straßenzustands .....	12
Evaluierung der Sanierungsmethoden September 2024 .....	16
Gruppierung in Blöcke 2025 .....	17
Planungsstand und beabsichtigte Umsetzung .....	20
Kostenübersicht des Gesamtprojekts .....	21
Blockübergreifende Leistungen .....	22
Vergabe von Planungs- und Dienstleistungen .....	24
Finanzierung .....	27
Teilprojekt Block 4 .....	30
Projektbeschreibung .....	30

Überprüfung der Soll-Kosten Block 4 .....	44
Überprüfung der Folge-Kosten Block 4.....	58
Weitere Blöcke.....	59
Schlussempfehlungen .....	61
Hinweis.....	65

## Glossar

### Bankett

Das Bankett ist ein unbefestigter Streifen links und rechts der Fahrbahn, der nicht dem Fahrzeugverkehr dient. Bankette leiten das Oberflächenwasser zu den seitlich gelegenen Mulden ab.

### Betondecke, Betonfeld, Betonplatte

Ist die oberste Schicht im Straßenaufbau aus Beton, wird diese Betondecke genannt. Bei der Errichtung einer Betondecke wird in Abschnitten betoniert. Einer dieser Abschnitte wird als Betonfeld oder Betonplatte bezeichnet.

### bituminös

Bitumen enthaltend; Asphalt besteht aus Bitumen und Gesteinskörnungen. Bitumen ist ein dunkelfarbiges, halbfestes bis hartes und klebriges Erdölgemisch, dass bei Erwärmung zähflüssig und bei Abkühlung spröde und fest wird.

### Black Topping

Black Topping ist eine mittelfristige Sanierungsvariante von bestehenden Betonfahrbahnen. Hierzu werden eine oder mehrere Asphaltsschichten direkt auf die bestehende Betondecke aufgebracht. Die neue Fahrbahn liegt nach der Sanierung um die Stärke der Asphaltsschichten höher.

### Bodenauswechslung

Eine Bodenauswechslung ist der Ersatz eines ungeeigneten Bodens durch einen, der für das Bauvorhaben geeignet ist.

### Bohrkern

Ein Bohrkern ist ein zylindrischer Körper, der mit Hilfe eines Bohrkerngerätes aus Gesteinen, Baustoffen oder Bauwerken entnommen wird. Insbesondere bei der Güteüberwachung von Beton und Asphalt werden häufig Bohrkern hergestellt, um die Qualität des Baustoffs beurteilen zu können. So lassen sich am Asphaltbohrkern beispielsweise neben den Schichtdicken auch der Bindemittelgehalt, die Kornverteilung und der Hohlraumgehalt bestimmen.

### Deckenbuch

Das Deckenbuch beinhaltet eine Auflistung geometrischer Punkte einer Fahrbahnoberfläche und ist Teil der Straßenplanung. Es wird mit einer speziellen Software erstellt. Als Basis dient die festgelegte Achse der Straße. Darauf aufbauend wird die Steigung bzw. das Gefälle der Straße, sowie die Fahrbahnbreite und die Querneigung berücksichtigt. Die geometrischen Punkte bilden die Datengrundlage für die Vermessungsarbeit auf der Baustelle.

### Deckschicht

Die Deckschicht ist die oberste Schicht einer Straße, die mit dem Verkehr in Berührung kommt. Sie dient der direkten Aufnahme des Verkehrs und dem Schutz der darunterliegenden Tragschicht. Die Dicke und die Zusammensetzung der Deckschicht ist abhängig von der Verkehrsbelastung und der damit verbundenen Beanspruchung.

### Einheitspreis

Einheitspreis ist der Preis für eine Einheit einer Leistung im Leistungsverzeichnis, die in Stück-, Zeit-, Mengen- oder anderen Maßeinheiten erfassbar ist. Dieser setzt sich aus den Anteilen „Lohn“ und „Sonstiges“ zusammen. Der Anteil „Sonstiges“ enthält dabei vor allem Material- und Gerätekosten.

### Erhaltung

Die Durchführung aller Maßnahmen der Instandhaltung, Wartung und Instandsetzung, die zur Sicherstellung der Funktion der Straße und ihrer Nebenanlagen dienen.

### Fahrbahn

Die Fahrbahn ist der für den Fahrzeugverkehr bestimmte Teil der Straßenkrone. Die Fahrbahn umfasst die Fahrstreifen und die asphaltierten Seitenstreifen.

### Fahrfläche

Die Fahrfläche setzt sich aus den Fahrstreifen zusammen. Die Fahrfläche wird durch die Innenkanten der Randlinien bzw. der Begrenzungslinien begrenzt.

### Frostschuttschicht

Eine Frostschuttschicht ist ein Teil des Oberbaus von Straßen oder Wegen. Es ist die untere ungebundene Tragschicht, deren Aufgabe es ist, Frost- und Tauschäden zu verhindern oder zu minimieren.

### Generalsanierung

Unter Generalsanierung versteht man eine gründliche und alle Bauteile oder Bereiche betreffende Sanierung.

### geodätisch

Geodätisch bedeutet die Geodäsie betreffend. Die Geodäsie ist der Fachbegriff für das Vermessungswesen.

### Instandsetzung (Reparatur)

Die Instandsetzung ist ein Vorgang, bei dem ein gealtertes Objekt in den ursprünglichen, funktionsfähigen Zustand zurückversetzt wird.

### JDTV (jährlicher durchschnittlicher täglicher Verkehr)

Der JDTV ist jene Gesamtverkehrsmenge, die an einem definierten Querschnitt einer Straße als Tagesdurchschnitt eines ganzen Jahres errechnet wird.

### Korngrößen, Korngemisch und Korngrößenverteilung

Korngemische im Bauwesen bestehen aus unterschiedlich großen Gesteinen, Kiesen und Sanden. Die Größe der Steine nennt man Korngröße. Die Korngrößenverteilung gibt an, wie hoch der Anteil der Steine mit einer gewissen Größe ist.

### Leistungsposition

Die Leistungsposition bildet im Leistungsverzeichnis die unterste Ebene der Gliederung. Sie stellt eine Ordnungszahl dar, unter der die detaillierte Leistungsbeschreibung, die Mengen und die geforderten Preisangaben des Bieters abgebildet sind.

### Leistungsverzeichnis

Leistungsverzeichnisse werden zur sogenannten konstruktiven Leistungsbeschreibung erstellt. Dabei werden umfangreiche Leistungen gegliedert und im

Detail eindeutig und vollständig mit einzelnen Leistungspositionen beschrieben. Zur Gliederung der Leistungsverzeichnisse sind gemäß Bundesvergabegesetz 2018 allgemein gültige, standardisierte Leistungsbeschreibungen heranzuziehen, die für spezifische Leistungen um frei formulierte Texte erweitert werden können. Sind darüber hinaus geeignete Leitlinien wie ÖNORMEN oder Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) vorhanden, so ist auf diese Bedacht zu nehmen.

### Monitoring

Monitoring ist die Überwachung eines Vorgangs oder eines Prozesses.

### Netzrisse

Ein flächenhaftes Schadensbild an der Oberfläche der Fahrbahn mit vielen vernetzten Einrissen. Netzrisse entstehen häufig bei hoher Verkehrsbelastung auf einer geringen Deckschicht oder bei schlechter Tragfähigkeit des Ober- bzw. Unterbaus.

### Neubau light

Bei gegenständlichem Projekt wird unter Neubau light ein Ausbau ab der oberen ungebundenen Tragschicht verstanden. Das Unterbauplanum und die Frostschuttschicht bleiben im Bestand erhalten.

### Nulldurchgang der Querneigung

Der Nulldurchgang bezeichnet die Stelle einer Straße, an der die Querneigung null ist und damit horizontal verläuft. Dies tritt bei einem Richtungswechsel der Querneigung auf.

### Oberbau

Der Oberbau ist die Gesamtheit der Tragschichten und der Deckschichten über dem Unterbau einer Straße.

### offenes Verfahren

Ein offenes Verfahren ist eine Art der Ausschreibung, bei der keine Verhandlungen möglich sind. Bei diesem Verfahren ist es für eine unbeschränkte Anzahl von Unternehmen möglich, ein Angebot abzugeben.

### Pendelrinne

Eine Pendelrinne im Straßenbau ist ein Spitzgraben zwischen Fahrfläche und Leistenstein, der seine Querneigung wechselt, sodass eine stärkere Längsneigung entlang des Leistensteins für den Wasserabfluss entsteht. Sie gewährleistet auch bei geringer Längsneigung der Fahrbahn einen leistungsfähigen Wasserabfluss und verhindert Wasseransammlungen auf der Fahrbahn.

### Preisspiegel

Der Preisspiegel ist der wirtschaftliche Vergleich mehrerer Bieterangebote im Bauwesen.

### Querprofil

Ein Querprofil ist ein ebener Schnitt durch die Straße, der im rechten Winkel zur Straßenachse erfolgt. Querprofile werden für die Straßenplanung in regelmäßigem Abstand, beispielsweise alle 20 m, in einem definierten Maßstab erzeugt. Neben der Straßengeometrie ist auch der Schichtaufbau der Fahrbahn dargestellt. Dies ist für die Mengen- und Kostenermittlung wichtig.

### Regelquerschnitt

Ein Regelquerschnitt ist ein standardisierter Querschnitt einer Straße, der die Breiten und die Anordnungen von Fahrstreifen, Seitenstreifen, Bankette und die Ausbildung der Böschungen sowie gegebenenfalls Entwässerungsmulden enthält. Weiters ist der gesamte Fahrbahnaufbau einer Straße dargestellt und beschrieben, und bei Straßensanierungen ist, je nach Wissensstand, auch der vorgesehene Abtrag enthalten.

### Regieleistungen

Regieleistungen sind Leistungen, die nach tatsächlichem Aufwand abgerechnet werden.

### Road-Safety-Inspection

Eine Road-Safety-Inspection hat das Ziel, Schwachstellen im bestehenden Straßennetz zu erkennen und sie zu analysieren, um Unfälle zu vermeiden und die

Unfallfolgen zu verringern. Sie stellt eine moderne Form der Qualitätssicherung für eine verkehrssichere und einheitliche Straßenanlage und Straßenausrüstung dar.

### Schlauchlining

Das Schlauchlining ist ein gängiges Verfahren zur grabenlosen Sanierung von erdverlegten, drucklosen Entwässerungsnetzen wie etwa der Kanalisation. Es wird oft als grabenloses Verfahren bzw. als No-Dig-Verfahren bezeichnet. Hierbei wird ein mit Kunstharz getränkter Kunststoffschlauch, der sogenannte Schlauchliner, in den Kanal eingezogen oder eingestülpt, der anschließend aushärtet.

### schlieflbar

Im Bauwesen bezeichnet man alle Bauöffnungen, in denen sich ein normal großer Mensch nur in kriechender Weise bewegen kann, als schlieflbar.

### Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan

Der Bauherr hat dafür zu sorgen, dass vor Eröffnung der Baustelle ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan erstellt wird für Baustellen, für die eine Vorankündigung gemäß Bauarbeitenkoordinationsgesetz erforderlich ist, und für Baustellen, auf denen Arbeiten zu verrichten sind, die mit besonderen Gefahren für Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer verbunden sind.

### Spundwand, Spundbohlen

Eine Spundwand ist eine Methode zur Baugrubensicherung in Bereichen mit beengten Platzverhältnissen oder sehr tiefen Baugruben, wo eine Böschung der Ränder der Baugrube nicht mehr möglich ist. Die Spundwand besteht aus einzelnen länglichen, profilierten Stahlelementen (sogenannten Spundbohlen), die vor dem Aushub der Baugrube in das Erdreich gerammt und nach Herstellung des Bauwerks und Hinterfüllung der verbleibenden Hohlräume zumeist wieder aus dem Erdreich gezogen werden. Zusätzlich kann die Spundwand bei statischem Erfordernis in das Erdreich rückverankert oder im Verbund mit gegenüberliegenden Spundwänden mittels horizontaler Stahlrohre in der Baugrube gestützt werden.

### Spurrinnen

Spurrinnen stellen eine in Straßenlängsrichtung verlaufende Vertiefung der Straßendeckschicht dar. Sie entstehen infolge der Einwirkung von hohen Radlasten. Bei hoher Spurrinnenbildung sammeln sich die Fahrbahnwässer in diesen und es besteht eine erhöhte Gefahr von Aquaplaning.

### Tragschicht

Die Tragschicht ist eine druckverteilende Schicht unterschiedlichen Aufbaus zwischen Unterbau bzw. Untergrund und der Straßendecke. Die Tragschicht kann in mehreren Lagen verlegt werden, die entsprechend als untere Tragschicht, obere Tragschicht und bituminös gebundene Tragschicht bezeichnet werden. Die ungebundene untere Tragschicht wird zwischen dem Untergrund bzw. dem Unterbauplanum und der oberen Tragschicht angeordnet und wird auch als Frostschuttschicht bezeichnet.

### Tragfähigkeitsmessung

Die Messung der Tragfähigkeit gibt Auskunft über die Fähigkeit jeder Schicht eines Straßenaufbaus, der durch den Straßenverkehr einwirkenden Belastung standzuhalten.

### Unterbau

Der Unterbau ist im Straßenbau jene Schicht, auf der der Oberbau aufgebracht wird. Dies kann ein geschütteter Dammkörper oder auch ein verbesserter Untergrund sein.

### Unterbauplanum

Das Unterbauplanum ist die Begrenzungsfläche zwischen Oberbau und Unterbau eines Straßenkörpers. Es stellt eine bearbeitete Oberfläche mit festgelegten Merkmalen wie Höhenlage, Gefälle, Festigkeit und Ebenheit dar.

### Verdichtung und Verdichtungsgrad

Als Verdichtung wird im Bauwesen das Komprimieren von Materialien wie beispielsweise Tragschichtmaterialien oder Beton bezeichnet. Der Verdichtungsgrad gibt an, in welchem Ausmaß das Material verdichtet ist.

### wesentliche Positionen

Einzelne Leistungspositionen eines Leistungsverzeichnisses können für die Ausschreibung als wesentlich gekennzeichnet werden. Für derart gekennzeichnete Positionen hat der Bieter auf Anforderung der vergebenden Stelle Detailkalkulationen vorzulegen, sodass die Preisangemessenheit im Sinne des Bundesvergabegesetzes vertieft geprüft werden kann.

## Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
f.	folgende, -r, -s
GZ	Geschäftszahl
i.d.F.	in der Fassung
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
k.A.	keine Angabe
K-LRHG	Kärntner Landesrechnungshofgesetz 1996
leg. cit.	legis citatae
LGBI.	Landesgesetzblatt
lit.	litera (Buchstabe)
LRH	Kärntner Landesrechnungshof
RZ	Randziffer
TZ	Textzahl(en)
vgl.	vergleiche
Z	Ziffer
Zl.	Zahl(en)

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektgebiet B106 Mölltal Straße .....	8
Abbildung 2: Übersichtslageplan Sanierungsmethoden September 2024 .....	17
Abbildung 3: Übersichtslageplan Blöcke .....	18
Abbildung 4: Abschnitte des Blocks 4 .....	30
Abbildung 5: Ausschnitt Regelquerschnitt mit Situierung der Entwässerung .....	37
Abbildung 6: Lageplan mit Bushaltestelle und Fußgängerübergang.....	38
Abbildung 7: Straßenaufbau Abschnitt 12.....	49
Abbildung 8: Mehrfache Berücksichtigung des Asphaltabtrags.....	54
Abbildung 9: Stützmaßnahme Abschnitt 15 .....	55

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrszahlen 2019 und 2023.....	9
Tabelle 2: Vergleich der Sanierungsmethoden 2022 – 2024.....	16
Tabelle 3: Übersicht der Gesamtkosten.....	21
Tabelle 4: Vergleich der Soll-Kosten 2024 und 2025 .....	22
Tabelle 5: Blockübergreifende Leistungen.....	23
Tabelle 6: Soll-Kosten und Anzahl der Aufträge .....	24
Tabelle 7: Finanzierung aller Blöcke getrennt nach Land und Gemeinden .....	28
Tabelle 8: Bauprogramm 2025 für Sanierung B106 Mölltal Straße .....	29
Tabelle 9: Abschnitte des Blocks 4.....	30
Tabelle 10: Soll-Kosten Block 4 .....	45
Tabelle 11: Baukosten gesamt .....	46
Tabelle 12: Baukosten Sanierung Straße .....	49
Tabelle 13: Straßenaufbau Abtrag und Erneuerung .....	50
Tabelle 14: Zusammenhängende Positionen mit Abweichungen .....	52
Tabelle 15: Vergleich der Soll-Kosten mit dem Ausschreibungsergebnis.....	57
Tabelle 16: Kostenübersicht und Vergleich weiterer Blöcke .....	59



# BI06 Mölltal Straße - Generalsanierung 2. Teilprojekt

## Kurzfassung



# B106 Mölltal Straße – Generalsanierung 2. Teilprojekt

Die B106 Mölltal Straße war eine wichtige regionale Verkehrsverbindung in Oberkärnten und führte von Möllbrücke bis Winklern. Zwischen der Ortschaft Kolbnitz in der Gemeinde Reißeck und der Ortschaft Rakowitzen in der Gemeinde Stall sollten rund 14,4 km der fast 70 Jahre alten Betonstraße saniert werden. Das Land Kärnten legte dem Kärntner Landesrechnungshof (LRH) als zweites Teilprojekt den Block 4 in der Gemeinde Flattach zur Überprüfung vor. Die Unterlagen zu den Soll- und Folgekosten enthielten auch eine Kostenschätzung der künftigen Blöcke des Gesamtvorhabens.

## Ausgangslage

Die Betonfahrbahn der B106 Mölltal Straße wies zahlreiche Schäden auf. Die teilweise instabilen Betonplatten hatten in großen Teilbereichen starke Risse, Materialausbrüche, Spurrinnen und es gab Setzungen und Hebungen. Die Verkehrssicherheit war dadurch eingeschränkt und die Lärmbelastigung der Anrainer hoch. (TZ 4)

## Projektentwicklung

Die Abteilung 9 begann im Herbst 2021 mit der Planung für die Sanierung der Betondecke der B106 und entwickelte drei Sanierungsvarianten: die direkte Asphaltüberbauung – auch Black Topping genannt, den Neubau Light und den Vollausbau. Black Topping war eine kurz- bis mittelfristige Sanierungsvariante, bei der zwei Lagen Asphalt direkt auf die

bestehenden Betonplatten aufgebracht werden sollten. Beim Neubau light war vorgesehen, die Betondecke abzutragen, aufzubereiten und als ungebundene Tragschicht wiederzuverwenden. Der weitere Aufbau war in Asphaltbauweise geplant. Der Vollausbau beinhaltete den vollständigen Abtrag und Wiederaufbau des Straßenoberbaus mit einer Asphaltdecke. Auch hier sollte die aufbereitete Betondecke als ungebundene Tragschicht wiederverwendet werden. Die Auswahl der Sanierungsmethode erfolgte nach dem Ausmaß der Schäden und den örtlichen Bedingungen. (TZ 6)

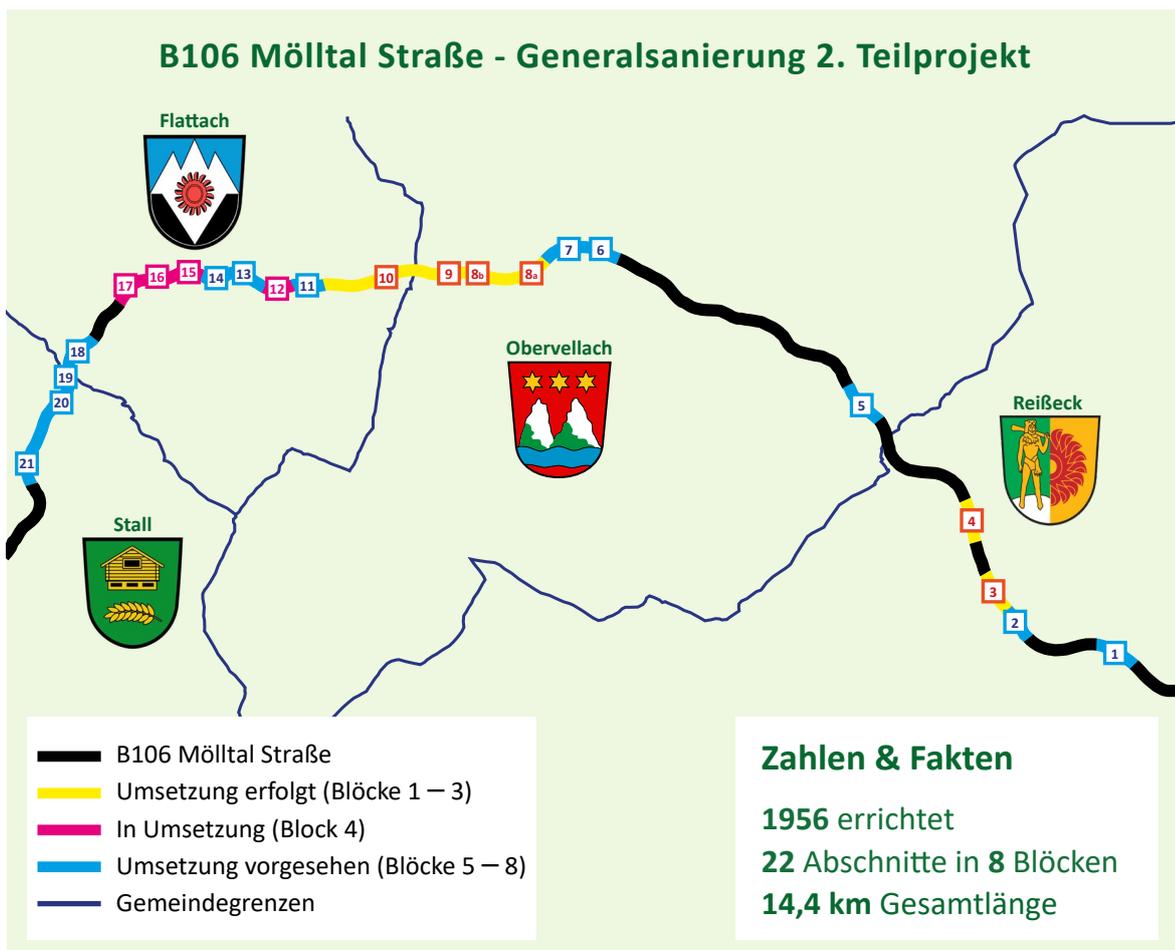
Auf Anregung des LRH beauftragte die Abteilung 9 weitere Untersuchungen für die Variantenentscheidung. Die letztgültige Entscheidung zu den Sanierungsvarianten traf die Abteilung 9 im September 2024. Die Abteilung 9 entschied, dass sämtliche Abschnitte, die in Black

