

Bericht des Kärntner Landesrechnungshofs

**Radweg Lieserschluft –
Radweg, Entwässerung, Deckensanierung
(Großvorhabensüberprüfung)**

LRH-BERICHT-4/2024

Auskunft

Kärntner Landesrechnungshof
Kaufmannngasse 13H
9020 Klagenfurt am Wörthersee

Tel. +43/676/83332-202
E-Mail: office@lrh-ktn.at

Impressum

Herausgeber: Kärntner Landesrechnungshof
Kaufmannngasse 13H
9020 Klagenfurt am Wörthersee

Redaktion: Kärntner Landesrechnungshof

Herausgegeben: Klagenfurt, Mai 2024

Bild Berichtcover: Kärntner Landesrechnungshof

Bild Kurzfassung: Kärntner Landesrechnungshof



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	V
Abbildungsverzeichnis	VI
Tabellenverzeichnis	XI
Kurzfassung	1
Prüfungsauftrag und Prüfungsdurchführung	6
Prüfauftrag	6
Prüfungsdurchführung	7
Darstellung des Prüfergebnisses	7
Projektentwicklung	9
Ausgangslage	9
Rahmenbedingungen für die Planung	11
Planungskonkretisierung ab 2017	12
Kostenevaluierung 2021	14
Bauprojekt 2023	16
Projektbeschreibung	17
Teilprojekt – Sanierung Ertlwand	17
Teilprojekt – Radweg, Entwässerung und Deckensanierung	17
Behörden und Bescheide	22
Bauablauf	23
Kostenübersicht Gesamtprojekt	25
Überprüfung der Soll-Kosten	27
Vorgelegte Gesamtkosten 2. Teilprojekt	27
Finanzierung	28
Vorarbeiten Planung/Projektierung	30

Planungs- und Projektierungsleistungen	30
Dienstleistungen Planung/Projektierung.....	36
Dienstleistungen Bau	37
Nebenleistungen.....	39
Sonstige Kosten.....	40
Grundeinlösen.....	40
Baukosten Rohtrasse Marienheim (vorgezogen)	41
Baukosten Abschnitt 1 bis 8.....	41
Straßenbau.....	44
Kunstabauten.....	54
Baukosten Abschnitt 8a	72
Reserven.....	73
Folge-Kosten	74
Schlussempfehlungen	76
Hinweis.....	79

Abkürzungsverzeichnis

BGBL.	Bundesgesetzblatt
DM	Durchmesser
EUGH	Europäischer Gerichtshof
K-LRHG	Kärntner Landesrechnungshofgesetz
LG	Leistungsgruppe
LGBL.	Landesgesetzblatt
LRH	Kärntner Landesrechnungshof
OG	Obergruppe
RQ	Regelquerschnitt
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
TZ	Textzahl(en)

Glossar

Baggerschürfe

Baggerschürfe stellen eine Methode der Untergrunderkundung von Bauplätzen dar. Es werden dabei mittels Bagger einfache Schürfruben ausgehoben, um das Material und den Schichtaufbau oberflächennaher Bodenschichten zu analysieren.

Besenstrich

Bei der Behandlung von vorwiegend horizontalen Oberflächen im Betonbau stellt der Besenstrich eine gängige Methode dar. Die Oberfläche des frisch hergestellten Betons wird aufgeraut, indem ein Besen in eine Richtung darüber geführt wird, sodass sich eine rillenähnliche Struktur ergibt. Ein sauberer und gleichmäßiger Besenstrich verbessert die Rutschfestigkeit auf Freiflächen und Rampen.

Drainageleitung

Drainageleitungen dienen dazu, Bauwerke (Gebäude, Stützwände etc.) vor Sickerwasser zu schützen. Sie werden am untersten Punkt des Bauwerks angeordnet und können aufgrund ihrer gelochten Ausführung anfallende Wässer von außen aufnehmen und kontrolliert ableiten.

Erdnägel

Bei der Sicherung von rutschgefährdeten Hängen oder Böschungen bei Bauplätzen kommen Mikropfähle geringen Durchmessers zum Einsatz, die als Erdnägel bezeichnet werden. Dabei werden je nach statischer Anforderung Bohrlöcher bis in eine bestimmte Tiefe vorgetrieben. Nachfolgend können Metallpfähle eingebracht und mittels Zementsuspension kraftschlüssig mit dem Erdreich verbunden werden. Erdnägel kommen häufig in Kombination mit Oberflächensicherungen beispielsweise durch Spritzbeton zum Einsatz.

Kragplatte

Eine Kragplatte ist ein horizontales, flaches Bauelement, das über ein darunterliegendes Bauteil oder aus einem Bauteil herausragt, ohne von weiteren Bauelementen wie Stützen oder Pfeilern am auskragenden Ende nochmals gestützt zu werden.

Leistungsverzeichnis

Leistungsverzeichnisse werden zur sogenannten konstruktiven Leistungsbeschreibung erstellt. Dabei werden umfangreiche Leistungen gegliedert und im Detail eindeutig und vollständig beschrieben. Zur Gliederung der Leistungsverzeichnisse sind für Vergaben gemäß Bundesvergabegesetz allgemein gültige, standardisierte Leistungsbeschreibungen heranzuziehen, die für spezifische Leistungen um frei formulierte Texte erweitert werden können. Sind darüber hinaus geeignete Leitlinien wie ÖNORMEN vorhanden, so ist auf diese Bedacht zu nehmen.

Das Leistungsverzeichnis zur konstruktiven Leistungsbeschreibung ist von der funktionalen Leistungsbeschreibung zu unterscheiden. Bei einer funktionalen Leistungsbeschreibung ist die Leistung als Aufgabenstellung durch Festlegung von Leistungs- oder Funktionsanforderungen zu beschreiben.

Leistungsposition

Die Leistungsposition bildet im Leistungsverzeichnis die unterste Ebene der Gliederung. Sie stellt eine Ordnungszahl dar, unter der sowohl die detaillierte Leistungsbeschreibung, die Mengen wie auch die geforderten Preisangaben des Bieters abgebildet sind. Es ist bei der Gliederung der gesamten Leistung in Positionen darauf Bedacht zu nehmen, ob es sich um Leistungen gleicher oder unterschiedlicher Art und Preisbildung handelt. Ferner ist festzulegen, inwieweit die Preise zweckentsprechend aufzugliedern sind, wie beispielsweise Lohn, Lieferung, Montage oder Sonstiges. Soweit es sich nicht um Rahmenvereinbarungen oder Rahmenverträge handelt, sind die unter einer Ordnungszahl angeführten Leistungen so genau wie möglich mengenmäßig zu bestimmen.

Der vom Bieter im Zuge der Angebotsphase eingesetzte Preis je Mengeneinheit und Positionsnummer bildet den Einheitspreis. In Multiplikation mit der angegebenen Menge ergibt sich der Positionspreis. Die Summe aller Positionspreise stellt den Angebotspreis des gesamten Leistungsverzeichnisses dar.

Obergruppen

Durch Obergruppen können Leistungspositionen in einem Leistungsverzeichnis zu sachlichen Gruppen zusammengefasst werden, beispielsweise um die Mengen und

Kosten eines Bauwerks getrennt nach seinen Bauteilen oder Abschnitten zu erfassen. Besteht ein Leistungsverzeichnis aus mehreren Obergruppen, kann eine Leistungsposition (mit derselben Ordnungszahl) je nach Bedarf in mehreren Obergruppen vorkommen.

Spritzbeton

Spritzbeton ist ein schnell härtender Beton mit feinkörnigen Bestandteilen, der mithilfe einer Spritzdüse auf den Untergrund aufgetragen wird. Dieses Verfahren ermöglicht ein dünnschichtiges, schnell aushärtendes Einbetonieren und wird vorwiegend zur Stabilisierung von Böschungen bzw. Felswänden eingesetzt.

Stampfbeton

Als Stampfbeton wird eine Betonbauweise bezeichnet, bei der Beton mit wenig Wasseranteil und fester Konsistenz eingebracht und mittels Stampfen verdichtet wurde. Die mit Stampfbeton errichteten Bauteile waren zumeist unbewehrt (ohne Stahleinlagen) ausgeführt. Die Bauweise kommt heute nur mehr selten vor. Sie wurde von der Stahlbetonbauweise abgelöst, die im Gegensatz zum Stampfbeton einen flüssigeren Beton verwendet, der mittels Rüttler verdichtet wird.

Wasserhaltung

Wasserhaltung ist für die Herstellung von Bauwerken in wasserführenden Bereichen wie Grundwasser, Flüssen, Seen etc. erforderlich. Durch spezielle Maßnahmen wird sichergestellt, dass der Baubereich zuerst trockengelegt und in weiterer Folge bis zur Fertigstellung des Bauwerks trocken gehalten wird.

Wesentliche Positionen

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

Winterbauarbeiten

Winterbauarbeiten stellen zusätzliche Leistungen zur eigentlichen Bauherstellung dar, wenn Bauwerke in kalten Jahreszeiten errichtet werden müssen, in denen Baustoffe wie Beton aufgrund der Temperatur nicht mehr ohne weiteres verarbeitet werden können. Es können dies beispielsweise Zusatzstoffe zum Baustoff selbst sein, die eine weitere Verarbeitung bei niedrigen Temperaturen ermöglichen, oder auch der Schutz vor umliegenden Witterungseinflüssen. Auch der Einsatz von Schutzzelten und Heizsystemen zählt dazu.

Untergrunderkundungen

Zur Analyse der Bodenbeschaffenheit werden vor und fallweise auch während der Ausführung von Bauwerken Untergrunderkundungen durchgeführt. Die gängigsten Methoden sind die Baggerschürfe, die Rammsondierung und die Kernbohrung. Dabei können neben der Tragfähigkeit unter anderem auch die Art und Zusammensetzung des Untergrunds, die Wasserdurchlässigkeit oder das Vorhandensein von Altlasten wie Müllablagerungen aller Art erkundet werden.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtsdarstellung Projektgebiet.....	9
Abbildung 2: Mischverkehr auf der Landesstraße B99 Katschberg Straße	10
Abbildung 3: Übersichtslageplan	18
Abbildung 4: Querschnitt Kragplatten-Typ RQ 3.1	57

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kostenvergleich Gesamtprojekt brutto	25
Tabelle 2: Soll-Kosten – Radweg, Entwässerung und Deckensanierung	27
Tabelle 3: Finanzierung Projektkosten inklusive Umsatzsteuer	28
Tabelle 4: Vorarbeiten Planung/Projektierung	30
Tabelle 5: Planungs- und Projektierungsleistungen.....	31
Tabelle 6: Gewichtung der Zuschlagskriterien	33
Tabelle 7: Einreich- und Bauprojekt für das Gesamtvorhaben.....	35
Tabelle 8: Dienstleistungen Planung/Projektierung	36
Tabelle 9: Dienstleistungen Bau.....	38
Tabelle 10: Nebenleistungen.....	39
Tabelle 11: Sonstige Kosten	40
Tabelle 12: Vergleich Soll-Kosten mit Ausschreibungsergebnis	42
Tabelle 13: Kostenübersicht Obergruppen	45
Tabelle 14: Obergruppe 01 – Übergreifende Leistungen	46
Tabelle 15: Obergruppe 02 – Straßenbauarbeiten	48
Tabelle 16: Korrektur von Einzelpositionen	49
Tabelle 17: Obergruppe 03 – Gewässerschutzanlagen.....	52
Tabelle 18: Korrektur von Einzelpositionen	53
Tabelle 19: Streckenlänge einzelner Kragplatten-Typen	56
Tabelle 20: Kunstbauten – Abschnitt 1	60
Tabelle 21: Kunstbauten – Abschnitt 2 Brücke	62
Tabelle 22: Kunstbauten – Abschnitt 2 Rampe.....	63
Tabelle 23: Kunstbauten – Abschnitt 3	65
Tabelle 24: Kunstbauten – Abschnitt 4	67
Tabelle 25: Kunstbauten – Abschnitt 5	68
Tabelle 26: Kunstbauten – Abschnitt 7	69
Tabelle 27: Kunstbauten – Abschnitt 8	71
Tabelle 28: Leistungspositionen mit geringen Einheitspreisen	72
Tabelle 29: Leistungspositionen mit hohen Einheitspreisen	72
Tabelle 30: Bauliche und betriebliche Erhaltungskosten des Radwegs.....	75
Tabelle 31: Folge-Kosten für Land und Gemeinden.....	75

Radweg Lieserschlucht – Radweg, Entwässerung und Deckensanierung

Kurzfassung



Radweg Lieserschlucht – Radweg, Entwässerung und Deckensanierung

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

Projektentwicklung

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

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

Um eine durchgehend sichere Radwegverbindung insbesondere entlang der

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

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

Projektbeschreibung

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

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

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

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



Kosten des gesamten Radwegs

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

Finanzierung

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

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

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

Vergabe

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

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

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

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

Baukosten

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

Zahlen & Fakten 2. Teilprojekt



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



Projekt verbessert die
Sicherheit von Radfahrern



1.923 Meter Kragplatten
als Fahrbahn für den
neuen Radweg



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



2.107 Meter Stahlgeländer
als Absturzsicherung
hin zum Fluss Lieser



Prüfungsauftrag und Prüfungsdurchführung

Prüfauftrag

- 1 Das Land Kärnten beabsichtigte das Großvorhaben „Radweg durch die Lieserschlucht“ umzusetzen. Die Realisierung sollte dabei in zwei Teilprojekten erfolgen. Das 1. Teilprojekt legte das Land dem Kärntner Landesrechnungshof (LRH) im April 2022 zur Überprüfung vor. Der LRH überprüfte dieses und fasste das Ergebnis in seinem Bericht „Radweg Lieserschlucht – Sanierung Ertlwand“¹ zusammen. Am 1. Februar 2024 legte das Land dem LRH die Unterlagen für das 2. Teilprojekt „Radweg Lieserschlucht – Radweg, Entwässerung und Deckensanierung“ des gegenständlichen Großvorhabens zur Überprüfung gemäß Kärntner Landesrechnungshofgesetz² vor. Die darin angeführten Gesamtkosten für beide Teilprojekte betragen brutto 23,38 Mio. Euro.

Als Großvorhaben galt ein einheitlicher Anschaffungs- oder Herstellungsvorgang, wenn dessen Gesamtkosten mehr als zwei Promille der Gesamtauszahlungen des Finanzierungshaushalts des letztgültigen Landesvoranschlags betragen. Zum Zeitpunkt der Vorlage lag der Schwellenwert basierend auf dem Landesvoranschlag für das Jahr 2024 bei 7,51 Mio. Euro. Die finanzielle Größenordnung des Gesamtvorhabens überschritt den Schwellenwert und stellte somit ein Großvorhaben dar. Die Möglichkeit der Projektumsetzung in mehreren Phasen sah das K-LRHG vor.

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.

¹ Bericht des LRH aus dem Jahr 2022, LRH-BERICHT-6/2022: Radweg Lieserschlucht – Sanierung Ertlwand (Großvorhaben)

² § 10 Kärntner Landesrechnungshofgesetz – K-LRHG

Prüfungsdurchführung

- 2 Die zur Überprüfung des Großvorhabens vorgelegten Unterlagen enthielten allgemeine Projektangaben und die Berechnungsunterlagen der Soll- und Folgekosten für das Teilprojekt „Radweg, Entwässerung und Deckensanierung“ mit den zugehörigen Planunterlagen. Weiters übermittelte die für die Projektabwicklung zuständige Abteilung 9 – Straßen und Brücken die vorliegenden behördlichen Bewilligungen, Unterlagen zu den bisherigen Leistungsvergaben sowie eine Abrechnungsprognose des 1. Teilprojekts.

Parallel zur Vorlage beim LRH schrieb die Abteilung 9 die Bauarbeiten für das Teilprojekt „Radweg Lieserschlucht – Radweg, Entwässerung und Deckensanierung“ im offenen Verfahren aus. Die Angebotsöffnung erfolgte am 19. April 2024. Auf Anfrage des LRH übermittelte die Abteilung 9 den Preisspiegel der eingelangten Angebote.

Im Zuge der Prüfung ersuchte der LRH die Abteilung 9 um ergänzende Unterlagen und Nachweise zur Massenermittlung sowie Erläuterungen zur Nachvollziehbarkeit der Kostenberechnung und hielt Rücksprache mit Planern und Gutachtern des Projekts.

Eine Schlussbesprechung über den Inhalt des gegenständlichen Berichts fand am 29. April 2024 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. In den Abschnitten der Überprüfung der Soll-Kosten-Berechnung angegebene Beträge beinhalteten keine Umsatzsteuer. Bei der Darstellung der Gesamtkosten wies der LRH die Kosten inklusive Umsatzsteuer aus. Für die Soll-Kosten galt, sofern diese noch nicht abgerechnet waren, als Preisstichtag der 30. November 2023.

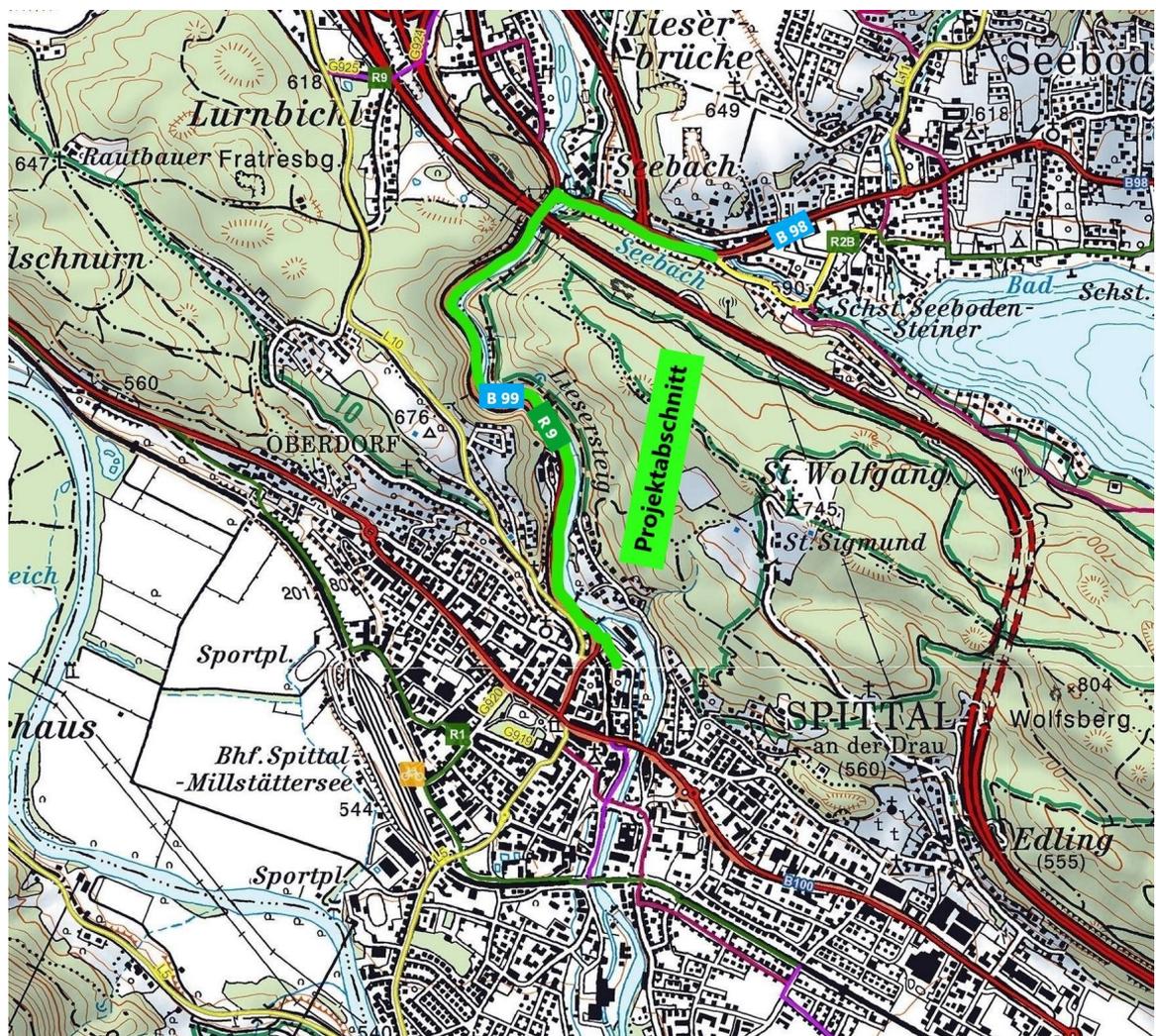
Falls einzelne Tabellen in diesem Bericht nicht optimal barrierefrei zugänglich sind, stellt der Landesrechnungshof diese auf Anfrage gerne in Textform zur Verfügung.

