



LANDESRECHNUNGSHOF
STEIERMARK

PRÜFBERICHT

Neubau der Murbrücke Judenburg

HINWEIS ZUR ANONYMISIERUNG

Gemäß Art. 52 Abs. 2 Landes-Verfassungsgesetzes 2010 (L-VG) sind jene Teile des Berichtes zu bezeichnen, die der Wahrung berechtigter Geheimhaltungsinteressen, insbesondere im Hinblick auf den Datenschutz und auf Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse, unterliegen.

Im Sinne der Bestimmung des § 32b Abs. 3 der Geschäftsordnung des Landtages Steiermark 2005, LGBl. Nr. 82/2005, zuletzt in der Fassung LGBl. Nr. 77/2010, mussten die entsprechenden personenbezogenen Daten sowie die Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse im Text gelöscht werden.

Es wird um Verständnis gebeten, dass dadurch die Lesbarkeit des Berichtes beeinträchtigt sein könnte.

DARSTELLUNG DER PRÜFUNGSERGEBNISSE

Alle personenbezogenen Bezeichnungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und einfachen Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt und gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei den Summen von Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Zitierte Textstellen werden im Bericht in kursiver Schriftart dargestellt.

Landesrechnungshof Steiermark
8010 Graz, Trauttmansdorffgasse 2
T: 0316/877-2250
E: lrh@stmk.gv.at
www.landesrechnungshof.steiermark.at

Berichtszahl: LRH 30 M 1/2013-10

INHALTSVERZEICHNIS

KURZFASSUNG	4
1. PRÜFUNGSGEGENSTAND	5
1.1 Prüfungskompetenz und Prüfungsmaßstab	5
2. EINLEITUNG	7
2.1 Allgemeines zum Projekt	7
2.2 Chronologie	9
2.3 Bedarfserhebung zur Brückensanierung	12
3. SANIERUNG ODER NEUBAU	14
3.1 Erstellung einer Machbarkeitsstudie	14
3.2 Variantenuntersuchungen und deren Kosten	18
4. BAUVORBEREITUNGSPHASE	21
4.1 Rechtliche Verfahren	22
4.2 Beweissicherungen.....	27
4.3 Planungskoordination	27
5. FINANZIERUNG	29
6. AUSSCHREIBUNG UND VERGABE	31
6.1 Vergabe von Bauvorbereitungsleistungen.....	31
6.2 Vergabe von Ausführungsleistungen	32
7. BAUAUSFÜHRUNG	38
7.1 Rechtliche Rahmenbedingungen der Bauaufträge	38
7.2 Bau einer Notumfahrung mit Behelfsbrücke einschließlich Rückbau.....	38
7.3 Abbruch der alten Brücke.....	40
7.4 Brückenneubau.....	41
7.5 Örtliche Bauaufsicht, Qualitätskontrollen und Bauarbeitenkoordination	44
8. ABRECHNUNG	50
8.1 Vorleistungen.....	50
8.2 Baufelderkundungs- und Planungsleistungen	51
8.3 Bau und Abbau Notbrücke und Notumfahrung.....	51
8.4 Abbruch der alten Brücke.....	52
8.5 Brückenbau neu.....	52
8.6 Nebenleistungen wie Abnahme- und Kontrolltätigkeiten	52
8.7 Sonstiges.....	53
8.8 Gemeindeleistungen	54
8.9 Rechnungsprüfung	55
8.10 Kollaudierung.....	57
8.11 Gesamtkostenübersicht	59
9. GEWÄHRLEISTUNG, WARTUNG, SONSTIGES	60
9.1 Derzeitiger Zustand, Gewährleistung	60
9.2 Wartung	60
9.3 Dokumentation und Unterlagenarchivierung	61
10. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	64

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Aufgenommen wurden nur Abkürzungen die nicht dem ständigen Gebrauch unterliegen.

A	Abteilung
A16	Abteilung Verkehr und Landeshochbau
A18	Abteilung 18 – Verkehr der Landesbaudirektion
AdLReg	Amt der Steiermärkischen Landesregierung
AG	Auftraggeber
AN	Auftragnehmer
Anm.	Anmerkung
ARGE	Arbeitsgemeinschaft
ASchG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
(A)SV	(Amts)Sachverständige/r
AV	Aktenvermerk
BauKG	Bauarbeitenkoordinationsgesetz
BBLJU	Baubezirksleitung Judenburg (nunmehr BBLOW)
BBLOW	Baubezirksleitung Obersteiermark West (ehem. BBLJU)
BDA	Bundesdenkmalamt
BHJU	Bezirkshauptmannschaft Judenburg (nunmehr BHMT)
BHMT	Bezirkshauptmannschaft Murtal
BIGE	Bietergemeinschaft
BV	Bauvorhaben
BVergG 2006	Bundesvergabegesetz 2006
dHn	der Höhe nach
FA	Fachabteilung
FA13A	Fachabteilung 13A Umwelt und Anlagenrecht
FA18A	Fachabteilung 18A Gesamtverkehr und Projektierung
FA18B	Fachabteilung 18B Straßeninfrastruktur – Bau
FA18C	Fachabteilung 18C Straßenerhaltungsdienst (STED)
gem.	gemäß
GKV	Glasfaserverstärkter Kunststoff-Damm
GZ	Geschäftszeichen/-zahl
iHv	in Höhe von

LRH	Landesrechnungshof
LStVG. 1964	Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964
LV	Leistungsverzeichnis
L-VG	Landes-Verfassungsgesetz 2010
MKA	Mehrkostenanmeldung
MKF	Mehrkostenforderung/en
MWSt.	Mehrwertsteuer
NUF	Notumfahrung
OIB	Österreichisches Institut für Bautechnik
ÖBA	Örtliche Bauaufsicht
RB	Regierungsbeschluss
RS	Regierungssitzung
RVS	Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau
SiGe-Plan	Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan
Stmk. BauG	Steiermärkisches Baugesetz
STED	Straßenerhaltungsdienst Steiermark
StmkLReg	Steiermärkische Landesregierung
SV	Sachverständige/r
TR	Teilrechnung
TU Graz	Technische Universität Graz
VÖZ	Vereinigung der Österreichischen Zementindustrie
ZA	Zusatzangebot
ZT	Ziviltechniker
ZVO	Zahlungs- und Verrechnungsordnung des Landes Steiermark

KURZFASSUNG

Die „Murbrücke Judenburg“ ist Teil der Landesstraße B77 (Gaberl Straße). Sie verbindet die Judenburger Altstadt mit der Magdalenvorstadt und stellt eine wesentliche innerstädtische Verkehrsverbindung dar. Im Rahmen einer Zustandsklassifizierung im Jahre 2005 wurde festgestellt, dass eine Totalsanierung oder ein Neubau innerhalb von 3 Jahren notwendig war.

Es gab großes Interesse seitens des Bundesdenkmalamtes, der Gemeinde und der Regionalpolitik, die alte 3-feldrige Bogenbrücke zu erhalten. Mit hohem Leistungsaufwand wurde in den Jahren 2005 bis 2008 die Sanierbarkeit geprüft, diese stellte sich aus technischen Gründen als nicht mehr möglich heraus. Der Denkmalschutz des Bauwerkes wurde daher aufgehoben.

Die Kosten der vertieften Grundlagenenerhebung für eine etwaige Bauwerkssanierung betragen rd. € 133.000,--.

Eine Machbarkeitsstudie ergab einen Brückenneubau mit Damm (Amtsentwurf) als wirtschaftlichste Lösung. Es wurden weitere Varianten erarbeitet, darunter die schlussendlich ausgeführte Lösung. Die Schätzkosten des Amtsentwurfes lagen rd. 62 % unter jenen des ausgeführten Projektes. Die Objektfolgekosten auf 85 Jahre wären rd. 70 % günstiger gewesen. Aufgrund der Widerstände des Ortsbildschutzes bzw. der Gemeinde wurde beim Neubau vom Amtsentwurf abgegangen und die Brücke als Dreifeld-Tragwerk in Form einer 2-stegigen Stahlbeton-Verbundbrücke errichtet.

Die Kosten des ausgeführten Brückenprojektes betragen rd. € 5,0 Mio.

Von der Gemeinde wurde eine Zuzahlung von € 1,25 Mio. geleistet. Dieser Betrag wurde der Gemeinde aus Infrastrukturmitteln des Landes zur Verfügung gestellt.

Das Gesamtprojekt „Neubau der Murbrücke Judenburg“ wurde zwischen März 2009 und Juli 2012 ausgeführt.

Der Brückenneubau wurde im Nachhinein einer Kollaudierung unterzogen. Dabei wurde ein Abrechnungsfehler iHv. € 31.000,-- zu Lasten des Landes festgestellt. Der Betrag wurde eingefordert und zurückgezahlt.

Im Bereich der Abrechnung wurde das 4-Augen-Prinzip nicht umgesetzt. Es wird empfohlen, die Aufgaben des Planungskoordinators durch das Land selbst wahrzunehmen, sowie die Aufgaben des Baukoordinators rechtzeitig zu beauftragen.

Bereits bei der Übergabe zeigte sich ein wesentlicher Mangel im Bereich der Randbalken. Dieser Mangel ist ein Gewährleistungsfall und war zum Zeitpunkt der Prüfung noch nicht behoben.

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND

Der Landesrechnungshof überprüfte den

Neubau der Murbrücke Judenburg.