Topping Bauweise geplant waren, in der Sanierungsvariante Neubau Light ausgeführt werden sollten. Die Kostensteigerung wäre nach Ansicht der Abteilung 9 durch die höhere Lebensdauer, eine geringere Anzahl an Instandsetzungen und dadurch weniger Verkehrsbehinderungen vertretbar. Die ersten vier Abschnitte zur Belagssanierung setzte die Abteilung 9 im Jahr 2023 mit Black Topping um. Im Sommer 2024 legte die Abteilung 9 dem LRH als erstes Teilprojekt den Abschnitt Napplach – Kohlstatt zur Überprüfung

vor und setzte diesen im Frühjahr 2025 in der Sanierungsvariante Neubau Light um. (TZ 7, 9, 10)

### Bauabwicklung in Blöcken

Mit der Vorlage des zweiten Teilprojekts fasste die Abteilung 9 die 22 Abschnitte in acht Blöcke zusammen, um größere Planungs- und Vergabeeinheiten zu schaffen, wie es der LRH im ersten Teilprojekt empfohlen hatte. Die Blöcke 1 bis 3 umfassten die baulich bereits



### Kosten der Generalsanierung in Euro (brutto)

	Soll-Kosten	bisher abgerechnet
Blockübergreifende Leistungen	203.744	155.523
Umsetzung erfolgt (Blöcke 1 – 3)	2.185.767	2.105.767
In Umsetzung (Block 4)	3.885.763	10.726
Umsetzung vorgesehen (Blöcke 5 – 8)	10.179.331	41.062
<b>Gesamtkosten</b>	<b>16.454.605</b>	<b>2.313.078</b>

fertiggestellten Abschnitte. Das gegenständliche Teilprojekt – Block 4 – sollte ab Herbst 2025 umgesetzt werden. Die Umsetzung der weiteren Blöcke war ab dem Jahr 2027 vorgesehen. Auf allen Teilstücken der zukünftigen Blöcke war die Sanierungsvariante Neubau Light geplant. Nur der Abschnitt 2 in Block 5 mit einer Länge von 550 Metern sollte mit der Variante Vollausbau umgesetzt werden. (TZ 11, 13)

#### Vorgezogene Baumaßnahme

Ein kurzes Streckenstück mit 75 m Länge aus Abschnitt 2, das erst im Frühjahr 2027 zur Umsetzung vorgesehen war und an das im Frühjahr 2025 umgesetzte erste Teilprojekt grenzte, befand sich zum Zeitpunkt der Überprüfung in Umsetzung. Bereits bei der Prüfung des ersten Teilprojekts kritisierte der LRH die getrennte Ausführung der beiden im Vollausbau zu sanierenden Abschnitte 2 und 3. Nun teilte die Abteilung 9 den

Abschnitt 2 und zog den Ausbau eines kurzen Teilstücks dennoch vor. (TZ 12)

#### Soll-Kosten

Von den Soll-Kosten des Gesamtprojekts von 16,45 Mio. Euro waren bereits 2,31 Mio. Euro für fertiggestellte Abschnitte und Planungsleistungen abgerechnet. Vom Land waren noch 12,45 Mio. Euro und von den Gemeinden 1,69 Mio. Euro zuzüglich einer eventuellen Baukostensteigerung zu finanzieren. Im Bauprogramm 2025 hatte das Land für die Sanierung der B106 Mölltal Straße lediglich 11,05 Mio. Euro veranschlagt. Der LRH empfahl, das Bauprogramm an die erforderlichen Mittel anzupassen. Mit der Gemeinde Flattach hatte das Land bereits eine Vereinbarung zur Kostenteilung für Block 4 abgeschlossen. (TZ 14, 17, 18)

Zwischen der Überprüfung des ersten Teilprojekts und der Vorlage des

zweiten Teilprojekts erhöhten sich die Gesamtkosten der Blöcke 5 bis 8 um 2,46 Mio. Euro oder 31,9 %. Dies resultierte daraus, dass die Abteilung 9 die Soll-Kosten um Anteile ergänzte, die die Gemeinden betrafen, sowie zusätzliche Leistungen in die Soll-Kosten aufnahm. (TZ 43)

Da die Abteilung 9 die Sanierung der B106 Mölltal Straße zunächst nicht als Gesamtprojekt betrachtete, beauftragte sie die Planungsleistungen durchwegs als Direktvergaben. Der LRH empfahl, für Projekte zeitgerecht ein Vergabekonzept zu erstellen und dieses umzusetzen, um einen wirksamen Wettbewerb sicherzustellen. Bei zulässigen Direktvergaben sollten ab einem festzulegenden Schwellenwert Vergleichsangebote eingeholt werden. (TZ 16)

### Teilprojekt Block 4

Der gegenständliche Block 4 umfasste die Abschnitte 12 Flattach – Kleindorf, 15 Außerfragant, 16 Außerfragant – Klausenkofel und 17 Klausenkofel mit einer Gesamtlänge von 2.827 m. Neben der Fahrbahnsanierung plante die Abteilung 9 auch Gehwege, Bushaltestellen und Entwässerungsdurchlässe zu sanieren. Die Abschnitte lagen mit Ausnahme des Abschnitts 15, der zum Teil im Ortsgebiet von Außerfragant lag, im Freiland. Die überprüften Soll-Kosten für Block 4 betragen 3,89 Mio. Euro. (TZ 19, 29)

Die vorgelegten Pläne waren für ein Bauprojekt wenig detailliert, da nicht alle erforderlichen Angaben zur Massenermittlung enthalten waren. Weiters fanden sich in der Soll-Kosten-Berechnung Abweichungen zwischen den Plänen und der Massenermittlung sowie Berechnungsfehler und unklare Abgrenzungen von Leistungen. Die Massenermittlung war teilweise fehlerhaft, so waren Massen zum Teil mehrfach berücksichtigt oder fehlten. Bei zusammenhängenden Positionen wie beispielsweise Abtrag, Verfuhr und Wiedereinbau stimmte vielfach die Mengenbilanz nicht. Der LRH empfahl, die Planunterlagen im Vorfeld einer Qualitätskontrolle zu unterziehen, fehlende Darstellungen zu ergänzen sowie Abweichungen zur Baubeschreibung zu überprüfen und die Massenermittlung sowie die Soll-Kosten-Berechnung gegebenenfalls anzupassen. Darüber hinaus war die Formulierung in der Vereinbarung zur Kostenübernahme durch die Gemeinde unklar und führte zu einer Abweichung zwischen der Massenermittlung und der Vereinbarung zur Kostenteilung. Der LRH empfahl eine diesbezügliche Klarstellung vor Vergabe der Bauleistungen. (TZ 2, 25, 26, 32)

Die Bauleistungen für Block 4 schrieb die Abteilung 9 im Juli 2025 im EU-weiten offenen Verfahren aus. Das Preisniveau der Angebote lag unter jenem der Soll-Kosten-Berechnung. (TZ 37)

## Prüfungsauftrag und Prüfungsdurchführung

### Prüfauftrag

- 1 Das Land Kärnten legte dem Kärntner Landesrechnungshof (LRH) am 13. Juni 2025 das 2. Teilprojekt zum Großvorhaben „B106 Mölltal Straße – Generalsanierung“ zur Überprüfung gemäß Kärntner Landesrechnungshofgesetz<sup>1</sup> vor. Das Großvorhaben gliederte sich in 22 Abschnitte, die in acht Blöcken gruppiert waren. Zwei der Blöcke hatte das Land Kärnten vorgezogen und bereits im Jahr 2023 umgesetzt. Den Block 3, der den Abschnitt 3 Napplach – Kohlstatt umfasste, legte das Land dem LRH als 1. Teilprojekt im Jahr 2024 zur Überprüfung vor und setzte dieses Teilprojekt im Frühjahr 2025 um. Somit verblieben fünf Blöcke mit 16 Abschnitten zur künftigen Sanierung. Den Block 4 mit den Abschnitten 12, 15, 16 und 17 plante die Abteilung 9 Straßen und Brücken als nächstes ab Herbst 2025 umzusetzen. Für dieses 2. Teilprojekt legte die Abteilung 9 eine detaillierte Soll-Kosten-Berechnung vor. Die vier weiteren Blöcke mit zwölf Abschnitten, die zur Umsetzung im Jahr 2027 oder später vorgesehen waren, wollte die Abteilung 9 zu einem späteren Zeitpunkt vorlegen. Die Gesamtfertigstellung sollte bis zum Jahr 2032 erfolgen. Die angeführten Soll-Kosten von 16,45 Mio. Euro brutto für das Gesamtprojekt überschritten den aktuell für das Jahr 2025 geltenden Schwellenwert für Großvorhaben von 7,80 Mio. Euro.

Die Überprüfung der Soll- und Folge-Kosten erstreckte sich insbesondere auf

- die ziffernmäßige Richtigkeit der Kostenaufstellung,
- die Nachvollziehbarkeit der Kostenberechnung,
- die Übereinstimmung mit den rechtlichen Rahmenbedingungen und
- die Plausibilität der Kostenansätze.

### Prüfungsdurchführung

- 2 Für den Block 4 mit den Abschnitten 12, 15, 16 und 17, der ab Herbst 2025 umgesetzt werden sollte, legte die Abteilung 9 eine detaillierte Soll-Kosten-Berechnung und eine dazugehörige Mengenermittlung vor. Die vier künftigen Blöcke waren in einer

---

<sup>1</sup> § 10 Kärntner Landesrechnungshofgesetz – K-LRHG

weniger detaillierten Grobkostenschätzung zusammengefasst. Für die sechs bereits umgesetzten Abschnitte lagen Abrechnungen vor.

Im Zuge der Überprüfung des 2. Teilprojekts der Generalsanierung ersuchte der LRH die Abteilung 9 um ergänzende Unterlagen und Nachweise zur Massenermittlung sowie Erläuterungen zur Nachvollziehbarkeit der Soll-Kosten-Berechnung.

Die Bauarbeiten für den gegenständlichen Block 4 schrieb die Abteilung 9 während der Überprüfung des Großvorhabens durch den LRH in einem EU-weiten offenen Verfahren aus. Die Angebotsöffnung erfolgte am 29. Juli 2025. Nachfolgend übermittelte die Abteilung 9 das Ergebnis der Angebotsöffnung und den Preisspiegel der eingelangten Angebote.

Eine Schlussbesprechung mit den Verantwortlichen der Abteilung 9 über den Inhalt des gegenständlichen Berichts fand am 8. September 2025 statt.

### **Darstellung des Prüfergebnisses**

- 3 Bei der Berichterstattung werden punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl) und deren Beurteilung durch den LRH (Kennzeichnung mit 2) dargestellt.

Im Bericht verwendete geschlechtsspezifische Bezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter. Um diesen Bericht übersichtlich zu gestalten, wurde das enthaltene Zahlenwerk fallweise gerundet.

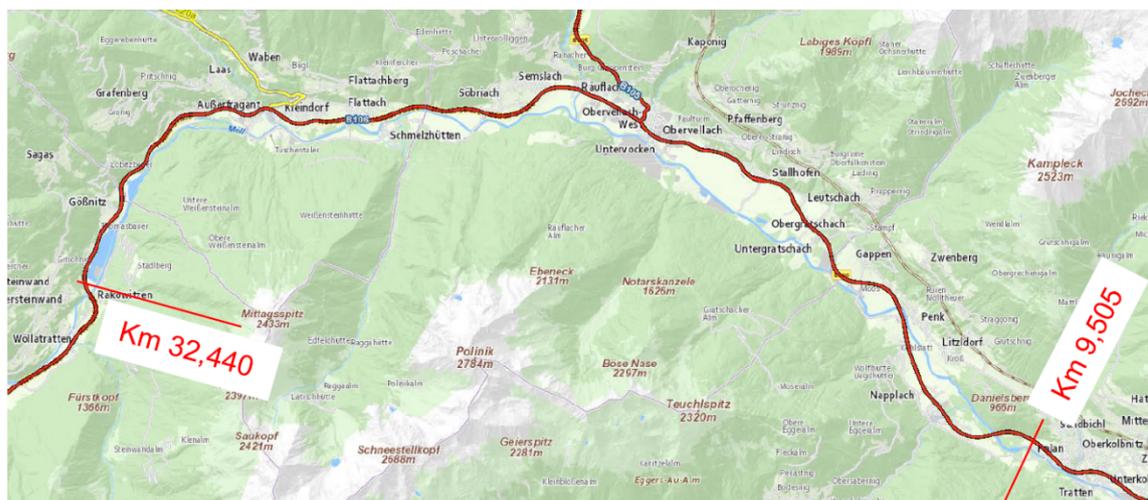
Falls einzelne Tabellen in diesem Bericht nicht optimal barrierefrei zugänglich sind, stellt der Landesrechnungshof diese auf Anfrage gerne in Textform zur Verfügung.

## Projektentwicklung

### Ausgangslage

- 4 Die B106 Mölltal Straße war eine wichtige regionale Verkehrsverbindung in Oberkärnten. Sie zweigte in Möllbrücke von der B100 Drautal Straße ab und führte bis Winklern, wo sie in die B107 Großglockner Straße mündete. Die B106 Mölltal Straße hatte eine Länge von insgesamt 50,2 km, von denen rund 14,4 km saniert werden sollten. Die zu sanierenden Abschnitte lagen zwischen der Ortschaft Kolbnitz in der Gemeinde Reißbeck bei km 9,505 und der Ortschaft Rakowitzen in der Gemeinde Stall bei km 32,440. Die folgende Abbildung zeigt einen Überblick über das Projektgebiet:

Abbildung 1: Projektgebiet B106 Mölltal Straße



Quelle: Darstellung des LRH auf Basis der Unterlagen der Abteilung 9

Die betroffenen Straßenabschnitte der B106 Mölltal Straße waren gemäß der Kategorisierung des Kärntner Landesstraßennetzes der Straßenkategorie IV – Regionales Netz zugeordnet. Im Gütekataster und in der Prioritätenreihung 2023 stufte die Abteilung 9 die einzelnen Straßenabschnitte nach dem Straßenzustand und der Sanierungsdringlichkeit ein. Diese Beurteilung ergab je nach Abschnitt eine Prioritätenreihung von mittel bis hoch, wobei die Güteklasse zwischen 3 (ausreichend) und 5 (sehr schlecht) schwankte.

Die B106 Mölltal Straße hatte eine Betonfahrbahn aus dem Jahr 1956. Im Laufe der Zeit verschlechterte sich die Längsebenheit, die Betonplatten begannen zu brechen

und der Fahrkomfort war beeinträchtigt. Die Verkehrssicherheit war dadurch eingeschränkt und die Lärmbelastung der Anrainer hoch. Ab dem Jahr 1982 wurden bauliche Erhaltungsmaßnahmen in Asphaltbauweise ohne Zerstörung der Betondecke umgesetzt. Es kamen verschiedene Überbauungsvarianten der Betondecke zum Einsatz, die die Abteilung 9 in einer Langzeitstudie bewertete. Gemäß der Straßendatenbank der Abteilung 9 waren rund 23 km der B106 Mölltal Straße entweder direkt mit einer Asphaltdeckschicht oder mit einer ungebundenen Tragschicht und Asphaltlagen in verschiedenen Stärken überbaut worden.

Nach rund 70 Jahren im Betrieb und nur geringfügigen Sanierungen war eine Generalsanierung der im ursprünglichen Zustand verbliebenen Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 14,4 km angezeigt. Der LRH ging nachfolgend chronologisch näher auf die wesentlichen Projektschritte ein.

## Festlegung der Sanierungsmethoden 2022

### Verkehrszahlen B106

- 5 Die Sanierungsmethoden und der Fahrbahnaufbau für alle 22 Abschnitte waren auf die Verkehrszahlen und die damit verbundene Belastung der Fahrbahn abgestimmt. Die Abteilung 9 verwendete dafür die Verkehrszählraten des Jahres 2019, da die Zählraten der Folgejahre 2020 und 2021 durch die Covid-19-Pandemie beeinflusst waren. Die Zählraten für die Folgejahre lagen zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor. Die jährliche Steigerung des Verkehrs prognostizierte die Abteilung 9 mit 1%. Die B106 Mölltal Straße war in sieben Zählabschnitte unterteilt. Im gegenständlichen Bereich zwischen Kolbnitz und Rakowitzen lagen die drei Zählstellen Kolbnitz West, Flattach und Tresdorf. Die folgende Tabelle zeigt die Verkehrszahlen des Jahres 2019 und die mittlerweile veröffentlichten Verkehrszahlen des Jahres 2023:

Tabelle 1: Verkehrszahlen 2019 und 2023

Zählstelle	bei km	2019		2023	
		Kfz/24h	LKW-Anteil in %	Kfz/24h	LKW-Anteil in %
Kolbnitz West	9,350	4.822	6	5.205	6
Flattach	25,000	4.225	6	4.142	4
Tresdorf	40,460	3.472	8	3.405	6

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis der Verkehrszählraten der Abteilung 9

Der jährliche durchschnittliche tägliche Verkehr in Kolbnitz West lag im Jahr 2019 bei rund 5.000 Kfz/Tag und reduzierte sich im Straßenverlauf bis Tressdorf auf rund 3.500 Kfz/Tag.

Der Vergleich mit den mittlerweile vorliegenden Verkehrszählenden des Jahres 2023 zeigte, dass der Verkehr auf der B106 Mölltal Straße im Bereich von Kolbnitz West über die Jahre zunahm und in Flattach und Tressdorf leicht abnahm. Aus der Tabelle war ebenfalls ersichtlich, dass der LKW-Anteil an der Zählstelle Kolbnitz West stagnierte und sich an den Zählstellen Flattach und Tressdorf reduzierte.

### Sanierungsmethoden 2022

6.1 Im Herbst 2021 begann die Abteilung 9 mit der Ausarbeitung der Planung für die Sanierung der Abschnitte der B106 Mölltal Straße und schlug im Frühjahr 2022 drei mögliche Sanierungsmaßnahmen vor:

- „Black Topping“: Darunter war eine direkte Überbauung der bestehenden Betondecke mit zwei Lagen Asphalt in einer Gesamtstärke von 10 cm zu verstehen. Voraussetzung dafür war die Frostsicherheit und Tragfähigkeit der ungebundenen Tragschichten und die Eignung der vorhandenen Betonplatten. Diese Maßnahme verursachte neben der Höhenänderung auch eine Verringerung der Breite der Fahrbahn. Für die Sanierung der vorgezogenen Abschnitte des Blocks 1 wählte die Abteilung 9 diese Sanierungsmaßnahme.
- „Neubau Light“: Bei dieser Methode war die vorhandene Betondecke abzutragen, aufzubereiten und das gebrochene Betonmaterial für die Eignung als Tragschichtmaterial zu prüfen. Das Material sollte danach als ungebundene obere Tragschicht wieder eingebaut werden. Der weitere Aufbau erfolgte in Asphalt. Durch diese Bauart konnte sich die Fahrbahnoberkante um bis zu 16 cm erhöhen. Diese Art des „Neubau Light“ setzte die Abteilung 9 beim vorgezogenen Block 2 um. In Bereichen, in denen eine Erhöhung der Fahrbahn nicht erwünscht war, sollte neben der Betondecke auch ein Teil der ungebundenen Tragschicht abgetragen werden, wodurch auch die Höhenlage der Fahrbahn unverändert bleiben konnte.
- „Vollausbau“: Bei dieser Sanierungsmethode erfolgte der Abtrag des gesamten Oberbaus inklusive Betondecke und ungebundenen Tragschichten

sowie die Wiederherstellung des Oberbaus in Asphaltbauweise. Die abgetragene und aufbereitete Betondecke plante die Abteilung 9 als ungebundene obere Tragschicht wiederzuverwenden. Diese Variante hatte im Jahr 2022 als einzige keine Höhenänderung der Fahrbahnoberkante zur Folge. Der Vollausbau wäre eine langfristige Sanierungsmethode mit einer Lebensdauer von mindestens 20 Jahren.

