

**STEIERMÄRKISCHER LANDTAG
LANDESRECHNUNGSHOF**

GZ.: LRH 31 K 1 - 90/5

B E R I C H T

betreffend die Prüfung des Brückenbauvor-
habens "Kohlbergbrücke in km 2,240 der
Landesstraße Nr. 673 Kohlbergstraße"

I

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsauftrag	1
2. Beschreibung des Bauvorhabens	2
3. Planung und Vorarbeiten	11
4. Ausschreibung und Vergabe	25
5. Baudurchführung	28
6. Abrechnung	37
7. Schlußbemerkungen	43

1. PRÜFUNGS-AUFTRAG

Der Landesrechnungshof hat das Brückenbauvorhaben "Kohlbergbrücke in km 2,240 der Landesstraße Nr. 673 Kohlbergstraße" einer stichprobenweisen baulichen und kostenmäßigen Überprüfung unterzogen.

Mit der Durchführung der Prüfung war die Gruppe 3 des Landesrechnungshofes (Bauwesen) beauftragt. Unter dem verantwortlichen Gruppenleiter Wirkl. Hofrat Dipl.-Ing. Peter Pfeiler hat die Einzelprüfung im besonderen OBR Dipl.-Ing. Gerhard Rußheim durchgeführt.

Die gegenständliche Überprüfung erstreckte sich auf die örtliche Erhebung hinsichtlich des Bauzustandes und des Umfanges des Bauvorhabens, die Einsichtnahme in die Gebarung, die Einschau in den Bau- und Projektierungsakt sowie in die sonstigen mit der Baudurchführung zusammenhängenden schriftlichen und planlichen Aufzeichnungen.

Seitens der Landesbaudirektion und der Baubezirksleitung Leibnitz, welche mit der örtlichen Bauaufsicht beauftragt worden war, wurden das Abrechnungsoperat und die Sammelakte für die Einsichtnahme zur Verfügung gestellt.

2. BESCHREIBUNG DES BAUVORHABENS

Die ursprünglich bestehende Kohlbergbrücke in km 2,240 der Landesstraße Nr. 673 Kohlbergstraße war baufällig und entsprach weder von der Tragfähigkeit noch von der Fahrbahnbreite dem heutigen Verkehrsaufkommen. Daher wurde statt der alten bereits schadhafte Kohlbergbrücke, bestehend aus einem Eisen-Holztragwerk älterer Bauart, ein Neubau notwendig. Gleichzeitig erschien es zur Erzielung einer verkehrssicheren Linienführung zweckmäßig, die zwischen 4,0 bis 4,5 m breite Landesstraße zu verbreitern und unter Ausschaltung der unübersichtlichen Kurven auf einer Gesamtlänge von ca. 490 m neu auszubauen. Sowohl durch diese Verbreiterung der Landesstraße als auch durch den Neubau eines bestehenden Durchlasses wurde die Verlegung des Altenbaches notwendig.

Das gesamte Bauvorhaben umfaßte somit folgende Baumaßnahmen:

- * Ausbau der Landesstraße L 673
- * Verlegung des Altenbaches
- * Neubau der Kohlbergbrücke
- * Herstellung eines Durchlasses und
- * Errichtung von Stützmauern

2. 1. Ausbau der Landesstraße

Die Kohlbergstraße L 673 beginnt bei der B 69 in Unterhaag und endet bei einem derzeit stillgelegten Steinbruch, dem sogenannten Kohlbergsteinbruch. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsbedeutung stellt der Landesrechnungshof die Landesstraßenwürdigkeit dieser Straße in Frage. Dieses Straßenstück ist ca. 5,5 km lang und sollte ursprünglich nur im Anrampungsbereich der neu zu errichtenden Brücke von km 1,945 bis km 2,434 ausgebaut werden. Für diesen Straßenteil liegt auch eine Planung vor, die folgendes vorgesehen hat:

Als Regelquerschnitt für den Straßenausbau wurde der Querschnitt L 6 festgelegt. Dieser sieht eine Fahrbahnbreite von 6,0 m vor. Die an den Fahrbahnrändern anschließenden Makadambankette wurden nicht wie im Regelquerschnitt mit je 1,0 m vorgesehen, sondern mit 0,75 m geplant. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 50 Km/h, der Mindestradius 125 m und die höchste Längsneigung 7,5 %. Als Fahrbahnaufbau wurde vorgesehen:

3 cm Heißmischgutteppich
15 cm bitumstabilisierte Kiestragschicht
50 cm Frostschutzschicht

Die Ableitung des Oberflächenwassers erfolgt größtenteils über einen Spitzgraben, der in gebrochener Kante zur Fahrbahn in einer Breite von 0,50 m direkt an diese angeschlossen wird. Der Aufbau des Spitzgrabens entspricht dem Fahrbahnaufbau. Die weitere

Wasserableitung erfolgt über Einlaufschächte und Betonfalzrohre bzw. Muldensteine in den Altenbach. Für die Entwässerung des Untergrundes wurde eine Kofferdrainage aus PVC-Rohren mit Entwässerungsschlitzten vorgesehen.

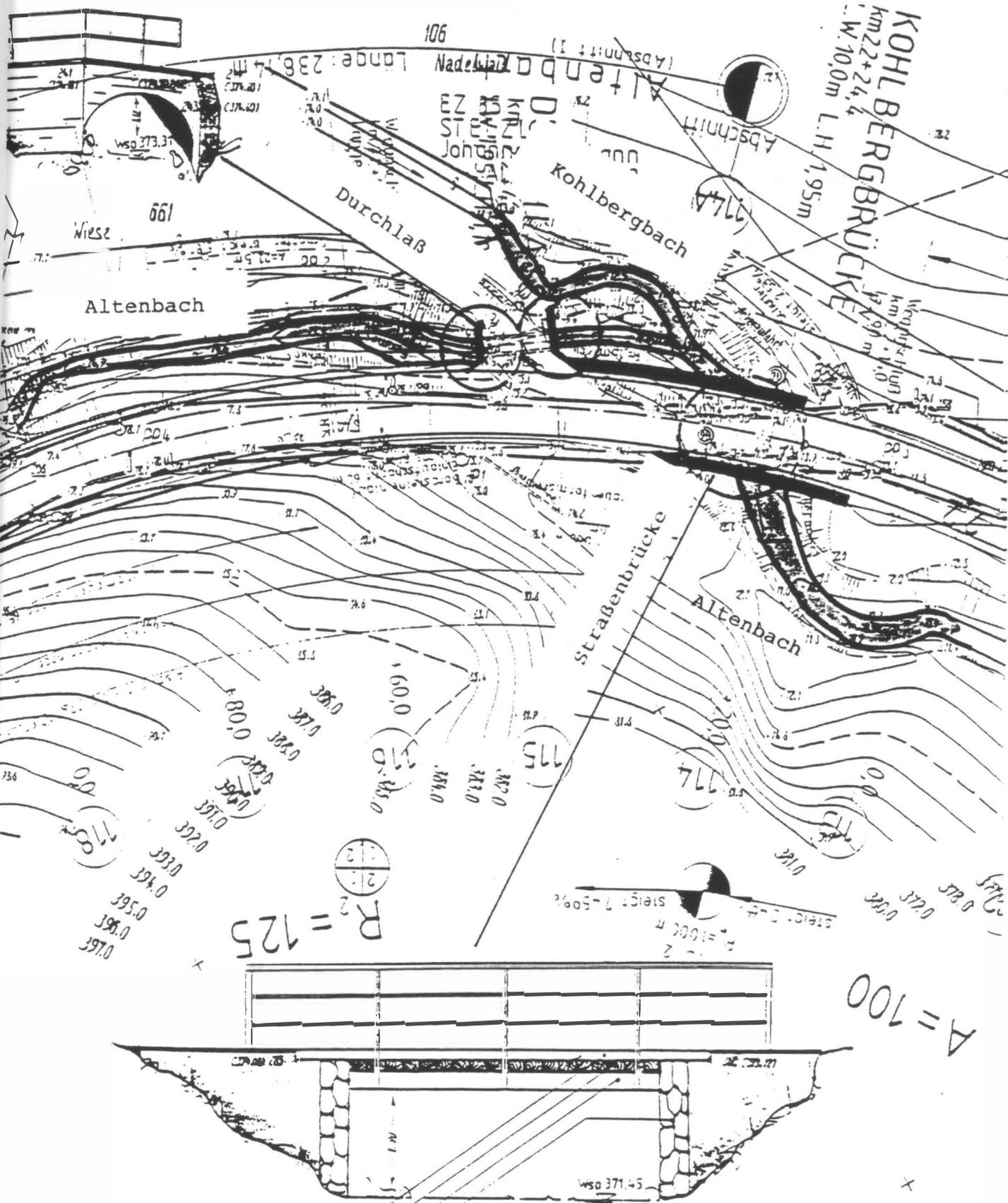
Der Straßenausbau im Sinne des gegenständlichen Projektes erfolgte im wesentlichen auf der bestehenden Straßentrasse. Um bessere Anlageverhältnisse zu schaffen, wurde der erste Krümmungsradius durch ein Abrücken nach rechts vergrößert. Abgesehen von der notwendigen Mehrbreite des Straßenquerschnittes wurden lediglich geringfügige Linienkorrekturen in Grund und Aufriß vorgenommen. Die Straße wurde einerseits teilweise durch eine Futtermauer gegen den aufgehenden Hang, andererseits durch eine Futtermauer gegen den tiefer gelegenen Bach abgesichert. Sämtliche Zufahrten und Wege wurden wieder an die neue Trasse angeschlossen. Als Fahrbahnaufbau für diese Weganschlüsse im unmittelbaren Bereich der Landesstraße wurde auf einer Länge von 5 m eine 8 cm starke Bitukiesdecke auf 30 cm Frostschuttschicht vorgesehen.