Die Prüfung umfasste den Zeitraum vom 01. Juni 2005 bis 28. Februar 2013.

Gemäß der Geschäftsverteilung der Steiermärkischen Landesregierung waren bzw. sind die politischen Zuständigkeiten folgende:

- **Herr Zweiter Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Leopold Schöggli** bis zur Wahl der neuen Landesregierung im Landtag am 25. Oktober 2005
- **Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder** vom 3. November 2005 bis zur Wahl der neuen Landesregierung im Landtag am 21. Oktober 2010
- **Herr Landesrat Dr. Gerhard Kurzmann** seit 5. November 2010

1.1 Prüfungskompetenz und Prüfungsmaßstab

Die Prüfungszuständigkeit des Landesrechnungshofes ist gemäß Art. 50 Abs 1 Z. 1 Landes-Verfassungsgesetz 2010 (L-VG) gegeben.

Als Prüfungsmaßstäbe hat der Landesrechnungshof die ziffernmäßige Richtigkeit, die Übereinstimmung mit den bestehenden Rechtsvorschriften, die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit heranzuziehen (Art. 49 Abs. 1 L-VG).

Der Landesrechnungshof hat aus Anlass seiner Prüfungen Vorschläge für eine Beseitigung von Mängeln zu erstatten sowie Hinweise auf die Möglichkeit der Verminderung oder Vermeidung von Ausgaben und der Erhöhung oder Schaffung von Einnahmen zu geben (Art. 49 Abs. 3 L-VG).

Grundlage der Prüfung waren die Auskünfte und vorgelegten Unterlagen der geprüften Stellen, sowie eigene Recherchen und Wahrnehmungen des Landesrechnungshofes.

1.2 Stellungnahmen zum Prüfbericht

Die Stellungnahme des **Herrn Landesrates Dr. Gerhard Kurzmann** ist in kursiver Schrift direkt in den jeweiligen Berichtsabschnitten eingearbeitet. Allfällige Repliken des Landesrechnungshofes erfolgen nach der jeweils korrespondierenden Textstelle.

Frau Landesfinanzreferentin Landesrätin Dr. Bettina Vollath nahm den gegenständlichen Prüfbericht zur Kenntnis.

2. EINLEITUNG

Vorbemerkung

In die Errichtungszeit der Brücke sowie den Beginn der Prüfung durch den Landesrechnungshof (LRH) fiel eine Organisationsreform des Landes Steiermark. Daher werden nachstehend die für diesen Bericht relevanten alten und neuen Kurzbezeichnungen gegenübergestellt, da sie, der Chronik des Ablaufes entsprechend, sich während der Bauzeit veränderten und daher im Bericht synonym angewendet werden.

Alte Bezeichnung	Neue Bezeichnungen (ab 01.08.2012)
A18-Verkehr	A16 Verkehr und Landeshochbau (ABT16)
FA18A-Gesamtverkehr und Projektierung	
FA18B-Straßeninfrastruktur Bau	
FA18C-Straßenerhaltungsdienst (STED)	FA Straßenerhaltungsdienst (ABT16SD)
BHJU – Bezirkshauptmannschaft (BH) Judenburg	Bezirkshauptmannschaft Murtal (BHMT)
BBLJU – Baubezirksleitung (BBL) Judenburg	Baubezirksleitung Obersteiermark West (BBLOW)

2.1 Allgemeines zum Projekt



Neue Brücke von Süden. Foto: P. Schaufler

Die ggstdl. Brücke liegt an der Landesstraße B77 (Gaberl Straße) bei ca. km 2,3 bis km 2,5. Sie quert im Zuge der Gußstahlwerkstraße die Mur und verbindet die Judenburger Altstadt (Murvorstadt) nach Nordosten hin zur so genannten Magdalenvorstadt mit dem Bahnhof und bindet in weiterer Folge an die S36 Murtal-Schnellstraße an.

Mit einer Verkehrsbelastung von rd. 13.000 Fahrzeugen pro Tag stellt diese Straße eine wesentliche Verkehrsader der Stadt dar.



Alte Murbrücke Judenburg, Foto: D. Bauer

Die alte 3-feldrige Bogenbrücke stammte aus den Jahren 1931/1932. Ihr Bau ersetzte damals die etwas flussabwärts bei der Magdalenakirche gelegene Murbrücke. Ab Mitte 2005 und in den Folgejahren mussten aufgrund des schlechten baulichen Zustandes der Brücke zunehmend Gewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden. Nach der Zustandsklassifizierung im Jahre 2005 wurde festgestellt, dass eine Totalsanierung oder ein Neubau innerhalb von 3 Jahren durchzuführen sei.

Aufgrund unterschiedlicher Positionen zwischen dem Straßenerhalter Land Steiermark einerseits – dieser beabsichtigte einen Neubau in einer Kombination aus Damm und Brücke – und andererseits dem Bundesdenkmalamt (BDA), der Stadtgemeinde Judenburg und dem Ortsbildschutz, die eine Sanierungsvariante anstrebten, entwickelte sich ein jahrelanger Variantenstreit. Dabei spielte die Frage der Mittelaufbringung eine wesentliche Rolle.

Nach der Entscheidung für einen Neubau ging es um die Fragen der Lage, der Ausführung und des Aussehens der Brücke und ihrer Länge. Die hinsichtlich der Errichtungs- und der Instandhaltungskosten wirtschaftlichste „Dammvariante“ mit einer kürzeren Brücke als nunmehr tatsächlich ausgeführt, entzweite Fachleute und Regionalpolitik. Dabei trugen auch die Medien maßgeblich zur Meinungsbildung bei.

Schließlich fiel die Entscheidung für eine Ausführung als „2-stegiger Plattenbalken in Stahlbeton-Verbundbauweise über drei Felder“ an Stelle der alten Brücke. Eine Notumfahrung mit einer Behelfsbrücke musste während der Bauzeit errichtet werden.

Die Ausführung des Gesamtprojektes war somit in drei Teilprojekte gegliedert:

1. Errichtung einer Notumfahrung mit Brücke, Vorhaltung derselben während der Bauzeit sowie Abbau nach Fertigstellung der neuen Murbrücke
2. Abbruch der alten Bogenbrücke
3. Neubau der Brücke

2.2 Chronologie

An dieser Stelle werden im Sinne eines Überblickes nur die wesentlichen Eckdaten der Chronologie des Brückenneubaues dargestellt. Bei den entsprechenden Kapiteln des Berichtes sind weitere zeitliche Details angegeben.

Startschuss für den Beginn der Überlegungen zum Neubau der Murbrücke Judenburg war die **Bewertung der Brücke im Juni 2005** mit der „**Zustandsklasse 4, mangelhafter Erhaltungszustand**“. Dies bedeutete, dass innerhalb von drei Jahren die Brücke entweder generalsaniert, neu gebaut oder aber zumindest verkehrsbeschränkende Maßnahmen gesetzt werden mussten.

2005

- Juni 2005: Die Feststellung des mangelhaften Erhaltungszustandes der Brücke führt seitens des Landes Steiermark zu Vorerhebungen bzgl. Sanierung oder Neubau derselben.

2006

- 17.03.2006: Auftrag der FA18B an ein ZT-Büro bzgl. einer „Machbarkeitsstudie hinsichtlich Sanierung oder Neubau“.
Diese wird in weiterer Folge bis Sommer 2006 erstellt. Ergebnis: „Sanierung ist kaum technisch möglich“. In weiterer Folge werden Vermessungsarbeiten für Planungsgrundlagen beauftragt.
- 13.11.2006: Beschluss der Landesregierung (LReg) über die Beauftragung von Planungsleistungen (Generelles Projekt „Neubau der Murbrücke Judenburg“).

2007

- 14.02.2007: Ansuchen der FA18B an das Bundesdenkmalamt (BDA) um Entlassung der bestehenden Brücke aus dem Denkmalschutz.
- In weiterer Folge wird ein bodenmechanisches Gutachten durch die FA18B beauftragt.
- 31.05.2007: Besprechung mit BDA vor Ort zwischen FA18B, Planern, der Stadtgemeinde Judenburg und externen Gutachtern. Weitere Materialerkundungen an der alten Brücke sind jedoch unbedingt notwendig, um die Sanierbarkeit festzustellen.
- Danach Einstellung der Voruntersuchungen für einen Neubau seitens des Landes Steiermark.
- 23.10.2007: Prüfbericht der Technischen Universität (TU) Graz.
- 30.10.2007: Aufgrund der schlechten Untersuchungsergebnisse wird eine sofortige Gewichtsbeschränkung auf 3,5 t und max. 50 km/h auf der Brücke verfügt. Für den City-Bus und einen leichten Schneepflug gibt es Ausnahmegeheimigungen.