Bei der Wahl der Sanierungsmethode berücksichtigte die Abteilung 9 die Dringlichkeit hinsichtlich der Verkehrssicherheit, die Höhengelassenheit im Ortsgebiet bei den Einfahrten und die Kosten. In den Abschnitten, in denen eine Höhenänderung der Straßenoberkante nicht möglich war, war der Vollausbau vorgesehen. Die Wiederaufbereitung der abgetragenen Betondecke vor Ort und der Einbau als Tragschicht waren im Sinne der Nachhaltigkeit ein wichtiger Aspekt im Bereich der Infrastruktur und des Umweltschutzes. Durch die Wiederaufbereitung der abgetragenen Betondecke vor Ort und den Einbau als Tragschicht konnten Ressourcen geschont und Abfallmengen reduziert werden.

- 6.2 Der LRH erachtete es als positiv, dass die Abteilung 9 beabsichtigte, die gesamte abzutragende Betondecke aufzubereiten und als ungebundene Tragschicht wieder zu verwenden.

### **Genehmigung und Baubeginn 2023**

- 7.1 In ihrer Sitzung am 19. Jänner 2023 erteilte die Kärntner Landesregierung die grundsätzliche Genehmigung für die Sanierung mit Gesamtkosten von 10,10 Mio. Euro brutto, basierend auf den ursprünglichen Berechnungen der Abteilung 9.

Im März 2023 schrieb die Abteilung 9 die ersten vier Abschnitte, die nunmehr in den Block 1 zusammengefasst waren, zur Sanierung mit Black Topping aus und setzte diese im Sommer 2023 um. Im August 2023 schrieb die Abteilung 9 einen weiteren Abschnitt mit Neubau Light aus, den sie im Herbst 2023 fertigstellte. Dieser Abschnitt stellte für die weitere Vorgangsweise den Block 2 dar.

Der LRH machte die Abteilung 9 bereits im Juli 2023 darauf aufmerksam, dass die geplante Sanierung der B106 Mölltal Straße als ein Bauvorhaben anzusehen war und

daher als Großvorhaben dem LRH zur Kostenüberprüfung vorzulegen wäre. Übereinstimmend mit den gesetzlichen Vorgaben hingen die Abschnitte örtlich zusammen, ein einheitlicher Planungsvorgang war gegeben und der angegebene Kostenrahmen lag mit 10,10 Mio. Euro über dem Schwellenwert.<sup>2</sup>

Im August 2024 legte die Abteilung 9 den ersten Teilabschnitt, Abschnitt 3 Napplach – Kohlstatt, dem LRH zur Kostenüberprüfung vor. Für diesen Abschnitt war eine detaillierte Soll-Kosten-Berechnung vorhanden, die weiteren Abschnitte waren in einer weniger detaillierten Grobkostenschätzung zusammengefasst. Die Soll-Kosten des Gesamtvorhabens betragen 12,69 Mio. Euro. Den Abschnitt 3 stellte die Abteilung 9 im Frühjahr 2025 fertig. Bei der Vorlage des zweiten Teilabschnitts im Juni 2025 entsprach dieser Abschnitt dem Block 3.

- 7.2 Der LRH verwies hinsichtlich der schon vor der Vorlage des Großvorhabens umgesetzten Teilabschnitte auf seine Ausführungen im Bericht zum 1. Teilprojekt der B106 Mölltal Straße.<sup>3</sup>

### Untersuchungen des Straßenzustands

#### Road-Safety-Inspection

- 8.1 Eine Road-Safety-Inspection hatte das Ziel, Schwachstellen im bestehenden Straßennetz zu erkennen und sie zu analysieren, um Unfälle zu vermeiden und die Unfallfolgen zu verringern. Sie diente der Unfallprävention und stellte eine moderne Form der Qualitätssicherung für eine verkehrssichere und einheitliche Straßenanlage, Straßenausstattung und Straßenausrüstung dar.<sup>4</sup>

Die Abteilung 9 beauftragte im Oktober 2023 für die Blöcke 1 und 2, welche die bereits fertig gestellten Abschnitte beinhalteten, eine Road-Safety-Inspection. Die Begehung und Besichtigung der Abschnitte im Rahmen dieser Road-Safety-Inspection war bereits vor Beauftragung im Februar 2023 erfolgt. Dies ging aus dem Bericht hervor, welchen das beauftragte Ziviltechnikerbüro mit Juli 2024, ein Jahr nach Fertigstellung der Sanierung, abschloss. Die Inspektoren erstellten eine Maßnahmenliste mit

---

<sup>2</sup> § 10 Abs. 3 Kärntner Landesrechnungshofgesetz – K-LRHG

<sup>3</sup> Bericht des Kärntner Landesrechnungshofs aus dem Jahr 2024, LRH-Bericht-11/2024: B106 Mölltal Straße – Generalsanierung, 1. Teilprojekt – Abschnitt 3

<sup>4</sup> Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen – RVS 02.02.34 Road Safety Inspection

Vorschlägen zu jeder einzelnen Beanstandung. Neben den durch die Sanierung der Fahrbahndecke behobenen sicherheitsrelevanten Schwachstellen wie Spurrinnen, Risse, Schlaglöcher und fehlende Bodenmarkierung waren auch unzureichende Sichtverhältnisse und unzureichende Fahrzeugrückhaltesysteme wie Leitschienen oder Betonleitwände beanstandet worden.

Durch die Anhebung der Fahrbahn bei der Sanierungsmethode Black Topping und gegebenenfalls bei der Sanierungsmethode Neubau Light veränderte sich zudem der Anprallpunkt eines Fahrzeugs an der Leitschiene. Gegebenenfalls wäre auch eine allfällige Anpassung der Leitschienen und der Leitpflocke an die neue Höhenlage der Fahrbahn erforderlich. Die Planung der in der Road-Safety-Inspection beanstandeten Bushaltestellen beauftragte die Abteilung 9 erst nach Fertigstellung der Sanierung dieser Abschnitte. Die restlichen Beanstandungen teilte die Abteilung 9 anhand der Monitoringtabelle des Road-Safety-Inspection-Berichts dem Straßenbauamt bzw. der Straßen- und Brückenmeisterei zu.

Für vier weitere Abschnitte veranlasste die Abteilung 7 im August 2024 die Durchführung einer Road-Safety-Inspection, darunter für den im August 2024 dem LRH vorgelegten Abschnitt 3 Napplach – Kohlstatt, der nun den Block 3 darstellte. Aufgrund der Häufung von Unfällen an der Zufahrt Napplach in den letzten Jahren und der Entscheidung der Gemeinde Reißeck, von der Errichtung eines Linksabbiegestreifens an dieser Kreuzung abzusehen, hatte die für Verkehrssicherheit zuständige Abteilung 7 Ende Juli 2024 eine Road-Safety-Inspection angeordnet, die die Abteilung 9 in weiterer Folge beauftragte. Der Road-Safety-Inspection-Bericht wurde im Jänner 2025, zeitgerecht vor der Sanierung des Blocks 3, fertig gestellt. Grundsätzlich bestätigte die Road-Safety-Inspection die Planung, empfahl jedoch, eine Geschwindigkeitsbeschränkung mit 70 km/h anzuordnen. Umgesetzt werden soll nunmehr nach Auskunft der Abteilung 9, in Abstimmung mit der Bezirkshauptmannschaft, ein Verkehrsschild mit Warnhinweis „Achtung Linksabbieger“ im Kreuzungsbereich.

- 8.2 Der LRH kritisierte, dass die Begehung der Abschnitte der Blöcke 1 und 2 bereits vor der Beauftragung der Leistung erfolgte und empfahl, Leistungen erst nach erfolgter Auftragsvergabe zu erbringen.

Der LRH kritisierte, dass der Bericht zur Road-Safety-Inspection der Blöcke 1 und 2 erst nach der Sanierung dieser Abschnitte erstellt wurde, und dass die Abteilung 9 die Road-Safety-Inspection des Blocks 3 erst nach Planung und Ausschreibung der Leistungen für die Sanierung beauftragte. Der LRH empfahl, eine Road-Safety-Inspection vor der Planung und der Sanierung durchzuführen, um die Ergebnisse zeitgerecht in der Planung und Ausschreibung berücksichtigen zu können.

Der LRH wies darauf hin, dass in den Blöcken 1 und 2 nicht klar ersichtlich war, ob die Höhenlagen der Leitschienen und Leitpflöcke überprüft bzw. an die Fahrbahn angepasst wurden. Der LRH empfahl, die Leitpflöcke, die Leitschienen und andere Rückhaltesysteme auf deren Funktionsfähigkeit in Bezug auf die gegebenenfalls geänderte Höhenlage der Fahrbahn zu überprüfen.

### Materialanalyse des Straßenoberbaus

- 9.1 Im April 2022 entnahm die Abteilung 9 in jedem Abschnitt mehrere Bohrkerne, um die Stärke der Betondecke und die Eignung der gebrochenen Betondecke als ungebundene Tragschicht festzustellen. Die Stärke der Betondecke variierte zwischen 20 cm und 24 cm. Die Prüfung der Bohrkerne ergab in allen zu sanierenden Abschnitten eine Eignung für den Wiedereinbau als obere ungebundene Tragschicht. Weitere Untersuchungen, wie die Feststellung der Rest-Tragfähigkeit der Betondecke, nahm die Abteilung 9 nicht vor.

In einer Besprechung am 29. September 2023 regte der LRH an, die einzelnen Abschnitte detailliert bautechnisch zu untersuchen und die Wirtschaftlichkeit der Sanierungsmethoden in Bezug auf die Baukosten in Verbindung mit den baulichen und betrieblichen Erhaltungskosten zu ermitteln. Die Auswertung dieser Untersuchungen änderte zum Teil die Wahl der Sanierungsart und die Länge einzelner Abschnitte.

Die zu sanierenden Abschnitte zeigten ein Schadensbild, das in großen Teilbereichen starke Einzelriss- und NetZRissbildungen, Materialausbrüche, Spurrinnenbildungen, starke Setzungen und Hebungen der Betonplatten sowie Versätze aufwies. Die Betonplatten waren teilweise in den Eckbereichen gebrochen und auch instabil, bei Überfahrten mit Schwerkraftfahrzeugen wären gemäß Bericht der

Abteilung 9 Bewegungen spürbar. Die Verkehrssicherheit wäre dadurch eingeschränkt und die Lärmbelastigung der Anrainer hoch. Die Längs- und Querfugen würde für Motorrad- und Radfahrer darüber hinaus eine erhöhte Gefährdung bilden. Die fehlende Griffbarkeit der Fahrbahnoberfläche stellte ein weiteres Problem dar.

Für die Tragschichten galten Anforderungen an die Frostsicherheit, die Tragfähigkeit und den Verdichtungsgrad. Insbesondere bei Betondecken war auf eine gleichmäßige Verdichtung zu achten. Im Falle der Sanierung einer Straße sollten die Anforderungen an den bestehenden Oberbau gemäß den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen überprüft werden. Als Grundlage für die Festlegung einer Sanierungsmethode dienten entsprechend der Richtlinien neben der visuellen Beurteilung der Straße auch Tragfähigkeitsmessungen und Materialuntersuchungen.

Die Untersuchung der ungebundenen Tragschicht der B106 Mölltal Straße erfolgte im Februar 2024 an jeweils zwei Stellen je Abschnitt. Die Dicke dieser Schicht betrug zwischen 27 cm und 41 cm. Anhand der Korngrößenverteilung wäre der Grad der vorhandenen Frostsicherheit zu bestimmen und eine Verdichtbarkeit der Tragschicht abzuschätzen. Im Ergebnis wiesen alle Proben einen erhöhten Sandanteil auf, der die Verdichtbarkeit beeinträchtigte. Weitere Untersuchungen, wie die Feststellung der vorhandenen Tragfähigkeit der Tragschicht, nahm die Abteilung 9 nicht vor.

Darüber hinaus war in den Abschnitten 2 und 3 die Frostsicherheit durch einen hohen Anteil an Feinteilen nicht gegeben. Für den Abschnitt 3 änderte die Abteilung 9 die ursprüngliche Sanierungsmethode von Neubau Light im Mai 2024 auf Vollausbau. Der Abschnitt 2 war bereits ursprünglich als Vollausbau vorgesehen.

Des Weiteren führte die Abteilung eine dreidimensionale Straßenzustandserfassung und eine Wirtschaftlichkeitsberechnung durch.

- 9.2 Der LRH wies darauf hin, dass die Stärke der ungebundenen Tragschicht im Bereich des Bestands teilweise nicht den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen für die Asphaltbauweise entsprach.

## Evaluierung der Sanierungsmethoden September 2024

- 10.1 Die Abteilung 9 hatte im Jahr 2022 die Absicht, zwölf Abschnitte mit insgesamt 8.038 m Länge mit Black Topping zu sanieren, vier Abschnitte bzw. 3.120 m mit Neubau Light und sechs Abschnitte mit einer Länge von 3.238 m mit Vollausbau. Im Jahr 2024 erweiterte die Abteilung 9 die Sanierungsmethode Neubau Light um einen Austausch der oberen 10 cm der ungebundenen Tragschicht aufgrund des erhöhten Sandanteils in dieser Schicht. Durch den teilweisen Abtrag der ungebundenen Tragschicht war es möglich, die Höhenlage der Straßenoberkante auch bei dieser Sanierungsmethode beizubehalten.

Die letztgültige Entscheidung zu den Sanierungsmethoden wurde im September 2024, während der laufenden Prüfung des ersten Teilprojektes der B106 Mölltalstraße durch den LRH, getroffen. Nachdem die Angebote des Blocks 3 vorlagen, verglich die Abteilung 9 die Einheitspreise mit jenen der fertiggestellten Abschnitte. Nachfolgend legte die Abteilung 9 fest, dass sämtliche noch nicht sanierte Abschnitte, die in Black Topping geplant waren, in der Sanierungsmethode Neubau Light ausgeführt werden sollten. Die Kostensteigerung von 2,39 Mio. Euro wäre durch die höhere Lebensdauer, eine geringere Anzahl an Instandsetzungen und dadurch weniger Verkehrsbehinderungen vertretbar. Der LRH erachtete diese Entscheidung als nachvollziehbar und befürwortete die Änderung der Sanierungsmethode. Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Abschnitte und die Länge der jeweiligen Sanierungsmethode im Jahr 2022 im Vergleich zu September 2024:

Tabelle 2: Vergleich der Sanierungsmethoden 2022 – 2024

Bezeichnung	Stand Frühjahr 2022		Stand September 2024	
	Abschnitte	Länge [m]	Abschnitte	Länge [m]
Black Topping	12	8.038	4*	2.400
Neubau Light	4	3.120	16**	10.696
Vollausbau	6	3.238	2***	1.300
Summe	22	14.396	22	14.396

\* im Jahr 2023 fertig gestellte Abschnitte

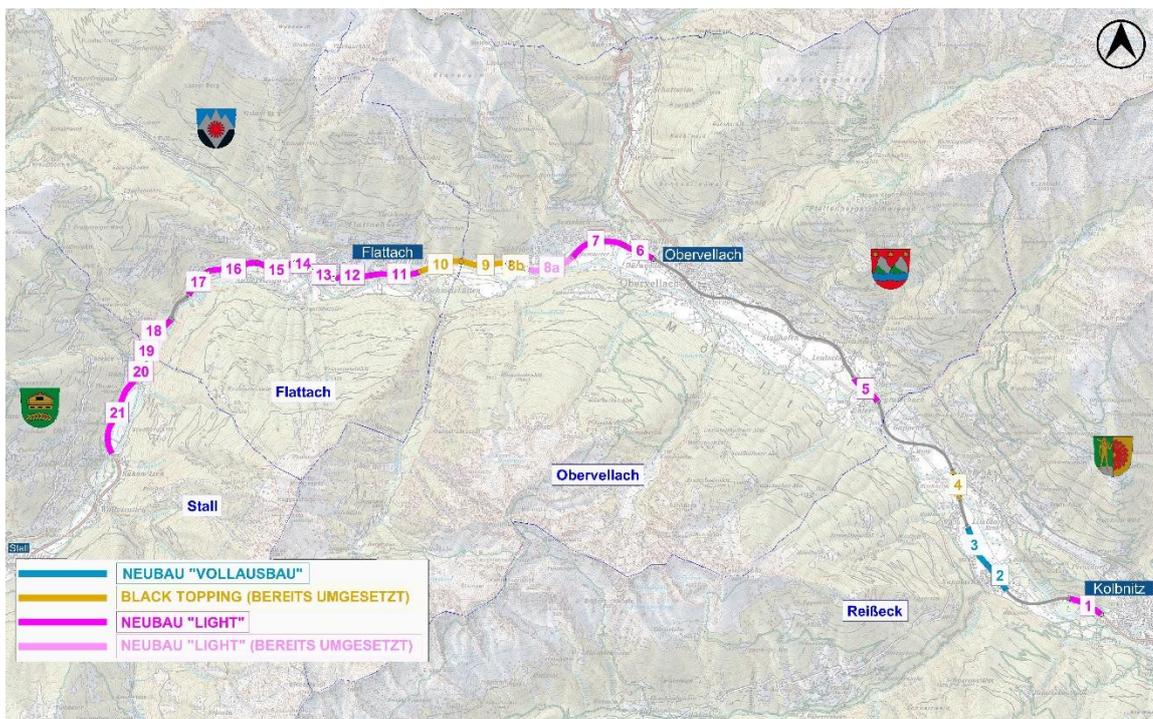
\*\* davon 1 im Jahr 2023 fertig gestellter Abschnitt

\*\*\* davon 1 im Jahr 2025 fertig gestellter Abschnitt

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis der Unterlagen der Abteilung 9

Mit der Sanierungsmethode Black Topping waren die bereits fertig gestellten Abschnitte mit insgesamt 2.400 m Länge saniert, Neubau Light sollte auf 16 Abschnitten mit einer Gesamtlänge von 10.696 m zur Anwendung kommen und der Vollausbau auf den Abschnitten 2 und 3 mit 1.300 m Länge. Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht der gewählten Sanierungsmethoden mit Stand September 2024:

Abbildung 2: Übersichtslageplan Sanierungsmethoden September 2024



Quelle: Darstellung des LRH auf Basis der Unterlagen der Abteilung 9

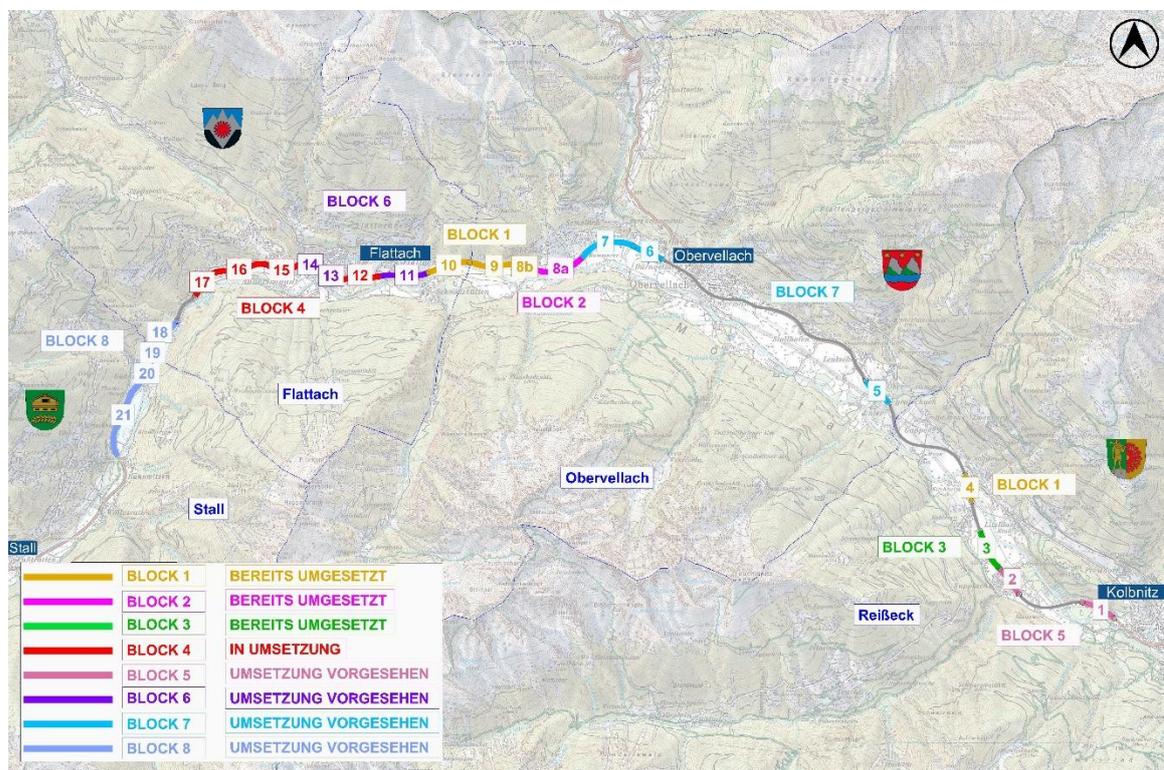
- 10.2 Der LRH wies darauf hin, dass ein Abtrag der bestehenden ungebundenen Tragschicht zur Beibehaltung der Höhenlage der Straßenoberkante nur bei ausreichender Stärke bzw. Tragfähigkeit der ungebundenen Tragschicht möglich war. Der LRH empfahl, beim Ausbau mit der Sanierungsmethode Neubau Light auf eine ausreichende Stärke und Funktionsfähigkeit der ungebundenen Tragschichten zu achten.