Über diesen im Brückendetailprojekt vorgesehenen Straßenausbau des Anrampungsbereiches hinausgehend wurde jedoch nach mehreren Besprechungen mündlich vereinbart, die Landesstraße L 673 auf ihre gesamte Länge auszubauen. Wie sich der Landesrechnungshof vor Ort überzeugen konnte, erfolgte dieser Ausbau

mit einer Straßenbreite von 5,50 m. Für diesen ca. 5 km langen Straßenausbau existiert weder eine Planung noch sonstige schriftliche Projektierungsunterlagen.

2.2. Verlegung des Altenbaches

Wie der Ausschnitt des Lageplanes auf der folgenden Seite zeigt, erfolgte der Ausbau von Bachkilometer 0,100 bis Bachkilometer 0,338. Die Sohlbreite beträgt 1,0 m und verbreitert sich im Bereich des Durchlasses auf 1,5 m. Die Sicherung der Sohle erfolgte durch die Anordnung von Sohlgurten. Im Bereich des Durchlasses ist eine Abführung des HQ 100 für den Altenbach gesichert. Die Höhe beträgt hierbei 75 cm. Als Freibord verbleiben ca. 35 cm. Im Brückenbereich blieb die Breite des Bachbettes wie im ursprünglichen Bestand und hat nach der Einmündung des Kohlbergbaches eine Gesamtbreite von ca. 5,0 m. Die Böschungen im Anschluß an die Brücke wurden durch Steinschlichtungen gesichert.



$R^2 = 125$

$A = 100$

- Träger aus Holz
- Falzbohlen
- Eisenverge
- Steinmauer

2.3. Neubau der Kohlbergbrücke

Das Tragwerk der in km 2,20 der Landesstraße L 673 errichteten Kohlbergbrücke über den Altenbach ist eine Stahlbetonplatte, die auf zwei massiven Widerlagern mit anschließenden Flügelmauern ruht. Die Fundamente wurden bis auf ausreichend standfesten Boden flach gegründet. Die senkrechte lichte Weite beträgt 10,0 m. Die lichte Höhe ca. 1,95 m. Für die Bemessung des Bauwerkes wurde die ÖNORM B 4002 Straßenbrücken, Klasse I, herangezogen. Die Brückenbreite wurde auf den Landesstraßenquerschnitt L 6 ausgelegt. Dies bedeutet für den Brückenbereich eine Fahrbahnbreite von 6,0 m mit einem beidseitigen Randstreifen von je 0,5 m. Die anschließenden Randbalken wurden in einer Breite von 1,25 m ausgeführt.

Als Brückenabsicherung wurde ein Geländer der Type I (Bundesstraßenbrücken) verwendet. Diese Geländertypen erschien dem Landesrechnungshof bei der Besichtigung vor Ort als zu aufwendig und den örtlichen Verkehrsverhältnissen nicht mehr angepaßt.

Daher wurden die in letzter Zeit errichteten Brückengeländer einem Preisvergleich unterzogen. Dabei ergaben sich folgende Preise/lfm:

Nov. 89	L 315	Südingbachbrücke Bernau	S 1.988,--
Dez./89	L 347	Gradnerbrücke	S 2.237,79
Dez./89	L 347	Bärnbacher Bahnbrücke und Förderbandbrücke	S 1.735,21
Jän./90	B 70	Fußgänger UF Söding	S 2.269,--
Apr./90	L 654	Saggaubrücke	S 1.183,--
Aug./90	B 74	Muggenaubrücke	S 1.583,--
Nov./90	L 626	Hirtzenbachbrücke I u. II	S 1.591,--
Juni/91	L 315	Halseggerbrücke und Wartbachbrücke	S 1.619,--
Juli/91	B 74	Hohlbacher Bahnbrücke und Seibenbachbrücke	S 1.650,--

Als Durchschnittspreis für einen Laufmeter Brückengeländer der Type I ergibt sich somit zurzeit S 1.762,--.

Bei den weiteren Recherchen wurde festgestellt, daß in der Fachabteilung IIe für untergeordnete Brückenbauwerke Brückengeländer der Type III mit einem durchschnittlichen Preis von S 733,--/lfm verwendet werden.

Gegen die Verwendung dieser Geländerart bestehen jedoch in der Fachabteilung IIb bzw. IID Bedenken hinsichtlich der bauordnungsgemäßen Sprosseneinteilung und auch der Standfestigkeit.

Da der Landesrechnungshof um eine einheitliche Vorgangsweise innerhalb der Landesbaudirektion bemüht ist, wurde am 24. Jänner 1992 in der Landesbaudirektion eine Besprechung anberaumt, bei der neben dem Landesbaudirektor und Vertretern des Landesrechnungshofes alle Vorstände der Straßenbauabteilungen teilnahmen. Bei dieser Besprechung wurde das Problem der derzeit nicht einheitlich ausgeführten Brückengeländer ausführlich diskutiert. Als Ergebnis dieser Diskussion wurde vereinbart, daß eine Arbeitsgruppe mit dem Ziel eingerichtet wurde, in nächster Zeit auf Landesebene einen Typenplan für Geländer an untergeordneten Brücken zu entwickeln. Damit soll erreicht werden, daß ein wirtschaftliches Brückengeländer für Brücken mit untergeordneter Verkehrsbedeutung einheitlich in der Steiermark zur Anwendung kommen soll.

2.4. Herstellung eines Durchlasses

Die lichte Weite des vor der Kohlbergbrücke liegenden Durchlasses für den Altenbach beträgt 1,95 m. Die anschließenden Flügelmauern wurden bis auf ausreichend standfesten Boden gegründet. Die Herstellung der Durchlaßprofile wurde in ca. 1,0 m langen Betonfertigteilen in verkehrter U-Profilform vorgesehen. Diese Betonfertigteile wurden auf Streifen-

fundamenten gegründet. Die Errichtung der Stirnwände sowie der anschließenden Stütz- und Flügelmauern erfolgte in Ortbetonbauweise. Sowohl die Stirnwände als auch die sich in Straßenniveau befindlichen Stütz- und Flügelmauern erhielten einen 40 cm breiten Randbalken mit Geländer.

2.5. Errichtung von Stützmauern

Die Ausführung erfolgte jeweils als Schwergewichtsmauer, wobei alle bergseitig gelegenen Stützmauern im Sichtbereich eine Verkleidung aus 25 cm starkem regelhaftem Bruchsteinmauerwerk erhielten. Die Gründung erfolgte in abgetreppter Form.