2008

- 22.01.2008: Schreiben der Stadt Judenburg mit einem Gegengutachten und Hinweis auf die notwendige Befassung des Ortsbildschutzes.
- 18.02.2008: Antrag an den Landtag mit dem Ersuchen den Abbruch und den Neubau der Murbrücke zurückzustellen.
- 31.03.2008: Auftrag eines Gutachtens des Landes Steiermark an ein ZT-Büro, ob ein Neubau mit den Bestimmungen des Bundesdenkmalschutzgesetzes kompatibel ist.
- 09.04.2008: Besprechung im BDA mit Vertretern von BDA, ZT, FA18B und der Stadtgemeinde Judenburg. Die Mehrkosten einer Sanierung wurden mit ca. € 1,3 Mio. geschätzt.
- 23.04.2008: Zusätzliche Finanzierungszusage aus Ressortmitteln des Landeshauptmannes für den Fall der Brückensanierung in der Höhe von € 1,25 Mio.
- 19.06.2008: Bescheid des BDA. An der Erhaltung der Murbrücke besteht ein öffentliches Interesse.
- 01.08.2008: Bereitstellung der Mittel für Sanierungsversuche in Höhe von € 50.400,--.
- 23.09.2008: Beauftragung einer weiteren Untersuchung durch die TU Graz.
- 28.10.2008: Der Antrag des Ausschusses über die Sanierung der Murbrücke wurde vom Landtag einstimmig zur Kenntnis genommen.
- 13.11.2008: Das Prüfergebnis der TU Graz ergab, dass eine Sanierung der Bögen technisch nicht möglich ist.

2009

- 09.02.2009: Neuerliches Ansuchen der FA18B auf Entlassung aus dem Denkmalschutz.
- 06.03.2009: Bescheid des BDA, dass kein öffentliches Interesse mehr an der Erhaltung der Murbrücke gegeben ist.
- 19.06.2009: Auftrag zum Abbruch der Murbrücke.
- 01.07.2009: Vertrag des Landes Steiermark mit der Stadtgemeinde Judenburg über eine Mitfinanzierung der Errichtung und der Erhaltung der Murbrücke Judenburg auf der B77 Gaberl Straße in Höhe von € 1,25 Mio.
- 11.08.2009: Auftrag zum Neubau.
- 18.09.2009: Fertigstellungsmeldung des Abbruches der alten Murbrücke.
- 05.10.2009: Beginn der Bauarbeiten an der neuen Murbrücke.

2010

- 26.11.2010: Verkehrsfreigabe. Die betriebliche Erhaltung der Brücke geht auf den Straßenerhaltungsdienst (STED) über.

2011

- 11.01.2011: Der Rückbau der Notbrücke ist abgeschlossen.
- 11.11.2011: Auftrag zum Rückbau der Schüttung.

2012

- Durchführung der abschließenden rechtlichen Verfahren. Gewährleistungsmängel „Risse im Randbalken“ werden untersucht.
- Juli 2012: Fertigstellung des Gesamtprojektes.

2015

- 25.11.2015: Ende der Gewährleistungsfrist der Brücke. Mit der Garantieabnahme wird eine „Erstprüfung“ (Brückenprüfung durch die FA STED) verbunden sein.

2.3 Bedarfserhebung zur Brückensanierung

2.3.1 Bedarf einer Brücke

Gemäß § 7 Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 (LStVG. 1964) sind Landesstraßen „*Straßen, die wegen ihrer besonderen Bedeutung für den Verkehr oder für die Wirtschaft des Landes [...] zu solchen erklärt wurden*“. Brücken sind als Teil jener öffentlichen Straßen anzusehen, in deren Zuge sie liegen (gemäß § 10 LStVG. 1964).

Organisatorisch gesehen gehört die Murbrücke zum Straßenbestand der B77 „Gaberl Straße“. Sie stellt auch einen wesentlichen innerstädtischen Straßenbestandteil der Stadt Judenburg dar.

Die Verkehrsbelastung beträgt rd. 13.000 Fahrzeuge pro Tag (davon 2 % LKW-Anteil). **Ein Entfall der Brücke hätte die direkte Verbindung einzelner Stadtteile Judenburgs unterbrochen.** Für den überregionalen Durchzugsverkehr war und ist die Brücke von geringerer Bedeutung.

2.3.2 Zustand der alten Brücke

Exkurs: Gesetzlicher Auftrag und allgemeine rechtliche Grundlagen der Bauwerksüberwachung und Erhaltung an Straßen und Wegen

Brücken, Wegweiserbrücken („Überkopfwegweiser“) und Sonderbauwerke (geankerte und nicht geankerte Konstruktionen, Tunnel, Lärmschutzbauwerke) sind zum Zwecke der Aufrechterhaltung der allgemeinen Wege- und Verkehrssicherheit laufend zu überwachen sowie in vorgeschriebenen Abständen zu kontrollieren bzw. zu prüfen.

Mit Wirksamkeit vom 01.04.2002 wurden die gesamten Bundesstraßen mit Ausnahme der Autobahnen und der Schnellstraßen den Bundesländern übertragen („Verlängerung“ der Bundesstraßen).

Der gesetzliche Auftrag hinsichtlich der Straßenerhaltung basiert auf § 1319a ABGB, in welchem die Haftung des Wegehalters normiert wird. Zahlreiche höchstgerichtliche Entscheidungen unterstreichen diese Haftung.

In § 11 LStVG. 1964 wird der Landesregierung die Verwaltung der Landesstraßen aufgetragen.

Die Objektverantwortlichkeit der ggstdl. Straße und damit auch der Brücke liegt daher beim Land Steiermark.

Dieser gesetzliche Auftrag sowie die Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau – RVS 13.03.11/13.71 – Überwachung, Kontrolle und Prüfung von Kunstbauten (Straßenbrücken) sowie 13.03.51/13.75 – Überwachung, Kontrolle und Prüfung von Kunstbauten (Wegweiserbrücken) bilden die Grundlage für die periodischen Inspektionen von Straßen und Brücken.

In der Steiermark wird die Inspektion von Kunstbauten durch das Referat Brücken und Straßenausrüstung der A16-FA Straßenerhaltungsdienst (früher FA18C) entsprechend der vorgenannten Vorschriften umgesetzt, zentral gesteuert und überwacht.¹

Die im Juni 2005 durchgeführte Brückenprüfung ergab eine Klassifizierung mit Note „4“ (von 5). Dies bedeutete lt. RVS, dass die Brücke innerhalb von drei Jahren entweder generalsaniert, neu gebaut oder aber zumindest verkehrsbeschränkende Maßnahmen gesetzt werden mussten.

Der LRH stellt somit fest:

Der Bedarf für eine Brücke an diesem Standort ist aufgrund der gesetzlichen Einstufung der Straße gegeben. Eine gesonderte Bedarfserhebung war daher nicht notwendig.

Aufgrund des erhobenen schlechten Bauzustandes Mitte des Jahres 2005 war, entsprechend den geltenden Normen, eine durchgreifende Sanierung oder ein Neubau innerhalb von drei Jahren nötig.

¹ Siehe dazu auch den LRH-Prüfbericht „Brückeninspektion“, veröffentlicht am 17.01.2012.

3. SANIERUNG ODER NEUBAU

3.1 Erstellung einer Machbarkeitsstudie

Entsprechend vorerwähntem Ergebnis der Zustandsprüfung im Jahre 2005, „Sanierung oder Neubau in längstens drei Jahren“, wurden seitens des Landes (FA18B) folgende erste Schritte gesetzt:

Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie hinsichtlich Sanierung oder Neubau, Vermessungsarbeiten für Planungsgrundlagen, Mittelbereitstellung für Planungsleistungen durch die StmkLReg.

Bei Kunstbauten mit derart schlechter Klassifizierung wie im ggstl. Fall stellt sich die Frage, ob eine umfassende Sanierung möglich oder ein Neubau notwendig bzw. sinnvoller ist. Es sind die Planungskriterien der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit heranzuziehen. Dazu sind vorerst umfangreichere Untersuchungen der einzelnen Bauteile und der Fundierung nötig sowie eine Nachrechnung hinsichtlich der Tragfähigkeit durchzuführen. Weiters können für die Entscheidung Umgebungsparameter eine Rolle spielen wie z.B. geänderte Abflussverhältnisse eines Flusses oder übergeordnete lokale Interessen wie z.B. die Errichtung von Radwegen.

In weiterer Folge spielt jedoch die Frage der Nachhaltigkeit von Kunstbauten wie u.a. die Nutzungsdauer des Objektes sowie dessen zukünftige Erhaltungskosten auf die geplante Nutzungszeit – bei Brücken werden durchschnittlich 85 Jahre angenommen – eine große Rolle, um das Kriterium „Wirtschaftlichkeit“ zu erfüllen.

Seitens der Stadtgemeinde Judenburg war der Wunsch nach einem Radweg auf der Brücke sowie einer Straßenbeleuchtung bei den Planern deponiert worden.

Das Areal südlich der Brücke wird als so genannter „Zirkusplatz“ für Veranstaltungen mehrmals im Jahr genützt. Der Bereich nördlich der Brücke wird als Park & Ride-Platz verwendet und von der innerstädtischen City-Bus-Linie regelmäßig angefahren. Um den Zirkusplatz zu erreichen, muss die Fläche unter der Brücke begangen bzw. befahren werden. Dieses Grundstück wurde mit Mietvertrag ab 01.01.1969 seitens des Bundes als Grundeigentümer an die Stadtgemeinde Judenburg vermietet.