### Gruppierung in Blöcke 2025

- 11.1 Mit der Vorlage des zweiten Teilprojekts fasste die Abteilung 9 die 22 Abschnitte in insgesamt acht Blöcken entsprechend der geplanten Baumsetzung zusammen, um nach Empfehlung des LRH aus dem 1. Teilprojekt größere Planungseinheiten zu

schaffen. Sie versuchte bei der Einteilung auch die Gemeindegrenzen zu berücksichtigen. So waren die bereits 2023 mit der Sanierungsvariante Black Topping fertig gestellten Abschnitte 4, 8b, 9 und 10 in Block 1 zusammengefasst, der mit der Sanierungsvariante Neubau Light sanierte Abschnitt 8a entsprach dem Block 2 und der im Frühjahr 2025 instandgesetzte Abschnitt 3 war dem Block 3 zugeordnet. Der Block 4 war das gegenständliche Teilprojekt und enthielt die Abschnitte 12, 15, 16 und 17. Die zukünftig vorgesehenen Sanierungsabschnitte waren in vier weitere Blöcke unterteilt. Die folgende Abbildung zeigt die Zuordnung der Abschnitte in die entsprechenden Blöcke:

Abbildung 3: Übersichtlageplan Blöcke



Quelle: Darstellung des LRH auf Basis der Unterlagen der Abteilung 9

- 11.2 Der LRH erachtete es als positiv, dass die Abteilung 9 beabsichtigte, mehrere Abschnitte für eine gemeinsame Planung, Vergabe und Bauausführung zusammenzufassen.

### Vorgezogene Baumaßnahme Block 5

- 12.1 Der Block 5, der im Frühjahr 2027 baulich umgesetzt werden sollte, umfasste unter anderem den 550 m langen Abschnitt 2 Napplach mit der Sanierungsvariante Vollausbau. Ein kurzes Streckenstück dieses Abschnitts mit einer Länge von 75 m sollte nun vorab saniert werden, da es nach Aussage der Abteilung 9 in sehr schlechtem Zustand wäre. Die Betonplatten wären gebrochen und die Plattenstöße würden Höhenunterschiede von mehreren Zentimetern aufweisen, was zu einer erhöhten Lärmbelastung der Bewohner von Napplach beitrüge. Nach Intervention der Anrainer und der Gemeinde entschied die Abteilung 9, dieses kurze Teilstück vorzuziehen und noch im Juli 2025 zu sanieren. Die Beauftragung erfolgte an dieselbe Baufirma, die bereits den benachbarten Abschnitt 3 Napplach – Kohlstatt bis Ende Mai 2025 saniert hatte. Die Umsetzung der weiteren Maßnahmen im Block 5 waren im Frühjahr und Sommer 2027 vorgesehen. Der Gütekataster 2023 klassifizierte den Straßenzustand des Abschnitts 2 Napplach als schlecht, jedoch mit geringer Sanierungspriorität.

Beim ersten Teilprojekt kritisierte der LRH bereits die getrennte Ausschreibung und Ausführung der benachbarten Abschnitte 2 und 3 und empfahl, bei zukünftigen Teilprojekten Abschnitte zusammenzufassen. Dadurch könnten Synergien genutzt und Kosten wie beispielsweise für das Einrichten und Räumen der Baustelle oder An- und Abtransport von Großgeräten eingespart werden. Nunmehr teilte die Abteilung 9 den Abschnitt 2 und zog den Ausbau eines kurzen Teilstücks vor.

Die Beweissicherung der naheliegenden Objekte war für den Block 5 noch nicht beauftragt. Somit lag für den Abschnitt 2, in dem sich das vorgezogene Teilstück befand und das die Abteilung 9 bereits im Juli 2025 umsetzte, noch keine Beweissicherung vor.

- 12.2 Der LRH kritisierte die neuerliche Teilung des Abschnitts 2 und die vorgezogene Sanierung eines Teilstücks. Der LRH empfahl erneut, die Ausschreibung und die Bauausführung von Abschnitten oder deren Teilen zusammenzufassen, um Synergien zu nutzen und Kosten einzusparen.

Der LRH wies darauf hin, dass die Beweissicherung für den Block 5 erst kurz vor der Umsetzung vorgesehen war und somit für das 75 m lange zur Sanierung vorgezogene

Straßenstück keine Beweissicherung der naheliegenden Objekte vorlag. Der LRH empfahl, die Beweissicherung der naheliegenden Objekte noch vor Beginn der Bauarbeiten durchzuführen.

### **Planungsstand und beabsichtigte Umsetzung**

- 13 Die Blöcke 1 und 2 waren bereits im Jahr 2023 fertiggestellt worden, die bauliche Umsetzung des Blocks 3 erfolgte im Frühjahr 2025. Ab Herbst 2025 sollte, nach der Überprüfung durch den LRH, der Block 4 folgen.

Die Bauausführung der Abschnitte des Blocks 5 war im Frühjahr und Sommer 2027 geplant. Die Erstellung des Bauprojekts für die Ortsdurchfahrt Kleindorf im Block 6 war zum Zeitpunkt der Überprüfung durch den LRH bereits vergeben und in Arbeit. Die Bauausführung war für das Jahr 2028 vorgesehen.

Die Umsetzung der Blöcke 7 und 8 plante die Abteilung 9 ab dem Jahr 2029.

## Kostenübersicht des Gesamtprojekts

- 14 Die Abteilung 9 legte eine Kostenübersicht des Gesamtvorhabens vor. Die Kosten waren nach Blöcken gegliedert, eine zusätzliche Rubrik beinhaltete die Block- bzw. abschnittsübergreifenden Leistungen. Die baulich fertiggestellten Blöcke 1 und 2 enthielten abgerechnete Kosten. Im Block 3 waren sowohl abgerechnete als auch prognostizierte Kosten angeführt, da dieser Block zwar baulich fertiggestellt, aber noch nicht endabgerechnet war. Im Block 4, dem gegenständlichen Teilprojekt, waren die Kosten detailliert aufgeschlüsselt. Für die Blöcke 5 bis 8 erfolgte eine Grobkostenschätzung. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Gesamtkosten des Projekts:

Tabelle 3: Übersicht der Gesamtkosten

Bezeichnung	Soll-Kosten	bisher abgerechnet
blockübergreifende Leistungen	203.744	155.523
Block 4	3.885.763	10.726
bereits umgesetzte Blöcke 1 – 3	2.185.767	2.105.767
geplante Blöcke 5 – 8	10.179.331	41.062
Summe	16.454.605	2.313.078

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis der Unterlagen der Abteilung 9

Die vorgelegten Soll-Kosten der Generalsanierung B106 Mölltal Straße betragen inklusive der blockübergreifenden Leistungen 16,45 Mio. Euro brutto. Die Kostenübersicht wies für die blockübergreifenden Leistungen rund 0,20 Mio. Euro und für die bereits umgesetzten Blöcke 2,19 Mio. Euro aus. Die Soll-Kosten des gegenständlichen Blocks 4 betragen 3,89 Mio. Euro. Für die weiteren Blöcke waren 10,18 Mio. Euro geplant. Insgesamt 2,31 Mio. Euro waren bereits abgerechnet.

Im Vergleich mit den Gesamtkosten, welche die Abteilung 9 dem LRH im Zuge des 1. Teilprojekts vorgelegt hatte, wiesen die nunmehr vorgelegten Soll-Kosten eine Kostenmehrung von 3,76 Mio. Euro aus. Die folgende Tabelle zeigt eine

Gegenüberstellung der im Jahr 2024 vom LRH korrigierten Soll-Kosten mit den nunmehr vorgelegten Soll-Kosten:

Tabelle 4: Vergleich der Soll-Kosten 2024 und 2025

Gesamtkosten	Soll-Kosten		Differenz	
	korrigiert 2024	vorgelegt 2025	in Euro	in %
blockübergreifende Leistungen	92.922	203.744	110.822	119,3%
Block 4	2.638.801	3.885.763	1.246.962	47,3%
bereits umgesetzte Blöcke 1 – 3	2.398.510	2.185.767	-212.743	-8,9%
geplante Blöcke 5 – 8	7.720.115	10.179.331	2.459.216	31,9%
Summe	12.850.348	16.454.605	3.604.257	28,0%

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis der Unterlagen der Abteilung 9

Die Soll-Kosten erhöhten sich in Summe um 3,60 Mio. Euro bzw. 28%. Dies war überwiegend darauf zurückzuführen, dass die Abteilung 9 Soll-Kosten, die die Gemeinden zu tragen hatten, bei den Blöcken 4 bis 8 ergänzte und Ergänzungen bei den Planungs- und Dienstleistungen sowie für notwendige Brückensanierungen vornahm. Darüber hinaus hatte auch der unterschiedliche Preisstichtag Einfluss auf die Differenz.

### Blockübergreifende Leistungen

- 15.1 In den blockübergreifenden Leistungen waren Kosten ausgewiesen, die sich auf mehrere zu sanierenden Blöcke verteilten. Die übergreifenden Leistungen beliefen sich auf insgesamt 203.744 Euro und enthielten im Vergleich zum ersten Teilprojekt Ergänzungen im Umfang von 110.822 Euro.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung dieser übergeordneten Planungs- und Dienstleistungen, getrennt nach den im Jahr 2024 und den im Zuge des gegenständlichen Teilprojekts 2025 vorgelegten Soll-Kosten:

Tabelle 5: Blockübergreifende Leistungen

Leistung	Soll-Kosten brutto			
	2024	2025	Differenz	abgerechnet
Road-Safety-Inspections	51.444	52.588	1.144	31.908
Einreichprojekt Bushaltestelle Abschnitt 8a,8b	2.493	2.889	396	2.889
Beurteilung Bestandsbeton	7.900	7.900		7.900
Zustandserfassung Fahrbahn	5.100	5.100		5.100
Wirtschaftlichkeitsberechnung	11.545	11.513	-32	11.513
Zusammenstellung LRH-Unterlagen	14.440	8.000	-6.440	6.176
Planungsleistungen 2007 bis 2010		55.266	55.266	55.266
Sammelbestellung Grenzsteine		3.091	3.091	3.091
Planung Bauprojekt Kleindorf-Außerfragant		44.000	44.000	27.000
Projektierung Abschnitte 1–21		13.397	13.397	4.680
<b>Summe</b>	<b>92.922</b>	<b>203.744</b>	<b>110.822</b>	<b>155.522</b>

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Im Zuge der Vorlage des zweiten Teilprojekts führte die Abteilung 9 auch Planungs- und Dienstleistungen aus den Jahren 2007 bis 2010 an. Diese waren bereits zum Stand des ersten Teilprojekts bekannt, die Abteilung 9 zählte sie jedoch damals nicht den Soll-Kosten hinzu. Weiters verschob die Abteilung 9 die Planung des Bauprojekts Kleindorf-Außerfragant von den abschnittszugeordneten Soll-Kosten zu den blockübergreifenden Leistungen. Durch die Zusammenfassung und Neugliederung der Abschnitte in Blöcke waren diese Kosten nicht mehr einem einzelnen Block zuordenbar. Durch einen Zusatzauftrag von 18.000 Euro erhöhten sich die Planungskosten des Bauprojekts Kleindorf – Außerfragant auf insgesamt 44.000 Euro.

- 15.2 Der LRH bemängelte, dass die Abteilung 9 Soll-Kosten übergeordneter Planungs- und Dienstleistungen, die ihr bereits im ersten Teilprojekt bekannt waren, erst mit dem zweiten Teilprojekt vorlegte. Die im Zuge des ersten Teilprojekts vorgelegten Gesamtkosten waren somit unvollständig. Der LRH empfahl, für die weiteren Teilprojekte die übergeordnete Kostenplanung des Gesamtprojekts laufend zu aktualisieren.

## Vergabe von Planungs- und Dienstleistungen

- 16.1 Die Abteilung 9 ordnete den Blöcken, die sie gegenüber dem ersten Teilprojekt neu geschaffen hatte, jeweils Planungs- und Dienstleistungen zu. Darüber hinaus bestanden übergeordnete Planungs- und Dienstleistungen, die den einzelnen Blöcken nicht zuordenbar waren und Leistungen aus mehreren Blöcken umfassten. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der Soll-Kosten der gesamten Planungs- und Dienstleistungen und die Anzahl der dazugehörigen Direktvergaben bzw. offenen Positionen:

Tabelle 6: Soll-Kosten und Anzahl der Aufträge

Planungs- und Dienstleistungen	Soll-Kosten			Anzahl der Aufträge		
	gesamt	vergeben	offen	gesamt	vergeben	offen
Planung 2007 bis 2010	55.266	55.266		5	5	
Planung ab 2022	495.839	226.339	269.500	27	11	16
sonstige Dienstleistungen	302.210	123.460	178.750	44	18	26
<b>Summe</b>	<b>853.315</b>	<b>405.065</b>	<b>448.250</b>	<b>76</b>	<b>34</b>	<b>42</b>

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Die Abteilung 9 vergab Leistungen für die Planung von Einreich- und Bauprojekten sowie sonstige Dienstleistungen wie beispielsweise die Road-Safety-Inspections, die Untersuchung der Betonfahrbahn, Abnahmeprüfungen, Beweissicherungen und den Sicherheits- und Gesundheitsschutz.

Die Gesamtsumme der Planungs- und sonstigen Dienstleistungen belief sich auf 853.315 Euro. Davon hatte die Abteilung 9 bereits 405.065 Euro im Zuge von 34 Direktvergaben für einzelne Abschnitte beauftragt, wobei der LRH Zusatzaufträge für Mehrleistungen an denselben Auftragnehmer nicht als eigene Direktvergabe wertete. 55.266 Euro aus fünf Direktvergaben entfielen auf Planungsleistungen für ein Vor- und Einreichprojekt der Abschnitte 13 – 15 aus den Jahren 2007 bis 2010. Diese waren vergaberechtlich nicht unmittelbar mit den Planungs- und Dienstleistungen ab dem Jahr 2022 zusammenhängend und somit gesondert zu betrachten. Die Soll-Kosten der Planungs- und sonstigen Dienstleistungen ab dem Jahr 2022 betragen somit 798.049 Euro.

Elf Aufträge mit einer Summe von insgesamt 226.339 Euro vergab die Abteilung 9 für Straßenplanungen an denselben Auftragnehmer als Direktvergabe, ohne dazu Vergleichsangebote oder Preisankünfte anderer Bieter einzuholen. Zwei der elf Aufträge mit Kosten von insgesamt 5.857 Euro waren nur in der Buchhaltung des Landes erfasst.

Zukünftige Planungs- und Dienstleistungen gliederte die Abteilung 9 in ihrer Gesamtkostenübersicht in 42 Positionen. Sie betrafen mit insgesamt 448.250 Euro überwiegend die noch zu errichtenden Blöcke 5 bis 8. Davon entfielen 16 Positionen mit einer Summe von 269.500 Euro wiederum auf die Straßenplanungen.

Der für Dienstleistungen relevante Schwellenwert gemäß Bundesvergabegesetz 2018 lag bei 221.000 Euro netto. Zuzüglich 20% Umsatzsteuer ergab sich ein Schwellenwert von 265.200 Euro, der für die vorgelegten Soll-Kosten heranzuziehen war. Der Schwellenwert trennte den Unter- vom Oberschwellenbereich und beeinflusste somit die möglichen Vergabeverfahren einzelner Aufträge. Darüber hinaus waren die Vergabeverfahren im Oberschwellenbereich grundsätzlich europaweit durchzuführen.

Demnach lagen die Planungs- und sonstigen Dienstleistungen ab dem Jahr 2022 mit einem Gesamtbetrag von 798.049 Euro im Oberschwellenbereich. Dies betraf vor allem die bereits vergebenen und zukünftige Straßenplanungen. Dafür waren entsprechende Vergabeverfahren zu wählen. Die Direktvergabe als vereinfachtes Vergabeverfahren gemäß Bundesvergabegesetz 2018<sup>5</sup> konnte in diesem Fall lediglich bei einem Anteil von 20% der Soll-Kosten aller Dienstleistungen angewendet werden, wobei der einzelne Auftragswert darüber hinaus nicht mehr als 80.000 Euro ausmachen durfte.

Der zulässige Anteil für Direktvergaben an den gesamten Planungs- und sonstigen Dienstleistungen ab dem Jahr 2022 betrug 159.610 Euro, während sich die bereits tatsächlich direkt vergebenen Leistungen auf 349.799 Euro beliefen. Die getätigten

---

<sup>5</sup> § 14 Abs. 3 Bundesvergabegesetz 2018 BGBl I 2018/65 idF BGBl II 2019/91

Direktvergaben überschritten somit den zulässigen Anteil von 20% bereits zum Stand des zweiten Teilprojekts um 119,2%.

Die Abteilung 9 legte während der Überprüfung des zweiten Teilprojekts für zukünftige Vergaben ein Vergabekonzept sowohl für Bauleistungen als auch für Planungs- und Dienstleistungen vor. Darin ergänzte sie Reserven in Höhe von 720.000 Euro brutto für eine allfällige Beauftragung einer externen örtlichen Bauaufsicht, sollte das Straßenbauamt Spittal intern nicht über ausreichend Kapazitäten verfügen. Diese Reserve erhöhte die Berechnungsgrundlage und somit den Kostenanteil für zulässige Direktvergaben im Oberschwellenbereich. Trotz des erhöhten Kostenanteils lagen die bereits getätigten Direktvergaben über dem Grenzwert. Die Reserven für eine eventuelle externe örtliche Bauaufsicht zählte die Abteilung 9 den Soll-Kosten nicht hinzu. Sie sollten lediglich zur Erhöhung der Grundlage für die Berechnung des geschätzten Auftragswerts gemäß Bundesvergabegesetz 2018 dienen.

Die hohe Anzahl an Direktvergaben entstand dadurch, dass die Abteilung 9 anfänglich zwar die grundsätzliche Genehmigung für die Sanierung der gesamten B 106 bei der Kärntner Landesregierung einholte, diese jedoch nicht als ein einheitliches Gesamtprojekt betrachtete. Vielmehr plante und sanierte sie in einzelnen Abschnitten und legte erst nach fünf sanierten Abschnitten dem LRH auf dessen Hinweis das Projekt als Großvorhaben vor.<sup>6</sup>

Für zukünftige Vergabeverfahren gab die Abteilung 9 an, für Dienstleistungen das EU-weite Verhandlungsverfahren als zulässiges Verfahren nach dem Bundesvergabegesetz 2018 anwenden zu wollen.

- 16.2** Der LRH bemängelte, dass die Abteilung 9 elf Aufträge für Straßenplanungen mit einer Summe von insgesamt 226.339 Euro direkt an denselben Auftragnehmer vergab, ohne Vergleichsangebote oder Preisankünfte einzuholen. Der LRH empfahl, für Projekte zeitgerecht ein Vergabekonzept zu erstellen und dieses umzusetzen, um einen wirksamen Wettbewerb sicherzustellen. Weiters empfahl der LRH, bei gemäß

---

<sup>6</sup> siehe auch Bericht des Kärntner Landesrechnungshofs aus dem Jahr 2024, LRH-Bericht-11/2024: B106 Mölltal Straße – Generalsanierung, 1. Teilprojekt – Abschnitt 3, TZ 7

Bundesvergabegesetz 2018<sup>7</sup> zulässigen Direktvergaben ab einem festzulegenden Schwellenwert, zumindest zwei Vergleichsangebote einzuholen.

Der LRH kritisierte darüber hinaus, dass die Abteilung 9 Reserven in Höhe von 720.000 Euro für eine allfällige externe örtliche Bauaufsicht lediglich zur Erhöhung des erlaubten Kostenanteils für Direktvergaben auswies, diese jedoch nicht in die Gesamtkosten aufnahm. Der LRH empfahl, die Leistungen der örtlichen Bauaufsicht, wie vorgesehen, intern durchzuführen, gegebenenfalls in projektübergeordneter Abstimmung mit den anderen Straßenbauämtern.

Der LRH bemängelte, dass die Abteilung 9 zwei Direktaufträge nur in ihrer Buchhaltung auswies. Der LRH empfahl eine übergeordnete Kontrolle zur Erfassung aller dem Projekt zuzuordnenden Leistungen aus allen Kostenstellen vor der Vorlage zur Großvorhabensüberprüfung.

### Finanzierung

#### Teilung Land und Gemeinden

- 17 Die Soll-Kosten für das gesamte Projekt zur Sanierung der B106 Mölltal Straße beliefen sich auf 16,45 Mio. Euro brutto. Davon entfielen 14,74 Mio. Euro auf das Land Kärnten und 1,71 Mio. Euro auf die Gemeinden Reißbeck, Obervellach, Flattach und Stall.