3. PLANUNG UND VORARBEITEN

Im folgenden wird der zeitliche Ablauf der Planungen und der Genehmigungen für die Kohlbergbrücke bzw. der Straßenanschlüsse aufgezeigt:

- 16.05.1984: Honoraranbot für Vermessung und Straßendetailprojektierung mit korrigierter Angebotssumme von S 130.189,08 (Beilage 1)
- 30.05.1984: von der Fachabteilung IIb erstellter Regierungssitzungsantrag mit Gesamtkosten in der Höhe von S 145.000,- (Beilage 2)
- 18.06.1984: Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung (Beilage 2)
- 28.06.1984: schriftliche Auftragserteilung für Straßendetailprojekt durch die Fachabteilung IIb an Dipl.-Ing. Peter Connert (Beilage 3)
- 03.07.1984: Auftragsbestätigung
- NOV. 1984: Projektierungsarbeiten
- 02.09.1985: Genehmigung des Straßendetailprojektes als Ferialstück (Beilage 4)
- 28.01.1986: 1. Honoraranbot
Brückendetailplanung (Beilage 5)

01.03.1988: 2. Honoraranbot
Brückendetailplanung (Beilage 6)

15.03.1988: Auftragserteilung Brückendetailplanung
(Beilage 7)

22.03.1988: Auftragsbestätigung

April 1988: Projektierungsarbeiten

In der schriftlichen Auftragserteilung vom 28. Juni 1984 für die ersten Projektierungsarbeiten an den planenden Zivilingenieur wurden neben den allgemeinen Bedingungen auch vereinbart, daß die betreffenden Planunterlagen bis 30. Juli 1984 der Fachabteilung IIb vorzulegen sind.

Wie aus den übermittelten Planunterlagen ersichtlich ist, wurden die Projektierungsarbeiten jedoch erst im November 1984 durchgeführt. Diese Terminüberschreitung, auf die im Schriftverkehr überhaupt nicht eingegangen wurde, muß vom Landesrechnungshof kritisiert werden.

Aus der chronologischen Auflistung ist ersichtlich, daß für die Straßendetailprojektierungsarbeiten ein Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vorliegt. Für die Brückendetailplanung war es nicht mehr erforderlich, um eine gesonderte Genehmigung anzusuchen, da die Wertgrenze ab 27. März 1987 auf S 250.000,-- angehoben worden ist, und in diesem Fall nicht erreicht wurde. Die Detailplanung für

den Neubau der Kohlbergbrücke sowie eines Durchlasses und einer Futtermauer, die am 15. März 1988 beauftragt wurde, ergab Auftragsgesamtkosten (incl. 10 % USt.) von S 168.648,43.

Mit der Eingabe vom 23. August 1985 hat die Steiermärkische Landesregierung, Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IIb, um die wasserrechtliche Bewilligung für den Neubau der Kohlbergbrücke und die Verlegung des Altenbaches bei der Bezirkshauptmannschaft Leibnitz als Wasserrechtsbehörde angesucht. Aufgrund der hierüber am 9. Dezember 1985 durchgeführten örtlichen Erhebung und mündlichen Verhandlung wurde am 10. Jänner 1986 die wasserrechtliche Bewilligung für

- a) die Verlegung des Altenbaches auf eine Gesamtlänge von ca. 175 m oberhalb der Kohlbergbrücke,
- b) die Errichtung eines Rohrdurchlasses und
- c) die Neuerrichtung der Kohlbergbrücke

bei Einhaltung bzw. Erfüllung von 27 angeführten Auflagen erteilt.

Als Frist für die Bauvollendung der Anlage bzw. für die Erfüllung der Auflagen wurde der 31. 12. 1995 bestimmt.

Entsprechend dem Steiermärkischen Naturschutzgesetz wurde am 1. April 1986 um die naturschutzrechtliche

Bewilligung des Bauvorhabens bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft angesucht.

Nach Einholen eines Gutachtens des Bezirksnaturschutzbeauftragten erteilte die Bezirkshauptmannschaft Leibnitz die naturschutzrechtliche Bewilligung für die Baumaßnahmen unter Einhaltung der Auflagen, daß die geplanten Baumaßnahmen plangemäß ausgeführt werden und daß nach Beendigung der Maßnahmen das lokale Landschaftsbild durch Humusierung, Begrünung und standortgerechter Bepflanzung in seinen wesentlichen Charakterzügen wieder hergestellt wird.

Weiters wurde mit Schreiben vom 23. März 1988 (Beilage 8) an die Fachabteilung IIa von der Brückenbauabteilung die Einleitung des Grundeinlöseverfahrens und des straßenrechtlichen Verfahrens beantragt. Dabei wurde um Ansetzung und Durchführung der örtlichen Erhebung und mündlichen Verhandlung sowie der Einlösung der ausgewiesenen Flächen ersucht, wobei gleichzeitig das Bauvorhaben auch in straßenrechtlicher Hinsicht als zulässig erklärt werden sollte.

Bei der am 19. April 1988 durchgeführten straßenrechtlichen und Grundeinlöseverhandlung (Beilage 9), bei der kein Vertreter der Fachabteilung IIb teilgenommen hat, wurde ein Lokalaugenschein durchgeführt, um sowohl den betroffenen Liegenschaftseigentümern als auch den Sachverständigen Gelegenheit

zu geben, sich über Art und Umfang der Grundbeanspruchung zu informieren. Aufgrund übereinstimmender Äußerungen der betroffenen Anrainer und des Bürgermeisters der Gemeinde Oberhaag sollte das damalige Projekt überarbeitet werden, um sowohl den Wünschen der Anrainer Rechnung zu tragen als auch den Straßenquerschnitt von der ursprünglich geplanten Breite von 6,0 m auf die erforderliche Breite von 5,0 m zu reduzieren. Damit wurde die Verhandlung auf unbestimmte Zeit vertagt.

Wie sich der Landesrechnungshof vor Ort überzeugen konnte, wurde der gesamte Ausbau der Landesstraße in einer Breite von 5,50 m ausgeführt.

Dazu wird vom Landesrechnungshof festgestellt, daß in dem von der Landesregierung genehmigten Detailprojekt die Straßenausbaubreite 6,0 m beträgt.

Bei der am 19. April 1988 vorgenommenen Begehung mit den Anrainern wurde von den Betroffenen und dem Bürgermeister eine maximale Straßenbreite von 5,0 m gefordert.

Es ist daher für den Landesrechnungshof nicht erkennbar, wieso und auf wessen Veranlassung der Ausbau in einer Breite von 5,5 m durchgeführt wurde. Nach Ansicht des Landesrechnungshofes wäre die von den Anrainern geforderte Maximalbreite von

5,0 m für das vorhandene Verkehrsaufkommen ausreichend gewesen.

Somit steht die gewählte Ausbaubreite sowohl im Widerspruch zum genehmigten Projekt als auch zu den Anrainerwünschen und muß zusätzlich auch als unwirtschaftlich bezeichnet werden.

Das Regelprofil des Straßenaufbaues besteht aus:

12 cm	BTS	5,50 m breit
3 cm	AB	5,50 m breit
12 cm	Bankette	0,75 m breit
30 - 40 cm	Frostschuttschichte	
	Asphalt-Spitzgraben	0,50 m breit

Dabei handelte es sich jedoch nicht nur um die projektierten Straßenanschlußstücke an die ausgeführte Kohlbergbrücke, sondern auch um den im Zuge einer Straßenverbesserungsmaßnahme ohne Detailplanung vorgenommenen Ausbaues in einer Länge von über 2,5 km.

Für diese Baumaßnahme gibt es weder im Schriftverkehr noch im Bauakt eine Dokumentation; einzig und allein aus der Abrechnung ist der Umfang der Arbeiten erkennbar.

Wie aus den Unterlagen hervorgeht, wurde in den Jahren 1988 und 1989 dieser Ausbau der Landesstraße 673 (Kohlbergstraße) ohne neuerliche Verhandlung durchgeführt. Dies bedeutet, daß der gesamte Ausbau ohne straßenrechtliche Bewilligung durchgeführt wurde.