Foto: FA18B – Alte Murbrücke Judenburg

Bei Betrachtung des linken Fotos fällt auf, dass die Fußpunkte der Bögen nicht sichtbar sind. Diese sind, dies wird durch eine 2008 erfolgte Bestandsaufnahme nachgewiesen, bis zu 4,5 m hoch eingeschüttet. Wann dies geschah, war nicht mehr eruierbar. Das aus dieser Sicht links gelegene Vorland der Mur (das ist das orthografisch gelegene rechtsseitige Murofer) lag ursprünglich deutlich tiefer und stieg sanft von der Mur in Richtung Berg an. Es war 1933 weitestgehend unbebaut und stellt ein Inundationsgebiet dar. Die Mur hat heutzutage einen kanalähnlichen Charakter. Es liegt, im Vergleich zu 1933, eine an die Brücke etwas herangerückte Bebauung ober- und unterhalb derselben vor.

Das rechte Bild zeigt Schäden am Tragwerk, die für die gesamte Brücke beispielhaft sind. Die Fahrbahnaufständierungen über den Bögen hätten jedenfalls abgerissen werden müssen. Eine halbseitige Sanierung sei nicht möglich, eine seitliche Behelfsbrücke sowie eine Umfahrungsstraße während der Bauzeit seien notwendig. Auch eine Erhaltung der Bestandsbögen sei voraussichtlich nur mit hohem Aufwand machbar, wobei dazu die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen waren.

Die zuständige Abteilung entschloss sich daraufhin – parallel zur bestehenden Untersuchung – Schritte für die Einleitung eines Neubauprojektes durchzuführen.

Nach Vorliegen der Machbarkeitsstudie war bereits klar, dass aus technischen Gründen nur eine Neubaulösung in Frage kommen würde.

Daraufhin erteilte das Land einen Auftrag zur Planung. Die Mittel dazu wurden mit Regierungsbeschluss (RB) vom 13.11.2006 bereitgestellt.

Mit Schreiben vom 14.02.2007 suchte die FA18B beim Bundesdenkmalamt, unter Beifügung eines Konvolutes von Dokumenten und Gutachten um „Entlassung der ggstdl. Brücke aus dem Denkmalschutz“ an.

Gleichzeitig erging seitens des zuständigen politischen Büros die Information an die Bürgermeisterin der Stadt Judenburg, dass konkrete Schritte zum Neubau der Murbrücke seitens des Landes eingeleitet wurden.

In weiterer Folge beauftragte das Land Steiermark kurzfristig die notwendigen Maßnahmen zur Vermessung und zur Bodenerkundung.

Folgende **Varianten** wurden seitens des Landes erarbeitet:

1. Sanierung der bestehenden Brücke (vorbehaltlich technischer Machbarkeit).
2. Brückenneubau nur über die Mur und Damm über das Vorland (Amtsentwurf) in gleicher Lage wie vorher (inkl. Notumfahrung mit Notbrücke).
3. Brückenneubau und Damm über das Vorland in etwas veränderter Lage zum Bestand (dh. ohne Notumfahrung bzw. Notbrücke), Abbruch der bestehenden Brücke erst nach Freigabe der neuen Brücke.
4. Brückenneubau an Stelle der alten Brücke und in etwa gleicher Länge (inkl. Notumfahrung mit Notbrücke).

Das BDA organisierte zur Entscheidungsfindung bzgl. des Antrages der FA18B um Entlassung aus dem Denkmalschutz eine Besprechung vor Ort am 31.05.2007, an der auch Vertreter der Stadt Judenburg und externe Gutachter teilnehmen sollten.

Aus dem Protokoll dieser Besprechung geht u.a. hervor:

- Das Land unterbreitete Varianten für einen Neubau – als wirtschaftlichste und auch nachhaltigste Variante wird eine Kombination aus einem Damm über das Vorland und einer kurzen Brücke über die Mur angesehen.
- Die vorgelegten Varianten des Landes *„entsprechen nicht den Interessen des Denkmalschutzes“*.
- Der externe Gutachter des BDA sieht die Sanierungsmöglichkeit der Brücke als gegeben an, allerdings ohne Verbreiterung der Randbalken.
- Die Dammlösung bzw. neue Brückenbauten kommen für die Stadtgemeinde aus Ortsbildschutzgründen nicht in Frage.
- Die Stadtgemeinde würde bei der Sanierungslösung auf den gewünschten Radweg über die Brücke verzichten und eine eigene Radweg-Brücke bauen.
- Den weiteren Materialuntersuchungen wird entgegen gesehen. Das BDA ist gerne zu weiteren Gesprächen insbesondere zu Detailgestaltungen bereit.

Das Land beauftragte daraufhin weitere technische Untersuchungen an der Brücke durch die TU Graz. Ein Großteil der Ergebnisse lag Ende Oktober 2007 vor und wurde seitens des beauftragten Planers als „außerordentlich schlecht“ bezeichnet. Er veranlasste aus diesem Grund mit Schreiben vom 30.10.2007 die FA18B *„dringend ein generelles LKW-Fahrverbot mit einer Gewichtsbeschränkung auf 3,5 t Fahrzeuggewicht“ anzuordnen*.

Diesem Erfordernis wurde seitens des Straßenerhalters nachgekommen. Ausnahmen gab es nur für den City-Bus und für die Schneeräumung für KFZ bis max. 5 t und geschwindigkeitsbeschränkt auf 30 km/h.

Im November 2007 beauftragte die Stadt Judenburg ein weiteres Gutachten „*im Bestreben, diese Brücke mit schon historischem Charakter der Nachwelt zu erhalten*“.

Am 19.06.2008 erging der **Bescheid des BDA, mit welchem dem Antrag nicht stattgegeben**, sondern ein öffentliches Interesse am Erhalt der alten Murbrücke festgestellt **wurde**.

Die Variantendiskussion wurde auch im Landtag Steiermark geführt.

Am 18.02.2008 wurde im Landtag ein Antrag eingebracht, die Landesregierung aufzufordern, von einem Abbruch der Murbrücke und einem damit verbundenen Neubau Abstand zu nehmen.

In der Landtagssitzung am 28.10.2008 berichtete der Ausschuss für Infrastruktur über seine Beratungen am 04.03., 03.06. und 14.10.2008 in dieser Angelegenheit. Der Antrag wurde vom Landtag einstimmig zur Kenntnis genommen.

Am 23.04.2008 erfolgte eine Zusage von Landeshauptmann Mag. Franz Voves für den Fall der Sanierung der bestehenden Brücke den zusätzlichen Finanzbedarf von € 1,25 Mio. aufzubringen, um eine konsensuale Lösung mit der Region zu gewährleisten.

Am 13.11.2008 wurde in einem Fachgremium die Untersuchung der TU Graz vorgestellt, welche feststellte, „*dass eine Sanierung der Bögen zur gesicherten und flächendeckenden Erreichung von Betondruckfestigkeiten [...] technisch nicht möglich ist. Eine Sanierung der Bögen ist daher nach derzeitigem Wissensstand auszuschließen.*“

Diese Untersuchung wurde an das BDA weitergeleitet.

Am 09.02.2009 erfolgte seitens der FA18B ein neuerliches Ansuchen an das BDA um Entlassung der Murbrücke Judenburg aus dem Denkmalschutz und um Bewilligung deren Abbruches.

Der darauffolgende **Bescheid vom 06.03.2009 des BDA** gab dem Ansuchen der FA18B um die **Genehmigung zum Abriss der alten Murbrücke** statt.

Der LRH stellt fest, dass die ersten Untersuchungen des Landes Steiermark bereits die Nichtdurchführbarkeit einer Sanierung zeigten. Trotzdem sprach sich das Denkmalamt lange gegen den Abriss aus. Technische Untersuchungen und Variantendiskussionen zogen sich über Jahre und verursachten somit beträchtliche Kosten.

3.2 Variantenuntersuchungen und deren Kosten

3.2.1 Variante 1, Sanierung



Quelle: A16 – Ansicht flussaufwärts – Entwurfsvisualisierung

Diese Variante stellt den Wunsch der Stadtgemeinde Judenburg und des BDA dar. Abriss der Aufständungen und der Fahrbahn. Es blieben nur mehr die Bögen stehen. Diese müssten aufwendig saniert werden. Danach Neuaufbau der oberen Tragwerksteile, jedoch ohne die gewünschte Verbreiterung für den Radweg. Bei dieser Variante wäre eine Notumfahrung mit Notbrücke notwendig gewesen.

Schätzkosten Brückensanierung: ca. € 4,3 Mio.

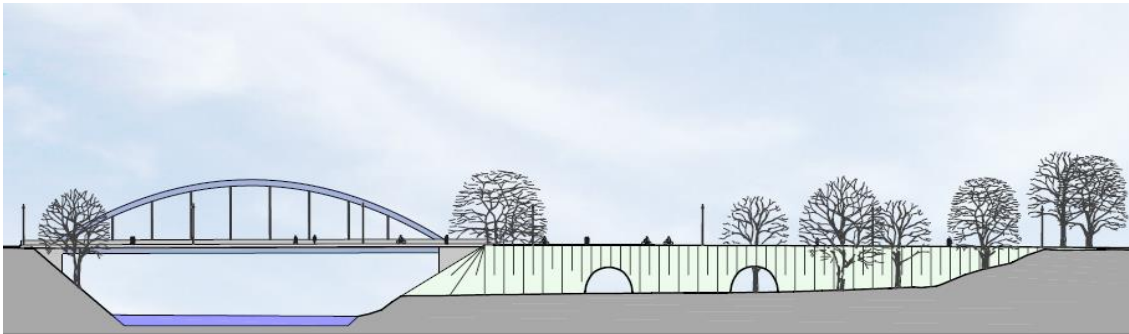
Zu erwartende Nutzungsdauer: 45 Jahre, danach Brückenneubau (wie vorstehend)

Kosten der Notumfahrung: ca. € 136.000,--

Gesamtkosten Sanierung: ca. € 4,4 Mio.