Es war vorgesehen, dass die Gemeinden die Baukosten von Gehwegen gemäß dem Kärntner Straßengesetz im Ortsgebiet zu 50% und im Freiland zu 100% übernehmen. Weiters plante das Land erweiterte oder gegenüber dem Bestand veränderte Anbindungen von Gemeindestraßen oder Nebenwegen, die von den Gemeinden gewünscht waren, auf deren Kosten auszuführen. Das Land beteiligte sich zudem zu 50% an den Errichtungskosten von Bushaltestellen. Die von der Gemeinde Flattach gewünschte Errichtung eines Begleitwegs inklusive einer Brücke im Block 6 waren darüber hinaus von dieser zu 100% und ein Linksabbiegestreifen zu 50% zu tragen. Für den Begleitweg zur Hälfte und zur Gänze für das Einreichprojekt des Linksabbiegers plante das Land, dass die Soll-Kosten der Planung von der Gemeinde finanziert werden. Ansonsten trug das Land die Kosten für die Planungen und die

---

<sup>7</sup> § 46 Abs 4 BVergG 2018 idf BGBl II 2019/91

örtliche Bauaufsicht auch für jene Bauleistungen, die die Gemeinden finanzierten. Die gewählten Kostenteilungen entsprachen den Vorgaben des Kärntner Straßengesetzes.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Soll-Kosten gesamt sowie getrennt nach den Anteilen für das Land und die Gemeinden:

Tabelle 7: Finanzierung aller Blöcke getrennt nach Land und Gemeinden

Block	Gemeindegebiet	Soll-Kosten gesamt	Finanzierung	
			Land	Gemeinden
1	Reisseck, Flattach, Obervellach	866.011	866.011	
2	Obervellach	672.498	672.498	
3	Reisseck	647.257	647.257	
4	Flattach	3.885.763	3.783.190	102.573
5	Reisseck	2.057.780	1.743.117	314.663
6	Flattach	3.192.342	2.046.111	1.146.231
7	Obervellach	2.220.439	2.121.314	99.125
8	Flattach, Stall	2.708.770	2.660.970	47.800
	übergreifend	203.744	203.744	
Summe		16.454.605	14.744.212	1.710.393

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Die Soll-Kosten stellten je nach Projektstatus der einzelnen Blöcke gesamt oder teilweise abgerechnete, genau berechnete oder grob geschätzte Werte dar. Zum Zeitpunkt der Überprüfung waren 2,31 Mio. Euro bereits abgerechnet, von denen 2,29 Mio. Euro das Land und 0,02 Mio. Euro die Gemeinden finanziert hatten.

Der größte Anteil der von den Gemeinden zu tragenden Kosten entfiel im Block 6 mit 1,15 Mio. Euro auf die Gemeinde Flattach für Begleitwege und Linksabbieger.

Die im nunmehr zur Überprüfung vorgelegten Block 4 erforderliche Vereinbarung zur Kostenteilung mit der Gemeinde Flattach lag unterfertigt vor.

### Bauprogramm 2025

- 18.1 Das Bauprogramm 2025 erstellte die Abteilung 9 im Oktober 2024 als Grundlage zum Landesvoranschlag 2025. Darin wies sie Gesamtkosten für die Sanierung der B106 Mölltal Straße über die Jahre 2025 – 2029 in drei getrennten Kostenstellen aus. Diese

Kostenstellen sollten alle zu sanierenden Blöcke abdecken und waren mit Kilometerangaben versehen, die sich jedoch überschneiden.

Die folgende Tabelle zeigt die im Bauprogramm angeführten Teilbereiche:

Tabelle 8: Bauprogramm 2025 für Sanierung B106 Mölltal Straße

Bezeichnung	Gesamtkosten	davon bisher
Generalsanierung Betonstraße – Abschnitt Napplach	800.000	
Generalsanierung Betonstraße inkl. Ortsdurchfahrt Kleindorf	9.234.000	54.000
Napplach – Kleindorf, Generalsanierung Betonstraße	1.800.000	727.000
<b>Summe</b>	<b>11.834.000</b>	<b>781.000</b>

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Insgesamt waren im Bauprogramm 2025 für das gegenständliche Projekt 11,83 Mio. Euro enthalten. Davon waren 0,78 Mio. Euro als bisher abgerechnete Kosten ausgewiesen, wobei die Abteilung 9 bereits abgeschlossene Kostenstellen hier nicht führte. Es verblieben demnach 11,05 Mio. Euro zur Finanzierung der zukünftigen Blöcke. Gemäß Kostenaufstellung des Gesamtprojekts betragen die Soll-Kosten, die das Land zu tragen hatte, 14,74 Mio. Euro, wovon 2,29 Mio. Euro bereits abgerechnet waren. Somit waren vom Land noch 12,45 Mio. Euro zuzüglich Teuerung zu finanzieren. Es bestand somit eine Diskrepanz zu den im Bauprogramm 2025 veranschlagten Mitteln von 1,40 Mio. Euro.

- 18.2 Der LRH wies darauf hin, dass zwischen den vorgelegten Soll-Kosten und den im Bauprogramm 2025 veranschlagten Mitteln eine Diskrepanz von 1,40 Mio. Euro bestand und empfahl, das Bauprogramm anzupassen.

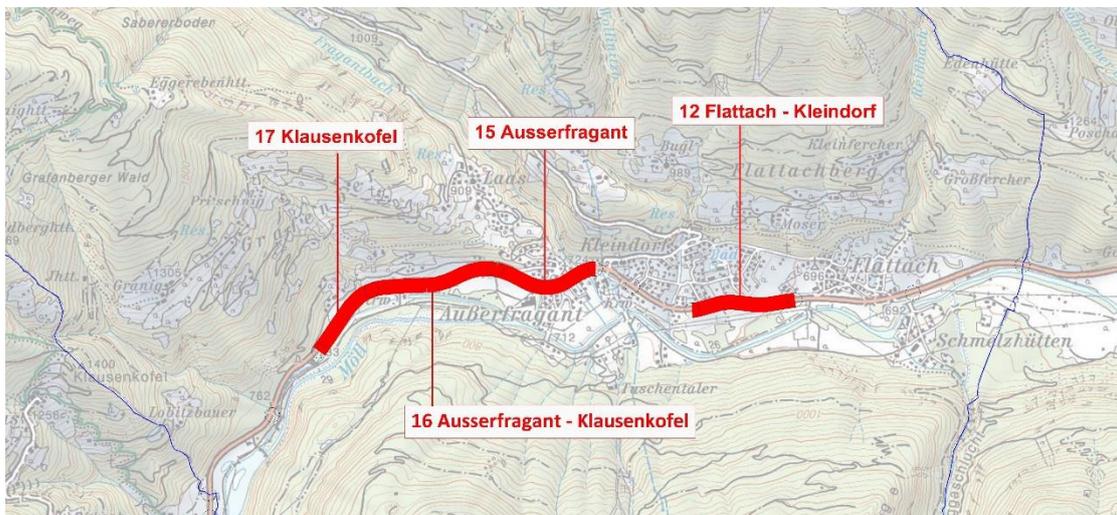
## Teilprojekt Block 4

### Projektbeschreibung

#### Allgemeines

- 19 Der gegenständliche Block 4 beinhaltet die vier Abschnitte 12 Flattach – Kleindorf, 15 Außerfragant, 16 Außerfragant – Klausenkofel und 17 Klausenkofel. Der Block 4 hatte eine Gesamtlänge von 2.827 m. Die folgende Abbildung gibt eine Übersicht über die Abschnitte des Blocks 4:

Abbildung 4: Abschnitte des Blocks 4



Quelle: Darstellung des LRH auf Basis der Unterlagen der Abteilung 9

Die Abschnitte 15 bis 17 grenzten direkt aneinander. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Abschnitte des Blocks 4:

Tabelle 9: Abschnitte des Blocks 4

Block 4	Abschnittsbezeichnung	von km	bis km	Länge in m
Abschnitt 12	Flattach – Kleindorf	25,60	26,30	700
Abschnitt 15	Außerfragant	27,02	27,74	717
Abschnitt 16	Außerfragant – Klausenkofel	27,74	28,60	860
Abschnitt 17	Klausenkofel	28,60	29,15	550
Gesamtlänge				2.827

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis der Unterlagen der Abteilung 9

Die B106 Mölltal Straße war in den Abschnitten des Blocks 4 in einem schlechten Zustand. Die bestehende, etwa 20 cm starke Betondecke der Fahrbahn wies Schäden von Einzel- und Netzkissen, über Schlaglochbildung bis zu Setzungen und Hebungen der Betonplatten auf. Die Verkehrssicherheit war durch mangelnde Griffigkeit eingeschränkt, der Fahrkomfort entsprechend holprig. Der Gütekataster 2023 der Abteilung 9 wies den 69 Jahre alten Straßenabschnitten die Bewertung 4D zu, dies bedeutete einen schlechten Straßenzustand.

Die B106 Mölltal Straße wies in den Abschnitten im Block 4 im Freilandbereich eine Fahrbahnbreite von 7,50 m auf und im Ortsgebiet eine Fahrbahnbreite von 7,00 m im Bestand auf. Im Zuge der Sanierung sollte diese Breite beibehalten werden.

### Beschreibung der Abschnitte

#### Abschnitt 12 Flattach – Kleindorf

- 20 Der Abschnitt 12 hatte eine Streckenlänge von 700 m und reichte von km 25,60 bis km 26,300. Die B106 Mölltal Straße verlief in diesem Freilandabschnitt in einer langgezogenen S-Kurve mit einer Steigung von rund 3%. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit betrug auf den ersten 200 m des Abschnitts 100 km/h. Ab der Kreuzung zum Gemeindeamt Flattach, an der ein Linksabbiegestreifen vorhanden war, galt eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Der Abschnitt endete vor dem Ortsbeginn von Kleindorf.

Das Gelände, das die B106 Mölltal Straße durchquerte, wies eine leichte Hanglage zur Möll auf, sodass sich die Talseite der Fahrbahn auf einem Damm befand, und an der Bergseite ein leichter Einschnitt mit einer Entwässerungsmulde ausgebildet war. Ein Rohrdurchlass unter der Zufahrt zum Gemeindeamt Flattach verband die hier unterbrochene Entwässerungsmulde, um die anfallenden Wässer abzuleiten. Mehrere Durchlässe unter der B106 Mölltal Straße leiteten die Wässer Richtung Möll.

#### Abschnitt 15 Außerfragant

- 21 Der Abschnitt 15 startete bei km 27,02, kurz nach der Einmündung der L20a Fraganter Straße, der Zufahrt zum Mölltaler Gletscher, überführte den Fragantbach und führte weiter durch das Ortsgebiet von Außerfragant. Hier herrschte eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Nach dem Ortsende bei km 27,48 schloss ein

rund 260 m langer Freilandabschnitt mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h an. Der Abschnitt endete bei km 27,74 und hatte somit eine Gesamtlänge von 717 m.

Auf der im Jahr 2011 errichteten Fraganterbachbrücke sollte im Zuge der Sanierung lediglich die Asphaltdeckschicht erneuert werden. Bei der Bauwerksprüfung im Jahr 2022 war die Brücke in einem sehr guten Zustand. Lediglich auf der Fahrbahn waren Verdrückungen und Risse im Fugenbereich der Widerlager und Spurrinnen zu erkennen. Die nächste Überprüfung war für das Jahr 2028 vorgesehen.

Die Abteilung 9 behandelte den Abschnitt 15 ursprünglich gemeinsam mit den Abschnitten 13 und 14 als Projekt Ortsdurchfahrt Kleindorf. Schon in den Jahren 2007 bis 2010 erstellte sie ein Einreichprojekt, welches die Abteilung 7 im Jahr 2012 straßenrechtlich genehmigte. Im Bauprojekt 2025 passte der Planer das Projekt an die aktuellen Richtlinien an und veränderte die Lage der Bushaltestellen geringfügig, dies bedurfte keiner weiteren Genehmigung. Im Ortsgebiet von Außerfragant war vorgesehen, die vorhandenen Gehsteige im Zuge der Sanierung zu erneuern. Am Ortsende sollten südlich der B106 Mölltal Straße Gehwege mit einer Länge von rund 20 m angrenzend an die Fahrbahn und mit einer Länge von 60 m als eigenständig geführter Gehweg neu errichtet werden, um eine durchgehende Fußwegverbindung innerhalb des Ortsgebietes zu schaffen. Um den Höhenunterschied am Ortsende zwischen Gehweg und Straße auszugleichen, war eine Stützmauer in einer Länge von rund 30 m und einer Höhe von 1,20 m erforderlich. Die Stützmauer war in der Baubeschreibung in Form einer Steinschichtung beschrieben und in den Plänen als Stahlbetonmauer dargestellt. Für die Lageveränderung der Bushaltestellen und die Aufweitung von Zufahrten waren Grundstückseinlösen erforderlich. Diese führte vereinbarungsgemäß die Gemeinde Flattach durch, welche die daraus anfallenden Kosten zur Gänze übernahm. Auch im Abschnitt 15 leiteten mehrere Durchlässe unter der B106 Mölltal Straße die anfallenden Wässer ab.

### Abschnitt 16 Außerfragant – Klausenkofel

- 22 Der Abschnitt 16 schloss unmittelbar an den Abschnitt 15 an und reichte mit einer Länge von 860 m von km 27,74 bis km 28,60. Der gesamte Streckenabschnitt befand

sich im Freiland, weshalb hier eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h galt.

Der Abschnitt 16 wies eine leicht gekrümmte Linienführung mit einer Steigung von etwa 1% auf. Auch hier hatte das Gelände eine leichte Hanglage zur Möll, sodass talseitig der Fahrbahn eine bestehende Böschung zu den angrenzenden, tiefer liegenden Acker- und Waldparzellen, und an der Bergseite eine Entwässerungsmulde ausgebildet war. Mehrere Durchlässe leiteten die anfallenden Wässer an die Talseite und zur Möll. Die einzige asphaltierte Zufahrt lag bei km 28,37 und führte zu einem Wasserkraftwerk.

### Abschnitt 17 Klausenkofel

- 23 Der Abschnitt 17 knüpfte nahtlos an den Abschnitt 16 an, begann somit bei km 28,60 und reichte bis km 29,15. Das 550 m lange Streckenstück lag ebenfalls im Freiland mit einer geringen Längsneigung von rund 1,5%. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit betrug 100 km/h. An der Bergseite befand sich entlang eines großen Teiles des Abschnitts, wie auch im Abschnitt 12 und 16, eine Entwässerungsmulde. Mehrere Durchlässe leiteten die anfallenden Wässer an die Talseite in Richtung Möll. Die bestehenden Bushaltestellen bei km 28,93 sollten im Zuge der Generalsanierung neue Fahrbahnbeläge bekommen. Es war auf Grund der geringen Frequenz nicht vorgesehen, die Wartebereiche der Haltestellen instand zu setzen.

### Sanierungsmethode im Block 4

#### Neubau Light

- 24.1 Die Abschnitte 12 und 15 waren bereits 2022 für die Sanierungsmethode Neubau Light vorgesehen, die Abschnitte 16 und 17 sollten ursprünglich mit der Sanierungsmethode Black Topping instandgesetzt werden. Im Zuge der Evaluierung der Sanierungsmaßnahmen im September 2024 änderte die Abteilung 9 diese auf die Sanierungsmethode Neubau Light, und legte im Mai 2025 fest, nunmehr 20 cm anstatt maximal 10 cm der ungebundenen Tragschicht abzutragen. Dies war darauf zurückzuführen, dass die Untergrunduntersuchungen einen erhöhten Sandanteil in dieser Schicht ergeben hatten, der die Verdichtbarkeit beeinträchtigte (siehe TZ 9). Das Abbruchmaterial aus der Betondecke sollte nach einer Materialüberprüfung

aufbereitet und als obere ungebundene Tragschicht mit einer Stärke von 20 cm wieder eingebaut werden. Der weitere Aufbau bestand aus drei Lagen Asphalt mit einer Gesamtstärke von 16 cm.

Somit sollten, wie in der Baubeschreibung vermerkt, bei der gewählten Sanierungsmethode 40 cm des bestehenden Fahrbahnoberbaus abgetragen und 36 cm an gebundenen und ungebundenen Schichten wieder neu aufgebaut werden. Damit würde die bestehende Fahrbahnoberkante in der Höhe verändert werden. In der Baubeschreibung war jedoch ebenfalls vermerkt, dass keine Höhenanpassungen, mit Ausnahme der Fahrbahnanhebungen an den zu erneuernden Rechteckdurchlässen, vorgesehen waren und die bestehende Fahrbahnoberkante gehalten werden sollte. Das Aufbringen einer Ausgleichsschicht war weder in der Baubeschreibung noch in den Plänen vermerkt.

Aus den Untergrunduntersuchungen und den Instandsetzungsnachweisen ergaben sich für den ungebundenen Oberbau Stärken zwischen 35 und 40 cm. Bei einem Abtrag von 20 cm, wie das nun von der Abteilung 9 vorgesehen war, würden zwischen 15 und 20 cm der ungebundenen unteren Tragschicht, also der Frostschutzschicht, im Bestand verbleiben. Gemäß den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen<sup>8</sup> sollte bei der von der Abteilung 9 gewählten Bautype die ungebundene untere Tragschicht mindestens 30 cm stark sein, um die Anforderungen hinsichtlich Tragfähigkeit und Frostsicherheit zu erfüllen. Abminderungen der vorgegebenen Mindestdicke von 30 cm sollten nur auf Grundlage von Frosteindringungsberechnungen oder langjährigen Erfahrungen und Kenntnissen der örtlichen Verhältnisse erfolgen. Um die Funktionsfähigkeit der Frostschutzschicht zu gewährleisten, sollte auch deren Entwässerung sichergestellt sein.

- 24.2 Der LRH wies darauf hin, dass die bestehende Fahrbahnoberkante, bei der von der Abteilung 9 beschriebenen Sanierungsmethode Neubau Light nicht gehalten werden konnte. Der LRH empfahl, den Auf- und Abtrag zu überprüfen, gegebenenfalls anzupassen und in der Baubeschreibung und den Regelquerschnitten darzustellen.

---

<sup>8</sup> Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen – RVS 03.08.63 Oberbaubemessung

Der LRH merkte an, dass die Stärke der verbleibenden Frostschuttschicht nicht den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen entsprach und verwies diesbezüglich auf seine Empfehlung in TZ 10. Der LRH empfahl, während der Baumaßnahme auf den Zustand und die Stärke der Frostschuttschicht zu achten und in kritischen Bereichen Bodenauswechslungen vorzunehmen.

### Darstellung in den Plänen

- 25.1 Die Abteilung 9 legte dem LRH für die Abschnitte 12, 16 und 17 jeweils einen Lageplan und einen Regelquerschnitt vor, welche noch ohne Genehmigungsstempel der Abteilung 9 als Vorabzug deklariert waren. Für den Abschnitt 15, den die Abteilung 9 aus dem Bauprojekt der Ortsdurchfahrt Kleindorf ausgegliedert hatte, lagen ausführlichere Pläne vor als für die Abschnitte 12, 16 und 17. Das ebenfalls noch nicht genehmigte Bauprojekt bestand aus Lageplänen, einem Längenschnitt, Regelquerschnitten und Querprofilen. Auf Nachfrage teilte die Abteilung 9 mit, dass die Freigabe der Pläne demnächst erteilt werden und es keine Änderungen oder Ergänzungen geben würde.

Die Pläne des Abschnitts 15 waren für ein Bauprojekt wenig detailliert ausgeführt, da grundsätzlich alle erforderlichen Angaben über die durchzuführenden Baumaßnahmen enthalten sein sollten, um eine eindeutige Kalkulation für die Baudurchführung zu ermöglichen. Für die Massenkontrolle lagen dem LRH zusätzlich auf Nachfrage die Zeichnungsdateien der Pläne vor, ohne welche die angegebenen Massen nicht überprüfbar gewesen wären. Beispielsweise war in den Lageplänen die Länge der abzutragenden und einzubauenden Leistensteine, die Querneigung der Gehsteige, die Bankettbreite, die Abmessungen von Entwässerungsmulden oder die Längen und Ausrundungsradien der Bushaltestellen nicht angegeben.

Auch die Regelquerschnitte waren unvollständig und nicht auf die gewählte Sanierungsmethode abgestimmt. Die vorgelegten Regelquerschnitte bezogen sich auf den ursprünglichen allgemeinen Instandsetzungsvorschlag mit Stand Mai 2024, und nicht auf die aktuellen Instandsetzungsvorschläge Stand Juni 2024 mit der gewählten Sanierungsmethode Neubau Light. Weiters war festzustellen, dass innerhalb des Regelquerschnitts die grafische Zeichnung, die Schraffur und die Beschriftung nicht übereinstimmten. Darüber hinaus war der vorgesehene Abtrag teilweise nicht

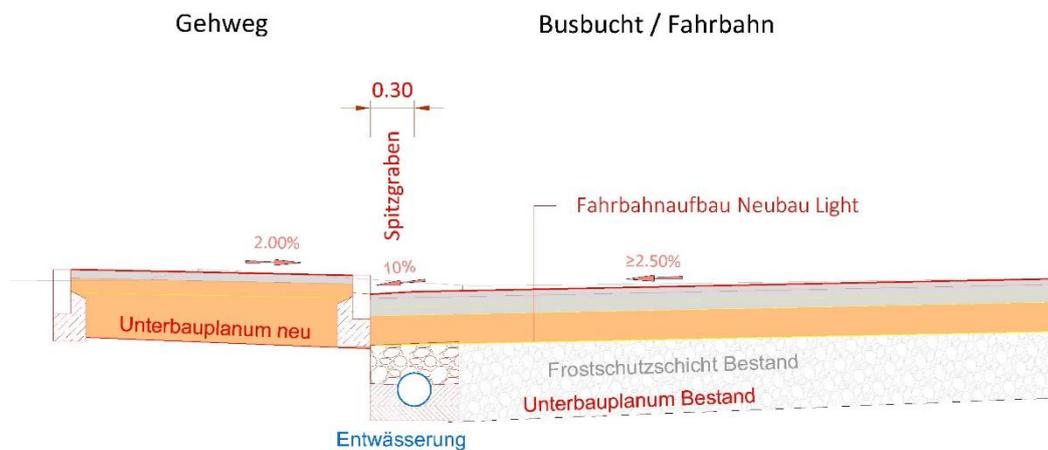
dargestellt. Die Ränder der bestehenden Betondecke waren markiert, jedoch fehlten die Bezeichnung und die Schichten der abzutragenden Bestandsfahrbahn. Die Stärke der vorhandenen Schichten wäre aus den durchgeführten Untergrunduntersuchungen ableitbar gewesen. Aus den Regelquerschnitten war daher der tatsächliche Ab- und Auftrag nicht klar ersichtlich.