Wie im Steiermärkischen Landesstraßenverwaltungsgesetz unter § 47 festgehalten ist, ist jedoch die Neuanlage, Verlegung oder der Umbau von Straßen in den betroffenen Gemeinden kundzumachen. Außerdem ist eine mündliche Verhandlung anzuberaumen. Auf Grund der Ergebnisse dieser mündlichen Verhandlung hat die Landesregierung einen Bescheid zu erlassen.

Der Landesrechnungshof muß daher kritisch feststellen, daß die Inangriffnahme des Bauvorhabens ohne das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren erfolgte.

Aufgrund der daraufhin vom Landesrechnungshof durchgeführten Recherchen zeigte sich, daß dies keinen Einzelfall darstellte, sondern bereits öfters praktiziert wurde. Dabei stützt man sich auf § 47 Abs. 2 des Landesstraßenverwaltungsgesetzes, in dem angeführt ist, daß bei Bauvorhaben von geringfügigem Umfang das straßenrechtliche Bewilligungsverfahren entfallen kann.

Nach Rücksprache mit der Landesbaudirektion wurde darauf hingewiesen, daß bereits seit dem Jahre 1980 Bemühungen unternommen werden, das Landesstraßenverwaltungsgesetz zu ändern und das straßenrechtliche Verfahren gänzlich aufzuheben. Daraufhin wurde vom Landesrechnungshof am 24. Mai 1991 eine Besprechung anberaumt, an der Vertreter der Rechtsabteilung 3, der Fachabteilungen Ia, IIa und IIb teilnahmen.

Die Fachabteilung IIa der Landesbaudirektion, die die Grundablöse durchzuführen hat und daher unmittelbar betroffen ist, tritt für eine Aufhebung des § 47 (straßenrechtliches Verfahren) aus folgenden Gründen ein, weil

1. dieses Verfahren relativ zeitaufwendig für die Straßenbehörde und Straßenverwaltung ist und gerade auf dem personalmäßig überlasteten Grundablösungssektor eine Straffung des Grundablösevorganges dringend geboten erscheint;
2. das Verfahren bereits ein von der Landesregierung genehmigtes Detailprojekt voraussetzt und allfällige Änderungswünsche der Anrainer und sonstigen Beteiligten zu einem viel zu späten Zeitpunkt kundgetan werden;
3. auch das Bundesstraßengesetz für wesentlich höherrangige Straßen, wie Autobahnen, Schnellstraßen und Bundesstraßen, kein derartiges Verfahren vorsieht;

4. das Landesstraßenverwaltungsgesetz ein straßenrechtliches Verfahren auch für öffentliche Interessenwege nicht vorsieht;
5. die Gemeinden dieses vorgeschriebene Verfahren bei Gemeindewegen - außer bei drohenden Enteignungsfällen - in der Praxis ohnehin nicht durchführen ;
6. dieses Verfahren weder für die Anrainer und Beteiligten, noch für die Straßenverwaltung eine wesentliche Verbesserung bringt;
7. obwohl der im Landesstraßenverwaltungsgesetz im § 48 Abs. 2 enthaltene Passus, wonach Straßensrechts- und Enteignungsverfahren womöglich zugleich abzuhalten wären, in der Landesstraßenverwaltungsgesetz-Novelle 1969 ersatzlos gestrichen wurde, bedingt das im § 47 vorgeschriebene Verfahren dennoch aus verwaltungsökonomischen Gründen zugleich die Anberaumung eines Enteignungsverfahrens, weil es sowohl für die Straßenverwaltung als auch die Anrainer unwirtschaftlich und kaum einsichtig wäre, im Zuge eines eigenen Ablöseverfahrens auf privatrechtlicher Basis nochmals eine Trassenbegehung und neuerliche Verhandlung zu einem späteren Zeitpunkt durchzuführen.

8. die Landesstraßenverwaltungsgesetze der übrigen österreichischen Bundesländer mit Ausnahme von Oberösterreich ein derartiges straßenrechtliches Verfahren, wie es im § 47 vorgeschrieben ist, nicht vorsehen;

9. statt des straßenrechtlichen Verfahrens zur Wahrung der Anrainer- und Beteiligteninteressen sinngemäß eher das im BStG. 1971, in der Fassung von 1975 im § 4 Abs. 5 vorgesehene **Anhörverfahren** als Voraussetzung einer Genehmigung des Projektes durch die Landesregierung in das Landesstraßenverwaltungsgesetz aufgenommen werden wird. Im Planungsstadium könnte viel eher auf die einzelnen Einwendungen und Anregungen eingegangen werden und es würde die Landesregierung ein Projekt beschließen, welches bereits vorher - wie es ja in der Praxis dzt. bereits gehandhabt wird - den Anrainern unter größtmöglicher Berücksichtigung ihrer Interessen zur Kenntnis gebracht wurde;

10. allenfalls wäre der im BStG. 1971 im § 18 verankerte Schadloshaltungsbegriff in das Landesstraßenverwaltungsgesetz neu aufzunehmen, weil dann im Sinne einer Anrainerfreundlichkeit auch ein Anspruch auf Einlösung wirtschaftlich nicht mehr nutzbarer Restflächen bestehen würde (nach dem Eis.Ent.Ges. 1954 bestehe ein derartiger nicht) und überdies durch Zitierung des

§ 1323 ABGB der Begriff der Schadloshaltung verdeutlicht werden würde, (das Eisenbahnteilungsgesetz verweist hier auf den § 365 ABGB, der jedoch nichts Näheres über den Inhalt aussagt, weil nur von "angemessener Schadloshaltung" die Rede ist, ohne daß dort definiert wird, was darunter zu verstehen ist).

Überdies würde hiedurch auch eine gleiche entschädigungsrechtliche Behandlung aller steirischen Straßenanrainer garantiert werden.

Obwohl in der Besprechung geringe Auffassungsunterschiede innerhalb der Rechtsabteilung 3 erkennbar wurden, kam man doch einheitlich zu der Meinung, daß das gesamte Landesstraßenverwaltungsgesetz dringend einer Neufassung zugeführt werden müßte. Diesbezügliche Bestrebungen gehen bereits mehr als 10 Jahre zurück.

An dieser Besprechung nahmen sämtliche betroffenen Ämter und Behörden teil, die übereinstimmend den **augenblicklichen gesetzlichen Zustand als äußerst unbefriedigend** klassifizierten. Der Landesrechnungshof schließt sich dieser Meinung vollinhaltlich an. Aus diesem Grunde **erlaubt sich der Landesrechnungshof anzuregen, das gesamte Landesstraßenverwaltungsgesetz einer Neufassung zuzuführen**. Dies auch deshalb, da auch andere Bestimmungen dieses Gesetzes dringend einer praxisgerechten Änderung bedürfen.

Da auch das Grundeinlöseverfahren nicht durchgeführt wurde, mußten die Anrainer erst im nachhinein bei

der Verhandlung am 18. und 19. Juni 1990 abgelöst und entschädigt (Beilage 10) werden. Bei dieser Verhandlung haben die Grundeigentümer mit dem Vertreter der Landesstraßenverwaltung auf der Grundlage des Schätzgutachtens des gerichtlich beeideten Sachverständigen die Ablöseübereinkommen abgeschlossen. Auch diese Vorgangsweise muß vom Landesrechnungshof kritisiert werden, da die Grundinanspruchnahme zum Zeitpunkt des Ausbaues der Landesstraße ohne die hierzu erforderliche rechtliche Grundlage erfolgte.

Im Zuge des Altenbachausbaues wurde wegen der Nivelett-Absenkung eine Stützmauer erforderlich. Da bei einer örtlichen Besichtigung durch die Fachabteilung IIB mit der Baubezirksleitung Leibnitz am 30. März 1988 Anzeichen von Rutschungen im lehmigen Böschungsfuß zu erkennen waren, wurde ein gründungstechnisches Gutachten eingeholt. Dazu wurden am 27. April 1988 durch die Straßenmeisterei Eibiswald Schurfschlitze mittels Löffelbagger hergestellt. Auf der Grundlage der Schurfergebnisse ergab dieses Gutachten, daß die Gründung der Stützmauer in verfestigtem, zum Teil Sandstein ähnlichem Sediment eingebunden werden kann. Für die Herstellung des Aushubes war zu rechnen, daß die verfestigten Sandsteine mit schwerem Gerät reißen sind. Bei einer ordnungsgemäßen Entwässerung ist die Anschnittsböschung mit einer Neigung von 2 zu 3 standfest auszubilden. Auf eine möglichst rasch folgende Bepflanzung als Erosionsschutz wäre dabei zu achten.