Projektentwicklung

Ausgangslage

- 4 Der überregionale Radweg R9 Lieser Radweg verlief entlang der Lieser von Spittal an der Drau in Richtung Norden bis nach Gmünd in Kärnten. Zwischen Spittal an der Drau und der Ortschaft Seebach, in der sogenannten Lieserschlucht, verlief dieser Radweg im Mischverkehr auf der bestehenden Landesstraße B99 Katschberg Straße. Dieser Abschnitt hatte mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 12.000 Kraftfahrzeugen pro Tag ein hohes Verkehrsaufkommen. Die folgende Abbildung zeigt einen Überblick über das Projektgebiet:

Abbildung 1: Übersichtsdarstellung Projektgebiet



Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Nördlich der Lieserschlucht zweigte im Bereich der Brücke über die Lieser der überregionale Radweg R2B Millstätter See Radweg vom R9 Lieser Radweg ab und verlief in östlicher Richtung entlang der B98 Millstätter Straße. Auch im Abschnitt des Radwegs R2B Millstätter See Radweg zwischen der Brücke über die Lieser und Seeboden am Millstätter See war der Radfahrverkehr im Mischverkehr geführt. Um dem Straßenverkehr auszuweichen, benutzten Radfahrer hier häufig den straßenbegleitenden Gehweg.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass die Verkehrsverhältnisse in der Lieserschlucht im Hinblick auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer problematisch waren. Aufgrund des Verkehrs und der beengten Platzverhältnisse war diese Verbindung für Radfahrer nicht besonders attraktiv.

Abbildung 2: Mischverkehr auf der Landesstraße B99 Katschberg Straße



Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Die Abteilung 9 hatte seit dem Jahr 2002 versucht, eine durchgehend sichere Radwegverbindung zwischen Spittal und Seeboden zu entwickeln. Sie untersuchte über einen längeren Zeitraum unterschiedliche Lösungsansätze und führte dazu auch geologische Erkundungen durch. Aufgrund der Voruntersuchungen und Variantenstudien hatte die Abteilung 9 eine rechtsufrig der Lieser verlaufende fahrbahnparallele Trassierung des Radwegs zur B99 Katschberg Straße als sinnvollste und beste Lösung bewertet.

Eine Trassenführung linksufrig der Lieser oberhalb der Hochwasseranschlaglinie untersuchte die Abteilung 9, bezog diese jedoch nicht weiter in die Planungen ein. Ein eingeholtes naturschutzfachliches Gutachten beurteilte diese Variante negativ, da massive Eingriffe in die Landschaft erforderlich würden. Durch die notwendigen Schüttungen würden das bisher unberührte Ufer und wichtige Kleinhabitate zerstört sowie der Niedrigwasserabfluss eingeeengt. Diese Variante führte darüber hinaus wie der oberhalb verlaufende sogenannte Liesersteig durch geologisch schwieriges Gelände und es wären Sicherungsmaßnahmen über weite Teile der Strecke erforderlich. Alternative Trassenvarianten entlang des Liesersteigs verfolgte die Abteilung 9 wegen zu großer Längssteigungen von teilweise über 10% und geologisch schwieriger Verhältnisse nicht weiter. Seit 2021 bestand nunmehr auch eine Sperre des Wanderwegs Liesersteig aufgrund von Hangrutschungen.

Nach Verhandlungen einigte sich das Land mit den Anrainergemeinden, der Stadtgemeinde Spittal an der Drau und der Marktgemeinde Seeboden am Millstätter See über den Trassenverlauf entlang der B99 Katschberg Straße. Im September 2017 schloss das Land auf Basis eines Vorprojekts mit den beiden Anrainergemeinden eine Vereinbarung zur Errichtung, Planung, Kostentragung und Erhaltung des überregionalen Radwegs ab.

Der Ausbau des Radwegs durch die Lieserschluht stellte eine Verbindung der Regionen Spittal an der Drau und Millstätter See für Radfahrer her und führte die Gemeinden Seeboden am Millstätter See, Millstatt am See und Radenthein damit auch näher an den R1 Drauradweg heran. Damit wäre im überregionalen Radwegenetz Kärntens ein wichtiger Lückenschluss möglich. Das Projekt für den Radweg diente nicht nur touristischen Anforderungen. Es zielte auch darauf ab, Radfahrer anzusprechen, die das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Alltagsverkehr nutzten.

Rahmenbedingungen für die Planung

- 5 Die Lieser war zwischen Lieserbrücke und Spittal tief in den Höhenrücken zwischen Drautal und dem Gebiet Millstätter See eingeschnitten. Für die Herstellung des Radwegs auf einer Länge von etwa zwei Kilometern entlang der Landesstraße

B99 Katschberg Straße bestanden in der Lieserschlucht schwierige topografische und geologische Rahmenbedingungen.

In Verbindung mit den Planungen und der Umsetzung des Geh- und Radwegprojekt waren in der Lieserschlucht weitere Maßnahmen erforderlich. Dies waren, die vom 1. Teilprojekt dieses Großvorhabens umfasste Sanierung der Ertlwand, die in diesem Bereich notwendige umweltgerechte Ableitung der Fahrbahnwässer der B99 Katschberg Straße sowie die Verbreiterung der Fahrbahn. Zur Herstellung der zusätzlich notwendigen Querschnittsbreite für den Geh- und Radweg waren entlang der B99 Katschberg Straße Auskragungen über das Flussbett der Lieser vorgesehen. Zwischen der Lieserbrücke und Spittal war die B99 Katschberg Straße durch eine Ufermauer zur Lieser abgestützt, die teilweise zu sanieren war.

Planungskonkretisierung ab 2017

- 6.1 Bis zum Jahr 2017 untersuchte die Abteilung 9 Teilabschnitte des Gesamtprojekts teilweise einzeln und in unterschiedlicher Bearbeitungstiefe. Ab dem Herbst 2017 konkretisierte die Abteilung 9 das Projekt des Geh- und Radwegs zu einem Gesamtprojekt und stimmte sich dabei auch mit den Behörden ab.

Das in der Folge erarbeitete Vorprojekt 2019 sah vor, die Kragplattenkonstruktion entlang der Lieser durch Zug- und Druckpfähle in der Ufermauer bzw. dem Straßenkörper der B99 Katschberg Straße zu verankern. Im Abschnitt zwischen der Steinerstraße in Seeboden am Millstätter See und der Brücke über die Lieser war der bestehende Gehweg zu verbreitern. Im Jahr 2019 schloss die Abteilung 9 auch mit der Abteilung 12 – Wasserwirtschaft als Verwalter des öffentlichen Wasserguts eine Grundsatzvereinbarung für eine Überbauung des öffentlichen Wasserguts der Lieser mit Kragplatten ab.

Auf Grundlage des Vorprojekts 2019 sowie einer geologischen Grobbeurteilung beauftragte die Abteilung 9 im August 2020 die weiteren Planungsleistungen. Der mit dem Einreichprojekt beauftragte Planer unterzog sodann die bis zum Vorprojekt 2019 erstellten Projektunterlagen einer Plausibilitätsprüfung und einer Datendefizitanalyse.

Für das Einreichprojekt waren laut dem Planer zusätzliche Untersuchungen und Abstimmungen durchzuführen:

- Detailvermessungen in ausgewählten Abschnitten (zum Teil auch als Grundlage für noch durchzuführende Variantenuntersuchungen)
- Verdichtung der Untergrunderkundungen zur Dimensionierung der Kragplattenverankerungen
- Abstimmung mit der Straßenrechtsbehörde bezüglich der Trassenführung und des Querschnitts des Radwegs
- Abstimmung mit der Wasserrechtsbehörde wegen der Überbauung des öffentlichen Wasserguts, des Niveaus der Kragplatten über der Hochwasseranschlaglinie der Lieser und der Straßenentwässerung
- Vertiefende Variantenuntersuchungen in ausgewählten Abschnitten zur Optimierung der Radwegführung
- Abstimmung mit Netzbetreibern hinsichtlich der Berücksichtigung einer Leerverrohrung für Lichtwellenleiter (Ausbau Breitbandnetz)
- Abstimmung mit dem Wasserverband Millstätter See betreffend die Verlegung des Transportkanals im Bereich der Kurve an der Ertlwand

Die Abteilung 9 beauftragte daraufhin weitere Variantenuntersuchungen in den Teilabschnitten Brücke über die Lieser, Ertlwand und Anbindung Spittal an der Drau. Vermessungen wie beispielsweise des bergseitigen Straßenrands der B99 Katschberg Straße oder der Lage der Ufermauern ergänzten die vorhandenen Laserscandaten und älteren Bestandsvermessungen und verbesserten das Geländemodell für die weitere Planung.

Die Verdichtung der Untergrunderkundungen ergab, dass der Zustand der Ufermauern und des dahinterliegenden Untergrunds schlechter war, als im Vorprojekt 2019 angenommen. Der Planer verringerte daraufhin den Abstand der Pfähle für die Rückverankerung der Kragplattenkonstruktion und plante auch eine Vermörtelung des Untergrunds ein.

Die Abstimmung mit der Straßenrechtsbehörde ergab, dass nicht nur ein Radweg, sondern ein kombinierter Geh- und Radweg errichtet werden sollte. Auch die Festlegung von Trassenverlauf und Regelbreite des Geh- und Radwegs erfolgte in Abstimmung mit der Straßenrechtsbehörde. Die Abteilung 9 bezog aktuelle Entwicklungen hinsichtlich Nutzung und Verkehrsteilnehmer mit ein und berücksichtigte auch Elektrofahrräder.

Die Abstimmung mit der Wasserrechtsbehörde ergab, dass ein Abstand von einem Meter zur Hochwasseranschlaglinie einzuhalten war. Darüber hinaus mussten künftig bei der Straßenentwässerung die Fahrbahnwässer von nicht belasteten Oberflächenwässern getrennt und gereinigt werden. Im gegenständlichen Projektabschnitt wurden bisher belastete und nicht belastete Oberflächenwässer vermischt und ohne Reinigung in Vorfluter abgeleitet.

- 6.2 Der LRH kritisierte, dass die Abstimmungen mit der Straßen- und Wasserrechtsbehörde sowie dem Wasserverband Millstätter See erst nach der Vergabe des Einreichprojekts stattfanden und sich daraus wesentliche Änderungen des ursprünglichen Konzepts ergaben wie beispielsweise die Änderung von Radweg auf Geh- und Radweg sowie die Trennung von belasteten und nicht belasteten Oberflächenwässern. Der LRH empfahl, Abstimmungen mit den einzubindenden Behörden oder Wasserverbänden schon im Rahmen des Vorprojekts durchzuführen, um deren Vorgaben vor der Erstellung des Einreichprojekts berücksichtigen zu können.

Kostenevaluierung 2021

- 7 Der beauftragte Planer passte im Zuge der Erarbeitung des straßenbaulichen Einreichprojekts in den einzelnen Teilabschnitten die Breite des Geh- und Radwegs an und untersuchte auch Varianten im Bereich der nördlichen Einbindung von Spittal. Im September 2021 errechnete er für das Gesamtvorhaben „Radweg durch die Lieserschlucht“ Kosten in der Höhe von ca. 20 bis 21 Mio. Euro.

In der ermittelten Gesamtsumme war die Behebung der Schäden an der Ufermauer der B99 Katschberg Straße mit rund 2,70 Mio. Euro eingerechnet. Als dringend erforderliche Maßnahme zur Stabilisierung des Straßenkörpers wickelte die

Abteilung 9 die Sanierung der Ufermauer im Zeitraum 2020 bis 2021 im Rahmen eines eigenen Projekts ab. Diese Sanierungskosten waren in weiterer Folge in den Kosten des Gesamtvorhabens nicht mehr enthalten.

Im Spätherbst 2021 entschied die Abteilungsleitung der Abteilung 9 in Abstimmung mit dem Straßenbaureferenten, die Projektierung für den Geh- und Radweg zu unterbrechen, um Möglichkeiten zur Kosteneinsparung zu untersuchen. Einsparungspotential sah die Abteilung 9 in einer Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit auf der B99 Katschberg Straße in der Lieserschlucht auf 50 km/h. Damit war eine Verringerung der Fahrbahnbreite der Landesstraße um 0,5 m möglich. Durch eine Reduktion der statischen Belastung für die Auskragungen ergab sich weiteres Einsparungspotential. Darüber hinaus erwog die Abteilung 9 auch eine Verringerung der Radwegbreite und der beauftragte Planer untersuchte dafür zwei Varianten:

- Variante 1: Reduktion der Mindest-Radwegbreite auf 2,5 m
- Variante 2: Radwegbreite von mindestens 3,0 m

Die Planungsgrundlage für Radwege bildeten die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen.³ Gemäß diesen Richtlinien betrug die Mindestbreite der Fahrbahn 3,0 m. Da diese Richtlinien nur empfehlenden Charakter hatten, untersuchte der Planer bei Variante 1 die Möglichkeit einer geringeren Breite. Bei Variante 2 entsprach die Mindestbreite des Geh- und Radwegs den damals geltenden Richtlinien. Für die Variante 1 errechnete der Planer eine mögliche Kostenreduktion um 3,82 Mio. Euro gegenüber dem bis August 2021 vorliegenden Projekt. Für Variante 2 ermittelte er eine mögliche Kostenreduktion von 3,31 Mio. Euro.

Im Einvernehmen mit dem Straßenbaureferenten und in Abstimmung mit der Straßenrechtsbehörde entschied sich die Abteilung 9 im Dezember 2021 für die Umsetzung der Variante 2. Die Projektverantwortlichen begründeten die Entscheidung damit, dass die Verringerung der Breite entsprechend Variante 1 nur eine geringe weitere Kostenminderung ergäbe. Zudem strebte die Abteilung 9 für den Radweg eine Förderung des Bundes aus dem Klima- und Energiefonds an, dies setzte

³ Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 03.02.13 – Radverkehr, Februar 2014

eine den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesens entsprechende Ausbildung des Radwegs voraus. Diese Fördervoraussetzung lag bei Variante 1 aufgrund der Unterschreitung der empfohlenen Mindestbreite nicht vor. Bei der finalen Ausarbeitung des Einreichprojekts für den Radweg durch die Lieserschlucht berücksichtigte der Planer die Ergebnisse der Kostenevaluierung 2021. Der Klima- und Energiefonds sicherte die beantragte Förderung im Juni 2022 zu.

Bauprojekt 2023

- 8 Die betroffenen Straßenabschnitte der B98 Millstätter Straße und B99 Katschberg Straße waren gemäß der Kategorisierung des Kärntner Landesstraßennetzes der Straßenkategorie IV – Regionales Netz zuzuordnen. Auf der B98 Millstätter Straße betrug die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, auf der B99 Katschberg Straße 100 km/h. In Hinblick auf die Umsetzung einer wirtschaftlichen Lösung mit einer geringeren Fahrbahnbreite wurde für die B99 die Projektierungsgeschwindigkeit mit 60 km/h bis 70 km/h festgelegt. Die Bemessung der Fahrbahnbreite⁴ erfolgte für die B98 mit einer Fahrstreifenbreite von 3,25 m und für die B99 mit einer Fahrstreifenbreite von 3,00 m. Der Randstreifen hatte, abhängig von den örtlichen Verhältnissen, eine Breite von 0,25 m bis 0,50 m. Wo erforderlich wurden im Bogen Fahrflächenverbreiterungen für die Begegnung von zwei Bussen eingeplant.

Der Radweg wurde über den gesamten Projektierungsabschnitt als Geh- und Radweg⁵ projektiert. Die Festlegung der Geh- und Radwegbreiten erfolgte abschnittsweise, in Abhängigkeit der örtlichen Verhältnisse mit einer Gesamtbreite zwischen 3,00 m und 3,50 m. Nachdem es im Jahr 2022 eine Neuauflage der für den Radverkehr gültigen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen⁶ gab, überprüften die Planer das Projekt und nahmen entsprechende Anpassungen vor.

Bei einer finalen Evaluierung des Projekts Ende des Jahres 2023 wurden die Projektrisiken und die prognostizierten Kosten nochmals überprüft, um diese im Ausschreibungsprojekt und in der Bauausschreibung berücksichtigen zu können.

⁴ Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 03.03.31 – Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen, Juli 2018

⁵ Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 03.02.13 – Radverkehr, Februar 2014

⁶ Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 03.02.13 – Radverkehr, Juli 2022

Projektbeschreibung

Teilprojekt – Sanierung Ertlwand

- 9 Zur Verbesserung der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer auf der Landesstraße B99 Katschberg Straße und zur Herstellung der Trasse für den künftigen Geh- und Radweg setzte die Abteilung 9 die sicherheitstechnische Sanierung der Ertlwand als 1. Teilprojekt des Gesamtvorhabens um. Die Ertlwand war eine unmittelbar neben der Landesstraße B99 Katschberg Straße an einer engen Kurve zwischen Kilometer 89,700 und Kilometer 89,800 steilaufragende Felswand. Wegen Steinschlaggefahr und aufgrund der unübersichtlichen Kurve war dieser Bereich eine Gefahrenstelle für den Straßenverkehr. Zur Beseitigung der Gefahrenstelle und um eine nachhaltige Sicherung vor Steinschlag und Hangrutschungen zu erreichen, setzte die Abteilung 9 im Zeitraum August 2022 bis Mai 2023 den gestuften Teilabtrag der Felswand mit anschließender Sicherung der verbleibenden Felsfläche um. Durch eine bergseitige Verschiebung des Profils waren auch die Einrichtung eines Sicherheitsstreifens und die Herstellung der erforderlichen Sichtweite auf der B99 Katschberg Straße möglich. Zusätzlich entstand Raum für die geplante Trasse des Radwegs R9 Lieser Radweg, sodass die für den Radweg erforderliche Auskrägung über die Lieser in diesem Abschnitt auf einen Meter begrenzt werden konnte.

Teilprojekt – Radweg, Entwässerung und Deckensanierung

Radweg

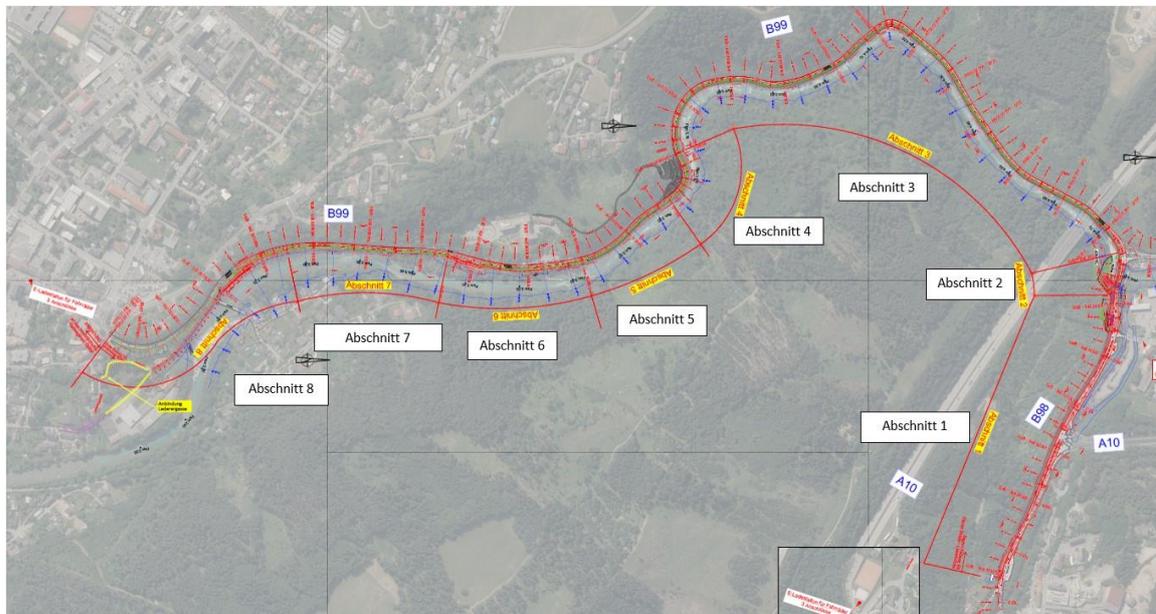
- 10.1 Die Trasse des geplanten Radwegs hatte eine Gesamtlänge von 3,11 km und verlief grundsätzlich entlang der Landesstraßen B98 Millstätter Straße und B99 Katschberg Straße. Nur im südlichsten Abschnitt an der Nordeinfahrt von Spittal rückte die Trasse von der B99 Katschberg Straße ab. Hier führte der Radweg auf einer Verbindungsrampe von der B99 Katschberg Straße weg und schloss an einen bestehenden Geh- und Radweg der Stadtgemeinde Spittal an.

Der Radweg war gemäß den Abstimmungen mit der Straßenrechtsbehörde im gesamten Verlauf als Geh- und Radweg zu projektieren. Bei Neubauten war für solche Anlagen eine Gesamtbreite für Verkehrsraum und Sicherheitsabstand von 3,5 m anzustreben, wobei in Ausnahmefällen bei beengten Verhältnissen eine Mindestbreite von 3,0 m zulässig war. Die Querschnittsbreite des Geh- und Radwegs

legte der Planer in Abhängigkeit der örtlichen Verhältnisse fest. Im Abschnitt entlang der B98 Millstätter Straße war eine Gesamtbreite von 4,0 m geplant. In allen anderen Bereichen betrug die Gesamtbreite zwischen 3,0 m und 3,5 m.