Weiters lagen die vorgelegten Regelquerschnitte zur Gänze am Damm und enthielten keinen Einschnittsbereich und keine Entwässerungsmulde, obwohl diese im Bestand auf nahezu der gesamten Länge der Freilandabschnitte an der Bergseite der B106 Mölltal Straße vorhanden waren. Für den eigenständig geführten Gehweg am Ende der Ortschaft Außerfragant im Abschnitt 15 legte die Abteilung 9 keinen Regelquerschnitt vor. In den Querprofilen waren dieser Gehweg und die erforderliche Stützmaßnahme als Stahlbetonmauer dargestellt, in der Baubeschreibung war sie als Steinstützkörper bezeichnet. Auch für die Sanierung der Bushaltestellen im Abschnitt 17 arbeitete die Abteilung 9 keinen Regelquerschnitt aus. Aus der Baubeschreibung war nicht klar ersichtlich, welche Schichten abzutragen und wieder aufzubauen waren.

An der Bushaltestelle im Abschnitt 15 plante die Abteilung 9 eine Entwässerung der Fahrbahn ein. Diese situierte sie unterhalb der neu einzubauenden Tragschicht am Rand der Fahrbahn und somit oberhalb des Unterbauplanums und innerhalb der Frostschuttschicht. Wie im Regelquerschnitt ersichtlich war das Unterbauplanum zum linken Fahrbahnrand, an dem die Entwässerungsleitung vorgesehen war, geneigt. Die Ausleitung der Entwässerung sollte in einen bestehenden Entwässerungsgraben

erfolgen. Die folgende Abbildung zeigt die Anordnung der Entwässerung in einem Ausschnitt des betreffenden Regelquerschnitts:

Abbildung 5: Ausschnitt Regelquerschnitt mit Situierung der Entwässerung



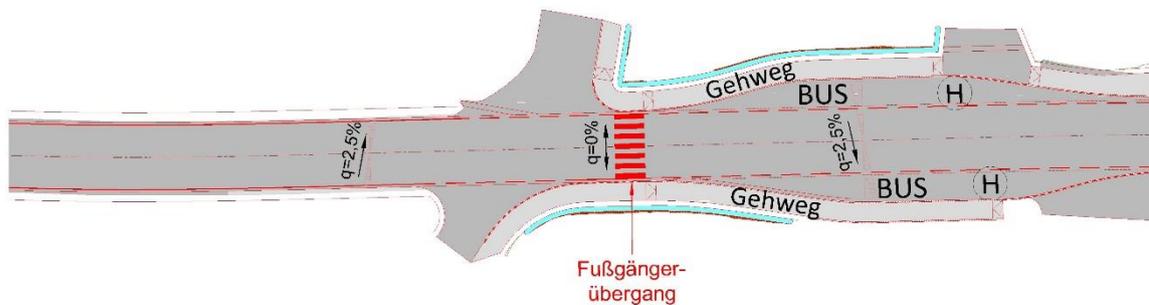
Quelle: Darstellung des LRH auf Basis der Unterlagen der Abteilung 9

In dem Regelquerschnitt war zu erkennen, dass das am Unterbauplanum der Fahrbahn anfallende Wasser am Betonaufleger der Entwässerung anstehen und nicht abgeleitet werden würde.

Entlang des Gehweges der Bushaltestelle im Abschnitt 15 war ein asphaltierter Spitzgraben mit 10% Neigung und anschließendem Leistenstein angeordnet, wie ebenfalls in der Abbildung 5 dargestellt. Dieser Spitzgraben war aber in den Querprofilen nicht erkennbar. Darüber hinaus war in diesem Bereich bei einer

verhältnismäßig geringen Längsneigung ein Wechsel der Querneigungsrichtung vorgesehen. Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht über diesen Bereich:

Abbildung 6: Lageplan mit Bushaltestelle und Fußgängerübergang



Quelle: Darstellung des LRH auf Basis der Unterlagen der Abteilung 9

In dem etwa 50 m langen Bereich des Querneigungswechsels lagen nicht nur die Bushaltestelle, sondern auch zwei Zufahrten und ein Fußgängerübergang. Der Fußgängerübergang befand sich unmittelbar am Nulldurchgang der Querneigung, dies war hinsichtlich des Wasserabflusses eine ungünstige Situierung. An der bergseitigen Zufahrt war eine Asphaltmulde nur entlang der halben Zufahrtsbreite vorgesehen, so wie sie auch im Bestand vorhanden war, obwohl die Fahrbahnwässer der Zufahrt über die gesamte Breite zur B106 Mölltal Straße fließen konnten. Der Wechsel der Querneigung hatte zudem negative Auswirkungen auf das Gefälle entlang des Spitzgrabens am linken Fahrbahnrand. Gemäß den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen<sup>9</sup> sollte entlang einer baulichen Begrenzung, wie beispielsweise einem Leistenstein, die Längsneigung des Fahrflächenrands 0,5% nicht unterschreiten, um sicher zu stellen, dass die anfallenden Wässer von der Fahrbahn abgeleitet werden. Diese Längsneigung war hier jedoch unterschritten. Es waren keine Maßnahmen dargestellt, wie beispielsweise eine Pendelrinne oder eine linienhafte Entwässerung, die in den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen vorgeschlagen werden. Um die Ableitung der auf der Fahrbahn

<sup>9</sup> Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen – RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen

anfallenden Wässer zu ermöglichen, waren die Einlaufschächte im Lageplan 10 m bzw. 15 m voneinander entfernt angeordnet.

In den Lageplänen der Abschnitte 12, 16 und 17 waren lediglich die Fahrbahnflächen und die zu sanierenden bzw. zu erneuernden Rohrdurchlässe markiert, da die Abteilung 9 diese Bereiche als Sanierung im Bestand sah und die ausführende Baufirma einen Laserscan als Grundlage für die Modellierung eines Bestandsmodells und für die Planung der Straßenachse, der Fahrbahnränder sowie der Längs- und Querneigungen erstellen sollte. Im Bereich der Durchlässe waren keine Leitschienen oder Absturzsicherungen eingetragen bzw. bezeichnet, obwohl die wasserrechtlichen Einreichpläne auf die Straßenplanung verwiesen.

- 25.2 Der LRH wies darauf hin, dass die vorgelegten Pläne noch nicht genehmigt waren und empfahl, wenn möglich geprüfte und genehmigte Pläne als Basis für Massenermittlung, Soll-Kosten-Berechnung und Ausschreibung der Leistungen heranzuziehen.

Der LRH wies darauf hin, dass die vorgelegten Pläne, insbesondere die des Abschnitts 15, nicht dem Detailgrad eines Bauprojektes entsprachen und teilweise unterschiedliche Angaben zur Baubeschreibung enthielten. Der LRH empfahl, die Pläne hinsichtlich der durchzuführenden Baumaßnahmen detaillierter und übereinstimmend mit der Baubeschreibung darzustellen und fehlende Darstellungen zu ergänzen. Der LRH empfahl weiters, das Qualitätsmanagement zu verbessern und die Planunterlagen einer Qualitätskontrolle zu unterziehen.

Weiters bemängelte der LRH, dass im Abschnitt 15 im Bereich der Bushaltestelle und des anschließenden Fußgängerübergangs die Ausbildung der geplanten Entwässerungen einerseits an der Oberfläche und andererseits im Straßenaufbau die Ableitung der Wässer nicht einwandfrei sicherstellte. Der LRH empfahl, die Planung dieser Entwässerungen zu überarbeiten und die Neigungen entsprechend der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen einzuhalten.

Der LRH wies darauf hin, dass die Leitschienen und Absturzsicherungen weder in den Plänen des Wasserrechtsprojektes noch in den Plänen des Straßenbauprojektes definiert waren und empfahl, diese im Straßenbauprojekt festzulegen.

### Sanierung der Entwässerungsdurchlässe

- 26.1 In den Abschnitten des Blocks 4 unterquerten rund 30 Entwässerungsröhre oder -durchlässe die B106 Mölltal Straße, die die Abteilung 9 mittels Kamerabefahrung untersuchen ließ. Bei sieben Durchlässen waren keine Maßnahmen erforderlich, sechs Durchlässe sollten mit Schlauchlining saniert werden und bei 16 Durchlässen war eine komplette Erneuerung vorgesehen. Ein wasserführender Stahlrohrdurchlass sollte mit einer Nachschweißung saniert werden. Ein Rohr untersuchte die Abteilung 9 nicht. Für dieses Rohr war die Sanierung noch nicht geklärt.

Die Sanierung mittels Schlauchlining stellte eine Methode dar, für die keine Grabungsarbeiten notwendig waren. Daher war diese geeignet, bestehende Rohre zu sanieren, die ansonsten nur mit erhöhtem Kostenaufwand für Abtrag und Wiederaufbau des Oberbaus auszutauschen wären. Dabei sollte ein mit Kunstharz getränkter Kunststoffschlauch in die Bestandsrohre eingezogen werden. Im Abschnitt 15 hatte die Abteilung 9 im Jahr 2017 die Mühlwerksbachbrücke und die Sägewerksbachbrücke durch Rohrdurchlässe ersetzt. Einer dieser Rohrdurchlässe wies bei der Inspektion nur Ablagerungen, aber keine Schäden auf. Es war vorgesehen, nach dem Spülen des Rohres und der Entfernung der Ablagerungen dieses dennoch mit Schlauchlining zu sanieren, ohne eine erneute Inspektion durchzuführen.

Zwei Durchlässe, die mit der Methode Schlauchlining saniert werden sollten, endeten an dem neu zu errichtenden Gehweg im Abschnitt 15. Aus den Plänen und der Baubeschreibung war nicht ersichtlich, wohin das Wasser der Durchlässe geleitet werden sollte, oder ob die eingeplante Mulde entlang des Gehweges dieses aufnehmen könne, da sie in ihren Abmessungen nicht näher spezifiziert war. Die Mulde führte die Wässer in einen neu zu errichtenden Einlaufschacht. Die Weiterleitung war nicht näher beschrieben.

Im Abschnitt 17 sollte ein Rohrdurchlass komplett erneuert werden, aber der unmittelbar daneben liegende Rohrdurchlass mit Schlauchlining saniert werden. Ein Austausch des Rohres wäre in diesem Fall wesentlich kostengünstiger, da der Grabenaushub nur geringfügig erweitert werden müsste.

Die Erneuerung der Rohrdurchlässe sollte mit robusten Kanalrohren in derselben Größe wie die vorhandenen Rohre erfolgen. Die vorhandenen Mauern und Steinschichtungen sollten teilweise abgetragen bzw. saniert und die Rohrabschlüsse den Böschungen angepasst werden. Es war für den LRH nicht klar ersichtlich, ob die Vorgaben der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen<sup>10</sup> bei der Ausbildung der Rohrabschlüsse, der Böschungsneigungen und der möglichen Durchlassgitter eingehalten waren.

Im Abschnitt 15 sollten die zwei Stahlrohrdurchlässe des Sägebachs verlängert werden, da hier der Gehweg neu errichtet werden sollte. Im Abschnitt 16 war geplant, zwei Durchlässe, die nicht ständig wasserführend waren, abzutragen und neu zu errichten. Im Abschnitt 17 sollte der Durchlass des Grafenbergbachs abgetragen und mit der doppelten Breite erneuert werden. Diese aus Natursteinmauerwerk bestehenden Durchlässe, deren Deckenplatte gleichzeitig die Betonfahrbahndecke der B106 Mölltal Straße bildete, plante die Abteilung 9 durch Stahlbeton-Fertigteil-Durchlässe mit derselben lichten Höhe zu ersetzen. Durch die geplante Höhenanpassung der Fahrbahnoberkante auf einer Länge von etwa 50 m über den erneuerten Durchlässen war so der Einbau von zwei Asphaltlagen möglich. An beiden Seiten der Durchlässe waren massive, mindestens 4 m lange Schleppkeile über die gesamte Breite der Fahrbahn vorgesehen, die von 20 cm Stärke auf bis zu 100 cm Stärke an der Durchlasswand anwachsen. Die Schleppkeile sollten die Bewegungen, die aus den Temperatur- und Verkehrslasten entstanden, ableiten, um Schäden am Übergang zwischen Bauwerk und Straßenkörper zu vermeiden. Die Abmessungen der Schleppkeile könnten nach Angabe der Abteilung 9 auf Basis von Untergrunduntersuchungen an den Durchlässen während der Bauphase durch einen Geologen entsprechend der tatsächlichen Anforderungen verringert werden. Etwa zwei Drittel der Schleppkeile sollten jedoch auf der Wiederverfüllung der Baugrube zu liegen kommen, deren Material vorgegeben werden konnte. Eine statische Bemessung führten die Planer nicht durch.

---

<sup>10</sup>Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen – RVS 03.08.37 Verkehrssichere Durchlässe und Weganschlüsse

Bei den beiden, nicht ständig wasserführenden Durchlässen im Abschnitt 16 war die Notwendigkeit der Beibehaltung des schließbaren Querschnitts nicht nachvollziehbar. Der geplante Abflussquerschnitt würde die sechs- bzw. siebenfache Wassermenge des hundertjährigen Regenereignisses aufnehmen können. Bei einer Reduktion der Querschnittshöhe der Durchlässe oder einem Einbau eines entsprechend dimensionierten Rohres könnte der Fahrbahnoberbau auch über den Durchlässen aufgebracht werden, wodurch ein Einbau der Schleppkeile zur Lastverteilung nicht mehr notwendig wäre.

An den Flügelbereichen der Rechteckdurchlässe waren senkrechte Steinschichtungen vorgesehen. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit waren in den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen<sup>11</sup> Maßnahmen zur verkehrssicheren Ausführung von Durchlässen beschrieben. Bei Anordnung von Leitschienen oder anderen Fahrzeugrückhaltesystemen könnte auf diese verzichtet werden. Leitschienen waren gemäß der Wasserbauplanung nur bei dem wasserführenden Durchlass und nur an der Kurvenaußenseite vorgesehen. Bei den beiden anderen Durchlässen waren Absturzsicherungen in den wasserrechtlichen Einreichplänen eingetragen. Hinsichtlich Art der Ausführung und Länge der Leitschienen und Absturzsicherungen verwies der Projektant auf die Straßenplanung. In der Straßenplanung waren diese Leitschienen oder andere Formen der Absturzsicherung nicht eingetragen (siehe TZ 24).

- 26.2 Der LRH wies darauf hin, dass nicht alle Durchlässe im Zuge der Kamerabefahrung untersucht wurden und für diese die Sanierungsmethode noch nicht festgelegt war. Ein möglicherweise vollständig intakter und zwei nebeneinander liegende Rohrdurchlässe sollten mit verschiedenen Methoden saniert werden. Der LRH empfahl, die Untersuchung des ausständigen Rohres nachzuholen, die geplante Sanierung intakter Durchlässe zu hinterfragen und unmittelbar nebeneinanderliegende Durchlässe mit derselben Sanierungsmethode zu erneuern.

Der LRH wies weiters darauf hin, dass ein Entwässerungsdurchlass vor dem neu zu errichtenden Gehweg endete und die weitere Wasserableitung nicht dargestellt oder

---

<sup>11</sup> Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen RVS – 03.08.37 Verkehrssichere Durchlässe und Weganschlüsse

beschrieben war. Der LRH empfahl, die Ableitung der Wässer dieses Durchlasses sicherzustellen, vom Gehweg fernzuhalten und gegebenenfalls die Mulde entlang des Gehwegs auf die gesamten anfallenden Wässer zu bemessen.

Der LRH wies darauf hin, dass die rechteckigen Durchlässe verkehrssicher geplant und dabei die Vorgaben der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen berücksichtigt werden sollten. Zudem erschienen zwei Durchlässe recht groß dimensioniert. Der LRH empfahl, die Ausbildung der Durchlässe zu überprüfen, gegebenenfalls zu redimensionieren und diese nach den Vorgaben der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen verkehrssicher auszuführen.

### Behörden und Bescheide

27 Für das gegenständliche Projekt waren behördliche Bewilligungen nach den folgenden Rechtsgrundlagen erforderlich:

- Kärntner Straßengesetz 1991
- Kärntner Naturschutzgesetz 2002
- Wasserrechtsgesetz 1959

Die straßenrechtliche und die naturschutzrechtliche Bewilligung für das Bauvorhaben Ortsdurchfahrt Kleindorf erteilte die Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus und Mobilität des Amtes der Kärntner Landesregierung als Straßenrechtsbehörde im Juni 2012. Im Zuge des Verfahrens holte die Straßenrechtsbehörde zur Beurteilung der Gesamtsituation Gutachten aus den Fachbereichen Verkehrstechnik, Naturschutz, Lärmschutz und Luftreinhaltung ein. Das Einreichprojekt erstreckte sich von km 26,30 bis km 27,74, davon lagen 717 m im vorgelegten Block 4. Die in den Stellungnahmen der jeweiligen Sachverständigen formulierten Auflagen waren verbindlich im Rahmen der Umsetzung des Projekts zu berücksichtigen und das Projekt an diese anzupassen. Der verkehrstechnische Amtssachverständige hielt fest, dass das Straßenbauvorhaben auf die Interessen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs unter Beachtung eines schonenden Umgangs mit der Natur und Landschaft Bedacht nehmen würde.

Eine wasserrechtliche Bewilligung war bei der Verlängerung von einem Durchlass und bei der Erneuerung von drei Durchlässen erforderlich. Zum Zeitpunkt der Überprüfung durch den LRH war der wasserrechtliche Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Spittal an der Drau als zuständige Behörde noch nicht ausgefertigt. Die Abteilung 9 legte daher die Verhandlungsniederschrift mit der Stellungnahme des wasserbautechnischen Amtssachverständigen vor, der bei Einhaltung der Auflagen und Bedingungen keinen Einwand hatte. Die Stellungnahme des Vertreters der Wildbach- und Lawinenverbauung war zum Zeitpunkt der Überprüfung durch den LRH noch nicht ergangen.

### Bauablauf

- 28 Im Herbst 2025 sollte der Baubeginn im Abschnitt 12 erfolgen. Bis Anfang Juni 2026 plante die Abteilung 9 die Abschnitte 12 und 16 fertigzustellen. Der Abschnitt 15 sollte anschließend in den Sommermonaten des Jahres 2026 gebaut werden, da in diesem Zeitraum das Skigebiet Mölltaler Gletscher geschlossen und die Frequenz des öffentlichen Verkehrs aufgrund der Schulferien geringer wäre. Die Fertigstellung des Abschnitts 15 pönalisierte die Abteilung 9 per 4. September 2026. Der Abschnitt 17 sollte erst im Herbst 2026 baulich umgesetzt werden. Als Gesamtfertigstellungstermin galt der 20. November 2026.

Die Abteilung 9 plante, die Baumaßnahmen unter halbseitiger Fahrbahnsperre mit Einsatz einer verkehrsabhängigen Ampelregelung durchzuführen. An den Wochenenden sollte je nach Baufortschritt eine zweispurige Befahrbarkeit ermöglicht werden. Da im Abschnitt 15 die Bushaltestelle während der Sanierung nicht angefahren werden konnte, war die Bereitstellung einer Ersatzbushaltestelle vorgesehen. Im Zuge der Bauarbeiten sollte der Höhenunterschied zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen mit maximal 40 cm begrenzt werden.

## Überprüfung der Soll-Kosten Block 4

### Vorgelegte Soll-Kosten

- 29 Die vorgelegten Soll-Kosten des Blocks 4 waren mit rund 3,89 Mio. Euro beziffert. Den wesentlichen Anteil daran hatten die Baukosten. Die Massenermittlung und darauf aufbauend die Soll-Kosten-Berechnung erstellte die Abteilung 9 basierend auf den vorliegenden Projekt- und Planunterlagen. Die Kostenermittlung erfolgte unter

Berücksichtigung der Preise des bereits umgesetzten Abschnitts 3 Napplach – Kohlstatt und der Baupreisstatistik 2023. Als Preisbasis für die Kostenermittlung legte die Abteilung 9 den 1. Juni 2025 fest. Darüber hinaus waren Soll-Kosten für Vorarbeiten, Planungsleistungen, Dienstleistungen, Nebenleistungen, Sonstige Kosten, Grundeinlösen und Reserven angeführt.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Gesamtkosten des Blocks 4 dargestellt:

Tabelle 10: Soll-Kosten Block 4

Bezeichnung	Soll-Kosten
Vorarbeiten	8.938
Planungsleistungen und Dienstleistungen	85.783
Baukosten	2.862.357
Dienstleistungen Bau	9.200
Nebenleistungen	37.917
Sonstige Kosten	250
Grundeinlösen	8.000
Reserve	227.066
<b>Summe netto</b>	<b>3.239.511</b>
zzgl. 20% USt.*	646.252
<b>Summe brutto</b>	<b>3.885.763</b>

\* keine Umsatzsteuer auf Grundeinlösen und Verwaltungsgebühren

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Abteilung 9

Im Vergleich mit der im ersten Teilprojekt 2024 vorgelegten Kostenschätzung waren die Soll-Kosten für den Block 4 von 2,64 Mio. Euro um 1,25 Mio. Euro bzw. 47% auf 3,89 Mio. Euro gestiegen. Die Erhöhung der Soll-Kosten resultierte im Wesentlichen aus einer Aktualisierung der Kostenansätze der Baukosten auf Positionsebene und Ergänzungen der Soll-Kosten im Bereich der Entwässerung und der Verkehrsaufrechterhaltung sowie aus der Berücksichtigung der Kosten, welche die Gemeinde zu tragen hatte.