Geschätzte Objekt-Folgekosten 85 Jahre: ca. € 8,6 Mio.

3.2.2 Variante 2, Neubau Einfeldtragwerk und GKV-Damm (Amtsentwurf)



Quelle: A16 – Ansicht flussaufwärts – Entwurfsvisualisierung

Diese Variante stellt den **Amtsentwurf** dar. Ausführung der Brücke als Einfeldtragwerk sowie eine Überbrückung des Murvorlandes auf einem zu schüttenden GKV-Damm² (Straßenbau). Dieser sollte, zur Nutzung und Verbindung der beidseitigen Freiflächen (Park and Ride-Platz und „Zirkusplatz“), Wellblechdurchlässe mit je ca. 6 m Höhe aufweisen. Bei dieser Variante wäre die neue Brücke neben der alten Brücke errichtet worden; diese hätte während der Bauzeit als Notumfahrung gedient.

Herstellungsschätzkosten Brücke: ca. € 1,8 Mio.

Nutzungsdauer – Brücke: 85 Jahre

Herstellungskosten GKV-Damm: ca. € 900.000,--

Nutzungsdauer – Damm: 110 Jahre

Kosten der Notumfahrung: € 0,00, da dafür die alte Brücke verwendet worden wäre

Geschätzte Gesamtherstellungskosten: ca. € 2,7 Mio.

Geschätzte Objekt-Folgekosten 85 Jahre: ca. € 4,7 Mio.

² GKV = Glasfaserverstärktem Kunststoff-Damm

3.2.3 Variante 3, Neubau Dreifeldtragwerk (ausgeführt)



Quelle: A16 – Ansicht flussaufwärts – Entwurfsvisualisierung

Abriss der alten Brücke und Neubau als Stahlbeton-Verbundbrücke über 3 Felder. Bei dieser Variante wäre eine Notumfahrung mit Notbrücke notwendig gewesen.

Schätzkosten Brücke: ca. € 4,2 Mio.

Zu erwartende Nutzungsdauer: 85 Jahre

Kosten der Notumfahrung: ca. € 136.000,--

Gesamtkosten Herstellung: ca. € 4,4 Mio.

Geschätzte Objekt-Folgekosten 85 Jahre: ca. € 8,0 Mio.

3.2.4 Gegenüberstellung der Kosten

	Sanierung best. Brücke	Amtsentswurf	3-Feld-Tragwerk ausgeführt
Herstellungsschätzkosten Brücke	€ 4.265.056,55	€ 1.809.113,40	€ 4.234.073,23
Nutzungsdauer - Brücke	45 Jahre, danach Variante 2 - Neubau	85 Jahre	85 Jahre
Herstellungskosten GKV-Damm	€ 0,00	€ 888.728,29	
Nutzungsdauer - Damm		110 Jahre	
Kosten Notumfahrung	€ 136.196,35	€ 0,00	€ 136.196,35
Gesamtherstellungskosten	€ 4.401.252,90	€ 2.697.841,69	€ 4.370.269,58
Objekt Folgekosten f. 85 Jahre	€ 8.614.683,84	€ 4.742.130,18	€ 8.048.539,14

Der LRH stellt fest, dass der Amtsentswurf die preisgünstigste und auch hinsichtlich der Folgekosten die wirtschaftlichste Lösung gewesen wäre, wengleich Gesichtspunkte des Ortsbildschutzes dagegen sprachen. Die Sanierung der alten Brücke wäre die teuerste Lösung gewesen.

4. BAUVORBEREITUNGSPHASE

Die Vorbereitungsphase erstreckt sich von der **Planung bis zur Auftragsvergabe**. Sie beinhaltet insbesondere die Definition der planerischen Grundlagen des Bauwerkes (z.B. die verkehrstechnischen Anforderungen, Sonderwünsche wie Radwege etc.) und den Projektentwurf. Weiters die daraus entstehenden konstruktiven und architektonischen Merkmale des Bauwerkes einschließlich der (Detail-)Planungen und der Statik. Dazu kommen die notwendigen Grundstückserkundungen, Baugrunduntersuchungen und Vermessungen. Insbesondere gehören dazu auch die notwendigen rechtlichen Verfahren.

Nachstehend wird, nach der bereits ausführlichen Darstellung der Variantenuntersuchungen, die eigentliche Bauvorbereitungsphase ab der Projektentscheidung zur Dreifeldbrücke dargestellt.

Wie erwähnt, wäre die Variante mit einer kurzen Brücke über die Mur und einem Damm, der sogenannte Amtsentwurf, die bei weitem preisgünstigste Lösung, auch in Bezug auf die Folgekosten gewesen.

Es war nach der Bewilligung zum Brückenabbruch durch das BDA im März 2009 ein wesentliches Anliegen von Stadtgemeinde und Ortsbildschutz, eine neue Brücke mit drei Feldern zu erhalten. Der Ortsbildsachverständige hatte bereits in seinem Gutachten vom 13.06.2007 eine ablehnende Haltung gegenüber konstruktiven Aufbauten dargestellt.

Wegen der deutlichen Mehrkosten dieser Variante gegenüber dem Amtsentwurf aus dem Jahre 2009 **erging sowohl von der Stadtgemeinde Judenburg als auch von dem zuständigen Regierungsmitglied das Ersuchen € 1,25 Mio. aus Infrastrukturmitteln des Gemeinderessorts zur Verfügung zu stellen.** Dies wurde in der Regierungssitzung (RS) vom 9.11.2009 genehmigt. Der Betrag war ursprünglich als Beteiligung an der Sanierung vorgesehen.

Damit war die Entscheidung für die Ausführung der Variante Dreifeldtragwerk in Form einer 2-stegigen Stahlbeton-Verbundbrücke gefallen.

Die Ausführung als *2-stegige Stahlbeton-Verbundbrücke über drei Felder* war lt. Schätzung ca. € 1,672 Mio. in der Errichtung und um ca. € 3,307 Mio. an Folgekosten teurer als der Amtsentwurf.

4.1 Rechtliche Verfahren

Bei einem derartigen Projekt sind eine ganze Anzahl von Rechtsvorschriften zu beachten und dementsprechende Verfahren bereits im Vorhinein, zum Teil auch begleitend bzw. abschließend (dh. nach der Fertigstellung) durchzuführen.

Diese betreffen insbesondere: Straßenrecht, Verkehrsrecht, Wasserrecht, Naturschutz, Fragen des Denkmalschutzrechtes, Ortsbildschutz, die Interessen der Landesverteidigung. Ferner geht es um Anrainer- und Fischereirechte, um Grundablösen, um Leitungsrechte, um Beweissicherungen, um Entschädigungen udgl.

Ein Teil dieser Verfahren ergibt sich aus § 14 LStVG. 1964. Insbesondere betrifft dies Denkmal, Natur- und Ortsbildschutz sowie Interessen der Landesverteidigung.

4.1.1 Denkmalschutz

Chronologie

2007

- 14.02.2007: Erstes Ansuchen der FA18B an das BDA um „*Entlassung der Murbrücke Judenburg aus dem Denkmalschutz.*“
- 09.08.2007: Das BDA teilt mit, dass eine gutachterliche Stellungnahme erst nach Vorlage der technischen Untersuchungen erfolgen wird.
- 13.11.2007: Das BDA teilt der FA18B aufgrund des vorliegenden Material-Prüfberichtes mit, dass raschest ein Sanierungskonzept auszuarbeiten sei. Eine Ersatzbrücke sei aufgrund der erlassenen Gewichtsbeschränkungen notwendig.

2008

- 22.01.2008: Das BDA urgiert bei der FA18B ein umfassendes Sanierungskonzept und eine Kostenschätzung.
- 08.02.2008: Weiteres Ansuchen der FA18B an das BDA um „*Entlassung der Murbrücke Judenburg aus dem Denkmalschutz.*“
- 23.07.2008: Seitens des Landes wird eine Spezialfirma mit weiteren Bauwerksuntersuchungen beauftragt. Vertraglich festgelegter Fertigstellungstermin war der 31.10.2008.
- 06.10.2008: Aufgrund Rechtskraft des Bescheides des BDA vom 19.06.2008 wird die **Unterschutzstellung der Murbrücke** gemäß Bundesdenkmalschutzgesetz vom Bezirksgericht Judenburg veröffentlicht.

2009

- 12.01.2009: FA18B teilt dem BDA das (negative) Ergebnis der weiteren Bauwerksuntersuchungen und Proben mit, mit dem Ersuchen, die weitere Vorgangsweise zu besprechen.
- 29.01.2009: Aufgrund des negativen Gutachtens zur Sanierung wird die Entlassung aus dem Denkmalschutz seitens des BDA bei einer Besprechung angekündigt.
- 09.02.2009: Neuerliches Ansuchen der FA18B an das BDA bzgl. Entlassung der Murbrücke Judenburg aus dem Denkmalschutz und um Bewilligung deren Zerstörung.
- 06.03.2009: Bescheid des BDA. Wesentlicher Inhalt: *„Dem Antrag vom 09.02.2009 wird stattgegeben und festgestellt, dass an der Erhaltung der Murbrücke kein öffentliches Interesse mehr besteht.“*
- 23.03.2009: Mitteilung der Ortsbildkommission, dass die Brücke im Ortsbildschutzgebiet von Judenburg liegt und die Ortsbildkommission frühzeitig in die Planung für eine Neuerrichtung einzubeziehen sei.