Neben diesem für den Bau der Stützmauer erforderlichen Gutachten, welches neben den Schurfbeschreibungen auch sämtliche Bodenkennwerte enthielt, wurden im Flachgründungsbereich der Brücke auch zwei Bohrungen durchgeführt, um eine Aussage über die Bodenbeschaffung und die zulässigen Bodenpressungen zu erhalten.

Insgesamt kann vom Landesrechnungshof festgestellt werden, daß mit Ausnahme der straßenrechtlichen Genehmigung und des Grundablöseverfahrens alle Bauvorbereitungsmaßnahmen zeitgerecht und mit der notwendigen Sorgfalt durchgeführt wurden.

4. AUSSCHREIBUNG UND VERGABE

In der Grazer Zeitung vom 5. August 1988 wurde der Neubau der "Kohlbergbrücke" mit einer Stützweite von 13 m inklusive Straßenrampen in km 2,224 der Kohlbergstraße L 673 nach einem Amtsentwurf öffentlich ausgeschrieben. Bis zur Anbotseröffnung am 9. September 1988 langten 11 Anbote ein. Nach rechnerischer Überprüfung ergab sich nachstehende Reihung:

B I E T E R R E I H U N G

	Bietername	errechneter Gesamtpreis o. Nachlaß	Nachlaß %	errechneter Gesamtpreis mit Nachlaß	Umsatzsteuer 20 %	Angebotspreis	Abweichung %
1.	Gebr. Haider GmbH.&Co.KG	10.831.155,--	10,00	9,748.039,50	1,949.607,90	11,697.647,40	100,0
2.	ARGE Südwestbau-AWL	10,469.696,60		10,469.696,60	2,093.939,32	12,563.635,92	107,4
3.	STUAG Bau-AG	10,700.381,30		10,700.381,30	2,140.076,26	12,840.457,56	109,8
4.	TEERAG-ASDAG	11,032.187,--		11,032.187,--	2,206.437,40	13,238.624,40	113,2
5.	Fa. Granit	11,082.980,--		11,082.980,--	2,216.596,--	13,299.576,--	113,7
6.	Fa. Kern & Co.	11,113.202,50		11,113.202,50	2,222.640,50	13,335.843,--	114,0
7.	Lang u. Menhofer	11,124.345,--		11,124.345,--	2,224.869,--	13.349.214,--	114,1
8.	Fa. STRABAG	11,138.048,40		11,138.048,40	2,227.609,68	13,365.658,08	114,3
9.	Karl Lehner & Co.	11,497.070,--		11,497.070,--	2,299.414,--	13,796.484,--	117,9
10.	Wilfling	12,405.885,--	6,00	11,661.531,90	2,332.306,38	13,993.838,28	119,6
11.	BM. Rudolf Walzl	12,008.100,--		12,008.100,--	2,401.620,--	14,409.720,--	123,2

Zur Anbotseröffnung selbst kann festgestellt werden, daß sowohl die Vergabungsvorschriften für das Land Steiermark als auch die ÖNORM A 2050 mit einer Ausnahme in allen zutreffenden Punkten erfüllt wurden (Anwesenheit von zwei Amtspersonen, exakte Verfassung einer Eröffnungsniederschrift etc.).

Einzig und allein die anschließende Kennzeichnung der Angebote durch eine geeignete Lochung ist unterblieben. Es wird daher in der Fachabteilung IIb in Zukunft vermehrt darauf zu achten sein, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Möglichkeit eines nachträglichen Austauschs von Anbotsseiten auszuschließen.

Die von der Fachabteilung IIb durchgeführte Überprüfung und Bewertung der Angebote erfolgte unter Zuhilfenahme der EDV. Dabei wurden sämtliche Positionen der ersten fünf Bieter miteinander verglichen und jeweils die maximalen bzw. minimalen Positionspreise ausgeworfen. Wie die Fachabteilung IIb in ihrem Regierungssitzungsantrag ausführt, hat die billigstbietende Bauunternehmung Gebrüder Haider Ges.m.b.H. & Co. KG aus Ardning ein einwandfreies Angebot mit angemessenen Einheitspreisen vorgelegt und sei befähigt, die gegenständlichen Bauleistungen sach- und termingerecht auszuführen.

Nach der Genehmigung durch die Steiermärkische Landesregierung am 3. Oktober 1988 (Beilage 11)

erteilte die Fachabteilung I Ib mit Schreiben vom 7. Oktober 1988 den Auftrag zur Durchführung der Lieferungen und Arbeiten für den Neubau der Kohlbergbrücke mit Straßenherstellungen und Bacharbeiten in km 2,224 der Landesstraße L 673.

Am 11. Oktober 1988 erfolgte in Oberhaag die Baustellenübergabe für den Neubau an die Bauunternehmung Gebrüder Haider Ges.m.b.H. & Co. KG. Anlässlich dieser Bauübergabe wurde eine Niederschrift angefertigt, in der der Baubeginn mit 17. Oktober 1988 festgelegt wurde und auch die im Anbot angeführten Baufristen (Zwischentermin 30. Dezember 1988 und Fertigstellungsfrist mit 30. September 1989) hingewiesen wird.

5. BAUDURCHFÜHRUNG

Nach der Bauübergabe am 17. Oktober 1988 verständigte die Firma Gebrüder Haider Ges.m.b.H. & Co. KG am 21. November 1988 die Fachabteilung IIB von der Tatsache, daß sie für die Brücken- und Durchlaßarbeiten die Fa. Wilfling Ges.m.b.H. & Co. KG aus Graz als Subunternehmer beauftragen will und ersuchte um Zustimmung durch die Landesbaudirektion. Am 28. November 1988 stimmte die Fachabteilung IIB diesem Antrag unter der Bedingung zu, daß sämtliche Rechts- bzw. Haftungsverpflichtungen weiterhin allein dem auftragnehmenden Vertragspartner, d.h. der Unternehmung Gebrüder Haider Ges.m.b.H. & Co.KG, obliegen.

Laut Baubucheintragung wurde mit den Bauarbeiten für die Straßenherstellung bzw. mit den Vermessungsarbeiten von der Fa. Gebrüder Haider am 8. November 1988 begonnen. Die Übergabe der Bauarbeiten für die Kohlbergbrücke an die Fa. Wilfling als Subunternehmer erfolgte laut Eintragung am 30. Jänner 1989. An diesem Tage wurde vom Subunternehmer auch mit den Bauarbeiten für die Brücke begonnen.

Wie aus den gelegten Abschlagsrechnungen und den angeschlossenen Ausmaßfeststellungen hervorgeht, wurden die gesamten Arbeiten gem. ÖNORM B 2117, Abschnitt 2.28.2, laufend ausmaßmäßig erfaßt. Diese Aufstellungen bestehend aus dem Bauaufmaßbuch, den Summenblättern, den angeschlossenen Wiege- und Lieferscheinen sowie den gezeichneten Straßenprofilen sind den Abschlags-

rechnungen ordnungsgemäß und prüfbar angeschlossen. Die konsequent laufende Abrechnung der erbrachten Leistungen während des Baugeschehens wird seitens des Landesrechnungshofes positiv hervorgehoben.

Unter Punkt 8. des Angebotsschreibens vom 9. September 1988 wurden folgende Fristen vereinbart:

Bis zum 30. Dezember 1988 muß das Zyklopenmauerwerk von km 2,3 bis km 2,5 und die Böschungssicherung am Bach fertiggestellt sein.

Bis zum 30. September 1989 muß das gesamte Bau-
los fix und fertiggestellt sein.