### Vorarbeiten

- 30 Die Kosten der Vorarbeiten mit 8.938 Euro beinhalteten bereits abgeschlossene Leistungen wie die Erstellung einer grundlegenden Charakterisierung und die

Reinigung und Inspektion von bestehenden Entwässerungsrohren. Diese Vorarbeiten waren abgerechnet und mit Rechnungen belegt.

### Planungsleistungen und Dienstleistungen

- 31 Die Planungsleistungen des Blocks 4 vergab die Abteilung 9 für den Abschnitt 12, den Abschnitt 15, den Abschnitt 16 und den Abschnitt 17 gesondert. Die als Direktvergaben beauftragten Leistungen beinhalteten die Planung der wasserrechtlichen Einreichprojekte und der Ausschreibung. Die dafür angegebenen Soll-Kosten betragen 85.783 Euro. Hinsichtlich der Vergabe der Planungsleistungen verwies der LRH auf seine Ausführungen in TZ 15.

### Baukosten

#### Allgemeines

- 32.1 Die Baukosten bezifferte die Abteilung 9 mit 2,86 Mio. Euro netto. Die Massenermittlung und darauf aufbauend die Soll-Kosten-Berechnung erstellte die Abteilung 9 basierend auf den vorliegenden Projekt- und Planunterlagen. Die Soll-Kosten-Berechnung erfolgte unter Berücksichtigung der Preise des bereits umgesetzten Abschnitts 3 Napplach – Kohlstatt und der Baupreisstatistik 2023 der Abteilung 9.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Baukosten, untergliedert in drei Hauptgruppen:

Tabelle 11: Baukosten gesamt

Bezeichnung		Soll-Kosten
HG 01	Sanierung Straße	2.744.755
HG 02	Sanierung Gehweg und Bushaltestellen	101.986
HG 03	Sanierung Anbindungen	15.616
<b>Summe Baukosten</b>		<b>2.862.357</b>
zzgl.	Regieleistungen	79.951
<b>Summe Baukosten inkl. Regieleistungen</b>		<b>2.942.308</b>

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Gemäß der Vereinbarung, welche die Kostentragung zwischen dem Land Kärnten und der Gemeinde Flattach regelte, war die Instandsetzung der Straße vom Land zu tragen, die Instandsetzung der Gehwege und Bushaltestellen war je zur Hälfte vom Land und der Gemeinde zu tragen und die Kosten für die Anbindungen außerhalb des Ortsgebietes trug die Gemeinde. Die Hauptgruppen der Soll-Kosten-Berechnung und des Leistungsverzeichnisses untergliederte die Abteilung 9 der Vereinbarung entsprechend. Somit enthielt die Hauptgruppe 01 die Kosten des Landes, die Hauptgruppe 02 die geteilten Kosten und die Hauptgruppe 03 die Kosten, welche die Gemeinde alleine zu tragen hat.

Im Zuge der Überprüfung der Massenermittlung stellte der LRH fest, dass die Formulierung für die Kostenteilung zwischen Land und Gemeinde in der abgeschlossenen Vereinbarung unklar war. Diese legte fest, dass alle Anbindungen innerorts vom Land und außerorts von der Gemeinde zu tragen wären. Die Massenberechnung ging davon aus, dass das Land und die Gemeinde jeweils für die auf ihren Grundstücken zu liegenden kommenden Bauteile die Kosten tragen würden.

Die Massen der Gehwege, der Bushaltestellen und der Anbindungen ermittelte die Abteilung 9 teilweise in einem gesonderten Excel-File. Für diese Flächen fehlten die Darstellungen in den Plänen und nachvollziehbare Berechnungsunterlagen.

Im Leistungsverzeichnis waren in Summe 30 Positionen als wesentlich gekennzeichnet und unterlagen somit einer vertieften Angebotsprüfung. Hauptsächlich betraf dies die Pauschale der zeitgebundenen Kosten und die Asphaltpositionen.

Die Soll-Kosten für die Baustellengemeinkosten waren den einzelnen Hauptgruppen entsprechend ihrer Größenordnung zugeordnet. Zu den Baustellengemeinkosten zählte auch die Durchführung eines 3D-Scans, der die bestehende Betondecke vermessungstechnisch erfasste, das Modellieren eines Bestandsmodells und weitere Vermessungsleistungen. Darüber hinaus war die Erstellung eines Deckenbuchs für alle Abschnitte angedacht. Diese Leistungen waren in den Soll-Kosten und im Leistungsverzeichnis berücksichtigt. In den vorliegenden Lageplänen aller Abschnitte war ebenfalls eine geodätische Vermessung hinterlegt. Eine klare Leistungsabgrenzung der bereits durchgeführten Vermessung zur Vermessung in der

Soll-Kosten-Berechnung gab es nicht. Weiters waren im Abschnitt 15 in den Planunterlagen Querprofile vorhanden, für die ein Deckenbuch bereits Voraussetzung war.

- 32.2 Der LRH wies auf die unklare Formulierung in der Vereinbarung zur Kostenübernahme zwischen Land Kärnten und Gemeinde Flattach hinsichtlich der Abgrenzung der Flächen hin, die zu einer Abweichung zwischen der Massenermittlung und der Vereinbarung über die Kostenübernahme führte und empfahl eine Klarstellung vor Vergabe des Bauprojekts zu treffen.

Der LRH bemängelte die teilweise fehlenden Berechnungen und Planbeilagen zu Gehwegen, Bushaltestellen und Anbindungen und empfahl, die Berechnung der Soll-Kosten mit Planunterlagen und einer schlüssigen Massenermittlung zu belegen.

Der LRH wies darauf hin, dass bereits eine geodätische Bestandsvermessung vorlag und die Abgrenzung zu den in den Soll-Kosten enthaltenen weiteren, noch zu erbringenden Vermessungsleistungen unklar war. Der LRH empfahl, eine klare Leistungsabgrenzung zwischen den bereits durchgeführten und den gemäß Soll-Kosten-Berechnung noch zu erbringenden Vermessungsleistungen festzulegen.

Weiters wies der LRH darauf hin, dass in der Soll-Kosten-Berechnung für jeden Abschnitt die Erstellung eines Deckenbuchs vorgesehen war. Für den Abschnitt 15 lagen in den Planunterlagen bereits Querprofile und somit ein Deckenbuch vor. Der LRH empfahl die mehrfache Berücksichtigung zu korrigieren.

### Sanierung Straßen Block 4

- 33.1 Die Sanierung der Straße hatte mit 2,74 Mio. Euro den größten Anteil an den Baukosten. Die Soll-Kosten untergliederte die Abteilung 9 in fünf Obergruppen, die Baustellengemeinkosten und die Bauleistungen für die vier im Block 4 zusammengefassten Abschnitte.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Soll-Kosten für die Sanierung der Straße:

Tabelle 12: Baukosten Sanierung Straße

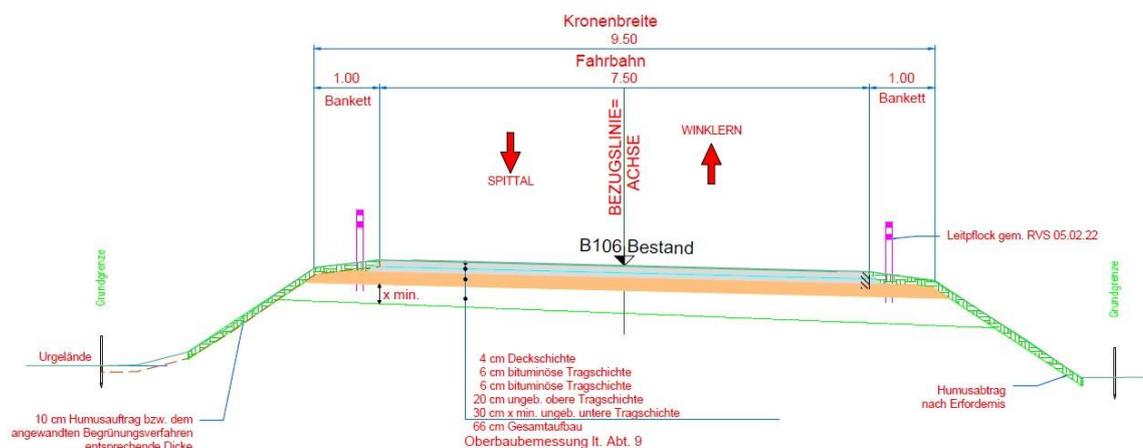
Bezeichnung		Soll-Kosten
OG 01	Baustellengemeinkosten	330.218
OG 02	Abschnitt 12 km 25,60 – 26,30	565.546
OG 03	Abschnitt 15 km 27,02 – 27,74	527.113
OG 04	Abschnitt 16 km 27,74 – 28,60	813.956
OG 05	Abschnitt 17 km 28,60 – 29,15	507.922
Summe Baukosten		2.744.755

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Die Baustellengemeinkosten in Höhe von 330.218 Euro beinhalteten Projektierungsleistungen, einmalige Baustellengemeinkosten, zeitgebundene Kosten und Leistungen für die Verkehrssicherheit. Wesentliche Einzelpositionen waren die zeitgebundenen Kosten der Baustelle mit 163.248 Euro und das Einrichten und Räumen der Baustelle mit in Summe 50.922 Euro.

Der nachstehende Ausschnitt zeigt beispielhaft den Regelquerschnitt des Abschnitts 12:

Abbildung 7: Straßenaufbau Abschnitt 12



Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Die Straßenbreite legte die Abteilung 9 analog zur bestehenden Betondecke der B106 für die Abschnitte 12, 16 und 17 mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m fest. Für den

Abschnitt 15, der sich im Ortsgebiet befand, war eine Fahrbahnbreite von 7,00 m vorgesehen. Die Massenermittlung erfolgte über Flächen im Lageplan und die zugehörigen Regelquerschnitte. Im Zuge der Bestanderfassung überprüfte die Abteilung 9 auch die Entwässerungen der Straße und berücksichtigte die notwendigen Maßnahmen in der Soll-Kosten-Berechnung.

Als Sanierungsvariante für den Straßenoberbau legte die Abteilung 9 für alle Abschnitte die Variante „Neubau Light“ fest. Dabei sollte die Höhe der Straßenoberkante der neuen Asphaltstraße jener der bestehenden Betonstraße entsprechen. Der Rückbau der 20 cm starken Betondeckenfahrbahn sollte durch Entspannen der Betondecke mittels Fallgewicht erfolgen und der Beton anschließend abgetragen werden. Darauffolgend war laut Massenermittlung der Abtrag des anstehenden Tragschichtmaterials von ebenfalls 20 cm geplant. Danach sollte eine Feinplanie mit einer definierten Querneigung hergestellt werden, über welche die temporäre Verkehrsführung je nach Bauphase wechselseitig erfolgen sollte. Die festgefahrene Fahrbahnoberfläche plante die Abteilung 9 wieder aufzureißen und mit dem aufgelockerten Material sowie ergänzendem Material eine Ausgleichsschicht herzustellen. Der Wiederaufbau des Straßenoberbaus war mit einer 20 cm starken ungebundenen oberen Tragschicht und einem dreilagigen 16 cm starken Asphaltaufbau geplant.

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht des Abtrags und der Neuerrichtung:

Tabelle 13: Straßenaufbau Abtrag und Erneuerung

Sanierung Betondecke	Abtrag	Wieder- aufbau
	in cm	
Betondecke /Asphaltschicht	20	16
Ausgleichsschicht		4
Tragschichtmaterial	20	20
Summe	40	40

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Wie aus der Tabelle ersichtlich waren in Summe 40 cm Abtrag und auch Neuherstellung geplant. Die Darstellung der Ausgleichsschicht fehlte im Regelquerschnitt und in der Baubeschreibung.

In der Massenermittlung war zur Staubfreimachung die Standardposition „Provisorische Staubfreimachung Kalziumchlorid“ angesetzt. Das Kalziumchlorid diente als Schutz der Anrainer. Es bindet den Staub und verhindert damit eine etwaige Staubentwicklung. Die temporäre Verkehrsführung war nach Abtrag der Betondecke und dem teilweisen Abtrag des Tragschichtmaterials auf der unteren ungebundenen Tragschicht geplant. Somit erfolgte die Verwendung des Kalziumchlorids innerhalb des Tragschichtmaterials.

Die Verwendung eines Geotextils war gemäß Massenermittlung unter Bodenauswechslungen und zusätzlich unter der neu zu errichtenden oberen Tragschicht vorgesehen. In den Regelquerschnitten war der Einbau des Geotextils nicht dargestellt. Eine Grundlage für die Notwendigkeit eines vollflächigen Geotextils unter der oberen ungebundenen Tragschicht war in den Unterlagen nicht ersichtlich und gemäß Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen nicht vorgesehen.

Die Überprüfung der Soll-Kosten-Berechnung zeigte Berechnungsfehler bei den Entwässerungen. Es handelte sich dabei um Rechenfehler, nicht berücksichtigte Abzüge laut Leistungsbeschreibung und falsch übernommene Längen und Stückzahlen aus den Plänen in die Massenermittlung. Weiters waren Rohrdimensionen in den Plänen und in der Massenermittlung unterschiedlich angegeben und eine Entwässerungsquerung als Erneuerung und Sanierung mittels Schlauchlining doppelt berücksichtigt. Darüber hinaus fehlten Positionen für den Schachtabtrag bestehender Schächte. Auf Rückfrage über die Vergütung der Schachtabträge teilte die Abteilung 9 mit, dass diese als Regieleistung und nicht über Leistungspositionen vergütet werden sollten.

Als Baugrubensicherung für die Herstellung der Entwässerungsdurchlässe plante die Abteilung 9 die Herstellung von Spundwänden. Diese sollten insbesondere für die Errichtung der Schleppplattenkeile dienen und während der Bauphase den verkehrsführenden Fahrstreifen absichern.

In den Berechnungsunterlagen gab es einige Massenabweichungen bei zusammenhängenden Positionen. Zusammenhängende Positionen zeichneten sich durch gleiche bzw. voneinander abhängige Massen aus. Eine Abweichung stellte

beispielsweise im Abschnitt 17 die Abtragsposition der Leitschienen mit 20 m und die zugehörige Wegschaffposition mit 40 m dar. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über zusammenhängende Positionen, die voneinander abweichen:

Tabelle 14: Zusammenhängende Positionen mit Abweichungen

Positionen	Abtrag	Wiedereinbau	Abweichung
Bodenauswechslung (OG04)	850 [m <sup>3</sup> ]	650 [m <sup>3</sup> ]	-200 [m <sup>3</sup> ] -24%
Bodenauswechslung (OG05)	550 [m <sup>3</sup> ]	650 [m <sup>3</sup> ]	100 [m <sup>3</sup> ] 18%
Positionen	Abtrag	Wegschaffen	Abweichung
Leitschiene	20 [m]	40 [m]	20 [m] 100%
Grabenaushub	100 [m <sup>3</sup> ]	80 [m <sup>3</sup> ]	-20 [m <sup>3</sup> ] -20%
Lockerboden	1100 [m <sup>3</sup> ]	550 [m <sup>3</sup> ]	-550 [m <sup>3</sup> ] -50%

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

33.2 Der LRH wies darauf hin, dass die Darstellung der Ausgleichsschicht im Schichtaufbau des Regelquerschnitts und in der Baubeschreibung fehlte und empfahl diese zu ergänzen.

Der LRH wies darauf hin, dass das Staubbindemittel Kalziumchlorid innerhalb des Tragschichtmaterials eingesetzt werden sollte. Der LRH empfahl, die Überprüfung des Staubbindemittels hinsichtlich etwaiger Einschränkungen oder Langzeitwirkungen bei Verwendung innerhalb der ungebundenen Tragschichten.

Der LRH wies darauf hin, dass der Einbau eines Geotextils laut der Massenermittlung unter der ungebundenen oberen Tragschicht erfolgen sollte. Eine Grundlage für die Notwendigkeit eines vollflächigen Geotextils unter der ungebundenen oberen Tragschicht fehlte. Der LRH empfahl, die generelle Verlegung des Geotextils zu evaluieren und gegebenenfalls notwendiges Geotextil in den Regelquerschnitten darzustellen. Darüber hinaus empfahl der LRH, Kriterien festzulegen, unter welchen Rahmenbedingungen Geotextil unter der oberen ungebundenen Tragschicht zu verwenden wäre.

Der LRH bemängelte die Berechnungsfehler im Bereich der Entwässerung und empfahl diese richtigzustellen, zu ergänzen und bei der Ausschreibung zu berücksichtigen. Der LRH wies auch auf unterschiedliche Darstellungen wie

beispielsweise der Rohrdimensionen in den Plänen und in der Massenermittlung hin und empfahl eine Vereinheitlichung.

Der LRH kritisierte, dass die Position für den Schachtabtrag im Leistungsverzeichnis fehlte und die Abteilung 9 den Abtrag als Regieleistung vergüten wollte. Der LRH empfahl eine diesbezügliche Ergänzung des Leistungsverzeichnis mit Standardleistungspositionen.

Der LRH wies auf Massenabweichungen zusammenhängender Positionen wie beispielsweise der Leitschienen hin und empfahl eine generelle Überprüfung der Mengen zusammenhängender Positionen.

### Maßnahmen in Abschnitt 15

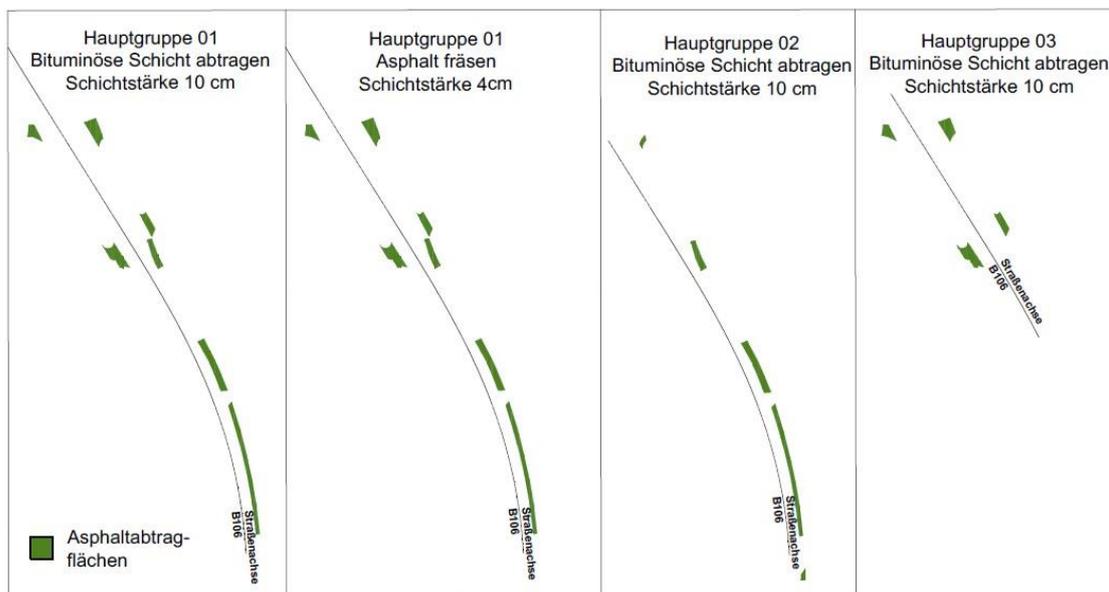
- 34.1 Die Soll-Kosten für die Sanierungsmaßnahmen im Abschnitt 15 gab die Abteilung 9 mit 527.113 Euro an. Der Abschnitt 15 war ein 717 m langes Teilstück und befand sich größtenteils im Ortsgebiet von Außerfragant. Die Straßenbreite war in diesem Abschnitt mit 7,00 m festgelegt.

Der Abschnitt wies unterschiedliche Gegebenheiten der bestehenden Straße auf. Es gab Bereiche mit Betondeckenfahrbahn und bereits temporär sanierte Bereiche, in denen die Betondecke mit einer Asphaltenschicht überbaut war. Diese überbauten Bereiche gingen in die Massenermittlung nur mit einem Asphaltabtrag von 4 cm ein. Der Abtrag darunter liegender Schichten wie die Betondeckenfahrbahn oder weitere Asphaltenschichten war in der Soll-Kosten-Berechnung nicht erfasst.