Innerhalb eines Jahres hatte das BDA nunmehr seine Position verändert und die Unterschutzstellung aufgegeben. Zwei Jahre nach dem ersten Antrag auf Entlassung aus dem Denkmalschutz wurde schlussendlich im Sinne der FA18B entschieden. Der Denkmalschutz hatte damit wesentlichen Anteil an der Verzögerung und an den vermehrten Kosten.

4.1.2 Ortsbildschutz

Wie bereits erwähnt, ist gemäß § 14 LStVG. 1964 *„... bei Neubau oder Wiederherstellung einer Straßenbrücke [...] auf die Wahrung des Landschaftsbildes oder Ortsbildes [...] Bedacht zu nehmen; desgleichen auf die Erhaltung von Geschichts-, Kunst- oder Kulturdenkmalen. In solchen Fällen ist mit der Landesfachstelle für Naturschutz, beziehungsweise mit der der Wahrung des Denkmalschutzes betrauten Dienststelle das Einvernehmen zu pflegen.“*

Chronologie (Auszug)**2007**

- 13.06.2007: Gutachten des Ortsbildsachverständigen. *„... Eine Sanierung des Bestandes ist jeder anderen Lösung vorzuziehen ..., jede Dammlösung ist ... abzulehnen. Ebenso ist jede Lösung mit konstruktiven Aufbauten (Bögen-Pfeiler-Pylone-Tragseile) ... abzulehnen, da dadurch eine unmittelbare Störung des derzeit völlig ungetrübten Stadtpanoramas gegeben wäre...“*

2008

- 30.01.2008: Die Stadtgemeinde weist in einem Schreiben an die FA18B darauf hin, dass der Ortsbildschutz in der ggstl. Angelegenheit der Brückensanierung zu befassen ist.

2009

- 23.03.2009: Einlangen des Schreibens der Ortsbildkommission für die Steiermark an den Landesbaudirektor, in welchem diese, nachdem die Entscheidung des BDA hinsichtlich Zustimmung zum Abbruch der alten Murbrücke vorlag, darauf hinweist, dass der Ortsbildschutz in die Entscheidung zur Frage der Brückenausführung einzubinden ist.
- 16.04.2009: Die FA18B ersucht die Ortsbildkommission „*um die Festlegung architektonisch-gestalterischer Elemente, die bei einer Neuplanung der Murbrücke als Dreifeldbrücke aus Sicht des Ortsbildschutzes abzulehnen sind...*“ (Anmerkung des LRH: am 05.10.2009 war Beginn der Bauarbeiten an der neuen Murbrücke).

2010/2011

- 12.04.2010: Der Ortsbildsachverständige wird mit der Geländerausführung und Straßenbeleuchtung befasst.
- 22.07.2011: Das Land beauftragt den Ortsbildsachverständigen mit „Gestaltungsmaßnahmen“ (Geländerung, Beleuchtung, Farbgebung der Brücke).

Der LRH stellt fest:

Auf die Belange der zwingend notwendigen Befassung des Denkmal- als auch des Ortsbildschutzes wurde seitens der FA18B, nach Vorliegen der Machbarkeitsstudie im Sommer 2006, reagiert.

Der LRH empfiehlt, die gesetzlich vorgeschriebene Wahrung von Interessen Dritter bei Straßenbauten in einem sehr frühen Planungsstadium vorzunehmen, sowie die Kontakte zum angesprochenen Personenkreis noch enger zu pflegen, um Verzögerungen und Kostenerhöhungen zu vermeiden.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard Kurzmann:

Bei der Abwicklung von Projekten wird durch die Landesstraßenverwaltung die Wahrung von Interessen Dritter grundsätzlich beachtet, um Mehrkosten und Verzögerungen zu vermeiden. Dies ist auch bei der Projektierung und Umsetzung des Projekts „B77 Murbrücke Judenburg“ in den Materien Grundeinlöse, Wasserrecht, Naturschutzrecht, Fischereirecht, Gasrecht und Straßenrecht erfolgt. Die Befassung mit Denkmal- als auch Ortsbildschutz in dieser Tiefe war bis zu diesem

Bauvorhaben nicht üblich. Aufgrund der Erfahrungen wird jedoch seither bereits in der Projektvorbereitungsphase auf die Wahrung der Interessen des Denkmals- und Ortsbildschutzes Bedacht genommen.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf verwiesen, dass die bis 1.1.2010 vorhandene Rechtsvermutung des öffentlichen Interesses an der Erhaltung für alle Infrastrukturbauwerke des Landes nicht mehr besteht. Mit Stichtag 1.1.2010 hat das Bundesdenkmalamt eine Liste aller in Österreich tatsächlich unter Denkmalschutz stehenden unbeweglichen Denkmale veröffentlicht. Damit sind nun jene Infrastrukturobjekte, die unter Denkmalschutz stehen, listenmäßig klar erfasst, wodurch bei diesen Objekten speziell auf die Interessen des Denkmalschutzes eingegangen werden kann.

4.1.3 Wasserrecht und Naturschutz

Die Verfahren wurden verbunden abgeführt.

Chronologie (Auszug)

- 13.11.2008: Ansuchen der FA18B an die BHJU um wasser- und naturschutzrechtliche Bewilligung für die Errichtung der Notbrücke über die Mur während der Sanierungsarbeiten an der Murbrücke Judenburg.
- 19.01.2009: Kundmachung der Verhandlung bzgl. des (verbundenen) wasser- und naturschutzrechtlichen Verfahrens bzgl. der Notumfahrung mit Notbrücke durch die BHJU für 03.02.2009.
- 03.02.2009: Wasser- und naturschutzrechtliche Verhandlung Notbrücke (Baufertigstellungsfrist 31.07.2009, Rückbaufrist bis 31.12.2011).
- 20.03.2009: Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung für die Notumfahrung.
- 07.04.2009: Ansuchen der FA18B um die wasser- und naturschutzrechtliche Bewilligung für den Abbruch und den Neubau der Murbrücke Judenburg im Verlauf der B77.
- 08.04.2009: Beantragung der naturschutzrechtlichen Vorprüfung (Erheblichkeitsprüfung) durch die FA18B bei der FA13C.
- 23.04.2009: Seitens der BBLJU wurde das Ergebnis des Screenings bzgl. des Europaschutzgebietes Ober- und Mittellauf der Mur mitgeteilt: „Durch das geplante Objekt sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Europaschutzgebiet zu erwarten.“
- 20.05.2009: Wasser- und naturschutzrechtliche Verhandlung durch die BHJU.
- 09.11.2011: Bauvollendungsanzeige Notbrücke an die BHJU.
- 30.01.2012: Urgenz der BHMT, ob den Bedingungen des Bescheides vom 20.05.2009 entsprochen wurde und eine Überprüfung stattfinden kann.
- 12.04.2012: Bauvollendungsanzeige Abbruch und Neubau der Murbrücke an die BHJU.

- 16.05.2012: Wasserrechtliche örtliche Begehung und Überprüfungsverhandlung.
- 03.07.2012: Wasser- und naturschutzrechtliche Überprüfungsverfahren Abbruch und Neubau der Murbrücke, gemeinsame Verhandlung.
- 27.06.2013: Wasserrechtlicher Überprüfungsbescheid Notbrücke (Ergebnis: positiv).

Der LRH stellt fest:

Die wasser- und naturschutzrechtlichen Verfahren sind zeitgerecht eingeleitet und verfahrenskonzentriert abgewickelt worden. Die Verfahren sind beendet.

4.1.4 Fischereirechtliche Entschädigungen

Im Zuge der wasserrechtlichen Verfahren hatten auch die Fischereiberechtigten Parteienstellung. Es wurden Entschädigungsleistungen geltend gemacht.

- 03.02.2009: Mittels Schlussbrief wurde der Gemeinschaft der Murfischereiberechtigten Thalheim – Knittelfeld eine „Entschädigungsleistung für fischereirechtliche Nachteile durch den Bau der Notumfahrung“ angeboten.
- 23.04.2009: Mittels Schlussbrief wurde der Gemeinschaft der Murfischereiberechtigten Thalheim – Knittelfeld eine „Entschädigungsleistung für fischereirechtliche Nachteile durch Abbruch und Neubau der Murbrücke Judenburg“ angeboten.

4.1.5 Gasrecht

Im Bereich der Murbrücke verläuft eine Gasleitung, die zu berücksichtigen war.

- 05.08.2009: Bescheidmäßige Erteilung der gasrechtlichen Änderungsgenehmigung durch die FA13A Umwelt und Anlagenrecht des AdLReg.

4.1.6 Straßenrecht einschließlich Grundablösen

Chronologie

- 07.07.2009: Bescheid der FA18E bzgl. *„Inanspruchnahme von Grundstücken, Baulichkeiten und sonstigen Anlagen und straßenrechtliche Genehmigung“* (GZ: FA18E-80.30 872/2009-4). Darin ist auch die Höhe der Absturzsicherungen (Geländer) auf der neuen Brücke mit 1,0 m bzw. 1,2 m (beim Radweg) entsprechend den RVS festgehalten. Des Weiteren wurde auch eine Grundablöse von der Stadt Judenburg über benötigte 96 m² verhandelt und eine Entschädigungsleistung zugesprochen.