	<u>vertragl. Termin</u>	<u>tats. Termin</u>
Baubeginn	11. Okt. 1988	8. Nov. 1988
Zwischentermin	30. Dez. 1988	22. Dez. 1988
Endtermin	30. Sept. 1989	30. Sept. 1989

Wie aus dem Baubuch bzw. aus den Bautagesberichten hervorgeht, wurde somit sowohl die vertraglich vereinbarte Teilfertigstellungsfrist als auch die Bauge-samtsfertigstellungsfrist eingehalten. Zu den Baulei-stungen kann festgestellt werden, daß der Vergleich

zwischen Anbot (Anbotssumme S 9,748.039,50) und der tatsächlichen Abrechnung (Abrechnungssumme S 10,635.286,30) eine Baukostenüberschreitung von S 887.246,80 ergeben hat. Das sind 9,1 % der ursprünglichen Anbotssumme.

Diese Kostensteigerungen sind vor allem auf Massenvermehrung bei folgenden Positionen zurückzuführen:

Pos. 134 Steinschlichtung

Anbot	200,0 m ²	
tatsächl.	308,8 m ²	
Mehrleistung	108,8 m ²	x S 290,- = S 31.552,--

Pos. 135 Gerinnesohlenpflaster

Anbot	50,0 m ²	
tatsächl.	132,0 m ²	
Mehrleistung	82,0 m ²	x S 800,- = S 65.600,-

Pos. 136 Ansatzsteine

Anbot	70,0	
tatsächl.	137,3	
Mehrleistung	67,3	x S 230,- = S 15.479,--

Pos. 212 Humusabtrag

Anbot	1.900 m ³		
tatsächl.	2.833 m ³		
Mehrleistung	933 m ³	x S	19,- = S 17.727,--

Pos. 213 Abtrag und Verfühen

Anbot	3.500,00 m ³		
tatsächl.	4.146,14 m ³		
Mehrleistung	646,14 m ³	x S	25,- = S 16.153,50

Pos. 217 Bodenauswechslung

Anbot	750,00 m ³		
tatsächl.	4.870,20 m ³		
Mehrleistung	4.120,20 m ³	x S	53,- = S 218.370,60

Pos. 218 Dammaufstandsfläche

Anbot	1.500 m ²		
tatsächl.	3.060 m ²		
Mehrleistung	1.560 m ²	x S	13,- = S 20.280,--

Pos. 220 Dammkörper schütten

Anbot	3.500,00 m ²		
tatsächl.	4.146,14 m ²		
Mehrleistung	646,14 m ²	x S	29,- = S 18.738,06

Pos. 221 Steinmaterial (Dammaufstandsfläche)

Anbot	750,00 m ³	
<u>tatsächl.</u>	<u>1.643,68 m³</u>	
Mehrleistung	893,68 m ³	x S 120,- = S 107.241,60

Pos. 222 Steinmaterial (Bodenauswechslung)

Anbot	1.900 m ³	
<u>tatsächl.</u>	<u>3.248 m³</u>	
Mehrleistung	1.348 m ³	x S 120,- = S 161.760,--

Pos. 229 Aushub

Anbot	100,00	
<u>tatsächl.</u>	<u>296,42</u>	
Mehrleistung	196,42	x S 130,- = S 25.534,60

Pos. 230 Zuschlag Fels

Anbot	50,00 m ³	
<u>tatsächl.</u>	<u>684,88 m³</u>	
Mehrleistung	634,88 m ³	x S 270,- = S 171.417,60

Pos. 233 Betonfalzrohre LW 30 cm

Anbot	50,0	
<u>tatsächl.</u>	<u>138,3</u>	
Mehrleistung	88,3	x S 280,- = S 24.724,--

Pos. 237 Großlastbetonrohre LW 30 cm

Anbot	20,00	
tatsächl.	<u>238,25</u>	
Mehrleistung	218,25	x S 450,- = S 98.212,50

Pos. 246 Kiesfilter

Anbot	200,00	
tatsächl.	<u>527,06</u>	
Mehrleistung	327,06	x S 300,- = S 98.118,--

Pos. 269 Steinschlichtung Uferböschung

Anbot	300,00	
tatsächl.	<u>568,46</u>	
Mehrleistung	268,46	x S 280,- = S 75.168,80

Pos. 272 Aushub Wandmauern

Anbot	800,00	
tatsächl.	<u>1.829,08</u>	
Mehrleistung	1.029,08	x S 150,- = S 154.362,-

Pos. 273 Zyklopenmauer

Anbot	400,00	
tatsächl.	<u>1.139,23</u>	
Mehrleistung	739,23	x S 430,- = S 317.868,90

S 1.638.309,16
=====

Durch Reduktionen in verschiedenen anderen Positionen beliefen sich die gesamten Kostenerhöhungen auf S 887.246,80.

Diese Erhöhungen wurden in einem Schreiben der Baubezirksleitung Leibnitz vom 5. 7. 1989 mit den unvorhersehbaren geologischen Bodenverhältnissen und mit einer zu geringen Annahme der Massen bei der Anbotserstellung begründet.

Wie sich der Landesrechnungshof vor Ort überzeugen konnte, waren die zusätzlichen Stütz- bzw. Zyklopmauern notwendig, da sich der im Anschnitt zu Tage tretende Fels als brüchig und nicht standfest erwies.

Diese über die Ausschreibung hinausgehenden Sicherungsmaßnahmen zur Stützung der Straßenböschungen waren technisch notwendig und rechtfertigen die aufgetretenen Kostensteigerungen.

Daher wurde am 18. Juli 1989 von der Landesbaudirektion, Fachabteilung IIB, der Regierungssitzungsantrag gestellt, die ursprünglich genehmigten Gesamtkosten für das Bauvorhaben Kohlbergbrücke, BV 6212/88, mit Straßenherstellung und Bacharbeiten von ursprünglich S 11,900.000,-- auf S 12,900.000,-- neu festzusetzen. Diesem Antrag wurde gem. Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 21. Juli 1989 zugestimmt und in der Regierungssitzung vom 11. September 1989 als Ferialstück genehmigt.

Im Hinblick auf die beachtlichen Massenvermehrungen wurde vom Landesrechnungshof eine Anbotsbewertung mit den Schlußrechnungsmassen durchgeführt. Dabei wurden die endgültig geleisteten Arbeitsausmaße mit den Einheitspreisen der ursprünglich ersten drei Bieter durchgerechnet. Daraus ergab sich nachstehende Reihung:

	1	2	3
A)	684.000,--	743.000,--	702.736,--
B)	1,448.840,--	1,533.411,--	1,500.474,--
C)	8,464.624,--	9,441.938,--	9,645.932,--
D)	37.823,--	29.333,--	33.254,--
	10,635.287,--	11,748.282,--	11,882.396,--
Haider: Nettoabrechnungssumme:			10,635.286,--
%	100 %	110,5 %	111,7 %

Wie diese Reihung zeigt, ergab die Anbotsbewertung mit den Schlußrechnungsmassen, daß der Billigstbieter auch nach der Schlußrechnungslegung der Bestbieter blieb. Die Anbotsdifferenz zum zweiten Bieter vergrößerte sich von 7,4 % auf 10,5 % und zum dritten Bieter von ursprünglich 9,8 % auf 11,7 %.

Die Tatsache, daß sich die beauftragte Firma nach der Schlußrechnungslegung als Bestbieter bestätigte, wird vom Landesrechnungshof positiv hervorgehoben.

Es ist dem Auftragnehmer trotz zum Teil beträchtlicher Massenänderungen nicht gelungen, Spekulationsgewinne zu erzielen.

Zu den reinen Brückenbauleistungen, die als Subunternehmerleistung von der Fa. Wilfling ausgeführt wurden, kann positiv festgestellt werden, daß sie sich präzise im vorgegebenen Anbotsrahmen bewegten.

Von der Fa. Gebr. Haider Ges.m.b.H. u. Co. KG wurden diese Arbeiten an Brücke, Durchlaß und Bach mit S 1,427.877,-- angeboten. Die endgültige Schlußrechnung ergab Kosten in der Höhe von S 1,448.839,62. Das bedeutet, daß es bei der Brückenerrichtung nur zu einer geringfügigen Kostenüberschreitung von ca. 1,5 % gegenüber der Anbotssumme gekommen ist. Der langjährigen Forderung des Landesrechnungshofes nach einer baureifen Planung und damit einer exakten Erfassung der erforderlichen Mengen vor der Ausschreibung wurde in diesem Fall in ausreichendem Maße entsprochen.