Die Straße des Abschnitts 15 lag größtenteils innerorts und war von einem Gehsteig begleitet. Im Zuge der Straßensanierung war auch die Erneuerung des gesamten Gehwegs inklusive einer Verlängerung um rund 60 m und die Wiederherstellung sämtlicher Straßenanbindungen geplant. Der Asphaltabtrag dieser bestehenden Gehwege und der Anbindungsbereiche war in der Hauptgruppe 01 in der Position „Bituminöse Schicht abtragen“ sowie bei der Position „Asphaltfräsen 0 – 4 cm“ und somit doppelt berücksichtigt. Darüber hinaus waren die Abtragsmengen auch teilweise in der Hauptgruppe 02 und in der Hauptgruppe 03 erneut berücksichtigt. Der berechnete Asphaltabtrag wies in der Massenermittlung unterschiedliche Schichtstärken auf.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die mehrfache Berücksichtigung des Asphaltabtrags:

Abbildung 8: Mehrfache Berücksichtigung des Asphaltabtrags



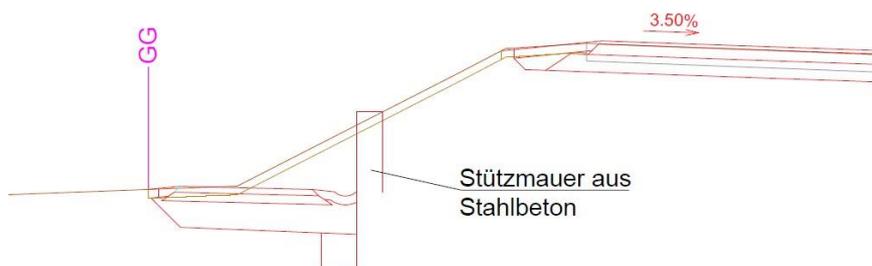
Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Die Soll-Kosten-Berechnung beinhaltete einen Steinstützkörper in der Gewichtsklasse von 1000 bis 3000 kg. Der Herstellungsort war in den Unterlagen der Massenermittlung und den Planunterlagen nicht ersichtlich. Darüber hinaus war in

den Querprofilen des Abschnitts 15 eine Stützmaßnahme als Betonbauwerk geplant, die wiederum in der Massenermittlung und in den Soll-Kosten fehlte.

Die folgende Abbildung zeigt die geplante, in den Soll-Kosten aber nicht vorhandene Stützmaßnahme:

Abbildung 9: Stützmaßnahme Abschnitt 15



Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

- 34.2 Der LRH stellte fest, dass in bereits temporär sanierten Bereichen der Straße nicht der gesamte Schichtaufbau beim Abtrag berücksichtigt war und empfahl, die Massenermittlung, die Soll-Kosten-Berechnung sowie das Leistungsverzeichnis zu ergänzen.

Der LRH wies darauf hin, dass in der Massenermittlung des Abschnitts 15 der Asphaltabtrag der Gehsteige und die Bereiche der Anbindungen mehrfach berücksichtigt waren. Der LRH empfahl, die Kosten und Mengen zu korrigieren sowie Mehrfacherfassungen zu bereinigen.

Der LRH stellte fest, dass Asphaltabträge für Teilbereiche der Straße in der Massenermittlung mit unterschiedlichen Schichtstärken berücksichtigt wurden und empfahl, die richtige Schichtstärke in der Berechnung zu berücksichtigen und das Leistungsverzeichnis dahingehend anzupassen.

Der LRH stellte fest, dass bezüglich der angedachten Stützkörper teilweise Leistungen in der Massenermittlung vorhanden waren, die in den Planunterlagen fehlten und

umgekehrt. Der LRH empfahl eine klare Festlegung der Leistungen und Vereinheitlichung zwischen den Planunterlagen und der Massenermittlung.

### Abschnitt 16

- 35.1** Der Abschnitt 16 befand sich direkt im Anschluss an den Abschnitt 15. Die Trasse des zu sanierenden Teilstücks verlief von km 27,740 bis km 28,600 im Freiland und hatte eine Länge von 860 m. Zwei Entwässerungsdurchlässe in diesem Abschnitt plante die Abteilung 9 zu erneuern. Die berechneten Soll-Kosten für den Abschnitt 16 beliefen sich auf 813.956 Euro.

Im Zuge der Straßensanierung plante die Abteilung 9 die Leitschienen im Bereich der Entwässerungsdurchlässe abzutragen. Dabei stellte der LRH fest, dass es für den Abschnitt 16 keine dafür notwendige Abtrags- und Verfuhrposition gab.

- 35.2** Der LRH kritisierte die fehlenden Positionen für den Abtrag und die Verfuhr der Leitschienen im Abschnitt 16 und empfahl eine Vervollständigung der Soll-Kosten-Berechnung und des Leistungsverzeichnisses.

### Abschnitt 17

- 36.1** Der 550m lange Abschnitt 17 lag im Anschluss an den Abschnitt 16 und verlief im Freilandbereich. Die Soll-Kosten für diesen Abschnitt waren laut Kostenaufstellung mit 507.922 Euro angeführt.

In diesem Abschnitt befanden sich zwei Busbuchten. Die Massenermittlung und die Ermittlung der Soll-Kosten umfassten den Straßenbereich ohne die Busbuchten. Gemäß Lageplan wären die Busbuchten zu sanieren, der Regelquerschnitt für die Straße stellte den Bereich der Busbuchten nicht dar.

- 36.2** Im Abschnitt 17 kritisierte der LRH, dass die Sanierung der Busbuchten unklar und in den Soll-Kosten nicht berücksichtigt waren. Der LRH empfahl, die Sanierung der Busbuchten zu überprüfen und gegebenenfalls die Soll-Kosten zu ergänzen sowie, um ein klares Leistungsbild für die Busbuchten in den Plänen zu erhalten, einen Regelquerschnitt zu erstellen.

Vergleich mit dem Angebotsergebnis

37 Die Baukosten für den Block 4 gab die Abteilung 9 mit 2,94 Mio. Euro inklusive Regien ohne Umsatzsteuer an. Die Bauarbeiten schrieb das Land am im Juli 2025 im offenen Verfahren aus. Die Angebotsöffnung fand am 29. Juli 2025 statt, wobei insgesamt vier Bieter Angebote abgaben. Als Ergänzung zu den bereits eingereichten Unterlagen übermittelte die Abteilung 9 dem LRH den Preisspiegel der eingelangten Angebote.

Der LRH verglich die für dieses Teilprojekt vorgelegten Soll-Kosten mit dem Preisniveau der Ausschreibung, ausgehend vom Mittelwert der Einheits- und Positionspreise der vier abgegebenen Angebote. Das Preisniveau der Angebote lag insgesamt deutlich unter jenem der Soll-Kosten. Der Mittelpreis der Angebote lag insgesamt um etwa 0,42 Mio. Euro bzw. 14,4 % unter den Soll-Kosten.

Die folgende Tabelle zeigt den Vergleich der Soll-Kosten-Berechnung mit den gemittelten Preisen der Angebote inklusive der Regieleistungen:

Tabelle 15: Vergleich der Soll-Kosten mit dem Ausschreibungsergebnis

Bezeichnung		Soll-Kosten vorgelegt	Ausschreibung Juli 2025	Differenz	
			Mittelwert	in Euro	in %
HG 01	Sanierung Straße	2.812.597	2.368.390	-444.207	-15,8
OG 01	Baustellengemeinkosten inkl. Regieleistungen	398.061	428.259	30.199	7,6
OG 02	Abschnitt 12 km 25,60 – 26,30	565.546	456.249	-109.296	-19,3
OG 03	Abschnitt 15 km 27,02 – 27,74	527.113	437.956	-89.156	-16,9
OG 04	Abschnitt 16 km 27,74 – 28,60	813.956	634.389	-179.567	-22,1
OG 05	Abschnitt 17 km 28,60 – 29,15	507.922	411.536	-96.386	-19,0
HG 02	Sanierung Gehweg und Bushaltestellen	109.305	125.262	15.957	14,6
HG 03	Sanierung Anbindungen	20.406	24.730	4.324	21,2
Summe Baukosten		2.942.308	2.518.382	-423.926	-14,4

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis der Unterlagen der Abteilung 9

In der wesentlichen Hauptgruppe 01, welche die Leistungen für die Sanierung der Straße umfasste, lag das Ausschreibungsergebnis zwar bei den Baustellengemeinkosten über den Soll-Kosten, bei der Sanierung der einzelnen Abschnitte lag der Mittelwert der Angebote jedoch durchwegs deutlich unter den Soll-Kosten. In den Hauptgruppen 02 und 03, welche die Sanierung der Gehwege, Bushaltestellen und Anbindungen umfassten, lag das Ausschreibungsergebnis über den Soll-Kosten.

### Dienstleistungen

- 38 Die Dienstleistungen umfassten den Baustellenkoordinator und den Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan. Die dafür veranschlagten Kosten waren mit 9.200 Euro angeführt. Der Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan war bereits erstellt und den eingereichten Unterlagen beigelegt. Kosten für die Einhaltung der Maßnahmen aus dem Sicherheits- und Gesundheitsschutzplans waren in den Baukosten enthalten und im zugehörigen Leistungsverzeichnis berücksichtigt.

### Nebenleistungen und Sonstige Kosten

- 39 Die unter den Nebenleistungen angeführten Kosten betrafen die Markierungsarbeiten, die Beweissicherungen für Objekte und Zufahrten und die Abnahmeprüfungen für die Errichtung der Durchlässe. Die dafür ausgewiesenen Kosten lagen bei 37.917 Euro. Die sonstigen Kosten betrafen die Kosten für die Bewilligung der Bescheide und beliefen sich auf 250 Euro.

### Grundeinlösen

- 40 Die Grundeinlösen betrafen den Abschnitt 15 und den Abschnitt 16. Die dafür vorgesehenen Kosten waren mit 8.000 Euro angegeben. Die Kostentragung der Grundeinlöse lag bei der Gemeinde Flattach.

### Reserven

- 41 Die Reserven setzten sich aus den Regieleistung der Baukosten und einem Reserveanteil für Unvorhergesehenes von 5% der gesamten Baukosten zusammen. Die Soll-Kosten der Reserven beliefen sich auf insgesamt 227.066 Euro.

### Überprüfung der Folge-Kosten Block 4

- 42 Zu den Folge-Kosten teilte die Abteilung 9 mit, dass es durch die Sanierung der bestehenden Straße in den Abschnitten des Block 4 zu keinen nennenswerten Veränderungen der Kosten für die betriebliche und bauliche Erhaltung der B106 Mölltal Straße kommen und somit keine Folge-Kosten entstehen würden.

## Weitere Blöcke

- 43.1 Neben den Soll-Kosten für den Block 4 legte die Abteilung 9 sowohl die Kosten bereits ausgeführter Blöcke als auch die geschätzten Soll-Kosten für die noch zu sanierenden Blöcke vor.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der vorgelegten Gesamtkosten weiterer Sanierungsblöcke (abgesehen vom gegenständlichen Block 4) im Vergleich mit den korrigierten Soll-Kosten des 2024 vorgelegten 1. Teilprojekts:

Tabelle 16: Kostenübersicht und Vergleich weiterer Blöcke

Block	Soll-Kosten brutto		Differenz	
	korrigiert 2024	vorgelegt 2025	in Euro	in %
bereits umgesetzte Blöcke				
1	866.011	866.011		
2	672.498	672.498		
3	860.000	647.257	-212.743	-24,7%
Summe	2.398.510	2.185.767	-212.743	-8,9%
geplante Blöcke				
5	1.435.712	2.057.780	622.068	43,3%
6	1.775.448	3.192.342	1.416.894	79,8%
7	2.069.605	2.220.439	150.834	7,3%
8	2.439.350	2.708.770	269.420	11,0%
Summe	7.720.115	10.179.331	2.459.216	31,9%
Summe	10.118.625	12.365.098	2.246.473	22,2%
Land	9.962.625	10.757.278	794.653	8,0%
Gemeinden	156.000	1.607.820	1.451.820	930,7%

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Während die Soll-Kosten der Blöcke 1 bis 3 und 5 bis 8 zum Zeitpunkt der Überprüfung des ersten Teilprojekts bei 10,12 Mio. Euro lagen, betrugen sie zum Zeitpunkt der Vorlage des zweiten Teilprojekts 12,36 Mio. Euro. Zwischen der Überprüfung des ersten Teilprojekts und der Vorlage des zweiten Teilprojekts erhöhten sich die Gesamtkosten um 2,25 Mio. Euro bzw. 22,2 %. Dies war überwiegend darauf zurückzuführen, dass die Abteilung 9 Soll-Kosten, welche die Gemeinden zu tragen hatten, bei den Blöcken 5 bis 8 im Umfang von 1,45 Mio. Euro ergänzte. Die Kosten

des 2025 umgesetzten Blocks 3 sanken dagegen aufgrund der gegenüber den Soll-Kosten um 212.743 Euro günstigeren Ausschreibungsergebnisse.

Darüber hinaus ergänzte die Abteilung 9 die Planungs- und Dienstleistungen und erhöhte die Soll-Kosten für die erforderlichen Brückensanierungen in den Blöcken 5 bis 8. Die Gesamtkosten für das Land erhöhten sich insgesamt um 794.653 Euro bzw. 8,0 %.

- 43.2 Der LRH wies drauf hin, die Empfehlungen zum gegenständlich zur Überprüfung vorliegenden Block 4 bei zukünftigen Soll-Kosten-Berechnung im Zuge der Umsetzung der weiteren Blöcke zu berücksichtigen.

### Schlussempfehlungen

Zusammenfassend hob der LRH folgende Empfehlungen hervor:

- (1) Die Auftragsvergaben sollten grundsätzlich vor der Leistungserbringung erfolgen. (TZ 8)
- (2) Berichte zur Road-Safety-Inspection wären zeitgerecht zu erstellen, um deren Erkenntnisse bereits bei der Planung der Sanierung zu berücksichtigen. (TZ 8)
- (3) Es wäre zu prüfen, ob die Funktionsfähigkeit der Leitpflöcke, der Leitschienen und anderer Rückhaltesysteme in Bezug auf die geänderte Höhenlage der Fahrbahn beeinträchtigt wären. (TZ 8)
- (4) Bei der Sanierungsmethode Neubau Light wäre auf eine ausreichende Stärke und Qualität der ungebundenen Tragschicht zu achten, um die Funktionsfähigkeit zu erhalten und die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen einzuhalten. (TZ 10, TZ 24)
- (5) Die kurzfristige Teilung von Abschnitten und die Sanierung von kurzen Teilabschnitten wie beim Abschnitt 2, sollte bei zukünftigen Blöcken unterbleiben, um Synergien entsprechend der geplanten Zusammenfassung von Abschnitten realisieren zu können. (TZ 12)
- (6) Beweissicherungen wären rechtzeitig vor Beginn von Bauarbeiten durchzuführen. (TZ 12)
- (7) Die übergeordnete Kostenplanung des Gesamtprojekts sollte laufend aktualisiert werden, um alle Leistungen aus allen Kostenstellen vollständig zu erfassen. (TZ 15, TZ 16)
- (8) Für Projekte sollte zeitgerecht ein Vergabekonzept erstellt und dieses umgesetzt werden, um einen wirksamen Wettbewerb sicherzustellen. (TZ 16)
- (9) Bei gemäß Bundesvergabegesetz 2018 zulässigen Direktvergaben sollten ab einem festzulegenden Schwellenwert zumindest zwei Vergleichsangebote eingeholt werden. (TZ 16)

- (10) Leistungen der örtlichen Bauaufsicht sollten intern, und bei knappen Ressourcen des betroffenen Straßenbauamts in projektübergeordneter Abstimmung mit den anderen Straßenbauämtern, durchgeführt werden. (TZ 16)
- (11) Das Bauprogramm wäre anzupassen, um die ausgewiesenen Soll-Kosten des Projekts abzudecken. (TZ 18)
- (12) Die Planunterlagen wären einer Qualitätskontrolle zu unterziehen und die teilweise fehlende Planungstiefe im Bauprojekt, technisch kritische Ausbildungen und fehlende Darstellungen zu ergänzen sowie Abweichungen zur Baubeschreibung zu überprüfen und gegebenenfalls zu berichtigen. (TZ 24, TZ 25, TZ 26, TZ 33)
- (13) Es wären seitens der Abteilung 9 genehmigte Pläne als Basis für Massenermittlung, Soll-Kosten-Berechnung und Ausschreibung der Leistungen heranzuziehen. (TZ 25)
- (14) Es wären alle bestehenden Durchlässe unter der Straße vor Baubeginn mittels Kamerabefahrung zu untersuchen und die geplante Sanierung intakter Durchlässe nochmals zu hinterfragen. (TZ 26)
- (15) Unmittelbar nebeneinander liegende Durchlässe sollten mit derselben Sanierungsmethode erneuert werden. (TZ 26)
- (16) Die unklare Formulierung in der Vereinbarung zur Kostenübernahme zwischen Land Kärnten und Gemeinde Flattach hinsichtlich der Abgrenzung der Flächen, die zu einer Abweichung der Massenermittlung von der Vereinbarung führte, wäre vor Vergabe des Bauprojekts klarzustellen. (TZ 32)
- (17) Der Soll-Kosten-Berechnung wären Planunterlagen und Massenermittlungen nachvollziehbar und schlüssig zuzuordnen. (TZ 32)
- (18) Es wäre eine klare Leistungsabgrenzung zwischen den bereits durchgeführten und den gemäß Soll-Kosten-Berechnung noch zu erbringenden Vermessungsleistungen durchzuführen. (TZ 32)

- (19) Die mehrfache Berücksichtigung von bereits vorhandenen und gleichzeitig noch zu erstellenden Deckenbüchern wäre zu korrigieren. (TZ 32)
- (20) Der geplante Einsatz des Staubbindemittels Kalziumchlorid innerhalb der ungebundenen Tragschichten wäre hinsichtlich etwaiger Einschränkungen und Langzeitwirkungen zu prüfen. (TZ 33)
- (21) Die generelle Verlegung von Geotextil wäre zu evaluieren und Kriterien festzulegen, unter welchen Rahmenbedingungen Geotextil unter der oberen ungebundenen Tragschicht verwendet werden sollte. (TZ 33)
- (22) Die Berechnungsfehler im Bereich der Entwässerung wären richtigzustellen und bei der Ausschreibung zu berücksichtigen. (TZ 33)
- (23) Leistungen, für die in der Standard-Leistungsbeschreibung Positionen bestehen, sollten auch mit diesen und nicht mit Regieleistungen abgedeckt werden. (TZ 33)
- (24) Bestehende Mengenabweichungen von zusammenhängenden Positionen wären zu überprüfen und anzupassen. (TZ 33)
- (25) In bereits temporär sanierten Bereichen der Straße wäre der Abtrag des gesamten Schichtaufbaus in der Massenermittlung sowie in der Soll-Kosten-Berechnung und im Leistungsverzeichnis zu berücksichtigen. (TZ 34)
- (26) Mehrfacherfassungen und die Anwendung unzutreffender Schichtstärken in der Massenermittlung und damit in der Soll-Kosten-Berechnung wären zu bereinigen und das Leistungsverzeichnis anzupassen. (TZ 34)
- (27) Hinsichtlich des geplanten Steinstützkörpers wären die erforderlichen Leistungen klar festzulegen und die Planunterlagen mit der Massenermittlung abzustimmen. (TZ 34)
- (28) Die Soll-Kosten-Berechnung sowie das Leistungsverzeichnis sollten um Positionen für den Abtrag und die Verfuhr der Leitschienen im Abschnitt 16 ergänzt werden. (TZ 35)

(29) Der zwischen den Plänen und der Kostenermittlung abweichende bzw. unklare Leistungsumfang betreffend die zwei Busbuchten im Abschnitt 17 sollte überarbeitet werden. (TZ 36)

(30) Sämtliche Empfehlungen zur Soll-Kosten-Berechnung des Blocks 4 sollten bei den zukünftigen Soll-Kosten-Berechnungen und der Umsetzung weiterer Abschnitte berücksichtigt werden. (TZ 43)

## Hinweis

Um der gemäß § 11 K-LRHG obliegenden Verpflichtung zur Überprüfung der Durchführung des gegenständlichen Großvorhabens nachkommen zu können, wird die mit der Zusammenstellung der Kostenberechnungsunterlagen befasste und mit der Kostenverfolgung und Projektabwicklung beauftragte Stelle ersucht, dem LRH den erfolgten Baubeginn unverzüglich mitzuteilen und eine Kostenverfolgung des Projekts in Form eines laufenden Vergleichs zwischen den tatsächlich angefallenen Kosten und denen der Soll-Kosten-Berechnung vorzunehmen. Dabei ist von der Gliederung der vorgelegten Soll-Kosten-Berechnung auszugehen und dieser Vergleich dem LRH vierteljährlich zu übermitteln.

Sollten im Zuge der Durchführung des Vorhabens Kostenüberschreitungen von mehr als 20% gegenüber der Soll-Kosten-Berechnung auftreten oder ist mit Kostenüberschreitungen zumindest in dieser Höhe zu rechnen, sind die Ursachen für diese Überschreitungen samt ausführlichen Begründungen dem LRH im Wege der projektvorlegenden Stelle unverzüglich zur Kenntnis zu bringen.

Klagenfurt, den 9. September 2025

Der Direktor

MMag. Günter Bauer, MBA