Das Geh- und Radwegeprojekt war nach geometrischen und technischen Kriterien in insgesamt neun Abschnitte untergliedert, wobei der neunte Abschnitt, als Abschnitt 8a bezeichnet, die noch nicht abschließend geklärte Anbindung der Trasse an das Radwegenetz der Stadt Spittal betraf. Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht über das gesamte Projekt:

Abbildung 3: Übersichtslageplan



Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Abschnitt 1

Der Abschnitt 1 betraf etwa 600 m des R2B Millstätter See Radwegs, im Bereich der Gemeinde Seeboden, dessen Ausführung in Asphalt geplant war. Der Abschnitt begann bei der Kreuzung der B98 Millstätter Straße mit der Steiner Straße und verlief entgegen der Kilometrierrichtung bis zur Einmündung des R2B Millstätter See Radwegs in den R9 Lieser Radweg. In diesem Abschnitt waren eine Verbreiterung des südseitig bestehenden Gehwegs und eine Reduktion der Fahrbahnbreite der B98 Millstätter Straße geplant, sodass der künftige Geh- und Radweg, der keine bauliche Trennung zur Fahrbahn hatte, eine Breite von 4,0 m aufwies. Im Bereich der

Bushaltestelle Seebach Süd war auf einer Länge von 15 m eine Verringerung der Breite auf 3,0 m vorgesehen. Dort war es auch erforderlich, die hangseitige Stützmauer auf einer Länge von ca. 50 m bergseitig zu versetzen, damit der Ausstiegsbereich den aktuellen technischen Anforderungen entsprach. Der Geh- und Radweg sollte in Asphalt ausgeführt werden.

Abschnitt 2

Der Abschnitt 2 betraf den Bereich der Lieserbrücke, auf der der Radweg R9 nach Süden weiter Richtung Spittal führte, und wies eine Länge von etwa 80 m auf. Der Radweg sollte am zu verbreiternden südlichen Randbalken der bestehenden Straßenbrücke über die Lieser geführt werden. Dafür war geplant, die Fahrbahn der Straße entsprechend anzupassen und den bestehenden Randbalken zu verbreitern sowie die Brücke am östlichen Widerlager zu verstärken. Der Radwegquerschnitt sollte vor der Lieserbrücke von 4,0 m ohne bauliche Trennung auf 3,0 m mit baulicher Trennung zur Fahrbahn reduziert und in Beton ausgeführt werden.

Über eine neu zu errichtende Rampe zur bestehenden Geh- und Radwegunterführung unter der B98 Millstätter Straße war die Anbindung an den Bestand des R9 Lieser Radwegs nach Norden in Richtung Gmünd geplant.

Abschnitt 3

Der Abschnitt 3 begann nach der Lieserbrücke und verlief von Kilometer 88,550 bis 89,700 der B99 Katschbergstraße. Dieser Abschnitt war mit einer Länge von 1,15 km der längste und die Ausführung war in Beton geplant. Ab der Lieserbrücke verlief der Radweg R9 linksseitig der B99 auf der Ufermauer. Der bergseitige Fahrbahnrand der B99 sollte erhalten bleiben, die Fahrbahn entsprechend angepasst und der Geh- und Radweg flussseitig mit einer Radwegbreite von 3,1 m Gesamtbreite mit baulicher Trennung zur Fahrbahn der B99 (Regelquerschnitt 3.1: 0,25+2,60+0,25) errichtet werden. Die Auskragung des Geh- und Radwegs über die Ufermauer war unterschiedlich und betrug im Mittel etwa 1,5 m und maximal 3,0 m.

Abschnitt 4

Der Abschnitt 4 erstreckte sich über eine Länge von etwa 100 m war der Bereich der Ertlkurve, wo durch die vorgezogene sicherheitstechnische Sanierung der Ertlwand

(1. Teilprojekt) der Raum für eine bergseitige Verlegung der B99 Katschberg Straße und damit flussseitig Platz für den Geh- und Radweg geschaffen wurde. Durch den gestuften Teilabtrag der Ertlwand konnte die Steinschlaggefahr reduziert, die Trassenlage hinsichtlich der Sichtweite verbessert und die Auskragung des in Beton auszuführenden Geh- und Radwegs minimiert werden.

Abschnitt 5

Im 200 m langen Abschnitt 5 zwischen der Ertlwand und dem Marienheim sollte der bergseitige Fahrbahnrand der B99 Katschberg Straße erhalten bleiben und die Fahrbahn entsprechend angepasst werden. Der Radweg war flussseitig mit einer Gesamtbreite von 3,1 m mit baulicher Trennung zur Fahrbahn in Betonausführung geplant.

Abschnitt 6

Auch im 250 m langen Abschnitt 6 sollte der bergseitige Fahrbahnrand der B99 Katschberg Straße erhalten bleiben und dazu die Fahrbahn reduziert werden. Der Radweg war mit einer Gesamtbreite von 3,6 m mit baulicher Trennung zur Fahrbahn geplant, wobei das Rohplanum in Erdbauweise hergestellt und die Radwegdecke asphaltiert ausgeführt werden sollten. In einem kurzen Teilabschnitt war eine flussseitige Verbreiterung durch eine Stützmaßnahme mit bewehrter Erde bereits erfolgt. Die bestehende Zufahrt zum Flussbett in Marienheim sollte für die Wartung und Instandhaltung aufrechterhalten werden.

Abschnitt 7

Im etwa 300 m langen Abschnitt 7 von Marienheim bis Spittal sollte der bergseitige Fahrbahnrand der B99 Katschberg Straße erhalten bleiben und die Fahrbahn auf die Mindestbreite angepasst werden. Der Radweg sollte flussseitig mit einer Breite von 3,6 m mit baulicher Trennung zur Fahrbahn in Beton errichtet werden.

Abschnitt 8

In Fortführung von Abschnitt 7 sollte im rund 340 m langen Abschnitt 8 der Radweg zuerst mit einer Gesamtbreite von 3,6 m entlang der B99 Katschberg Straße geführt und dann abgesenkt werden. Ab Kilometer 90,650 sollte eine Trennung des Radwegs von der B99 Katschberg Straße erfolgen. Der Radweg war mit einer Rampe flussseitig

bis zur Liesersteigbrücke und weiter auf der bestehenden Ufermauer sowie über den bestehenden Geh- und Radweg bis zur Liesersteggasse geplant. Die Ausführung sollte teilweise in Asphalt und teilweise in Beton erfolgen.

Abschnitt 8a

Am südlichen Ende des Projekts war die Trasse auf einer Länge von 100 m auf Privatgrund vorgesehen. Der Verlauf dieses letzten Abschnitts des Radwegs war über das sogenannte „Volpinigelände“ bis zur Einbindung in die Lederergasse geplant. Die genaue Trassenführung war im Detail noch nicht festgelegt und war daher auch nicht Teil der Bauausschreibung. Eine mündliche Zustimmungserklärung der Grundbesitzer lag vor, schriftliche Vereinbarungen waren noch nicht geschlossen worden. Die Grundeigentümer beabsichtigten eine Bebauung der betroffenen Grundstücke, hatten jedoch noch keine konkreten Bebauungspläne. Die Abteilung 9 beabsichtigte eine temporäre Radwegtrasse und wollte dafür mit den Grundbesitzern eine Nutzungsvereinbarung abschließen.

- 10.2 Der LRH wies darauf hin, dass die Trassenführung im Bereich der Ortseinfahrt von Spittal noch nicht fixiert war. Für die geplante Führung des Geh- und Radwegs über Privatgrund fehlte auch noch eine schriftliche Vereinbarung mit den Eigentümern. Der LRH empfahl, die Trasse für den Geh- und Radweg im Bereich der Nordeinfahrt von Spittal so rasch als möglich rechtlich abzusichern.

Entwässerung

- 11 Die Ableitung der Straßenwässer war im gegenständlichen Projektabschnitt der Landesstraße B99 nicht mehr zeitgemäß. Bisher wurden die verschmutzten Fahrbahnwässer und die Oberflächenwässer aus den hangseitigen Steilböschungen gemeinsam und ohne Reinigung in die Lieser abgeleitet. Zur Anpassung an den Stand der Technik plante die Abteilung 9 eine getrennte Ableitung der Oberflächenwässer abhängig vom Ort der Entstehung bzw. von einer Verschmutzung.

Das Projekt sah vor, die belasteten Fahrbahnwässer der B98 und B99 über Sammel- und Ableitungskanäle in Gewässerschutzanlagen einzuleiten und in Absetz- und Filterbecken abwassertechnisch zu behandeln. Im Projektabschnitt waren insgesamt

drei solcher Gewässerschutzanlagen geplant. Die Fahrbahnwässer würden sodann gereinigt in die Lieser eingeleitet.

Die Oberflächenwässer des Geh- und Radwegs und der Außeneinzugsgebiete waren hingegen nicht belastet. Das Entwässerungskonzept sah vor, das bergseitige Hangwasser in einer Mulde oder einem Spitzgraben zu sammeln und über Querleitungen direkt in die Lieser einzuleiten. Die Entwässerung des projektierten Geh- und Radwegs erfolgte durch Querneigung nach außen ebenfalls direkt in die Lieser.

Deckensanierung

- 12 Als Abschluss der Baumaßnahmen für den Geh- und Radweg und der Straßenentwässerung plante die Abteilung 9 die Erneuerung der Fahrbahndecke der B99 Katschberg Straße im gesamten Abschnitt der Lieserschucht.

Behörden und Bescheide

- 13 Für das Teilprojekt „Radweg, Entwässerung und Deckensanierung“ waren behördliche Bewilligungen nach folgenden Rechtsgrundlagen erforderlich:
- Kärntner Straßengesetz 2017
 - Kärntner Naturschutzgesetz 2002
 - Forstgesetz 1975
 - Wasserrechtsgesetz 1959

Die straßenrechtliche und die naturschutzrechtliche Bewilligung für das gegenständliche Bauvorhaben erteilte die Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus und Mobilität des Amtes der Kärntner Landesregierung im Dezember 2022. Der naturschutzfachliche Amtssachverständige stellte unter anderem fest, dass die nunmehr geplante Trasse des Radwegs aus Sicht des Naturschutzes gegenüber den anderen in der Vergangenheit untersuchten Varianten die naturverträglichste wäre. Die Durchführung von notwendigen naturschutzrelevanten Maßnahmen durfte gemäß Bescheid nur in Abstimmung mit der durch die Behörde bestellten ökologischen Bauaufsicht erfolgen. Der verkehrstechnischen Amtssachverständige

betonte, dass das Vorhaben die Verkehrssicherheit verbessern würde und dies eines der wichtigsten verkehrspolitischen Ziele wäre.

Weiters war eine wasserrechtliche Bewilligung zur Errichtung des Radwegs durch die Lieserschlucht aufgrund der geplanten Auskragungen der Betonbauwerke für den Radweg in das Abflussprofil der Lieser erforderlich. Darüber hinaus mussten auch die Errichtung und der Betrieb der Oberflächenentwässerung entlang der B99 Katschberg Straße und der B98 Millstätter Straße wasserrechtlich bewilligt werden. Die potenziell belasteten Oberflächenwässer sollten vor der Ableitung in die Vorflut in drei Gewässerschutzanlagen gereinigt werden, wobei die Gewässerschutzanlagen auch als Puffer für den Abfluss dienten. Die wasserrechtliche Bewilligung erteilte die Bezirkshauptmannschaft Spittal an der Drau im Dezember 2023.

Für die Errichtung zweier Teilbereiche des Radwegs waren dauerhafte Rodungen im Ausmaß von 1.361 m² und temporäre Rodungen im Ausmaß von 520 m² erforderlich. Die genannten Teilbereiche befanden sich südöstlich der Einbindung der B98 Millstätter Straße in die B99 Katschberg Straße und an der B98 Millstätter Straße gegenüber der Einbindung der Abfahrt von der A10 Tauernautobahn. Die Bezirkshauptmannschaft Spittal an der Drau erteilte die Rodungsbewilligung im Dezember 2023.

Bauablauf

- 14 Das Projekt war nach geometrischen und technischen Kriterien in insgesamt neun Abschnitte untergliedert, um einen optimalen Ablaufplan für die Umsetzung zu gewährleisten. Der Baubeginn war im September 2024 vorgesehen. Die Bauumsetzung sollte dann über drei Jahre bis November 2027 erfolgen.

Für die Bauzeit waren teilweise halbseitige Straßensperren mit Ampelregelungen, aber für einzelne Baumaßnahmen auch Totalsperren der Lieserschlucht vorgesehen. Totalsperren der B99 waren jeweils in den Monaten Oktober, November sowie Februar bis Mai vorgesehen. In den Monaten Dezember, Jänner und Juni sollte die B99 in Richtung Seeboden am Millstätter See halbseitig einspurig befahrbar sein. Eine uneingeschränkte zweispurige Befahrbarkeit der B99 musste in den Monaten Juli, August und September aufrechterhalten werden. Diese von der Behörde

vorgeschriebenen Zeiträume für die Verkehrsführungsphasen waren nicht veränderbar und mussten eingehalten werden.

Es war geplant von beiden Seiten der Schlucht zu bauen, wobei von jeder Seite je ein Abschnitt gleichzeitig errichtet werden sollte, wobei die Zufahrtsmöglichkeit zum Marienheim stets möglich sein musste.

Kostenübersicht Gesamtprojekt

15.1 Die Abteilung 9 legte eine Übersicht des Gesamtvorhabens vor. Dieses war entsprechend der Umsetzung in zwei Teile untergliedert:

- 1. Teilprojekt „Sanierung Ertlwand“
- 2. Teilprojekt „Radweg, Entwässerung und Deckensanierung“

Das 1. Teilprojekt „Sanierung Ertlwand“ war zum Zeitpunkt der Überprüfung des gegenständlichen 2. Teilprojekts „Radweg, Entwässerung und Deckensanierung“ durch den LRH bereits fertig umgesetzt und abgerechnet. In der Gesamtkostenaufstellung waren daher für dieses Teilprojekt die Ist-Kosten angeführt. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Gesamtkosten der beiden Teilprojekte inklusive Umsatzsteuer:

Tabelle 1: Kostenvergleich Gesamtprojekt brutto

Projektteil	Soll-Kosten inkl. Ust.	korrigierte Soll-Kosten inkl. Ust.		Differenz	
	vorgelegt	2022	2024	in Euro	in %
Sanierung Ertlwand	2.116.688	2.592.324	2.935.507*	+ 343.183	13,2%
Radweg, Entwässerung, Deckensanierung	12.085.828	15.912.086	20.518.830	+ 4.606.744	29,0%
Gesamtsumme brutto	14.202.516	18.504.410	23.454.337	+ 4.949.927	26,7%

* Sanierung Ertlwand Ist-Kosten

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Die nunmehr vorgelegten Ist-Kosten des bereits abgeschlossenen 1. Teilprojekts „Sanierung Ertlwand“ lagen um 13,2% über den im Jahr 2022 vom LRH korrigierten Soll-Kosten.

Für das 2. Teilprojekt „Radweg, Entwässerung und Deckensanierung“ hatte die Abteilung 9 mit den Unterlagen zur Überprüfung des 1. Teilprojekts im Jahr 2022 einen Kostenrahmen vorgelegt, den der LRH plausibilisierte.⁷ Dabei hatte der LRH darauf hingewiesen, dass der Baukostenindex im Zeitraum zwischen der Erstellung der Grobkostenschätzung 2020 und der Vorlage beim LRH im Jahr 2022 stark

⁷ Bericht des LRH aus dem Jahr 2022, LRH-BERICHT-6/2022: Radweg Lieserschlucht – Sanierung Ertlwand (Großvorhabensüberprüfung)

angestiegen war. Der LRH hatte daher den Kostenrahmen anhand der Indexsteigerung angepasst.

Durch die zwischenzeitlich erfolgte Detailplanung ergaben sich nunmehr vorgelegte Soll-Kosten die um rund 4,6 Mio. bzw. 29,0% über dem 2022 vorgelegten und vom LRH korrigierten Kostenrahmen lagen.

Die vorgelegten Soll-Kosten für das Gesamtprojekt lagen unter Berücksichtigung der abgerechneten Ist-Kosten für das 1. Teilprojekt insgesamt um 4,95 Mio. Euro bzw. 26,7% über den vom LRH 2022 überprüften und korrigierten Soll-Kosten.

- 15.2 Hinsichtlich der Steigerung der nunmehr vorgelegten Soll-Kosten des 2. Teilprojekts gegenüber den 2022 vorgelegten und korrigierten Soll-Kosten wies der LRH darauf hin, dass sich der Baukostenindex für Straßen- und Brückenbau seit dem Jahr 2022 nur wenig veränderte und diese Steigerung daher nicht darauf zurückzuführen war.

Überprüfung der Soll-Kosten

Vorgelegte Gesamtkosten 2. Teilprojekt

- 16 Die nunmehr vorgelegte Soll-Kosten-Berechnung umfasste das 2. Teilprojekt „Radweg, Entwässerung und Deckensanierung“. Die Massenermittlungen und Kostenberechnungen der vorgelegten Soll-Kosten-Berechnung für die Baukosten basierten auf dem Ausschreibungsprojekt. Zusätzliche Angaben betrafen Vorarbeiten, Planungs- und Projektierungsleistungen, Dienstleistungen, Nebenleistungen, Grundeinlöse, vorgezogene Baumaßnahmen sowie Reserven und die Folge-Kosten.

Die angesetzten Preise beruhen auf Angebotspreisen ähnlicher Baulose und auf der Baupreisstatistik der Abteilung 9 sowie in Teilbereichen auf Schätzungen des Projektanten. Die Preisbasis gab die Abteilung 9 mit Stichtag 30. November 2023 an.

In der nachfolgenden Tabelle sind die dem LRH vorgelegten Gesamtkosten inklusive Umsatzsteuer dargestellt. Zum Vergleich stellte der LRH die allenfalls aufgrund der Überprüfung korrigierten Beträge gegenüber:

Tabelle 2: Soll-Kosten – Radweg, Entwässerung und Deckensanierung

Bezeichnung	Soll-Kosten vorgelegt	Korrektur LRH	Soll-Kosten korrigiert
Vorarbeiten Planung/Projektierung	28.828	0	28.828
Planungs- und Projektierungsleistungen	944.170	0	944.170
Dienstleistungen Planung/Projektierung	260.349	-8.087	252.262
Dienstleistungen Bau	1.389.855	0	1.389.855
Nebenleistungen Bau	47.070	0	47.070
Sonstige Kosten	9.188	0	9.188
Grundeinlösen	65.000	0	65.000
Baukosten Rohtrasse Marienheim (umgesetzt)	100.637	0	100.637
Baukosten 2. Teilprojekt (Abschnitt 1 bis 8)	12.750.908	-274.022	12.476.886
Baukosten 2. Teilprojekt (Abschnitt 8a)	91.667	0	91.667
Reserve Bau für Unvorhergesehenes	1.375.000	347.600	1.722.600
Summe 2. Teilprojekt netto	17.062.672	65.491	17.128.163
zuzüglich Umsatzsteuer*	3.377.568	13.098	3.390.667
Summe 2. Teilprojekt brutto	20.440.240	78.590	20.518.830

*keine Umsatzsteuer auf Grundeinlösen, Ersatzzahlungen und Verwaltungsgebühren

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Finanzierung

- 17.1 Ausgehend von den vorgelegten Soll-Kosten zeigt die folgende Tabelle den vom Land für das gegenständliche Teilprojekt zu finanzierenden Kostenanteil brutto inklusive Umsatzsteuer:

Tabelle 3: Finanzierung Projektkosten inklusive Umsatzsteuer

Bezeichnung	Soll-Kosten vorgelegt	Korrektur LRH	Soll-Kosten korrigiert
Gesamtkosten 2. Teilprojekt brutto	20.440.240	78.590	20.518.830
Anteil Gemeinden Spittal und Seeboden	-1.200.000		-1.200.000
Förderung des Klima- und Energiefonds	-2.711.069		-2.711.069
vom Land zu finanzierender Anteil brutto	16.529.171	78.590	16.607.761

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen Abteilung 9

Die beiden betroffenen Gemeinden Spittal an der Drau und Seeboden am Millstätter See vereinbarten sich an den Projektkosten zu beteiligen. Dazu lagen unterfertigte Vereinbarungen aus dem Jahr 2017 über eine maximale Höhe des Finanzierungsanteils der Gemeinden von insgesamt brutto 1,20 Mio. Euro vor. Eine Valorisierung des Betrags war nicht vorgesehen. Durch die seit dem Jahr 2017 erfolgte Baukostenindexerhöhung von rund 33,5% sank der Anteil der Gemeinden an den Kosten des Bauvorhabens. Der Gemeindeanteil machte nunmehr 5,8% der korrigierten Soll-Kosten aus, im Jahr 2017 wären es noch 7,8% gewesen.