6. ABRECHNUNG

Die Bauabrechnung war nach den "Rechtlichen Vertragsbedingungen" bei einer Bauleistung von mehr als 10 Mio.S innerhalb von 7 Monaten nach Fertigstellung der Arbeiten mit den erforderlichen Unterlagen und nachweisbaren Belegen bei der Baubezirksleitung Leibnitz vorzulegen. Laut Baubucheintragung und Firmentagesberichten wurden die gesamten Bauarbeiten am 30. September 1989 abgeschlossen. Die Schlußrechnung der Fa. Gebrüder Haider Ges.m.b.H. & Co. KG langte am 24. April 1990, somit fristgerecht, bei der Baubezirksleitung Leibnitz ein.

Unter dem Kapitel 5 "Rechnungsprüfung und Zahlung" der RVS ist festgehalten, daß die dem Auftraggeber zustehende Prüfungsfrist um einen Monat kürzer als die dem Auftragnehmer zustehende Vorlagefrist ist und mit dem Eingang der erforderlichen Unterlagen beginnt. Im gegenständlichen Fall wurde die Schlußrechnung am 24. April 1990 der Baubezirksleitung Leibnitz übergeben. Somit wäre das Ende der gesamten Prüfungsfrist der 24. Oktober 1990 gewesen. Wie aus der korrigierten Schlußrechnungszusammenstellung hervorgeht, wurde die rechnungsmäßige Überprüfung jedoch erst am 22. November 1990 abgeschlossen. Die Überweisung des korrigierten Schlußrechnungsbetrages durch die Landesbuchhaltung erfolgte am 14. Jänner 1991. Somit wurde die Frist für die Rechnungsprüfung um ca. einen Monat und die Zahlungsfrist um ca. 2 Monate überschritten.

Die Firmenforderung von S 12,824.990,82 wurde nach Überprüfung durch die Baubezirksleitung Leibnitz, die Fachabteilung IIb und die Landesbuchhaltung auf eine Gesamtverdienstsumme von S 12,672.499,56 korrigiert. Der größte Anteil dieser getätigten Abzüge fiel auf Massenkorrekturen.

Insgesamt wurden 10 Teilrechnungen und 2 Mehrwertsteuerabschlagsrechnungen ausbezahlt.

1. Teilrechnung	S	921.690,--
2. Teilrechnung	S	1,328.580,--
3. Teilrechnung	S	485.100,--
4. Teilrechnung	S	189.090,--
5. Teilrechnung	S	1,089.000,--
6. Teilrechnung	S	892.980,--
7. Teilrechnung	S	2,916.540,--
8. Teilrechnung	S	569.250,--
9. Teilrechnung	S	1,492.920,--
10. Teilrechnung	S	594.000,--
1. MWSt.AR	S	1,977.030,--
2. MWSt.AR	S	<u>118.800,--</u>
Gesamt:	S	S 12,574.980,--

Damit ergab sich ein noch ausstehender Verdienstrest von S 97.519,56.

In diesem Zusammenhang wird vom Landesrechnungshof festgestellt, daß von den 10 geleisteten Abschlagsrechnungen nur bei sieben Überweisungen das vertraglich vereinbarte 1 %-ige Skonto für Wissenschaft und Forschung in der Gesamthöhe von S 74.870,-- abgezogen werden konnte. In den allgemeinen Vorbemerkungen des Angebotes wurde nämlich vereinbart, daß das Land Steiermark die Gewährung eines Kassenskontos im Ausmaß von 1 % beansprucht, wenn der Verdienstbetrag innerhalb von 4 Wochen nach Rechnungslegung angewiesen wird. Das Kassaskonto wird auch von Teilrechnungen bzw. Abschlagszahlungen für den diesbezüglichen Teilverdienstbetrag in Anspruch genommen. Da diese Frist bei 3 Abschlagsrechnungen und der Schlußrechnung überschritten wurde, konnte in diesen Fällen der Skontoabzug nicht berücksichtigt werden. Es handelt sich dabei um die 3. Abschlagsrechnung, die 5. und die 9. Abschlagsrechnung. Durch die verspäteten Anweisungen konnte das Land Steiermark die Abzüge in der Höhe von insgesamt S 30.980,- nicht realisieren.

Der abgezogene 1-%ige Skontoabzug für den Steiermärkischen Wissenschafts- und Forschungsfonds für die 8. Teilrechnung in der Höhe von S 5.750,- wurde zu Unrecht einbehalten, da die 8. Teilrechnung auch nicht innerhalb der 4-Wochenfrist angewiesen wurde. Die 8. Abschlagsrechnung mit dem Betrag von S 569.250,-- ist am 12. September 1989 in der Baubezirksleitung Leibnitz eingelangt und wurde am 12. Oktober 1989 angewiesen.

Im folgenden stellt der Landesrechnungshof die ursprünglich angenommenen Kosten lt. Anbot den endgültigen Kosten, die in der Schlußrechnung aufscheinen, gegenüber.

Kostengegenüberstellung

	lt. Anbot bzw. Regierungssit- zungsantrag	lt. Schlußrechnung
A) Allgemeines	760.000,--	760.000,--
B) Brücke, Durchlaß und Bach	1,586.530,--	1,609.821,80
C) Straße	8,363.675,--	9,405.137,98
D) Regie	120.950,--	42.025,--
Summe:	10,831.155,--	11,816.984,78
abzügl. Skonto und Nachlaß	- 1,083.115,50	- 1,256.568,48
20 % USt.	1,949.607,90	2,112.083,26
Fa. Gebr. Haider	11,697.647,40	12,672.499,56
Leistungen an Dritte	202.352,60	81.394,45
Gesamt:	11,900.000,-- =====	12,753.894,01 =====

Bei der Gegenüberstellung zwischen den ursprünglich genehmigten Gesamtkosten und den tatsächlichen Endabrechnungskosten ergibt sich eine Differenz von S 853.894.-- oder 7,2 %. Dieser Mehraufwand ergab sich, wie aus der Kostengegenüberstellung ablesbar ist, nur aus den Straßenbauarbeiten und wurde in der Regierungssitzung vom 11. September 1989 genehmigt. Wie schon im Kapitel 5 "Baudurchführung" aufgezeigt, entstanden diese Mehrkosten durch Massenvermehrungen, die auf den schlechten Straßenuntergrund zurückzuführen waren.

Bei den innerhalb des Gesamtbauloses durchgeführten Brückenbauarbeiten kann vom Landesrechnungshof festgestellt werden, daß es nur zu einer geringfügigen Kostenüberschreitung von 1,5 % gegenüber der Anbotssumme gekommen ist. Daraus ist erkennbar, daß die Brücke mit großer Genauigkeit geplant und die erforderliche Massenberechnung vor der Ausschreibung exakt erfaßt wurde.

Wie sich der Landesrechnungshof überzeugen konnte, wurden die Arbeiten nach den anerkannten Regeln der Technik ordnungsgemäß ausgeführt, überwacht und abgerechnet.

7. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Der Landesrechnungshof hat die technische und kostenmäßige Überprüfung des Bauvorhabens Kohlbergbrücke im Zuge des Ausbaues der Landesstraße Nr. 673 Kohlbergstraße stichprobenweise durchgeführt.

Dabei stellte sich heraus, daß die Brückenbauarbeiten im allgemeinen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik ausgeführt wurden. Bei der Ausübung der Bauaufsicht haben die beauftragten Bediensteten der Fachabteilung IIb sowie der Baubezirksleitung Leibnitz die ihnen übertragenen Arbeiten im wesentlichen ordnungsgemäß und pflichtgemäß sowie mit der erforderlichen Sorgfalt und Sachkenntnis durchgeführt und waren um eine einwandfreie technische Ausführung sehr bemüht.

Bei den überprüften Arbeiten und Ausführungen waren ausreichend Ausmaßermittlungen, Aufmaßblätter und Abrechnungspläne vorhanden und somit der Bauablauf gut nachvollziehbar.