4.2 Beweissicherungen

Es wurde eine Reihe von Beweissicherungen im Bereich der Umfahrungsstraße, bei Anrainern sowie einem öffentlichen Kanal vor Beginn der Arbeiten durchgeführt. Im Nachhinein wurden in einem Falle Schäden festgestellt.

Der LRH stellt fest, dass die sonstigen notwendigen rechtlichen Verfahren wie Straßenrecht, Grundablösen, diverse Beweissicherungen sowie Entschädigungsverfahren zeitgerecht eingeleitet und umsichtig durchgeführt worden waren.

4.3 Planungskoordination

Entsprechend dem Bauarbeitenkoordinationsgesetz (BauKG) war durch den Bauherren ein Planungsordinator beim ggstdl. Bauprojekt für die Vorbereitungsphase zu bestellen.

Der Bauherr hat gemäß § 4 (1) BauKG „dafür zu sorgen, dass die allgemeinen Grundsätze der Gefahrenverhütung gemäß § 7 ASchG bei Entwurf, Ausführungsplanung und Vorbereitung des Bauprojekts berücksichtigt werden, insbesondere bei der architektonischen, technischen und organisatorischen Planung, bei der Einteilung der Arbeiten, die gleichzeitig oder nacheinander durchgeführt werden, und bei der Abschätzung der voraussichtlichen Dauer für die Durchführung dieser Arbeiten.“

Der Bauherr kann gemäß § 3 (1) BauKG die Aufgaben des Planungs- und Baustellenkoordinators selbst wahrnehmen, wenn er die Voraussetzungen nach § 3 Abs 3 erfüllt³.

³ Abs. 3 BauKG normiert u.a.: „... Als Koordinator darf nur eine Person bestellt werden, die über eine für die jeweilige Bauwerksplanung oder Bauwerksausführung einschlägige Ausbildung und eine mindestens dreijährige einschlägige Berufserfahrung verfügt. Dazu zählen insbesondere Baumeister und Personen, die eine sonstige baugewerbliche Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, sowie Personen, die ein Universitätsstudium, ein Fachhochschulstudium, eine höhere technische Lehranstalt oder eine vergleichbare Ausbildung jeweils auf dem Gebiet des Hoch- oder Tiefbaus erfolgreich abgeschlossen haben...“

Die Aufgaben des Planungskoordinators – diesem folgt in der Ausführungsphase der Baukoordinator, wobei Personalunion zulässig ist, sind entsprechend § 4 (2) BauKG folgende:

- „1. die Umsetzung der allgemeinen Grundsätze der Gefahrenverhütung gemäß § 7 ASchG bei Entwurf, Ausführungsplanung und Vorbereitung des Bauprojekts zu koordinieren,*
- 2. einen Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan (SiGe-Plan) gemäß § 7 auszuarbeiten oder ausarbeiten zu lassen,*
- 3. darauf zu achten, dass der Bauherr oder der Projektleiter, wenn ein solcher eingesetzt ist, den Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan berücksichtigt,*
- 4. eine Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 zusammenzustellen,*
- 5. darauf zu achten, dass der Bauherr oder der Projektleiter, wenn ein solcher eingesetzt ist, die Unterlage gemäß § 8 berücksichtigt.“*

Lt. Auskunft der FA18B gab es keinen ausdrücklich bestellten Planungskoordinator. Die in der planenden Abteilung FA18B und auch in der BBLJU mit dem Projekt beschäftigten Personen hätten jedoch die Ausbildungserfordernisse dafür erfüllt gehabt.

Der SiGe-Plan wurde von einer externen Stelle, dem späteren Baukoordinator (siehe dazu Kap. 7.5.3), erstellt. Die Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 BauKG wurde erst in der Ausführungsphase vom Baukoordinator erstellt.

Der LRH stellt fest, dass kein Planungskoordinator ausdrücklich bestellt war, jedoch diese Aufgaben, soweit dem Planungsfortschritt entsprechend überhaupt machbar, von der FA18B wahrgenommen bzw. beauftragt wurden. Die FA18B hatte dazu befähigte Mitarbeiter.

Der LRH empfiehlt, die Aufgaben des Planungskoordinators lt. BauKG entweder seitens des Landes Steiermark zukünftig selber auszuführen oder extern und rechtzeitig zu vergeben.

5. FINANZIERUNG

Aufgrund der Vorbereitungs- und der anschließenden Ausführungsphase des Projektes erfolgten die notwendigen Finanzierungsgenehmigungen durch die Steiermärkische Landesregierung sukzessive.

1. In der RS vom 13.11.2006 wurde einstimmig beschlossen, einen Betrag von € 47.436,-- für „Planungsarbeiten für ein generelles Projekt betreffend BV Murbrücke Judenburg“ zu genehmigen.
2. In der RS vom 08.09.2008 wurde einstimmig beschlossen, einen Betrag von € 50.400,-- für „Bauarbeiten zur Herstellung von Referenzflächen im BV Murbrücke Judenburg“ zu genehmigen.
3. In der RS vom 27.04.2009 wurde einstimmig beschlossen, einen Betrag von € 165.000,-- für „Murbrücke Judenburg Notumfahrung“ zu genehmigen.
4. In der RS vom 08.06.2009 wurde einstimmig beschlossen, einen Betrag von € 200.000,-- für das Bauvorhaben „*Abbruch Murbrücke Judenburg*“ zu genehmigen.
5. In der RS vom 29.06.2009 wurde einstimmig beschlossen, einen Betrag von bis zu € 4,5 Mio. für das Neubauprojekt zu genehmigen.
Aus dem Antrag gehen folgende Positionen hervor:
*„Baukosten € 4.250.000,--
Nebenleistungen € 250.000,--
Die Bedeckung ist im Budget 2009/2010 enthalten. Für die anteiligen Kosten der Stadtgemeinde Judenburg iHv € 1,25 Mio. ist ein eigenes Übereinkommen erstellt worden.“*
Die Nebenleistungen beinhalten: Grundeinlöse, Leiteinrichtung, Markierung, Bepflanzung, Begrünung, Gartenmauern, Achsabsteckung, Baustellenkoordination, Versuche, Sachverständige, Beweissicherung, Verkehrszeichen.
6. Mit Vertrag vom 01.07.2009 wurde eine Zusatzfinanzierung durch die Stadtgemeinde Judenburg iHv € 1.250.000,-- für die Ausführung der Brücke als 3-Feld-Träger vereinbart.
7. In der RS vom 09.11.2009 wurden Infrastrukturmittel iHv € 1,25 Mio. an die Stadtgemeinde Judenburg für den Neubau der Murbrücke Judenburg genehmigt.
8. In der RS vom 18.11.2010 wurde einstimmig beschlossen, einen Betrag von € 114.536,70 für „Detailplanungsarbeiten Murbrücke Judenburg“ zu genehmigen.

Dazu ist seitens des LRH anzumerken, dass zum Termin dieser Genehmigung die Brücke bereits in Fertigstellung begriffen war.

Übersicht: Finanzierungsgenehmigungen

Datum der Genehmigung durch die LReg	Titel	Genehmigter Betrag in €
13.11.2006	Planungsarbeiten generelles Projekt	47.436,00
08.09.2008	Referenzflächen alte Brücke	50.400,00
27.04.2009	Errichtung der Notumfahrung	165.000,00
08.06.2009	Abbruch alte Murbrücke	200.000,00
29.06.2009	Neubauprojekt	4.500.000,00
18.11.2010	Detailplanungen Murbrücke	114.536,70
		<u>5.077.372,70</u>

Dazu ist anzumerken, dass € 1,25 Mio. aus dem Titel des Ortsbildschutzes vom Gemeinderessort an die Stadtgemeinde Judenburg flossen, weil die Kosten nicht zur Gänze vom Verkehrsressort aufzubringen waren.

Der LRH bemängelt, dass die Planungskosten erst am Ende der Projektentwicklung der LReg zur Bewilligung vorgelegt wurden.

Der LRH empfiehlt, auch die notwendigen (Planungs-)Arbeiten zukünftig von der Landesregierung vor deren Beauftragung bewilligen zu lassen. Erst danach sollten die Aufträge erteilt werden. Generell sollten Aufträge schriftlich erteilt werden.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard Kurzmann:

Die Vergabe der Leistung „Generelles Projekt“ entsprechend der Honorarordnung mit einem Nachlass von 12 % an das Ingenieurbüro [REDACTED] wurde in der RS vom 13.11.2006 genehmigt. Im Zuge der weiteren Projektentwicklung war auch die Leistung „Detailprojekt“ erforderlich. Die Vergabe dieser Leistung erfolgte ebenfalls auf Basis der Honorarordnung mit einem Nachlass von 12 %.

Dieses Angebot wurde, wie seitens des Rechnungshofes aufgezeigt, erst nach Erbringung der Leistung durch die Regierung genehmigt und in weiterer Folge beauftragt. Bei zukünftigen Bauvorhaben wird grundsätzlich die Leistung „Detailprojekt“ bereits als Option bei der Vergabe der Leistung „Generelles Projekt“ berücksichtigt. Dadurch wird sichergestellt, dass vor Beginn der Planungsarbeiten die Bewilligung der Landesregierung und die Beauftragung der Planungsleistungen vorliegen.