Während der Planungsphase hatte das Land der Gemeinde Spittal, als bevollmächtigter Vertreterin der beteiligten Gemeinden, bereits 300.000 Euro anteilig verrechnet. Im November 2022 legte das Land mit den Gemeinden ergänzend fest, dass es den übrigen Finanzierungsanteil der Gemeinden in drei Raten zu je 300.000 Euro in den Jahren 2024, 2025 und 2026 in Rechnung stellen werde.

Beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie beantragte die Abteilung 9 im Mai 2021 eine Förderung aus dem Förderprogramm klimaaktiv mobil. Der Klima- und Energiefonds beurteilte das gegenständliche Projekt positiv und stellte eine Förderung in Aussicht. Im Juni 2022 schloss die Abteilung 9 mit dem Klima- und Energiefonds als Fördergeber einen

Fördervertrag über die vorläufige maximale Gesamtförderung von brutto 2.711.069 Euro ab.

Für das 2. Teilprojekt „Radweg, Entwässerung und Deckensanierung“ waren im Bauprogramm zum Landesvoranschlag 2024 Gesamtkosten von brutto 24,00 Mio. Euro verteilt auf den Zeitraum bis zum Jahr 2028 angeführt. Basis für die Veranschlagung waren nach Auskunft der Abteilung 9 die berechneten Gesamtkosten von brutto 20,44 Mio. Euro zuzüglich einer angenommenen Valorisierung der Bauraten bis zum Jahr 2028.

Die finanzielle Bedeckung des 2. Teilprojekts „Radweg, Entwässerung und Deckensanierung“ war als Teil des Bauprogramms der Abteilung 9 im Finanzrahmen des Landes für die Jahre 2024 bis 2027 sichergestellt. Das gegenständliche Radwegprojekt war im Bauprogramm zum Landesvoranschlag 2024 nach den beiden geplanten Maßnahmen an der B100 Drautal Straße im Bereich Greifenburg und Berg das Projekt mit den dritthöchsten Gesamtkosten. Die für 2024 geplante Baurate von 2,87 Mio. Euro machte 6,2% des für dieses Jahr geplanten Budgets für Straßenbaumaßnahmen aus und betrug fast die Hälfte des im Budget der Straßenbaumaßnahmen enthaltenen Detailbudgets Radwege von 6,00 Mio. Euro.

Die Finanzierungsanteile der Gemeinden hatte das Land im mittelfristigen Finanzplan in den Jahren 2024 und 2025 mit jeweils 300.000 Euro als Einzahlungen budgetiert. Im Jahr 2026 fanden sich jedoch lediglich 100.000 Euro anstatt 300.000 Euro als geplante Einnahmen im Detailbudget Radwege.

Die zugesicherte Förderung des Klima- und Energiefonds fand bei der Budgetierung keine Berücksichtigung.

- 17.2 Der LRH bemängelte, dass die Abteilung 9 bei der Budgetierung des Bauvorhabens die zugesicherte Förderung des Klima- und Energiefonds nicht berücksichtigte und die letzte Rate des vereinbarten Finanzierungsanteils der Gemeinden um 200.000 Euro zu niedrig budgetierte. Der LRH empfahl, zugesicherte Förderungen und konkret vereinbarte Finanzierungsanteile Dritter korrekt bei der Budgetierung zu berücksichtigen.

Der LRH wies darauf hin, dass die Beiträge der Gemeinden und die zugesicherte Förderung des Klima- und Energiefonds gedeckelte Maximalbeträge waren und eventuelle Kostenerhöhungen ausschließlich das Land zu tragen hatte.

Weiters wies der LRH darauf hin, dass das gegenständliche Radwegprojekt eines der finanziell umfangreichsten im gesamten Straßenbauprogramm war und die für das Jahr 2024 geplante Baurate mehr als 6% der gesamten für Straßenbaumaßnahmen vorgesehenen Mittel und fast die Hälfte des Detailbudgets Radwege beanspruchte.

Vorarbeiten Planung/Projektierung

- 18 Die Vorarbeiten Planung/Projektierung umfassten geologische Beurteilungen, Vermessungsleistungen und Erkundungen. Die Abteilung 9 legte dazu die in der folgenden Tabelle zusammengefassten Soll-Kosten vor, die durchwegs bereits abgerechnet waren:

Tabelle 4: Vorarbeiten Planung/Projektierung

Bezeichnung	abgerechnete Kosten
Geologische Grobbeurteilung	2.992
Absteckung des Radwegs	2.498
Profilmessung	2.224
Charakterisierung Aushubmaterial und Prüfung	5.230
Umweltverträglichkeit von bituminösen Deck- und Tragschichten	5.975
Schürfe für grundlegende Charakterisierung von Aushubmaterial	9.909
Erkundungsbohrungen Ufermauer	9.909
Summe Vorarbeiten Planung/Projektierung	28.828

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen Abteilung 9

Die Abteilung 9 vergab die Leistungen für die Vorarbeiten als Direktvergaben, da der jeweils geschätzte Auftragswert deutlich unter dem Schwellenwert für Direktvergaben lag. Die gesamten unter Vorarbeiten angeführten Leistungen waren zum Zeitpunkt der Überprüfung bereits abgerechnet.

Planungs- und Projektierungsleistungen

- 19.1 Die Planungs- und Projektierungsleistungen umfassten im Wesentlichen die Leistungen für die Erarbeitung der Grundlagen des Projekts, die Erstellung und

Bearbeitung eines Vorprojekts sowie das Einreich- und Bauprojekt. Zum Zeitpunkt der Überprüfung war der überwiegende Teil der Planungs- und Projektierungsleistungen vergeben und auch abgerechnet.

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der von der Abteilung 9 vorgelegten Soll-Kosten der Planungs- und Projektierungsleistungen:

Tabelle 5: Planungs- und Projektierungsleistungen

Bezeichnung	Soll-Kosten vorgelegt	bisher abgerechnet
Grundlagen zur Querschnittsgestaltung	3.200	3.200
Planungsleistungen Lieserschlucht	6.800	6.800
Variantenvergleich Lieserbrücke	5.360	5.360
Beratung, Bearbeitung 2017 und 2018	5.857	5.857
Ergänzung Vorprojekt Hängebrücke bis Parkplatz	3.946	3.946
Überarbeitung Vorprojekt 2018	5.517	5.517
Adaptierungsplanung Vorprojekt	6.560	6.560
Gesamtprojekt zur Vorlage in der Abteilung 7	7.300	7.300
Erhaltungskostenermittlung - Ausbauvarianten 2019	5.979	5.979
Einreich- u. Bauprojekt	850.181	520.295
Projektelevaluierung Beratungsleistungen	9.590	9.590
Evaluierung Kosteneinsparung	28.500	28.500
Überprüfung Fußgängerüberquerung	5.382	0
Summe Planungs- und Projektierungsleistungen	944.170	608.902

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Den überwiegenden Teil von rund 90% der angeführten Soll-Kosten für Planungs- und Projektierungsleistungen machte das Einreich- und Bauprojekt aus, das die Abteilung 9 im Juli 2020 nach einer EU-weiten Ausschreibung in Form einer Rahmenvereinbarung beauftragte. Die übrigen Planungs- und Projektierungsleistungen beauftragte die Abteilung 9 zum Teil im Vorfeld zur Erarbeitung der Grundlagen und zur Erstellung eines Vorprojekts. Die Abteilung 9 zog für diese Vergaben die Regelung des Bundesvergabegesetzes für Kleinlose heran und wählte als Vergabeverfahren die Direktvergabe.

Abgesehen vom Einreich- und Bauprojekt sowie der Überprüfung der Fußgängerüberquerung an der Umleitungsstrecke waren alle Planungs- und Projektierungsleistungen zum Zeitpunkt der Überprüfung bereits abgerechnet.

Die Abteilung 9 bewertete im Vorfeld der Vergabe des Einreich- und Bauprojekts den gesamten Auftragswert für die Planungs- und Projektierungsleistungen, in den sie auch die Dienstleistungen für Planung/Projektierung⁸ miteinbezog, und schätzte diesen mit 738.000 Euro. Die nunmehr vorliegenden Soll-Kosten für die Planungs- und Projektierungsleistungen inklusive der Dienstleistungen Planung/Projektierung betragen insgesamt 1.196.432 Euro und überstiegen den ursprünglich von der Abteilung 9 bemessenen Auftragswert um 62,0% und damit deutlich.

- 19.2 Der LRH bemängelte, dass die vorgelegten Soll-Kosten um 62,0% und damit wesentlich über dem von der Abteilung 9 vorab geschätzten Auftragswert der gesamten Planungs- und Projektierungsleistungen inklusive der Dienstleistungen Planung/Projektierung lag. Der LRH empfahl, möglichst alle zu erwartenden Planungs- und Projektierungskosten sowie die dazugehörigen Dienstleistungen zu erfassen und auch im richtigen Ausmaß zu bemessen.

Einreich- und Bauprojekt

- 20.1 Das Einreich- und Bauprojekt umfasste sowohl das bereits fertig gestellte 1. Teilprojekt „Sanierung Ertlwand“ als auch das gegenständliche 2. Teilprojekt „Radweg, Entwässerung und Deckensanierung“.

Die Abteilung 9 schrieb das Einreich- und Bauprojekt in einem EU-weiten offenen Verfahren zur Erlangung einer Rahmenvereinbarung aus. Die Rahmenvereinbarung umfasste die Erstellung des Einreichprojekts und die Option zur Erstellung des Bauprojekts, bestehend aus Ausschreibungs- und Ausführungsprojekt. Zur rechtlichen Unterstützung für die Abwicklung des Vergabeverfahrens bediente sich die Abteilung 9 eines externen Rechtsberaters. Der für die Wahl des Vergabeverfahrens von der Abteilung 9 geschätzte Auftragswert für Einreich- und Bauprojekt betrug 634.700 Euro.

Das EU-weite offene Verfahren veröffentlichte die Abteilung 9 Ende April 2020. Das in den Ausschreibungsunterlagen angeführte Maximalvolumen, mit dem der Umfang der Abrufe aus der Rahmenvereinbarung begrenzt war, betrug 700.00 Euro. Die

⁸ siehe TZ 21

Rahmenvereinbarung sollte über die Dauer von vier Jahren ab Vertragsabschluss abgeschlossen werden.

Zur Ermittlung des Bestbieters waren drei Zuschlagskriterien vorgesehen die wie folgt gewichtet waren:

Tabelle 6: Gewichtung der Zuschlagskriterien

Zuschlagskriterium	maximale Punkte
Gesamtpreis	60
Konzept für die Zusammenarbeit	30
Präsentation	10
Gesamt	100

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Die Bewertung des Preises war in der Form vorgesehen, dass das Angebot mit dem niedrigsten Preis die volle Punkteanzahl erhalten sollte und die übrigen Angebote einen prozentuellen Abschlag in jenem Maß, um das sie das niedrigste Angebot überschritten. Eine vertiefte Angebotsprüfung war nur bei einem Gesamtpreis vorgesehen, der den Median der Gesamtpreise aller Bieter um mehr als 20% unterschritt. Die Bieter hatten weiters ein schriftliches Konzept für die Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber vorzulegen, das Angaben zu Vorgehensweise und organisatorischer Abwicklung im Projekt sowie zur Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber enthalten musste. Darüber hinaus war das Konzept für die Zusammenarbeit vor der Bewertungskommission zu präsentieren.

Insgesamt gaben sechs Bieter Angebote ab, wobei keines der Angebote preislich den Median mehr als 20% unterschritt. Die Reihung der Angebote nach Bewertung aller Zuschlagskriterien entsprach der Reihung nach dem Preis.

Am 17. August 2020 schloss die Abteilung 9 die Rahmenvereinbarung mit dem Bestbieter ab. Die in der Rahmenvereinbarung entsprechend dem Angebot des Bestbieters festgelegte Vergütung für die Erstellung des Einreich- und Bauprojekts betrug 328.687 Euro. Dies waren 47,0% des in den Ausschreibungsunterlagen

angeführten Maximalvolumens von 700.00 Euro, mit dem der Umfang der Abrufe aus der Rahmenvereinbarung begrenzt war.

Die Beauftragung mit der Erstellung des Einreichprojekts erfolgte mit dem Abschluss der Rahmenvereinbarung. Die Erstellung des Bauprojekts beauftragte die Abteilung 9 im Dezember 2020. Die nach Beauftragung des Planers von diesem durchgeführte Plausibilitätsprüfung und Datendefizitanalyse⁹ der bis dahin vorliegenden Projektunterlagen sowie zusätzliche Planungen und Gutachten zur Sanierung der Ertlwand und Variantenuntersuchungen zu wirtschaftliche Lösungen für die Trassenführung des Radwegs verursachten nach Angaben der Abteilung 9 Mehr- und Zusatzleistungen des Planers. Diese Mehr- und Zusatzleistungen quantifizierte der Planer mit 358.994 Euro, die die Abteilung 9 im Dezember 2021 beauftragte. Damit hatte die Abteilung insgesamt einen Betrag von 687.681 Euro aus dem mit 700.000 Euro begrenzten Maximalvolumen der Rahmenvereinbarung abgerufen und beauftragt.

Der Planer hatte im Jänner 2024 eine weitere Forderung hinsichtlich Mehr- und Zusatzleistungen in Höhe von 270.833 Euro gestellt, die die Abteilung 9 bisher jedoch nicht anerkannt hatte.

⁹ siehe TZ 6

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die von der Abteilung 9 für das Einreich- und Bauprojekt vorgelegten Soll-Kosten und die vom Planer bisher abgerechneten Kosten:

Tabelle 7: Einreich- und Bauprojekt für das Gesamtvorhaben

Bezeichnung	Soll-Kosten vorgelegt	bisher abgerechnet
Einreich- und Bauprojekt gemäß Angebot	328.687	273.891
Mehr- und Zusatzleistungen 01	358.994	354.737
Mehr- und Zusatzleistungen 02	270.833	
Einreich- und Bauprojekt gesamt	958.514	628.628
1. Teilprojekt "Sanierung Ertlwand" (abgerechnet)	108.333	108.333
2. Teilprojekt "Radweg, Entwässerung und Deckensanierung"	850.181	520.295

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen Abteilung 9

Die vorgelegten Soll-Kosten beinhalteten auch die im Jänner 2024 gestellte Forderung zu Mehr- und Zusatzleistungen und betragen somit 958.514 Euro. Dieser Gesamtbetrag überstieg das für den Umfang für Abrufe aus der Rahmenvereinbarung festgelegte Maximalvolumen von 700.000 Euro um 258.514 Euro bzw. 36,9%.

- 20.2 Der LRH erachtete die Wahl einer Rahmenvereinbarung in Kombination mit einem offenen Verfahren für die Vergabe von Planungsleistungen wie dem gegenständlichen Einreich- und Bauprojekt als nicht optimal. Der LRH empfahl, für die Vergabe von Planungsleistungen Vergabeverfahren zu wählen, die eine Verhandlung über den Auftragsinhalt zulassen, um diesen vor Beauftragung besser konkretisieren zu können.

Der LRH kritisierte, dass das Zuschlagskriterium Preis gegenüber den anderen Zuschlagskriterien wesentlich überwog und so die Qualitätskriterien zu wenig Berücksichtigung fanden. Der LRH empfahl, die Gewichtung der Zuschlagskriterien zu prüfen und für zukünftige Projekte gegebenenfalls zu ändern. Darüber hinaus empfahl der LRH Zuschlagskriterien die auf die Qualität der Planungsleistungen abzielten, wie beispielsweise Personalkapazität oder Qualifikationen und Referenzen des vorgesehenen Personals, in die Zuschlagskriterien zu integrieren.

Der LRH wies darauf hin, dass mit den bisher erfolgten Beauftragungen von Einreich- und Bauprojekt sowie Mehr- und Zusatzleistungen das in der Rahmenvereinbarung festgelegte Maximalvolumen beinahe erreicht war. Der LRH empfahl, die vom Planer gestellten Forderungen hinsichtlich weiterer Mehr- und Zusatzleistungen zu prüfen und nur bis zum festgelegten Maximalvolumen von 700.000 Euro zu beauftragen, da bei Überschreitung dieses Betrags die Rahmenvereinbarung ihre Wirkung verlieren könnte.

Darüber hinaus wies der LRH darauf hin, dass die Rahmenvereinbarung vier Jahren nach Beauftragung und somit im August 2024 endet. Der LRH empfahl daher, die Planungsleistungen noch während der Laufzeit der Rahmenvereinbarung abzuschließen.

Dienstleistungen Planung/Projektierung

21.1 Unter Dienstleistungen Planung/Projektierung fasste die Abteilung 9 die in der folgenden Tabelle angeführten Leistungen zusammen:

Tabelle 8: Dienstleistungen Planung/Projektierung

Bezeichnung	Soll-Kosten vorgelegt	Korrektur LRH	Soll-Kosten korrigiert	bereits abgerechnet
Externe Planungskoordination und Projektsteuerung Planungsphase	46.900		46.900	46.900
Externe Planungskoordination und Projektsteuerung Ausschreibungsphase	33.236		33.236	33.236
Zusammenstellung Unterlagen für Überprüfung durch LRH	46.576		46.576	27.268
Unterlagen Einreichung beim Klima- und Energiefonds	12.124		12.124	12.124
Juristische Begleitung Vergabeverfahren Planungsleistungen	24.654		24.654	24.654
Juristische Begleitung Vergabeverfahren Bauprojekt	32.815		32.815	29.054
Naturschutzrechtliches Einreichprojekt (Abschnitt Marienheim)	6.439		6.439	6.439
Ermittlung von Grundeinlösekosten	16.173	-8.087	8.087	8.087
Verkehrstechnisches Gutachten	8.504		8.504	8.504
Prüfstatik Radwegprojekt	8.050		8.050	8.050
SIGE-Plan Radwegprojekt	2.000		2.000	2.000
Geotechnische Beratung Bauprojekt und Bauausschreibung	7.915		7.915	0
Technische Beratung Bauprojekt und Bauausschreibung	14.963		14.963	0
Summe Dienstleistungen Planung/Projektierung	260.349	-8.087	252.262	206.316

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen Abteilung 9

Die einzelnen Leistungen zur Unterstützung der Planungen und Vergaben beauftragte die Abteilung 9 als Direktvergaben.¹⁰ Die Leistungen waren zum überwiegenden Teil schon abgeschlossen und abgerechnet.

¹⁰ siehe TZ 20

Die Kosten für die Ermittlung von Grund- und Objektblößen waren in der Zusammenstellung unter den Soll-Kosten doppelt angeführt. Die Auszahlung zu diesen bereits abgerechneten Leistungen war in der korrekten Höhe erfolgt. Der LRH korrigierte die doppelt erfassten Kosten für die Ermittlung von Grund- und Objektblößen wodurch sich die Soll-Kosten um 8.087 Euro verringerten.

Im Zuge der Überprüfung stellte der LRH fest, dass die Abteilung 9 die Zusammenstellung der Unterlagen für die Überprüfung des Großvorhabens durch den LRH ebenso wie die Planungs- und Ausschreibungsphase extern beauftragte. Von der Gesamtsumme von 260.349 Euro entfiel ein Anteil von 126.712 Euro bzw. 48,7% auf diese Leistungen.

- 21.2 Der LRH kritisierte, dass die Abteilung 9 die Planungs- und Ausschreibungsphase sowie die Zusammenstellung der Unterlagen für die Großvorhabensüberprüfung extern beauftragte. Er sah diese Leistungen als Bauherrenaufgabe, die die Abteilung 9 bei einem Projekt in dieser Größenordnung selbst wahrzunehmen hätte. Der LRH empfahl, die Planungs- und Ausschreibungsphase und die Zusammenstellung der Unterlagen für die Großvorhabensüberprüfung künftig weitestgehend durch eigenes Personal abzuwickeln und das erforderliche Know-how in der Abteilung 9 vorzuhalten.

Dienstleistungen Bau

- 22.1 Die Dienstleistungen für die Bauabwicklung umfassten die Projektleitung gemäß Bauarbeitenkoordinationsgesetz¹¹, die Örtliche Bauaufsicht und die Baubegleitungen in den Bereichen Geologie, Geotechnik, Ökologie sowie Statik.

¹¹ Bauarbeitenkoordinationsgesetz – BauKG, BGBl. Nr. 37/1999

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die von der Abteilung 9 dazu vorgelegten Soll-Kosten:

Tabelle 9: Dienstleistungen Bau

Bezeichnung	Soll-Kosten vorgelegt	bisher abgerechnet
Planungs- und Baustellenkoordination	980	980
Projektleitung nach dem Bauarbeitenkoordinationsgesetz	125.583	
Örtliche Bauaufsicht	1.129.750	
Geologisch-/Geotechnische Baubegleitung	56.417	
Ökologische Bauaufsicht	15.250	
Baustellenbesuche Statiker/Anpassung Ausführungsplanung	38.975	
Prüfstatik Ausführungsphase	22.900	
Summe Dienstleistungen Bau	1.389.855	980

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Die Soll-Kosten für die angeführten Leistungen berechnete die Abteilung 9 anhand von Erfahrungswerten aus bereits durchgeführten Bauvorhaben. Der überwiegende Anteil von 81,2% der Soll-Kosten entfiel dabei auf die Leistungen für die örtliche Bauaufsicht. Für die Projektleitung nach dem Bauarbeitenkoordinationsgesetz waren etwa 9,0% vorgesehen.