Gleichzeitig mit dem notwendigen Neubau der Kohlbergbrücke erschien es zweckmäßig, die bestehende Landesstraße zu verbreitern und auf eine Gesamtlänge von ca. 490 m neu auszubauen. Dadurch wurde die Verlegung des Altenbaches notwendig. Das gesamte Bauvorhaben umfaßte somit folgende Baumaßnahmen:

- * Ausbau der Landesstraße L 673
- * Verlegung des Altenbaches
- * Neubau der Kohlbergbrücke
- * Herstellung eines Durchlasses
- * Errichtung von Stützmauern

Die Detailplanung der Straßenanschlußstücke sah eine Ausbaubreite von 6,0 m vor. Bei der mit den Anrainern und dem Bürgermeister von Oberhaag vorgekommenen Begehung wurde jedoch von den Betroffenen eine maximale Straßenbreite von 5,0 m gefordert. Wie sich der Landesrechnungshof vor Ort überzeugen konnte, wurde der gesamte Ausbau der Landesstraße jedoch in einer Breite von 5,50 m ausgeführt.

Somit steht die gewählte Ausbaubreite sowohl im Widerspruch zum genehmigten Projekt als auch zu den Anrainerwünschen und muß zusätzlich auch als unwirtschaftlich bezeichnet werden.

Weiters muß festgestellt werden, daß es sich bei diesem Straßenausbau nicht nur um die projektierten Anschlußstücke an den Brückenneubau handelt, sondern daß im Zuge einer Straßenverbesserungsmaßnahme ein Ausbau ohne Detailplanung in einer Länge von über 2,5 km vorgenommen wurde. Für diese Baumaßnahme gibt es weder im Schriftverkehr noch im Bauakt eine Dokumentation. Das gemäß § 47 des Landesstra-

Benverwaltungsgesetzes erforderliche straßenrechtliche Verfahren wurde bei der Ortsverhandlung am 19. April 1988 zur Vorlage eines geänderten Projektes auf unbestimmte Zeit vertagt und nicht wieder aufgenommen bzw. abgeschlossen. **Der Landesrechnungshof muß daher kritisch feststellen, daß die Inangriffnahme dieses Bauvorhabens ohne das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren erfolgte.** Wie der Landesrechnungshof feststellen mußte, zeigte sich, daß dies keinen Einzelfall darstellte, sondern bereits öfters praktiziert wurde. Dabei stützt man sich auf den § 47 des Landesstraßenverwaltungsgesetzes, in dem angeführt ist, daß bei Bauvorhaben von geringfügigem Umfang das straßenrechtliche Bewilligungsverfahren entfallen kann.

Daraufhin wurde vom Landesrechnungshof eine Besprechung anberaumt, an der Vertreter der Rechtsabteilung 3, der Fachabteilungen Ia, IIa und IIb teilnahmen. In dieser Besprechung kam man einheitlich zu der Meinung, daß das gesamte Landesstraßenverwaltungsgesetz dringend einer Neufassung zugeführt werden müßte. Diesbezügliche Bestrebungen gehen bereits mehr als 10 Jahre zurück.

An dieser Besprechung nahmen sämtliche betroffenen Ämter und Behörden teil, die übereinstimmend den **augenblicklichen gesetzlichen Zustand als äußerst unbefriedigend** klassifizierten. Der Landesrechnungshof schließt sich dieser Meinung vollinhaltlich an. Aus diesem Grunde **erlaubt sich der Landesrechnungshof anzuregen, das gesamte Landesstraßenverwaltungsgesetz einer Neufassung zuzuführen.** Dies

auch deshalb, da auch andere Bestimmungen dieses Gesetzes dringend einer praxisgerechten Änderung bedürfen.

Das Tragwerk des Brückenneubaus wurde als Stahlbetonplatte ausgeführt, die auf zwei massiven Widerlagern mit anschließenden Flügelmauern ruht. Als Brückenabsicherung wurde ein Geländer der Type I (Bundesstraßenbrücken) verwendet. Diese Geländertypen erschien bei der Besichtigung vor Ort als zu aufwendig und den örtlichen Verkehrsverhältnissen nicht angepaßt. Bei den weiteren Recherchen stellte sich heraus, daß in den einzelnen Fachabteilungen für untergeordnete Brückenbauwerke verschiedenste Brückengeländer verwendet werden. Da der Landesrechnungshof um eine einheitliche Vorgangsweise innerhalb der Landesbaudirektion bemüht ist, wurde in der Landesbaudirektion eine weitere Besprechung anberaunt, bei der neben der Landesbaudirektion und Vertretern des Landesrechnungshofes alle Vorstände der Straßenbauabteilungen teilnahmen. Als Ergebnis wurde vereinbart, daß eine Arbeitsgruppe mit dem Ziel eingerichtet wird, in nächster Zeit auf Landesebene einen Typenplan für Geländer an untergeordneten Brücken zu entwickeln. Damit soll erreicht werden, daß ein wirtschaftliches Brückengeländer für Brücken mit untergeordneter Verkehrsbedeutung einheitlich in der Steiermark zur Anwendung kommen soll.

Wie aus dem Bericht im Detail hervorgeht, wurde

die Ausschreibung und die Vergabe ordnungsgemäß durchgeführt. Zur Baudurchführung wird festgestellt, daß sowohl die vertraglich vereinbarte Teilfertigstellungsfrist als auch die Baugesamtfertigstellungsfrist eingehalten wurde. Der Vergleich zwischen Anbot und Abrechnung ergab eine Baukostenüberschreitung von ca. 9 % der ursprünglichen Anbotssumme. Diese Kostensteigerungen sind vor allem auf Massenvermehrungen, die ihren Ursprung in unvorhersehbaren geologischen Bodenverhältnissen haben, zurückzuführen. Diese über die Ausschreibung hinausgehenden Sicherungsmaßnahmen zur Stützung der Straßenböschungen waren technisch notwendig und rechtfertigen die aufgetretenen Kostensteigerungen. Die vom Landesrechnungshof durchgeführte Anbotsbewertung mit den Schlußrechnungsmassen ergab, daß der Billigstbieter auch nach der Schlußrechnungslegung der Bestbieter blieb. Die Tatsache, daß sich die beauftragte Firma nach der Schlußrechnungslegung als Bestbieter bestätigte, wird vom Landesrechnungshof positiv hervorgehoben.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß das Bauvorhaben

- * baureif mit richtiger Massenberechnung geplant
- * sorgfältig ausgeschrieben und an den Billigst- und Bestbieter vergeben sowie
- * ordnungsgemäß ausgeführt, überwacht und abgerechnet wurde.

Die Arbeiten wurden augenscheinlich bei Verwendung einwandfreier Baustoffe und nach den anerkannten Regeln der Technik ausgeführt.

Am 6. April 1992 fand im Landesrechnungshof unter dem Vorsitz von Landesrechnungshofdirektor Wirkl.-Hofrat Dr. Herbert Lieb eine Schlußbesprechung statt, an der

von der Landesbaudirektion:

Landesbaudirektor WHR Dipl.-Ing. Gunther Hasewend

von der Fachabteilung IIa:

OFR Dipl.-Ing. Hans Scholze

von der Fachabteilung IIb:

OBR Dipl.-Ing. Peter Seiner

von der Rechtsabteilung 3:

DDr. Benno Lampel

vom Landesrechnungshof:

Landesrechnungshofdirektor
WHR Dr. Herbert Lieb

Landesrechnungshofdirektorstellvertreter
WHR Dr. Hans Leikauf

WHR Dipl.-Ing. Peter Pfeiler

OBR Dipl.-Ing. Gerhard Rußheim

teilnahmen.

K. S. - Pa. - 128 70
1. 5. 1992
128 70 128 70
128 70 128 70

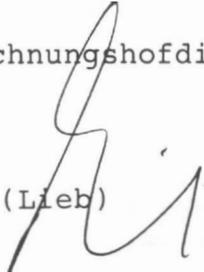
W. S. 128 70

Bei dieser Besprechung wurden die wesentlichsten Prüfungsergebnisse in ausführlicher Form behandelt.

Graz, am 5. Mai 1992

Der Landesrechnungshofdirektor:

(Lieb)



128 70
128 70
128 70