

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 Reißbeck 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)

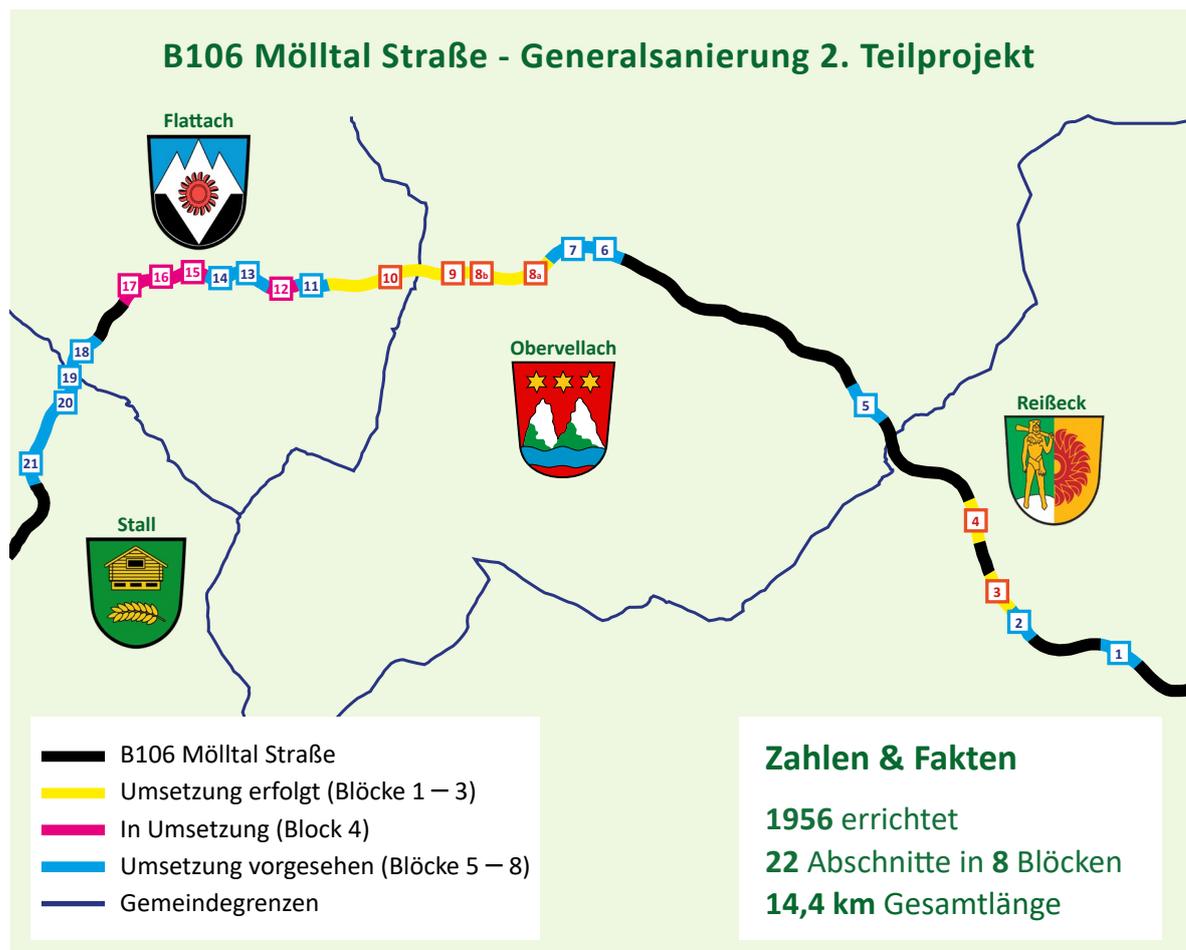
Auf Anregung des LRH beauftragte die Abteilung 9 weitere Untersuchungen für die Variantenentscheidung. Die letztgültige Entscheidung zu den Sanierungsvarianten traf die Abteilung 9 im September 2024. Die Abteilung 9 entschied, dass sämtliche Abschnitte, die in Black

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
Gesamtkosten	16.454.605	2.313.078

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 betrugen 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)



**LANDES
RECHNUNGSHOF**
KÄRNTEN

Impressum

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

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

Bildcredits:

Cover: Kärntner Landesrechnungshof

© Kärntner Landesrechnungshof
Klagenfurt am Wörthersee, September 2025