Die Abteilung 9 gab in den vorgelegten Unterlagen an, die Leistung für die örtliche Bauaufsicht möglichst durch internes Personal abdecken zu wollen und externe Leistungen für die örtliche Bauaufsicht gegebenenfalls nur als Unterstützung zu beanspruchen. Da aus personellen Gründen jedoch nicht ausgeschlossen werden konnte, dass die Leistungen der örtlichen Bauaufsicht zur Gänze extern vergeben werden müssten, hätte sie entsprechende Soll-Kosten für eine externe örtliche Bauaufsicht angesetzt.

Während der Überprüfung durch den LRH schrieb die Abteilung 9 im März 2024 die Leistungen für die örtliche Bauaufsicht in einem EU-weiten offenen Verfahren aus. Als Termin für die Angebotsabgabe war der 30. April 2024 vorgesehen. Um die Ausschreibung während der Laufzeit zu adaptieren und eine Variante für die unterstützende örtliche Bauaufsicht sowie die Möglichkeit der schrittweisen

Auftragserteilung aufzunehmen, verschob die Abteilung 9 am 29. April 2024 den Termin für die Angebotsabgabe auf den 14. Mai 2024.

Die Projektleitung nach dem Bauarbeitenkoordinationsgesetz schrieb die Abteilung 9 Anfang April 2024 als Direktvergabe mit vorheriger Bekanntmachung aus. Der Termin für den Eingang Angebote, Preisauskünfte oder Teilnahmeanträge war der 30. April 2024.

- 22.2 Der LRH bemängelte, dass in der im März 2024 veröffentlichten Ausschreibung der örtlichen Bauaufsicht die Möglichkeit der schrittweisen Auftragserteilung und eine Variante für eine unterstützende örtliche Bauaufsicht fehlten. Die Abteilung 9 verlängerte einen Tag vor Ablauf die Angebotsfrist, um die Ausschreibung diesbezüglich zu adaptieren. Der LRH empfahl zukünftig vor Ausschreibung der örtlichen Bauaufsicht deren notwendigen Umfang zu überprüfen und gegebenenfalls Möglichkeiten für eine unterstützende örtliche Bauaufsicht und eine schrittweise Auftragserteilung mit aufzunehmen.

Nebenleistungen

- 23 Die Nebenleistungen umfassten Kosten für die Beschilderung der Umleitungsstrecken mit Vorankündigungen auf der Autobahn, die Bodenmarkierung der Umleitungsstrecke während dem Bau und die notwendigen Abnahmeprüfungen der Betonqualität.

Die Abteilung 9 setzte dafür Kosten von 47.070 Euro an, die sich wie folgt auf die einzelnen Leistungen verteilen:

Tabelle 10: Nebenleistungen

Bezeichnung	Soll-Kosten vorgelegt
Beschilderung/Vorankündigungstafeln Autobahn	12.000
Bodenmarkierung Umleitungsstrecke	13.651
Abnahmeprüfungen Beton	21.419
Summe Nebenleistungen Bau	47.070

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Sonstige Kosten

- 24 Unter den Sonstigen Kosten fasste die Abteilung 9 die in den Bewilligungsbescheiden angeführten Ersatzgeldzahlungen für Rodungen sowie Entschädigungen an den Fischereiberechtigten und die Verwaltungsabgaben für die Bewilligungsbescheide zusammen. Ersatzgeldzahlungen und Verwaltungsabgaben werden ohne Umsatzsteuer verrechnet.

Die dafür angesetzten Kosten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 11: Sonstige Kosten

Bezeichnung	Soll-Kosten vorgelegt
Ersatzgeldzahlung Forst	1.361
Fischereientschädigung	7.500
Verwaltungsabgabe	327
Summe Sonstige Kosten	9.188

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Grundeinlösen

- 25 Für die Grundeinlösen hatte die Abteilung 9 auf Basis vergleichbarer Grundstückstransaktionen Soll-Kosten in Höhe von 65.000 Euro berechnet.

Auf Basis der Planungen zum straßen- und wasserrechtlichen Einreichprojekt 2022 war die Inanspruchnahme von Fremdgrund im Abschnitt 1 im Bereich der bergseitig zu versetzenden Stützmauer bei der Bushaltestelle in Seebach und im Abschnitt 2 im Bereich der Rampe zur Geh- und Radwegunterführung B98 bei der Lieserbrücke vorgesehen. Insgesamt handelte es sich dabei um etwa 1.300 m².

Weiters war im Bereich der Rampe zur Liesersteigbrücke sowie anschließend bis zur Einbindung in die Lederergasse im Abschnitt 8 an der Ortseinfahrt Spittal die Inanspruchnahme von Fremdgrund geplant. Der Verlauf dieses letzten Abschnitts des Radwegs über das sogenannte „Volpinigelande“ sollte in Abstimmung mit der von den privaten Grundeigentümern geplanten Bebauung erfolgen und war daher im Detail noch nicht festgelegt. Eine mündliche Zustimmungserklärung der Grundbesitzer zu der Grundinanspruchnahme lag vor.

Durch die Überbauung des öffentlichen Wasserguts der Lieser durch die Kragplatten wurde öffentliches Wassergut der Republik Österreich überbaut. Eine Grundsatzvereinbarung mit der Republik Österreich über die kostenlose Zurverfügungstellung des Rechts für das Land Kärnten zur Überbauung lag vor.

Baukosten Rohtrasse Marienheim (vorgezogen)

- 26.1 Gesondert wies die Abteilung 9 die Kosten einer vorgezogenen Baumaßnahme in Höhe von 100.637 Euro an der B99 auf Höhe Marienheim¹² aus. Die Maßnahme umfasste die Herstellung einer 135 m langen Rohtrasse und wurde im Herbst 2019 ausgeführt. Im betroffenen Bereich waren keine Auskragungen über der Lieser erforderlich. Das Projekt des Geh- und Radwegs lag zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor. Im nunmehrigen Projekt war der vorgezogene Trassenabschnitt wie errichtet enthalten. Eine technische Begründung für die Notwendigkeit der vorgezogenen Ausführung lag nicht vor.
- 26.2 Der LRH kritisierte, dass die Abteilung 9 die Maßnahme auf Höhe Marienheim vor Fertigstellung der Planung des Gesamtprojekts und Überprüfung durch den LRH umsetzte, obwohl dafür keine Notwendigkeit bestand. Die vorgezogene Ausführung widersprach den Intentionen des K-LRHG, wonach das Ergebnis der Überprüfung bei der endgültigen Beschlussfassung zur Durchführung zu berücksichtigen war. Der LRH empfahl, zu einem Großvorhaben gehörende Baumaßnahmen grundsätzlich erst im Anschluss an die Überprüfung durch den LRH zu realisieren.

Baukosten Abschnitt 1 bis 8

- 27 Die Baukosten für Radweg, Entwässerung und Deckensanierung gab die Abteilung 9 mit rund 12,751 Mio. Euro ohne Umsatzsteuer an und unterteilte diese Kosten in elf Obergruppen. Die Abteilung 9 gab als Quelle der Preisansätze die Baupreisstatistiken 2022 und 2023 an. Weitere Preisansätze, beispielsweise für Spezialbaumaßnahmen, entstammten Erfahrungswerten des Projektanten und des Straßenbauamts Spittal.

Die Abteilung 9 schrieb die Bauarbeiten für Radweg, Entwässerung und Deckensanierung parallel zur Überprüfung durch den LRH im Februar 2024 aus. Neben den Leistungen für Radweg, Entwässerung und Deckensanierung umfasste die

¹² B99 Kilometer 90,055 bis 90,190

Ausschreibung auch Schutzmaßnahmen und bauliche Maßnahmen für die Zugänglichkeit der Abwasserbeseitigungsanlagen. Diese als Obergruppe 12 im Leistungsverzeichnis enthaltenen Leistungen waren vom Wasserverband Millstätter See direkt zu beauftragen und zu finanzieren. Diese Maßnahmen waren nicht prüfungsgegenständlich und daher in der Kostenaufstellung nicht enthalten.

Die Angebotsöffnung erfolgte am 19. April 2024. Insgesamt gaben sieben Bieter Angebote ab, wovon drei Bieter zusätzlich Alternativangebote abgaben. Als Ergänzung der Unterlagen der Soll-Kosten-Berechnung legte die Abteilung 9 dem LRH den Preisspiegel der eingelangten Angebote vor. Zum Zeitpunkt der Übermittlung waren die Angebote noch nicht geprüft und die Abteilung 9 hatte noch keinen Bestbieter ermittelt. Das Preisniveau der Angebote entsprach in etwa jenem der Soll-Kosten. Der Mittelpreis der drei günstigsten Angebote lag um 66.271 Euro bzw. 0,5% über den Soll-Kosten.

Vergleich auf Ebene der Obergruppen

- 28 Der LRH verglich die für dieses Teilprojekt vorgelegten Soll-Kosten mit dem Preisniveau der Ausschreibung, ausgehend vom Mittelwert der Einheits- und Positionspreise der drei preisgünstigsten Angebote. Die folgende Tabelle zeigt den Vergleich der Soll-Kosten-Berechnung mit den gemittelten Angebotspreisen der drei günstigsten Angebote auf Ebene der Obergruppen:

Tabelle 12: Vergleich Soll-Kosten mit Ausschreibungsergebnis

Bezeichnung	Soll-Kosten vorgelegt	Ausschreibung April 2024	Differenz	
			in Euro	in %
OG 01 Übergreifende Leistungen	1.777.789	2.650.202	872.413	49,1%
OG 02 Straßenbauarbeiten	1.781.855	1.911.661	129.806	7,3%
OG 03 Gewässerschutzanlagen	290.341	350.308	59.967	20,7%
OG 04 Kunstbauten Abschnitt 1	445.792	451.529	5.737	1,3%
OG 05 Kunstbauten Abschnitt 2 - Brücke	228.253	201.188	-27.066	-11,9%
OG 06 Kunstbauten Abschnitt 2 - Rampe	102.788	99.177	-3.610	-3,5%
OG 07 Kunstbauten Abschnitt 3	4.012.305	3.628.452	-383.853	-9,6%
OG 08 Kunstbauten Abschnitt 4	260.493	241.009	-19.484	-7,5%
OG 09 Kunstbauten Abschnitt 5	782.606	698.452	-84.155	-10,8%
OG 10 Kunstbauten Abschnitt 7	1.379.531	1.193.393	-186.138	-13,5%
OG 11 Kunstbauten Abschnitt 8	1.689.154	1.392.259	-296.896	-17,6%
Summe Baukosten 2. Teilprojekt	12.750.908	12.817.630	66.721	0,5%

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

In der Obergruppe 01 – Übergreifende Leistungen waren die eingelangten Angebote in vier der fünf Leistungsgruppen höher als die Soll-Kosten-Berechnung. In der Leistungsgruppe 02 – Baustellengemeinkosten, die den Großteil der Obergruppe 01 ausmachte, übertrafen die drei günstigsten Angebote die Soll-Kosten deutlich. Dies war darauf zurückzuführen, dass die Bieter die Baustellengemeinkosten höher bewerteten und sich dadurch die Ansätze für Leistungspositionen im Bereich der Kunstbauten verringerten. Insgesamt lag das Ausschreibungsergebnis der Obergruppe 01 um 0,872 Mio. Euro oder 49,1% über den angesetzten Soll-Kosten von 1,778 Mio. Euro.

Auch in der Obergruppe 02 – Straßenbau übertraf das Preisniveau der Angebote die Soll-Kosten-Berechnung um rund 0,130 Mio. Euro bzw. 7,3%. Insbesondere in der Leistungsgruppe 26 – Bituminöse Trag- und Deckschichten und auch in der Leistungsgruppe 43 – Straßenausrüstung, Rückhaltesysteme lagen die drei günstigsten Angebote über den angesetzten Soll-Kosten.

Auch in der Obergruppe 03 übertraf das Preisniveau der Angebote die Soll-Kosten. Diese Obergruppe war jedoch kostenmäßig weniger relevant als die Obergruppen 01 und 02, weshalb der LRH von einer detaillierteren Aufgliederung nach Leistungsgruppen absah.

Die Soll-Kosten der Obergruppe 04 – Kunstbauten lagen in etwa im Preisniveau der drei günstigsten Angebote. Diese Obergruppe betraf den Umbau einer Stützwand an einer Bushaltestelle.

Bei den Obergruppen 05 bis 11, die die Streckenabschnitte mit Kragplatten und Rampen betrafen, waren die Soll-Kosten durchwegs höher als die drei günstigsten Angebote. Insbesondere in den beiden in allen Obergruppen zu den Kunstbauten enthaltenen Leistungsgruppen 20 – Spezialtiefbau und 31 – Beton- Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten lagen die Soll-Kosten durchwegs über dem Preisniveau der drei günstigsten Angebote. Dies war auf eine Verschiebung der Kosten zurückzuführen, da die Bieter mehr Kosten aus den gegenständlichen Leistungsgruppen der Kunstbauten in die Baustellengemeinkosten einkalkulierten. Diese beiden Leistungsgruppen machten durchwegs mehr als die Hälfte der Obergruppen 05 bis 11 aus.

Straßenbau

Allgemeines

- 29 Die Grundlage für die Erstellung der Soll-Kosten-Berechnung war die Ausschreibungsplanung. Eine darauf aufbauende Massenermittlung teilte sich in den Bereich der Straße im Freiland inklusive der Entwässerungsmaßnahmen und den Bereich der Kunstbauten. Die Preisansätze leitete die Abteilung 9 aus ihrer Baupreisstatistik und aus vergleichbaren Bauprojekten her.

Als Grundlage für Standardpositionen diente die standardisierte Leistungsbeschreibung für Verkehr und Infrastruktur.¹³ Von der Standardleistungsbeschreibung abweichende Positionen wurden als Zusatzpositionen bezeichnet. 161 Positionen waren als wesentliche gekennzeichnet. Die Soll-Kosten-Berechnung und das daraus erstellte Leistungsverzeichnis beinhalteten 12 Obergruppen. Die folgende Übersicht zeigt die von der Abteilung 9 in den Obergruppen zusammengefassten Leistungen:

- Obergruppe 01 – Übergreifende Leistungen
 - Gemeinkosten
 - Kosten für die Verkehrsführungs- und Instandsetzungsmaßnahmen
 - Beweissicherung
 - Regieleistungen
- Obergruppe 02 – Straßenbauarbeiten
 - Abbruch und Herstellung Asphaltsschichten in allen Abschnitten
 - Abbruch und Herstellung der Oberflächen- bzw. der Straßenentwässerungen
- Obergruppe 03 – Gewässerschutzanlagen
 - Errichtung von drei Gewässerschutzanlagen
- Obergruppen 04 bis 11 – Kunstbauten Abschnitte 1 bis 8
 - Errichtung der Kunstbauten in den jeweiligen Abschnitten 1 bis 8a
- Obergruppe 12 – Wasserverband Millstätter See
 - Leistungen, die für den Wasserverband mitausgeschrieben und von diesem beauftragt sowie finanziert werden sollten. Diese Leistungen

¹³ Standardisierte Leistungsbeschreibung Verkehr und Infrastruktur (LB-VI), Version 6, Mai 2021

werden daher in der Soll-Kosten-Berechnung nicht weiter berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Soll-Kosten der einzelnen Obergruppen:

Tabelle 13: Kostenübersicht Obergruppen

Baukosten 2. Teilprojekt (Abschnitt 1 bis 8)	Soll-Kosten vorgelegt
OG 01 Übergreifende Leistungen	1.777.789
OG 02 Straßenbauarbeiten	1.781.855
OG 03 Gewässerschutzanlagen	290.341
OG 04 Kunstbauten Abschnitt 1	445.792
OG 05 Kunstbauten Abschnitt 2 - Brücke	228.253
OG 06 Kunstbauten Abschnitt 2 - Rampe	102.788
OG 07 Kunstbauten Abschnitt 3	4.012.305
OG 08 Kunstbauten Abschnitt 4	260.493
OG 09 Kunstbauten Abschnitt 5	782.606
OG 10 Kunstbauten Abschnitt 7	1.379.531
OG 11 Kunstbauten Abschnitt 8	1.689.154
Summe Baukosten 2. Teilprojekt	12.750.908

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Die Abteilung 9 wies in einer Analyse den Anteil der wesentlichen Positionen mit einem Betrag von 10.209.808 Euro bzw. 80% der gesamten Baukosten aus.

Obergruppe 01 – Übergreifende Leistungen

- 30.1 Die übergreifenden Leistungen beinhalteten im Wesentlichen die Baustellengemeinkosten, Verkehrsführungsmaßnahmen, Beweissicherung und Regieleistungen. Die Soll-Kosten berechnete die Abteilung 9 mit 1.777.789 Euro.

In der folgenden Tabelle sind die Soll-Kosten der Obergruppe 01 – Übergreifende Leistungen, anhand der Leistungsgruppen dargestellt:

Tabelle 14: Obergruppe 01 – Übergreifende Leistungen

LG	Bezeichnung	Soll-Kosten vorgelegt	Korrektur LRH	Soll-Kosten korrigiert
01	Projektierung und Bauwerksprüfung	10.000	+ 15.000	25.000
02	Baustellengemeinkosten	1.350.185		1.350.185
40	Straßenausrüstung - Bodenmarkierung	51.754		51.754
45	Verkehrszeichen	18.250		18.250
98	Regiearbeiten	347.600	-347.600	0
Summe OG 01 - Übergreifende Leistungen		1.777.789	-332.600	1.445.189

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

Die Projektierungs- und Bauwerksprüfungskosten umfassten die Kosten der Vermessungsarbeiten mit 10.000 Euro.

Der überwiegende Anteil der Soll-Kosten waren die Baustellengemeinkosten mit 1.350.185 Euro. Diese beinhalteten im Wesentlichen folgende Leistungen:

- Einrichten und Räumen der Baustelle
- Zeitgebunde Kosten
- Winterdienst
- Maßnahmen zur Verkehrsaufrechterhaltung
- Leistungen aus Bescheidaufgaben, Sicherheits- und Gesundheitsplan sowie Baudokumentationen

Die größten Positionen waren dabei die zeitgebundenen Kosten der Baustelle mit 800.000 Euro und das Einrichten und Räumen der Baustelle mit in Summe 170.000 Euro. Die Überprüfung der angesetzten Preise zeigte, dass diese vergleichbaren Bauvorhaben der letzten Jahre entsprachen.

Die Leistungsgruppe der Straßenausrüstung und Bodenmarkierung war mit 51.754 Euro angegeben.

Die Überprüfung der vorgelegten Mengen der Position für das Herstellen von Längsmarkierungen als Mittelmarkierung ergab, dass unterbrochene Markierungen in

der Massenberechnung als durchgehende berücksichtigt waren. Gemäß dem Positionstext kam aber nur die tatsächlich ausgeführte Strichlänge zur Vergütung. Der LRH machte die Abteilung 9 auf den Fehler aufmerksam und diese korrigierte den Massenfehler im Zuge einer Nachsendung zur Ausschreibung.

Die Leistungsgruppe der Verkehrszeichen beinhaltete das Aufstellen und Abtragen der Verkehrszeichen für die Umleitung während der Bauphase. Darüber hinausgehende Leistungen waren in bauphasenabhängigen Pauschalen zusammengefasst. Zur Verkehrsführung und den zugehörigen Maßnahmen lagen nachvollziehbare und detaillierte Pläne vor.

Für die Beweissicherung bei den bestehenden Brückenobjekten und Gutachtenerstellung bei Bauschäden waren Positionen im Leistungsverzeichnis enthalten. Die Vergütung der Gutachtenerstellung sollte auf Stundenbasis erfolgen.

Regiearbeiten für eventuell zu erbringende Leistungen waren mit einem Betrag von 347.600 Euro in der gegenständlichen Obergruppe enthalten.

- 30.2 Der LRH wies darauf hin, dass die Kosten der Vermessung mit 10.000 Euro angesetzt waren. Aufgrund der Komplexität des Projekts mit Straßenbau, Leitungsbau und Kunstbau erachtete der LRH die Vermessungskosten als zu gering und empfahl, diese um zumindest 15.000 Euro zu erhöhen.

Der LRH kritisierte, dass für eventuell durch das Bauunternehmen verursachte Bauschäden dieses einen Gutachter zur Beurteilung dieser Schäden beauftragen sollte. Der LRH empfahl die direkte Bestellung von Gutachtern durch die Abteilung 9, um im Falle von Streitigkeiten eine möglichst objektive Darstellung der Bauschäden zu erhalten. Die direkte Verrechnung des Sachverständigen an die Abteilung 9 wäre auch transparenter und nachvollziehbarer als eine Verrechnung über das Bauunternehmen.

Weiters wies der LRH darauf hin, dass Regiearbeiten ohne konkret zugeordnete Leistungen als Reserve anzusehen und daher dem Kostenbereich 9 – Reserve zuzuordnen waren.

Obergruppe 02 – Straßenbauarbeiten

- 31.1 Die Obergruppe 02 – Straßenbauarbeiten beinhaltet im Wesentlichen den Abtrag und Neubau der Asphaltfahrbahn inklusive der zugehörigen Straßenausrüstung und die Errichtung bzw. Erneuerung der Straßen- und Oberflächenentwässerung. Die Leistungen dieser Obergruppe waren abschnittsübergreifend über alle acht Teilabschnitte. Die Soll-Kosten für die Straßenbauarbeiten berechnete die Abteilung 9 mit 1.781.855 Euro

In der folgenden Tabelle sind die Soll-Kosten inklusive Korrekturen anhand der Leistungsgruppen dargestellt:

Tabelle 15: Obergruppe 02 – Straßenbauarbeiten

LG	Bezeichnung	Soll-Kosten vorgelegt	Korrektur LRH	Soll-Kosten korrigiert
06	Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten	267.805	978	268.783
08	Gräben für Rohrleitungen und Kabel	185.946		185.946
10	Rohrleitungen, Rinnen, Abwasserentsorgung und drucklose Entwässerungssysteme	270.175		270.175
12	Schächte und Abdeckungen	134.931		134.931
19	Baugrubenaushub und Baugrubensicherung	2.010		2.010
25	Unterbauplanum und ungebundene Tragschichten	199.136	14.820	213.956
26	Bituminöse Trag- und Deckschichten	444.229	40.558	484.787
29	Pflasterarbeiten, Randbegrenzungen	48.580		48.580
31	Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten	37.318		37.318
32	Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton	28.800		28.800
43	Straßenausrüstung - Rückhaltesysteme	78.519		78.519
45	Verkehrszeichen	9.565		9.565
46	Amphibien- und Wildschutzeinrichtung, Zäune	31.185		31.185
47	Instandsetzungsarbeiten Bauwerke	8.348		8.348
51	Böschungs-, Ufer- und Sohlsicherung, Steinmauern	21.122		21.122
53	Landschaftsbau	920		920
90	Prüfungen	13.267		13.267
Summe OG 02 - Straßenbauarbeiten		1.781.855	56.356	1.838.211

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

In der Leistungsgruppe 06, den Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten waren die Baufeldfreimachung, der Abtrag von bituminösen Schichten und die Straßenausrüstung sowie die Erdarbeiten mit Soll-Kosten von 267.805 Euro enthalten.

Die Leistungsgruppen 08 bis 12 beinhalteten die Erneuerung bzw. die Neuerrichtung der Entwässerung im gesamten Baustellenbereich. Dafür ausgewiesen waren in Summe 591.052 Euro. Die Erneuerung der Straßenentwässerung sah die Trennung von belasteten Fahrbahnwässern und nicht belasteten Oberflächenwässern vor. Die Fahrbahnwässer wurden zur Reinigung in drei Gewässerschutzanlagen geleitet. Die Mengenermittlung des Aushubs im brüchigen und festen Fels war mit dem Geologen abgestimmt und nachvollziehbar. Für die Entwässerung gab es gesonderte Entwässerungslagepläne.

Die Leistungsgruppen 25 und 26 beliefen sich in Summe auf 643.365 Euro und beinhalteten im Wesentlichen die Wiederherstellung oder Neuherstellung der ungebundenen Tragschichten und der Asphaltchichten.

Die übrigen Leistungsgruppen beinhalteten unter anderem die Fahrzeugrückhaltesysteme, Pflasterungen und Zäune.

Die Überprüfung der Mengen der Soll-Kosten-Berechnung zeigte Ungenauigkeiten in zehn Positionen. Dies betraf im Wesentlichen Positionen für den Abtrag und das Wiederherstellen der Asphaltchichten bzw. das Wiederversetzen von Grenzsteinen. Eine Übersicht über die Differenz zeigt die nachfolgende Tabelle:

Tabelle 16: Korrektur von Einzelpositionen

Positionsnummer	Positionstext	Einheit	Einheitspreis	Menge			Soll-Kosten-Änderung
				Menge vorgelegt	Korrektur LRH	Menge korrigiert	
02060590A	Grenzsteine sichern und wiederversetzen	Stk	60	20	-10	10	-600
02061618A	Flächenfräsen Asphalt Fahrbahn	m2	2	9.000	760	9.760	1.224
02061630C	Asphaltfräsgut wegschaffen	m3	12	550	30	580	354
02250101A	Unterbauplanum	m2	1	3.400	800	4.200	1.040
02250501F	Ungebundene untere Tragschichte	m3	34	1.050	350	1.400	11.760
02251001R	Ungebundene obere Tragschichte	m2	10	4.850	200	5.050	2.020
02260103A	Asphalt reinigen mit Hochdruckwasser	m2	0	10.940	710	11.650	206
02260106A	Asphalt Vorspritzen	m2	1	21.140	1.760	22.900	1.232
02261305D	Asphalt aufbringen 8 cm	m2	15	11.450	2.000	13.450	30.000
02263241C	Asphalt aufbringen 4 cm	m2	12	15.340	760	16.100	9.120
Gesamtsumme							56.355

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

Wesentliche Differenzen fanden sich in den Positionen für den Abtrag und die Neuherstellung der ungebundenen Tragschichten und der Asphaltsschichten. Diese resultierten aus der Berücksichtigung von Straßenverbreiterungen im Bereich der Kurven und Aufweitungen der Straße und erhöhten die Soll-Kosten um 56.956 Euro.

Zusammengehörigen Positionsmengen wie beispielsweise jene der Position für die seitliche Lagerung von Grenzsteinen und die Position für das Wiederversetzen der Grenzsteine stimmten nicht überein. Die Menge für das Wiederversetzen von Grenzsteinen wurde korrigiert und verringerte die Soll-Kosten um 600 Euro.

Die Mengendifferenzen ergaben für die gesamte Obergruppe 02 – Straßenbauarbeiten zusätzliche Soll-Kosten von 53.356 Euro. Die seitens des LRH korrigierten Mengen berücksichtigte die Abteilung 9 unmittelbar im Zuge einer Nachsendung zur Ausschreibung.

Für eine zukünftig geplante Breitbandverkabelung waren in den Regelquerschnitten der Straße B98 und B99 drei Leerrohre mit einem Rohrdurchmesser DN 50 vorgesehen. Diese waren nicht Teil der Soll-Kosten und der Ausschreibung. Die Leerverrohrung sollte im Zuge der Umsetzung des Radwegs durch den Leitungsträger zeitgleich verlegt werden. Für diese projektparallelen Arbeiten waren in den Projektunterlagen des Radwegs eine Verlängerung der Leistungsfrist und wie auch immer geartete Mehrkosten ausgeschlossen. Eine Leistungsabgrenzung zwischen dem Radwegprojekt und der Leerrohrverlegung war in den Projektunterlagen nicht ersichtlich. Ebenso war keine Regelung bezüglich einer Koordination des Bauablaufs, der Nutzung des Baufelds und der allgemeinen Leistungen wie zum Beispiel des Winterdienstes zwischen den Gewerken ersichtlich. Aufgrund der unkonkreten Festlegung des optionalen Parallelprojekts war es aus Sicht des LRH schwierig, etwaige zusätzliche Kosten im Zuge der Kalkulation zu berücksichtigen.

Es gab Abweichungen zwischen dem Leistungsverzeichnis und den Plänen. Beispielsweise waren die in den Plänen dargestellten E-Ladestation für Fahrräder im Leistungsverzeichnis nicht enthalten. Während der Überprüfung sagte die Abteilung 9 zu, dass Unklarheiten zwischen dem Leistungsverzeichnis und den Plänen hinsichtlich des Leistungsumfangs korrigiert würden.

- 31.2 Der LRH bemängelte, dass Straßenverbreiterungen im Kurvenbereich in der Massenberechnung nicht berücksichtigt waren. Der LRH kritisierte die Mengenberechnung über gesamte Abschnitte anhand eines einzigen Regelquerschnitts und empfahl, insbesondere bei stark veränderlichen Straßenbreiten die Berechnung der Flächen für den Straßenoberbau über die Querprofile und gegebenenfalls zusätzliche Zwischenprofile durchzuführen.

Der LRH wies darauf hin, dass zusammengehörige Positionsmengen wie beispielsweise jene der Position für die seitliche Lagerung von Grenzsteinen und die Position für das Wiederversetzen der Grenzsteine nicht übereinstimmten. Der LRH empfahl, bei zukünftigen Projekten zusammenhängende Positionen vor der Ausschreibung nochmals auf ihre Plausibilität zu überprüfen.

Der LRH kritisierte, dass die Mitverlegung von Leerrohren für eine zukünftig geplante Breitbandverkabelung noch nicht abschließend entschieden war. Der LRH empfahl, noch vor Auftragsvergabe eine diesbezügliche Entscheidung herbeizuführen.

Der LRH wies auf Abweichungen zwischen dem Leistungsverzeichnis und den Ausschreibungsplänen hin. Er empfahl, zukünftig vor Ausschreibung der Leistungen die Leistungsverzeichnisse mit den Ausschreibungsplänen abzustimmen.

Obergruppe 03 – Gewässerschutzanlagen

- 32.1 Die Obergruppe 03 – Gewässerschutzanlagen beinhaltete die Herstellung von drei Gewässerschutzanlagen, die die gesammelten Fahrbahnwässer reinigen und anschließend in die Lieser leiten sollten. Eine Gewässerschutzanlage war jeweils am Anfang und am Ende des Bauprojekts situiert, die Dritte befand sich auf Höhe Marienheim im Abschnitt 6. Die Soll-Kosten für die gesamten Obergruppe 03 berechnete die Abteilung 9 mit 290.341 Euro.

In der folgenden Tabelle sind die Soll-Kosten inklusive Korrekturen anhand der Leistungsgruppen dargestellt:

Tabelle 17: Obergruppe 03 – Gewässerschutzanlagen

LG	Bezeichnung	Soll-Kosten vorgelegt	Korrektur LRH	Soll-Kosten korrigiert
06	Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten	216		216
10	Rohrleitungen, Rinnen, Abwasserentsorgung und drucklose Entwässerungssysteme	57.400		57.400
19	Baugrubenaushub und Baugrubensicherung	41.982		41.982
29	Pflasterarbeiten, Randbegrenzungen	3.225		3.225
31	Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten	106.958	2.075	109.033
32	Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton	621	147	768
41	Brückenausrüstung	75		75
47	Instandsetzungsbauwerke	2.500		2.500
51	Böschungs-, Ufer- und Sohlsicherung, Steinmauern	19.734		19.734
65	Abdichtungen	3.955		3.955
90	Prüfungen	3.900		3.900
93	Gewässerschutzanlage	49.775		49.775
Summe OG 03 - Gewässerschutzanlagen		290.341	2.222	292.563

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen Abteilung 9

Die Gewässerschutzanlage 1 und die Gewässerschutzanlage 3 waren aufgrund ihrer geringen Größe als Pauschalen mit insgesamt 57.000 Euro in der Leistungsgruppe 10 angeführt. Die größere Gewässerschutzanlage 2 war anhand einzelner Leistungspositionen berechnet.

Die Überprüfung der vorgelegten Mengenvordersätze der Soll-Kosten-Berechnung zeigte zu geringe Mengen in insgesamt vier Positionen.

Drei dieser Positionen beinhalteten die Herstellung einer Dehnfuge und eine war für die Einhaltung der Betontemperatur im Bereich der Gewässerschutzanlage 2. Eine Übersicht der Differenzen zeigt die nachfolgende Tabelle:

Tabelle 18: Korrektur von Einzelpositionen

Positionsnummer	Positionstext	Einheit	Einheitspreis	Menge			Soll-Kosten-Änderung
				Menge vorgelegt	Korrektur LRH	Menge korrigiert	
03310158A	Aufzahlung Betontemperatur	m3	1	0	215	215	215
03310207F	Dehnfugenverdübelung	Stk	60	11	31	42	1.860
03320607C	Schaumstofffüllschnur	m	6	13	7	20	42
03320607D	Fugenkitt	m	15	13	7	20	105
Gesamtsumme							2.222

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Die Vorbemerkungen zu den Betonbauarbeiten enthielten einen Hinweis auf die gesonderte Vergütung der Maßnahmen für die Einhaltung der Betontemperatur im Zuge der Herstellung der Gewässerschutzanlage. Die zugehörige Position fehlte im Leistungsverzeichnis.

Beim Betonbecken der Gewässerschutzanlage war die technisch notwendige Dehnfuge bei der Bodenplatte und bei den Wänden zwar planlich dargestellt, jedoch im Leistungsverzeichnis nur für den Bereich der Bodenplatte berücksichtigt.

Aufgrund der Hinweise des LRH erfolgte eine Korrektur der Mengen im Zuge einer Nachsendung und eine Anpassung der Soll-Kosten um 2.222 Euro.

- 32.2 Der LRH bemängelte, dass zwar in den Vorbemerkungen zu den Betonbauarbeiten auf die gesonderte Vergütung der Maßnahmen für die Einhaltung der Betontemperatur im Zuge der Herstellung der Gewässerschutzanlage hingewiesen wurde, eine entsprechende Position im Leistungsverzeichnis jedoch fehlte. Der LRH empfahl zukünftig zu überprüfen, ob sich in den Vorbemerkungen des Leistungsverzeichnisses geregelte gesonderte Vergütungen auch in den Positionen wiederfanden.

Der LRH wies weiters auf die zu geringe Mengen für die Herstellung der Dehnfuge hin und empfahl, zukünftig die berechneten Mengen vor der Ausschreibung nochmals zu plausibilisieren.

Kunstbauten

Allgemeines

- 33 Als Kunstbauten galten im Infrastrukturbau allgemein alle im Verlauf von Straßen-, Bahn- und sonstigen Wegstrecken gelegenen Betonbauwerke, die ein gewisses Maß an Ingenieurskunst benötigten. Sie konnten auch als Ingenieurbauwerke bezeichnet werden. Dazu zählten unter anderem Brückenkonstruktionen, Trogbauwerke wie Rückhaltebecken, auskragende Bauteile und aufwendige Stützwände. Daneben fielen auch Tunnelbauwerke, Talsperren oder Silos im weitesten Sinn darunter.

Für den gegenständlichen Radweg bildeten sogenannte Kragplatten in Betonbauweise den überwiegenden Teil der Kunstbauten. Diese lagerten auf den bestehenden Stützwänden auf, die die Straße gegenüber dem tieferliegenden Flussbett abstützten, und ragten über das Flussbett der Lieser hinaus. Sie bildeten teilweise die neue Fahrbahn des Radwegs und waren zwischen 0,5 m und 4,0 m breit.

Die beengten Platzverhältnisse in der Lieserschlucht, die aufgrund der Steilhänge, des Flussbetts und der B99 Katschberg Straße gegeben waren, machten die Auskragungen in vielen Streckenabschnitten notwendig. Lediglich im Bereich des Marienheims konnte der Planer einen Teilabschnitt des Radwegs im Freigelände zwischen Fluss und Straße vorsehen. In Summe waren auf einer Streckenlänge von 1.923 m Kragplatten geplant.

Aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs änderte sich die genaue technische Ausbildung der Kragplatten im Streckenverlauf. Die laufenden Veränderungen berücksichtigte der Planer, indem er 13 unterschiedliche Kragplatten-Typen verwendete. Diese waren nach der Weite ihrer Auskragung zumeist in Schritten von jeweils einem halben Meter kategorisiert, wodurch eine ausreichende Näherung an die real vorhandenen Verhältnisse gegeben war.

Die 13 unterschiedlichen Kragplatten-Typen unterschieden sich darin, wie weit sie auskragten und in der Art der Verankerung im Untergrund. Bei allen Kragplatten-Typen waren straßenseitig Leitschienen und zur Lieser hin Geländer aus Stahl vorgesehen. Die Oberfläche, die gleichzeitig die Fahrbahn des Radwegs darstellte, war als sogenannter Besenstrich geplant.

Als Grundlage führte die Abteilung 9 eine Vermessung des gesamten Projektgebiets und umfangreiche geotechnische Untersuchung der Stützwände durch. Sie erstellte entsprechende Bestandspläne sowie ein geotechnisches Gutachten. Darin führte der Geologe aus, dass die bestehenden Stützwände überwiegend aus unbewehrtem Stampfbeton bestanden und unterschiedliche Erhaltungszustände aufwiesen. Daraus leitete der Planer im Wesentlichen zwei Anforderungen an die Kragplatten ab:

- Die Stützwände mussten je nach technischem Zustand an ihrer Oberseite soweit abgetragen werden, bis die Tragfähigkeit den Anforderungen der neuen Kragplatten genügte. Danach war die Stützwand wieder auf das benötigte Niveau neu herzustellen.
- Aufgrund der geringen Tragfähigkeit der bestehenden Stützwände mussten je nach deren Qualität zusätzlich Pfähle im Erdreich zur Aufnahme der neuen Zug- und Druckbelastungen vorgesehen werden.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Darstellung aller Kragplatten-Typen und der zugehörigen Streckenlänge je Typ:

Tabelle 19: Streckenlänge einzelner Kragplatten-Typen

Kragplatten-Typ	Streckenlänge in Metern
RQ 1	25
RQ 2.1	296
RQ 2.2	54
RQ 2.3	60
RQ 3.1	825
RQ 3.2	20
RQ 4.1	113
RQ 4.2	241
RQ 5	94
RQ 5a	25
RQ 6	60
RQ 7	100
RQ 8	10
Summe	1.923

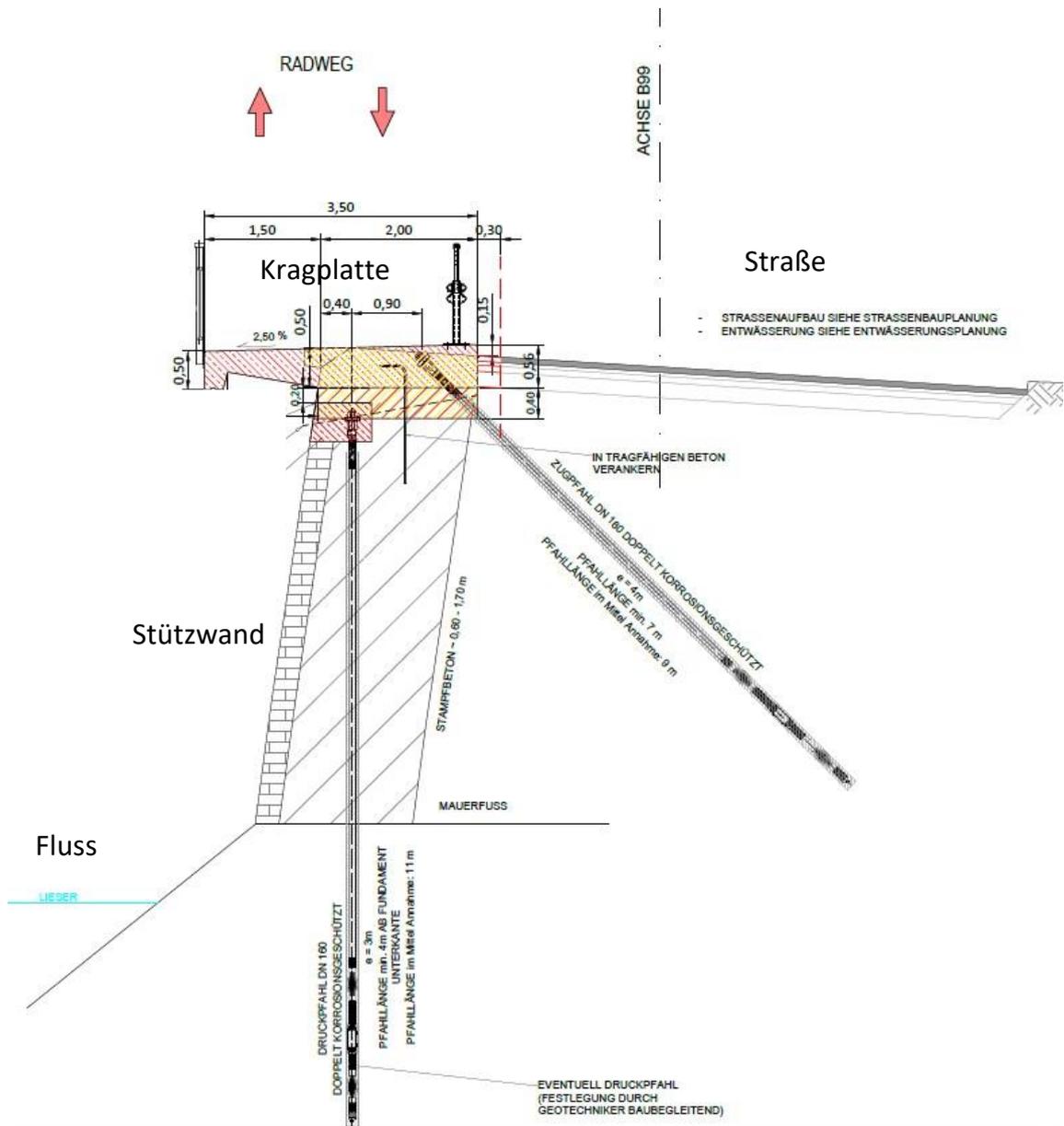
Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Der Kragplatten-Typ RQ 3.1 hatte mit 825m den mit Abstand größten Anteil an der Gesamtlänge des Bauvorhabens. Es handelte sich dabei um eine Kragplatte mit Zug- und Druckpfählen zur Verankerung im Erdreich. Die Kragplatte ragte je nach Flächenbedarf mit 1,0 m bis 1,5 m über die bestehende Stützwand aus.

Die Typen RQ 2.1 und RQ 4.2 wiesen mit 296 m bzw. 241 m die nächstgrößten Gesamtlängen aus und unterschieden sich vom Typ RQ 3.1 im Wesentlichen nur in der Weite der Auskragung über das Flussbett. Typ RQ 2.1 kragte mit 0,5 m bis 1,0 m aus und RQ 4 mit 1,5 m bis 2,0 m.

Die nachfolgende Plandarstellung zeigt den vertikalen Schnitt der geplanten Ausführung des Kragplatten-Typs RQ 3.1:

Abbildung 4: Querschnitt Kragplatten-Typ RQ 3.1



Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Neben den Kragplatten waren im Projektgebiet weitere Kunstbauten für nachfolgende Bereiche notwendig, um Flächen und Rampen zur Überwindung von Höhenunterschieden zu schaffen:

- das Versetzen einer Stützwand im Bereich der bestehenden Bushaltestelle (an der B98 Millstätter Straße Richtung Seeboden)
- eine Rampe als neue Verbindung zwischen dem Radweg und einer bestehenden Unterführung im Nahbereich der Lieserbrücke
- die Erweiterung der Lieserbrücke (im Anschlussbereich der beiden Straßen B99 und B98 Richtung Seeboden)
- die Erweiterung der an die Lieserbrücke angrenzenden Stützmauer (rechtsufrig)
- eine Rampe zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen B99 und der Lieserstegbrücke im Bereich Stadteinfahrt Spittal

Kostenberechnung und Massenermittlung

- 34.1 Für die Ausschreibung aller Kunstbauten teilte der Planer den Streckenverlauf in die Abschnitte 1 bis 8, wobei der erste Abschnitt an der B98 Millstätter Straße Richtung Seeboden lag. Der Abschnitt 8 befand sich an der B99 Katschberg Straße im Bereich der Stadteinfahrt Spittal. Kunstbauten kamen in allen Abschnitten außer dem Abschnitt 6 vor.

Die Gliederung in Abschnitte spiegelte sich im vorgelegten Leistungsverzeichnis in sogenannten Obergruppen wider. Dabei konnten gleichlautende Positionen mit demselben Leistungsinhalt in verschiedenen Obergruppen je nach Bedarf öfters vorkommen. Dies war abhängig davon, ob der Planer die einzelne Bauleistung in mehreren Abschnitten benötigte und traf vor allem auf die Herstellung der Kragplatten sowie wiederkehrende Leistungen für die Bauabwicklung zu. Darunter fielen unter anderem:

- besondere Erschwernisse für Zufahrten und Bauherstellung aufgrund beengter Platzverhältnisse
- Vermessungsarbeiten für Bauzwischenstände
- das Auf- und Abbauen von Zugangseinrichtungen und Gerüsten
- alle allgemeinen Kosten für die Herstellung der Zug- und Druckpfähle wie Baustelleneinrichtung, Baustellenräumung sowie Auf- und Umstellen der Arbeitsebenen und Anlagen
- Winterbauarbeiten

Zur vertieften Prüfung der Preisangemessenheit im Vergabeverfahren waren umfangreiche Einzelpositionen in der Ausschreibung als wesentlich gekennzeichnet. Für diese hatte der Bieter vor der Vergabe Detailkalkulationen vorzulegen, wenn der Bauherr dies forderte.

Der LRH stellte fest, dass der Planer gleichlautende Positionen, die in unterschiedlichen Obergruppen mehrmals vorhanden waren, je nach Umfang teilweise als wesentlich kennzeichnete, teilweise jedoch nicht.

34.2 Der LRH kritisierte, dass gleichlautende Positionen, die durch Summierung über alle Obergruppen hinweg einen hohen Kostenanteil an den gesamten Soll-Kosten hatten, in den einzelnen Obergruppen nicht durchgängig als wesentlich gekennzeichnet waren.

Der LRH empfahl bei Gliederung des Leistungsverzeichnisses in Obergruppen gleichlautende Positionen unabhängig von ihrem Umfang als wesentlich zu

kennzeichnen, wenn die Summe der Position über alle Obergruppen hinweg für die Gesamtkosten des Projekts ausschlaggebend war.

Kunstbauten – Abschnitt 1

- 35.1 Im Abschnitt 1 waren Umbauten einer Bushaltestelle und einer Stützwand erforderlich, um Platz für die Unterbringung des neuen Radwegs zu schaffen. Die Stützwand sicherte einen Hang gegenüber der B98 Millstätter Straße ab, wobei gemäß geotechnischem Gutachten keine Planunterlagen aus der Bauphase vorlagen. Der Planer nahm eine variierende Mauerstärke von „circa 60 cm bis 150 cm“ an. Es war geplant, diese abzutragen und um bis zu 3,8 m in Richtung Hang neu zu errichten. Die neue Stützwand wies einen variablen Höhenverlauf auf und sollte in vier aneinander anschließenden Teilen errichtet werden. Zur Ableitung von Hangwasser war dahinter eine Filterbetonschicht und eine Drainageleitung geplant. Die Hangsicherung während des Abbruchs und Neubaus sah der Planer mit Spritzbeton und Erdnägeln zur Rückverankerung vor.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die von der Abteilung 9 vorgelegten Soll-Kosten des Abschnitts 1 getrennt nach den einzelnen Leistungsgruppen:

Tabelle 20: Kunstbauten – Abschnitt 1

LG	Bezeichnung	Soll-Kosten
06	Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten	64.530
10	Rohrleitungen, Rinnen, Abwasserentsorgung, Entwässerungssysteme	4.845
19	Baugrubenaushub und Baugrubensicherung	37.548
22	Verankerungs- und Injektionsarbeiten	66.655
31	Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten	271.504
32	Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton	586
47	Instandsetzungsarbeiten Bauwerke	124
Gesamtsumme		445.792

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Der LRH überprüfte die wesentlichsten Positionen, die in Summe 348.863 Euro oder 78,3% der Soll-Kosten des Abschnitts 1 ergaben.

Die Mengen ermittelte der Planer anhand von drei Querschnitten, die jeweils einer Teillänge der Stützwand zugeordnet waren, wobei der LRH Abweichungen zwischen

den Planunterlagen feststellte. Der westlichste Teil mit der Kennung „Typ 3“ war zwar immer korrekt dargestellt, jedoch in Grundriss- und Ansichtsplänen mit unterschiedlichen Längen versehen. Zur Mengenermittlung zog der Planer die um rund 10 m kürzere Länge heran, sodass sich geringfügige Fehlmengen in sieben der angeführten Positionen ergaben.

Der Planer berücksichtige zudem die unterschiedliche Höhenentwicklung der neuen Stützwand, indem er Abschlänge vom jeweiligen Querschnitt der Teillänge ansetzte, da der Querschnitt den Stand an der jeweils höchsten Stelle der Teillänge zeigte. In der Position des Filterbetons und auch in der Position für Schalungen fanden sich jedoch keine solchen Abminderungen, wodurch sich Mehrmengen ergaben.

Die zuvor beschriebenen, geringfügigen Fehlmengen glichen sich mit den Mehrmengen nahezu aus.

Weitere Abweichungen zwischen den Planunterlagen und der Massenermittlung stellte der LRH für Abdichtungen an der vertikalen Fläche der Stützwand fest. Diese war zwar hangseitig in den Querschnitten eingetragen, jedoch in der Kostenberechnung nicht enthalten.

Für den Erdaushub lagen laut dem geotechnischen Gutachten Untergrund-erkundungen vor, die Aufschluss über die Beschaffenheit des Bodens an zwei unterschiedlichen Stellen gaben. Auf dieser Basis legte der Planer die geeigneten Leistungspositionen, Mengen und Soll-Kosten für die gesamte abzutragende Kubatur fest. Ergänzend waren auch Positionen für brüchigen Fels enthalten, die eine Annahme des Planers darstellten, da das geotechnische Gutachten keinen Fels auswies. Die dafür angesetzten Mengen machten zusätzlich 27,0% der Gesamtkubatur aus. Bei Summierung aller für den Abtrag erforderlichen Positionen entstand ein Mengenansatz von 127%.

- 35.2 Der LRH erachtete den Einbau von Filterbeton zur Ableitung des Hangwassers als eher kostenintensive Variante. Er empfahl nochmals zu überprüfen, ob stattdessen ein günstigerer sickerfähiger Kieskörper zum Einsatz kommen kann.

Der LRH kritisierte die Abweichungen zwischen einzelnen Plänen sowie zwischen den Plänen und der Massenermittlung. Er empfahl, die Pläne sowie die Massen nochmals abzugleichen.

Der LRH kritisierte weiters, dass die geschätzten Leistungen für brüchigen Fels die gesamte Aushubkubatur um 27,0% erhöhten. Das geotechnische Gutachten gab für diese Annahme keinen Anhaltspunkt. Der LRH empfahl, die angesetzten Mengen für brüchigen Fels in diesem Bereich nochmals zu betrachten sowie die Mengen aller Positionen für den Erdabtrag in Summe mit 100% zu begrenzen.

Kunstbauten – Abschnitt 2 Brücke

- 36.1 Für den neuen Radweg waren auch die Lieserbrücke sowie die Stützmauer mit bestehender Kragplatte im Streckenverlauf Richtung Spittal zu erweitern.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die von der Abteilung 9 vorgelegten Soll-Kosten der Brücke im Abschnitt 2 getrennt nach den einzelnen Leistungsgruppen:

Tabelle 21: Kunstbauten – Abschnitt 2 Brücke

LG	Bezeichnung	Soll-Kosten
02	Baustellengemeinkosten	14.700
06	Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten	4.505
31	Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten	110.377
32	Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton	30.304
41	Brückenausrüstung	40.896
43	Straßenausrüstung - Rückhaltesysteme	15.459
47	Instandsetzungsarbeiten Bauwerke	12.012
Gesamtsumme		228.253

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Der LRH überprüfte die wesentlichsten Positionen, die in Summe 170.554 Euro oder 74,7% der Soll-Kosten des Abschnitts 2 Brücke ergaben.

Im Zuge der Überprüfung stellte der LRH fest, dass der Planer in der Massenermittlung bei neun Positionen Längenangaben auswies, die jedoch in den dazugehörigen Plänen nicht nachvollziehbar waren.

- 36.2 Der LRH kritisierte, dass die Längenangaben für Bauteile weder durch erläuternde Berechnungen in der Massenermittlung noch in den dazugehörigen Plänen nachvollziehbar waren. Er empfahl, die Maßangaben in den entsprechenden Plänen zu ergänzen und erläuternde Bemerkungen in der Massenermittlung anzuführen, um die Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten.

Kunstbauten – Abschnitt 2 Rampe

- 37.1 Im Abschnitt 2 Rampe gab es eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer, die die B98 Millstätter Straße direkt angrenzend an die Lieserbrücke unterquerte. Die dazugehörige Abfahrtsrampe an der Südseite der Straße wies jedoch ein zu hohes Gefälle auf, weshalb eine Neuerrichtung vorgesehen war. Für die Unterführung an sich plante die Abteilung 9 eine geringfügige Verlängerung, die im Zusammenhang mit der darüberliegenden Straßenverbreiterung des Abschnitts 2 Brücke stand.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die von der Abteilung 9 vorgelegten Soll-Kosten der Rampe im Abschnitt 2 getrennt nach den einzelnen Leistungsgruppen:

Tabelle 22: Kunstbauten – Abschnitt 2 Rampe

LG	Bezeichnung	Soll-Kosten
06	Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten	12.457
10	Rohrleitungen, Rinnen, Abwasserentsorgung, Entwässerungssysteme	1.270
19	Baugrubenaushub und Baugrubensicherung	2.017
21	Wasserhaltung und Wasserumleitung	3.500
31	Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten	26.019
32	Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton	212
41	Brückenausrüstung	7.250
51	Böschungs-, Ufer- und Sohlsicherung, Steinmauern	50.063
Gesamtsumme		102.788

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Der LRH prüfte die wesentlichsten Positionen, die in Summe 81.831 Euro oder 79,6% der Soll-Kosten des Abschnitts 2 Rampe ergaben.

Die Massen der dargestellten Positionen ermittelte der Planer nachvollziehbar und stellte dies zusätzlich in gesonderten Plänen dar. Die Winterbaumaßnahmen in der Leistungsgruppe 31 stellten eine pauschale Annahme dar, wobei in den

entsprechenden Positionen Winterbau bis unter -10 Grad Celsius vorgesehen war. Einen Terminrahmen, wann Winterbauarbeiten anfallen konnten, war seitens der Abteilung 9 nicht vorgesehen.

Das geotechnische Gutachten wies keine Untergrunderkundung aus, sondern stellte für die Planung und Ausschreibung generelle, empirisch ermittelte Kennwerte bereit. Vor Ausführung waren diese durch Baugrunderkundungen zu verifizieren. Auf dieser Grundlage nahm der Planer die Leistungen für den Abtrag von brüchigem Fels mit 20% des gesamten abzutragenden Erdreichs an.

Der Planer berücksichtigte zudem eine Wasserhaltung als Pauschalbetrag, da die Herstellung der Fundamente teilweise im Bereich des Flusslaufs der Lieser erfolgte. Zusätzlich war in der Ausschreibung die Maßgabe enthalten, dass die Ausführung der Fundamente nur in den Monaten Juni bis Oktober zulässig war. Der genaue Zeitpunkt der Herstellung blieb dem Auftragnehmer überlassen. Dieser musste sich lediglich innerhalb des Terminplans bewegen, der für das gesamte Projekt die Zeiträume der möglichen Straßensperren definierte.

- 37.2 Der LRH vermisste bei den Winterbaumaßnahmen näher definierte Terminvorgaben. Er erachtete zudem die Betonierarbeiten bei weniger als -10 Grad Celsius als wenig zielführend, da damit Mehrkosten und eine potentiell schlechtere Ausführungsqualität einhergingen.

Der LRH empfahl, Bauleistungen, die Winterbaumaßnahmen erforderten, möglichst in wärmere Zeitspannen zu verlegen und genauere terminliche Festlegungen zum Ausführungszeitraum einvernehmlich mit dem Auftragnehmer zu treffen.

Kunstbauten – Abschnitt 3

- 38.1 Der Abschnitt 3 wies vier Unterabschnitte (3.1 bis 3.4) auf, wobei die Abschnitte 3.1 und 3.2 unmittelbar an den Kreuzungsbereich bei der Einbindung der B98 in die B99 anschlossen bzw. einen Teil davon bildeten. Die Abschnitte 3.3 und 3.4 erstreckten sich auf dem restlichen Teil des Abschnitts 3 bis hin zur sogenannten „Ertl-Kurve“.

Im Abschnitt 3 waren Kunstbauten ausschließlich in Form von Kragplatten mit unterschiedlichen Kragweiten zur Ausbildung der Fahrbahn des Radwegs geplant.

Die Abteilung 9 legte eine Kostenberechnung für die Bauleistungen des gesamten Abschnitts 3 mit 4.012.305 Euro vor. Die nachfolgende Tabelle zeigt die von der Abteilung 9 vorgelegten Soll-Kosten des Abschnitts 3 getrennt nach den einzelnen Leistungsgruppen:

Tabelle 23: Kunstbauten – Abschnitt 3

LG	Bezeichnung	Soll-Kosten
01	Projektierung und Bauwerksprüfung	12.000
02	Baustellengemeinkosten	112.120
06	Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten	213.942
20	Spezialtiefbau	837.131
31	Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten	2.062.425
32	Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton	29.650
41	Brückenausrüstung	318.005
43	Straßenausrüstung - Rückhaltesysteme	421.337
47	Instandsetzungsarbeiten Bauwerke	5.695
Gesamtsumme		4.012.305

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Der LRH überprüfte die wesentlichsten Positionen, die in Summe 3.714.763 Euro oder 92,6% der Soll-Kosten des Abschnitts 3 ergaben.

Der LRH stellte fest, dass der Planer die Regelabstände der Pfähle zur Gründung des Radwegs zwischen 2,0 m und maximal 6,0 m definierte. Gleichzeitig verringerte der Planer die Anzahl der Pfähle teilweise durch Abminderungsfaktoren, da diese nicht über die gesamte Teilstrecke regelmäßig eingesetzt werden sollten. Der genaue Abstand und die Verortung hingen von der Qualität der individuell angetroffenen Untergrundverhältnisse ab. Diese konnte der Planer trotz umfangreicher geotechnischer Untersuchungen aufgrund der Unterschiedlichkeit des Bestands vorab nicht für jeden Streckenbereich eindeutig definieren. Vielmehr war festgelegt, dass Abstand, Anzahl und Länge der Pfähle während der Bauphase nochmals verifiziert werden mussten.

Neben den Pfahlgründungen, die einen Großteil der einwirkenden Kräfte aufnahmen, enthielt das Leistungsverzeichnis Positionen für das Herstellen von Bohrlöchern sowie das Versetzen von Steckisen. Diese verbanden zur weiteren Ableitung der Lasten die

bestehenden Stützwände kraftschlüssig mit den neuen Kragplatten und ergaben im Abschnitt 3 Soll-Kosten von 294.300 Euro für 22.600 Bohrlöcher.

Die Errichtung der Kragplatten erforderte darüber hinaus den teilweisen Asphaltabtrag der Straße. Das zugehörige Schneiden des Asphalts war im Leistungsverzeichnis für die Kunstbauten enthalten. Gleichzeitig enthielten auch andere Teile des Leistungsverzeichnisses Schneidarbeiten zur Verlegung von Entwässerungssystemen, sonstigen Verrohrungen und Provisorien.

- 38.2 Der LRH erachtete die Anzahl an Steckeisen und dazugehörigen Bohrlöchern als relativ hoch. Der Planer bestätigte auf Nachfrage, dass er die Mengen wie bei den Pfahlgründungen aufgrund der Unsicherheiten zur Qualität der bestehenden Stützwände höher angesetzt hätte. Gleichzeitig konnte die Abteilung 9 die Planung auch für die Pfahlgründungen lediglich näherungsweise auf Grundlage des geotechnischen Gutachtens durchführen.

Der LRH empfahl, dass der Planer auf Basis der nochmaligen geotechnischen und statischen Begutachtung der Stützwände eine Optimierung der geplanten Gründungsmaßnahmen (Pfähle, Steckeisen, Bohrlöcher) im Zuge der Bauausführung anstreben sollte.

Kunstbauten – Abschnitt 4

- 39 Der Abschnitt 4 stellte einen kurzen Kurvenabschnitt im Bereich der sogenannten „Ertl-Kurve“ mit Kragplatten geringer Kragweite dar. In diesem Abschnitt war nur eine Teilstrecke in der Massenermittlung enthalten. Kleinere Teile am Anfang und am Ende des Abschnitts schlug der Planer den Mengenermittlungen der angrenzenden Abschnitte 3 bzw. 5 zu. Dabei fasste er Teilstrecken mit gleichen Regelquerschnitten zusammen, die die Grenzen der Abschnitte überlappten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die von der Abteilung 9 vorgelegten Soll-Kosten des Abschnitts 4 getrennt nach den einzelnen Leistungsgruppen:

Tabelle 24: Kunstbauten – Abschnitt 4

LG	Bezeichnung	Soll-Kosten
01	Projektierung und Bauwerksprüfung	1.000
02	Baustellengemeinkosten	9.271
06	Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten	15.493
20	Spezialtiefbau	35.067
31	Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten	148.658
32	Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton	414
41	Brückenausrüstung	21.440
43	Straßenausrüstung - Rückhaltesysteme	29.149
Gesamtsumme		260.493

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Der LRH prüfte die wesentlichsten Positionen, die in Summe 239.134 Euro oder 91,8% der Soll-Kosten des Abschnitts 4 ergaben. Die angesetzten Mengen waren in den Plänen und dem Leistungsverzeichnis nachvollziehbar dargestellt.

Kunstbauten – Abschnitt 5

- 40 Der Abschnitt 5 umfasste Kragplatten für die Fahrbahn des Radwegs ab der sogenannten „Ertl-Kurve“ bis in etwa zum Marienheim. Im Abschnitt 5 war für die gesamte Strecke lediglich ein Regelquerschnitt erforderlich. Die Weite der Auskragung betrug zwischen 1,0 m und 1,5 m. Es waren zusätzlich Pfahlgründungen zur Aufnahme von Zug- und Druckkräften im Abstand von 3,0 m bzw. 4,0 m geplant.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die von der Abteilung 9 vorgelegten Soll-Kosten des Abschnitts 5 getrennt nach den einzelnen Leistungsgruppen:

Tabelle 25: Kunstbauten – Abschnitt 5

LG	Bezeichnung	Soll-Kosten
01	Projektierung und Bauwerksprüfung	4.000
02	Baustellengemeinkosten	23.985
06	Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten	38.069
20	Spezialtiefbau	201.939
31	Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten	377.398
32	Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton	879
41	Brückenausrüstung	57.744
43	Straßenausrüstung - Rückhaltesysteme	78.593
Gesamtsumme		782.606

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Der LRH prüfte die wesentlichsten Positionen, die in Summe 725.384 Euro oder 92,7% der Soll-Kosten des Abschnitts 5 ergaben. Die angesetzten Mengen waren in den Plänen und dem Leistungsverzeichnis nachvollziehbar dargestellt.

Kunstbauten – Abschnitt 7

- 41.1 Die Kragplatten im Abschnitt 7 setzten den Radweg aus dem Abschnitt 6 in Richtung Spittal fort. Im Abschnitt 6 führte der Radweg über Freiland, womit keine Kragplatten notwendig waren. Im Abschnitt 7 kamen zwei Typen von Regelquerschnitten mit einer Auskrugung von 1,5 - 2,0 m bzw. 2,0 - 2,5 m zum Einsatz. Die Weite der Auskrugung war demnach hoch.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die von der Abteilung 9 vorgelegten Soll-Kosten des Abschnitts 7 getrennt nach den einzelnen Leistungsgruppen:

Tabelle 26: Kunstbauten – Abschnitt 7

LG	Bezeichnung	Soll-Kosten
01	Projektierung und Bauwerksprüfung	4.000
02	Baustellengemeinkosten	33.100
06	Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten	68.650
20	Spezialtiefbau	406.014
31	Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten	661.900
32	Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton	13.747
41	Brückenausrüstung	81.426
43	Straßenausrüstung - Rückhaltesysteme	110.694
Gesamtsumme		1.379.531

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Der LRH prüfte die wesentlichsten Positionen, die in Summe 1.287.661 Euro oder 93,3% der Soll-Kosten des Abschnitts 7 ergaben.

Wie schon im Abschnitt 3 setzten die Planer auch in den Abschnitten 4, 5 und 7 Pfahlgründungen und Steckeisen zur kraftschlüssigen Verbindung der neuen Kragplatten mit dem Untergrund an. Dies erfolgte wiederum unter dem Umstand, dass die Tragfähigkeit der vorhandenen Stützwand nicht für jeden Streckenbereich genau untersucht werden konnte. Folglich waren Annahmen zu treffen und in der Bauphase nochmals zu verifizieren.

Weiters waren im Leistungsverzeichnis auch für die Abschnitte 4, 5 und 7 gleichlautende Positionen je nach ihrem Umfang nicht einheitlich als wesentlich oder nicht wesentlich gekennzeichnet.

- 41.2 Der LRH verwies für die Abschnitte 4, 5 und 7 auf seine Empfehlung aus Abschnitt 3¹⁴. Dabei sollten der Geologe und Statiker die Pfahlgründungen und Steckeisen nach Abbruch bestehender Teile der Stützwände begutachten und nach Möglichkeit optimieren.

¹⁴ siehe TZ 38

Der LRH verwies weiters auf seine Empfehlungen zur einheitlichen Kennzeichnung von sogenannten wesentlichen Positionen¹⁵.

Kunstbauten – Abschnitt 8

- 42.1 Im Abschnitt 8 zweigte der Verlauf des Radwegs vom Straßenverlauf der B99 Katschberg Straße im Bereich der Stadteinfahrt Spittal allmählich ab und führte weiter entlang der Lieser. Dabei war auch ein Höhenunterschied vom Niveau der Straße bis hin zum Niveau der Liesersteigbrücke zu überwinden und somit eine Rampe herzustellen. Neben Kragplatten waren dafür Stützkonstruktionen sowie umfangreiche Pfahlgründungen zum Abtrag der Lasten erforderlich. Zusätzlich sah der Planer eine Baustraße im Flussbett sowie temporäre Hangsicherungen mit Spritzbeton und Erdnägeln für die Ausführungsphase vor.

Die Gründungen der Stützkonstruktionen zwischen B99 und Liesersteigbrücke hatten gemäß dem geotechnischen Gutachten voraussichtlich auf Flussniveau zu erfolgen. Ähnlich wie bei den Pfahlgründungen war dies jedoch von abschließenden Untersuchungen nach Abtrag des Geländes abhängig. Von der Brücke weiter flussabwärts bis hin zum Einlaufbauwerk, das Teile des Wassers einem längeren Zulauf zu mehreren Kleinwasserkraftwerken zuführte, lagerte der neue Radweg wieder auf einer bestehenden, jedoch zu sanierenden Stützwand auf.

In diesem Bereich herrschten sehr beengte Platzverhältnisse. Einerseits lag eine steile Böschung zwischen Lieser und der höher liegenden B99, andererseits kragte der geplante Radweg flussseitig über bestehende oder neu zu errichtende Stützwände aus. Dafür waren Pfahlgründungen vertikal und schräg in regelmäßigen Abständen geplant. Die Ausschreibung dieser Leistungen sah zwar allgemeine Regelungen vor, wonach diese Umstände einzukalkulieren waren, eine genauere Angabe für den Bauablauf in diesem Bereich existierte jedoch nicht.

¹⁵ siehe TZ 34

Die nachfolgende Tabelle zeigt die von der Abteilung 9 vorgelegten Soll-Kosten des Abschnitts 8 getrennt nach den einzelnen Leistungsgruppen:

Tabelle 27: Kunstbauten – Abschnitt 8

LG	Bezeichnung	Soll-Kosten
01	Projektierung und Bauwerksprüfung	4.000
02	Baustellengemeinkosten	57.985
06	Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten	118.095
10	Rohrleitungen, Rinnen, Abwasserentsorgung, Entwässerungssysteme	11.280
12	Schächte und Abdeckungen	1.667
19	Baugrubenaushub und Baugrubensicherung	75.741
20	Spezialtiefbau	175.363
21	Wasserhaltung und Wasserumleitung	10.000
22	Verankerungs- und Injektionsarbeiten	162.057
31	Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten	588.723
32	Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton	4.184
41	Brückenausrüstung	67.926
43	Straßenausrüstung - Rückhaltesysteme	23.162
47	Instandsetzungsarbeiten Bauwerke	195.763
51	Böschungs-, Ufer- und Sohlsicherung, Steinmauern	192.410
53	Landschaftsbau	797
Gesamtsumme		1.689.154

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Der LRH prüfte die wesentlichsten Positionen, die in Summe 1.333.801 Euro oder 79,0% der Soll-Kosten des Abschnitts 8 ergaben.

Der Planer sah analog zum Abschnitt 1 hinter den geplanten Stützwänden Filterbeton zur Ableitung von Hangwasser vor.

- 42.2 Der LRH verwies auf seine Empfehlung zu überprüfen, ob anstatt des Filterbetons ein günstigerer, sickerfähiger Kieskörper ausgeführt werden kann.

Kunstbauten – Einheitspreise

- 43 Der LRH überprüfte für die Kunstbauten stichprobenartig die Einheitspreise jener Positionen, deren Positionspreise über alle Obergruppen summiert zu den kostenmäßig umfangreichsten zählten.

Der LRH stellte dabei fest, dass die Abteilung 9 die Einheitspreise einiger Positionen am unteren Rand des ortsüblichen Preisniveaus ansetzte.

Die folgende Tabelle zeigt die Positionen mit Preisen am unteren Rand des ortsüblichen Preisniveaus:

Tabelle 28: Leistungspositionen mit geringen Einheitspreisen

Positionsnummer (ohne Obergruppe)	Bezeichnung LRH	Menge	Einheit	Preis je Einheit	Positionspreis (alle Obergruppen)
192301E	Hangsicherung mit Spritzbeton	1.066,0	m2	38,32	40.849
514401C	Steinschichtung 300/1000	452,0	m3	123,34	55.750
514401D	Steinschichtung 1000/3000	909,0	m3	137,04	124.569
980301D	LKW > 16-20t (Regieleistung)	500,0	h	73,30	36.650
Gesamtsumme					257.818

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen Abteilung 9

Einige Positionen waren eher am oberen Rand des Preisniveaus angesiedelt. Diese sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 29: Leistungspositionen mit hohen Einheitspreisen

Positionsnummer (ohne Obergruppe)	Bezeichnung LRH	Menge	Einheit	Preis je Einheit	Positionspreis (alle Obergruppen)
201236A	Pfahlkopf für Druckpfahl	358,0	Stk	150,00	53.700
201236B	Pfahlkopf für Zugpfahl	365,0	Stk	185,00-190,00	69.305
310187A	Besenstrich Betonoberfläche	7.189,0	m3	9,04	64.989
310213D	Bohrloch für Steckeisen DM 14mm	9.164,5	m	26,00-39,00	238.323
471170A	Natursteinmauer reinigen	360,0	m2	150,94	54.338
471256A	Verfugung Natursteinmauer	36.750,0	kg	3,50	128.625
Gesamtsumme					609.279

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen Abteilung 9

Baukosten Abschnitt 8a

- 44.1 Der letzte Abschnitt des Radwegs führte mit einer Abschnittslänge von ca. 100 m über das sogenannte „Volpinigelände“ zur Einbindung des Radwegs in die Lederergasse in Spittal. Da die Grundeigentümer eine Bebauung der Grundstücke beabsichtigten, deren Planung noch nicht abgeschlossen war, konnte die genaue Trassenführung im Detail noch nicht geplant werden. Die Grundeigentümer hatten einer Trassenführung über ihre Grundstücke mündlich zugestimmt, eine schriftliche Vereinbarung fehlte noch.

Die Abteilung 9 ging aufgrund der Länge des Abschnitts und der dortigen Gelände- und Bodenverhältnisse von Soll-Kosten in Höhe von 91.667 Euro für den Abschnitt 8a aus.

- 44.2 Der LRH empfahl, rasch eine Festlegung des Radwegverlaufs mit den Grundeigentümern festzulegen und eine schriftliche Vereinbarung abzuschließen.

Reserven

- 45 Für Unvorhergesehenes bei den Bauarbeiten setzte die Abteilung 9 Reserven von 1.375.000 Euro an. Das entsprach in etwa einem Prozentsatz von 11% der Baukosten. Der Ansatz von 11% der Baukosten für Unvorhergesehenes entsprach dem Schwierigkeitsgrad der Baumaßnahmen.

In den übergreifenden Leistungen waren Regieleistungen als Eventualpositionen im Umfang von 347.600 Euro enthalten. Diese waren im Sinne der Kostenwahrheit dem Kostenbereich Reserven zuzuschlagen. Daraus ergab sich eine Erhöhung der Reserven auf 1.722.600 Euro.

Folge-Kosten

- 46 Die Abteilung 9 wies in der Folge-Kosten-Berechnung darauf hin, dass die mittleren Betriebs- und Instandhaltungskosten der Straßenzüge der B99 Katschberg Straße und der B98 Millstätter Straße unverändert zum Bestand blieben. Zusätzliche jährliche Kosten ergaben sich durch die gegenständlichen Baumaßnahmen beim Geh- und Radweg sowie bei den Entwässerungsanlagen.

Die Kosten der betrieblichen und der baulichen Erhaltung für die Betonbauwerke ermittelte die Abteilung 9 auf Basis der Lebenszykluskosten von Betonbrücken gemäß den Vorgaben der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen¹⁶. Die Berechnung ging von den Errichtungskosten und Instandsetzungseingriffen alle 20 Jahre aus. Nach 100 Jahren wäre die theoretische Nutzungsdauer abgelaufen und das Bauwerk würde abgebrochen werden. Die angeführten jährlichen baulichen Erhaltungskosten waren die Kosten der Instandsetzungen und der Abbruchkosten verteilt auf 100 Jahre.

Für die Ermittlung der baulichen Erhaltungskosten für den Anteil der Asphaltdecke zog die Abteilung 9 die Vorgaben der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen¹⁷ für die Bewertung des Anlagevermögens der Straßeninfrastruktur heran. Gemäß dieser Vorgaben lag die Nutzungsdauer für Geh- und Radwege bei 33 Jahren und die anzusetzenden Wiederherstellungskosten bei 50 Euro je m². Daraus ergaben sich die durchschnittlichen jährlichen Kosten für die bauliche Erhaltung. Die Kosten für die betriebliche Erhaltung der Asphaltflächen errechnete die Abteilung 9 aus den mittleren Erhaltungskosten des Bestands der B99 Katschberg Straße.

¹⁶ Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 13.02.11 Lebenszykluskostenermittlung für Brücken, März 2017

¹⁷ Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 13.02.31 Bewertung des Anlagevermögens der Straßeninfrastruktur, September 2019

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die jährlichen Kosten der baulichen und der betrieblichen Erhaltung des Radwegs inklusive Umsatzsteuer:

Tabelle 30: Bauliche und betriebliche Erhaltungskosten des Radwegs

Bezeichnung	Fläche in m ²	bauliche Erhaltung		betriebliche Erhaltung	
		Kosten je m ² und Jahr	Kosten pro Jahr	Kosten je m ² und Jahr	Kosten pro Jahr
Betonbauwerke	6.900	36,50	251.850	3,50	24.150
Asphalt	4.200	1,50	6.300	3,00	12.600
Gesamtkosten pro Jahr brutto			258.150	36.750	

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Für die Gewässerschutzanlagen holte die Abteilung 9 eine Preisauskunft für die jährliche Wartung ein.

Die folgende Tabelle zeigt die Folge-Kosten für das gegenständliche Projekt und die Verteilung der Kosten auf Land und Gemeinden inklusive Umsatzsteuer:

Tabelle 31: Folge-Kosten für Land und Gemeinden

Bezeichnung	Land	Gemeinden	Gesamt
Betriebliche Erhaltung Radweg		36.750	36.750
Bauliche Erhaltung Radweg	172.100	86.050	258.150
Erhaltung Gewässerschutzanlagen	8.000		8.000
Folge-Kosten brutto	180.100	122.800	302.900

Quelle: Darstellung des LRH auf Basis Unterlagen der Abteilung 9

Die Kosten der betrieblichen Erhaltung des Radwegs sowie ein Drittel der Kosten der baulichen Erhaltung hatten gemäß der mit dem Land 2017 abgeschlossenen Vereinbarung die beiden Gemeinden Spittal an der Drau und Seeboden am Millstätter See zu tragen. Die Erhaltung der Gewässerschutzanlagen sowie ein Anteil von zwei Dritteln an der baulichen Erhaltung waren vom Land zu finanzieren.

Die Ausführungen der Abteilung 9 zu den Folge-Kosten waren für den LRH plausibel und die Berechnungen nachvollziehbar.

Schlussempfehlungen

Zusammenfassend hob der LRH folgende Empfehlungen hervor:

- (1) Abstimmungen mit einzubindenden Behörden oder Wasserverbänden sollten schon im Rahmen des Vorprojekts durchgeführt werden, um deren Vorgaben vor der Erstellung des Einreichprojekts berücksichtigen zu können. (TZ 6)
- (2) Die Trasse für den Geh- und Radweg im Bereich der Nordeinfahrt von Spittal wäre so rasch als möglich festzulegen und rechtlich abzusichern. (TZ 10, TZ 44)
- (3) Zugesicherte Förderungen und konkret vereinbarte Finanzierungsanteile Dritter sollten bei der Budgetierung korrekt berücksichtigt werden. (TZ 17)
- (4) Für die Festlegung des geschätzten Auftragswerts sollten möglichst alle zu erwartenden Planungs- und Projektierungskosten sowie die dazugehörigen Dienstleistungen erfasst und im richtigen Ausmaß bemessen werden. (TZ 19)
- (5) Für die Vergabe von Planungsleistungen sollten in der Regel Vergabeverfahren gewählt werden, die eine Verhandlung über den Auftragsinhalt zulassen, um diesen vor Beauftragung besser konkretisieren zu können. (TZ 20)
- (6) Die Gewichtung der Zuschlagskriterien für die Planung von Einreich- und Bauprojekt wäre zu prüfen und für zukünftige Projekte gegebenenfalls zu ändern. (TZ 20)
- (7) Es sollten Zuschlagskriterien integriert werden, die auf die Qualität der Planungsleistungen abzielen, wie beispielsweise Personalkapazität oder Qualifikationen und Referenzen des vorgesehenen Personals. (TZ 20)
- (8) Die vom Planer gestellte Forderung hinsichtlich weiteren Mehr- und Zusatzleistungen wäre zu prüfen und nur bis zum festgelegten Maximalvolumen von 700.000 Euro zu beauftragen, da die Rahmenvereinbarung bei Überschreitung dieses Betrags ihre Wirkung verlieren könnte. (TZ 20)
- (9) Die Planungsleistungen sollten noch während der vierjährigen Laufzeit der Rahmenvereinbarung, somit bis August 2024, abgeschlossen werden. (TZ 20)

(10) Die Planungskoordination und Projektsteuerung in der Planungs- und Ausschreibungsphase und die Zusammenstellung der Unterlagen für die Großvorhabensüberprüfung sollten künftig weitestgehend durch eigenes Personal abgewickelt und das erforderliche Know-how in der Abteilung 9 vorgehalten werden. (TZ 21)

(11) Vor Ausschreibung der örtlichen Bauaufsicht wäre deren notwendiger Umfang zu überprüfen und gegebenenfalls Möglichkeiten für eine unterstützende örtliche Bauaufsicht und eine schrittweise Auftragserteilung mit in die Ausschreibung aufzunehmen. (TZ 22)

(12) Zu einem Großvorhaben gehörende Baumaßnahmen sollten grundsätzlich erst im Anschluss an die Überprüfung durch den LRH realisiert werden. (TZ 26)

(13) Die Soll-Kosten für Vermessungsleistungen sollten aufgrund der Komplexität des Projekts mit Straßenbau, Leitungsbau und Kunstbau um zumindest 15.000 Euro auf 25.000 Euro erhöht werden. (TZ 30)

(14) Gutachter für die Feststellung von durch das Bauunternehmen verursachte Bauschäden sollten nicht durch dieses, sondern durch die Abteilung 9 direkt beauftragt werden, um im Falle von Streitigkeiten eine möglichst objektive Darstellung der Bauschäden zu erhalten. (TZ 30)

(15) Regiearbeiten ohne konkret zugeordnete Leistungen wären als Reserve anzusehen und daher dem Kostenbereich 9 – Reserven zuzuordnen. (TZ 30)

(16) Bei stark veränderlichen Straßenbreiten wäre die Berechnung der Flächen für den Straßenoberbau über die Querprofile und gegebenenfalls zusätzliche Zwischenprofile durchzuführen. (TZ 31)

(17) Zusammenhängende Positionen wären bei zukünftigen Projekten vor der Ausschreibung nochmals auf Mengenübereinstimmung und Plausibilität zu überprüfen. (TZ 31)

- (18) Noch vor Auftragsvergabe sollte eine Entscheidung über die Mitverlegung von Leerrohren für eine zukünftig geplante Breitbandverkabelung herbeigeführt werden. (TZ 31)
- (19) Vor Ausschreibung von Leistungen wären zukünftig die Leistungsverzeichnisse mit den Ausschreibungsplänen abzustimmen. (TZ 31, TZ 35)
- (20) Es wäre zukünftig vor der Ausschreibung zu überprüfen, ob sich in den Vorbemerkungen des Leistungsverzeichnisses geregelte gesonderte Vergütungen auch in den Positionen wiederfanden. (TZ 32)
- (21) Gleichlautende Positionen wären unabhängig von ihrem Umfang als wesentlich zu kennzeichnen, wenn die Summe der Position über alle Obergruppen hinweg für die Gesamtkosten des Projekts relevant war. (TZ 34, TZ 41)
- (22) Es wäre zu überprüfen, ob statt des Filterbetons ein günstigerer sickerfähiger Kieskörper zum Einsatz kommen könnte. (TZ 35, TZ 42)
- (23) Die angesetzten Mengen für brüchigen Fels in Abschnitt 1 wären nochmals zu überprüfen und die Mengen der Positionen für den Erdabtrag in Summe mit 100% zu begrenzen. (TZ 35)
- (24) Längenangaben von Bauteilen sollten in den entsprechenden Plänen ergänzt und dazu erläuternde Bemerkungen in der Massenermittlung angeführt werden, um die Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten. (TZ 36)
- (25) Bauleistungen, die Winterbaumaßnahmen erforderten, wären möglichst in wärmere Jahreszeiten zu verlegen und einvernehmlich mit dem Auftragnehmer dazu terminliche Festlegungen zu treffen. (TZ 37)
- (26) Auf Basis der nochmaligen geotechnischen und statischen Begutachtung der Stützwände wäre eine Optimierung der geplanten Gründungsmaßnahmen (Pfähle, Steckeisen, Bohrlöcher) im Zuge der Bauausführung anzustreben. (TZ 38, TZ 41)

Hinweis

- 47 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 2. Mai 2024

Der Direktor

MMag. Günter Bauer, MBA