6. AUSSCHREIBUNG UND VERGABE

Wie aus den vorgehenden Kapiteln ableitbar, war die Bauvorbereitungsphase aufgrund der Variantendiskussionen von hohem Vorbereitungs- und Planungsaufwand geprägt. Dazu mussten umfangreiche Erhebungen und Untersuchungen durchgeführt werden. Dies waren u.a.: Untergundaufschlüsse, Visualisierungen der Variantenentwürfe für Besprechungen, umfangreiche technische Untersuchungen an der bestehenden Brücke, Vermessungsarbeiten uvm. Eine ganze Reihe dieser Aufträge lagen unter den damals gültigen Schwellenwerten und wurden im Wege der Direktvergaben vergeben. Nachfolgend werden die wichtigsten Aufträge und deren Vergabeprozedere dargestellt:

6.1 Vergabe von Bauvorbereitungsleistungen

Erstellung einer Machbarkeitsstudie

Am 17.03.2006 wurde mittels Schlussbrief ein Zivilingenieurbüro mit der „Erstellung einer Machbarkeitsstudie hinsichtlich Sanierung bzw. Neubau der Judenburger Murbrücke“ auf Grundlage des Angebotes vom 03.11.2005 betraut. Der Auftragswert betrug inkl. MWSt. € 33.237,60 (netto € 27.698,--).

In einem Aktenvermerk (AV) vom 17.03.2006 wird die Vergabe des Auftrages begründet, die Preisangemessenheit (aufgrund Berechnung nach der einschlägigen Honorarordnung) sowie die erforderliche Befugnis des Auftragnehmers (AN) festgestellt. Vergleichsangebote wurden nicht eingeholt, „weil der geschätzte Auftragswert unter der Wertgrenze des § 41 BVerG 2006 liegt“. Diese war € 40.000,--.

Generelles Projekt – Planung

Aufgrund des Angebotes vom 20.10.2006 wurde ein Zivilingenieurbüro mit der „Erstellung des Generellen Projektes samt Massenermittlung sowie für diverse Nebenleistungen“ für die Judenburger Murbrücke betraut. Der Angebotspreis betrug netto € 39.530,--. Es wurde auf Basis der „Honorarordnung für die Planung und statisch-konstruktive Bearbeitung von Brückenbauten und Überbauungen“ erstellt.

In einem AV vom 02.11.2006 wird die Vergabe des Auftrages begründet, die Preisangemessenheit (aufgrund Berechnung nach der einschlägigen Honorarordnung) sowie die erforderliche Befugnis des AN festgestellt. Vergleichsangebote wurden nicht eingeholt, „weil der geschätzte Auftragswert unter der Wertgrenze des § 41 BVerG 2006 liegt“. Diese betrug € 40.000,--.

Detailplanung

Aufgrund des Angebotes vom 24.06.2010 wurde das schon bisher tätige Zivilingenieurbüro mit der Detailplanung betraut. Der Auftragswert betrug € 114.536,70. Aus der Begründung für die Regierungsvorlage geht hervor, dass *„gemäß § 38 (3) BVergG 2006 das Verhandlungsverfahren ohne vorherige Bekanntmachung mit nur einem Unternehmer gewählt wurde, da der geschätzte Auftragswert ohne Umsatzsteuer € 96.500,- (brutto € 115.800;--) nicht erreicht und in Hinblick auf die Eigenart der Leistung die Durchführung eines Wettbewerbes aufgrund der Kosten des Beschaffungsvorganges wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Des Weiteren liegt die Vergabesumme unter dem derzeit gültigen Schwellenwert von € 100.000,- für die Direktvergaben gemäß § 41 (2) BVergG 2006.“*

6.2 Vergabe von Ausführungsleistungen

6.2.1 Bau einer Umfahrung mit Behelfsbrücke, Vorhalten während der Bauzeit der neuen Brücke und Rückbau

Diese Bauleistungen gehören zum mit RB vom 29.06.2009 genehmigten Hauptauftrag iHv. € 4,500.000,--.

Vorleistung zum Hauptauftrag

Als Vorleistung zum Hauptauftrag war es nötig, im Bereich des linken Murufers eine Schüttung zu errichten. Diese wurde seitens der FA18B ohne Ausschreibungsverfahren aufgrund eines Angebotes vom 10.03.2009 mit Schlussbrief vom 19.03.2009 iHv. € 28.339,40 beauftragt. Dazu findet sich ein Aktenvermerk vom gleichen Tag in den Unterlagen wie folgt: *„Die ggstdl. Leistung muss vorab erbracht werden, um die Auflagen der wasserrechtlichen Bewilligung einzuhalten. Eine Vergabe als offenes Verfahren ist aufgrund der damit verbundenen Fristen nicht möglich“.* Weiters wird u.a. angemerkt, *„dass der geschätzte Auftragswert unter € 40.000,- (ohne MWSt) beträgt sowie die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Unternehmens aufgrund vergangener Arbeiten gegeben ist. Die erforderliche Befugnis ist vorhanden.“*

Der LRH stellt fest, dass die Kriterien für eine Direktvergabe nach § 41 BVergG 2006 erfüllt waren und diese zulässig war.

Hauptauftrag Notumfahrung mit Notbrücke

Für den Hauptauftrag wurde eine Ausschreibung (Bauftrag, offenes Verfahren, Unterschwellenbereich) nach § 25 Abs 2 BVergG 2006 zu veränderlichen Preisen ausgeschrieben. Gesamtvergabe als Preisangebotsverfahren. Das Billigstbieterprinzip sollte Zuschlagskriterium sein, Alternativen waren nicht zugelassen.

Angebotsabgabefrist und Angebotseröffnung: 03.04.2009, 11 Uhr.

Es langten 6 Angebote ein. Diese wurden, lt. entsprechender Niederschrift, alle am Tag der Angebotseröffnung zwischen 09:26 und 10:53 in der FA18B abgegeben.

Die korrekte Entgegennahme und Verwahrung der Angebote ist im Nachhinein nicht mehr prüfbar.

Drei Vertreter des AG nahmen die kommissionelle Angebotseröffnung am 03.04.2009 von 11:04 Uhr bis 11:11 Uhr vor; es wurde ein aussagekräftiges Protokoll erstellt.

Die bei der Angebotsöffnung anwesenden 4 Vertreter von Bietern haben, ebenso wie die Kommissionsmitglieder, das dabei erstellte Protokoll unterfertigt.

Firma	Angebotspreis in €	vorläufiger Rang	Anmerkung	Rang nach Angebots- prüfung:
1	184.446,61	2		2
2	258.961,81	6		6
3	206.535,00	4		4
4	134.854,99	1		1
5	215.736,05	5		5
6	198.346,22	3		3

Am 09.04.2009 wurde der Billigstbieter schriftlich davon verständigt, dass beabsichtigt ist, ihm nach Ablauf der Stillhaltefrist (7 Tage) den Auftrag zu erteilen.

Am gleichen Tage wurden sämtliche anderen Bieter ebenso schriftlich informiert.

Der Auftrag wurde nicht beansprucht und am 29.04.2009 mittels Schlussbrief von der FA18B erteilt.

Restarbeiten Notumfahrung

Als nachträgliche Arbeit zum Hauptauftrag war es nötig, die im Bereich des linken Murufers errichtete Schüttung wieder abzutragen. Diese Arbeiten sind nur zum Teil ident mit den oben dargestellten Vorarbeiten zum Hauptauftrag. Sie wurden erst erheblich später durchgeführt.

Seitens der FA18B wurde die Firma ohne Ausschreibungsverfahren aufgrund eines Angebotes vom 09.11.2011 mit Schlussbrief vom 11.11.2011 iHv. € 32.982,16 beauf-

tragt. Dazu findet sich ein Aktenvermerk vom gleichen Tag wie folgt: *„Der geschätzte Auftragswert befindet sich unter der Wertgrenze von € 100.000,--⁴ (ohne MWSt.), das Angebot erscheint nachvollziehbar und plausibel. Der Kostenvoranschlag ist als angemessen zu sehen.“* Ebenso wurde die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Unternehmens bestätigt. *„Die erforderliche Befugnis ist vorhanden.“*

Auf Nachfragen wurde dem LRH mitgeteilt, dass die Aufträge zu den Vor- und Restarbeiten der Notumfahrung nicht unter einem vergeben wurden, obwohl sie an sich in direktem Zusammenhang stehen. Es wurde auf die große Zeitdifferenz zwischen den beiden Aufträgen hingewiesen. Zusätzlich ergab sich, dass das zeitlich nicht genau definierte Ersuchen der Stadtgemeinde bestand, die Schüttung der Notumfahrung länger bestehen zu lassen, damit eine weitere kleine Brücke (sogenannter Magdalenasteg) errichtet werden konnte. Diese Änderung kam auch zum Tragen.

Aus Sicht des LRH war aufgrund dieser Erklärung die getrennte Auftragsvergabe zulässig.

Der LRH stellt fest, dass die Kriterien für eine Direktvergabe nach § 41 BVergG 2006 erfüllt waren und diese zulässig war.

Abbruch der alten Brücke

Dazu wurde eine Ausschreibung (Bauftrag, offenes Verfahren, Unterschwellenbereich) nach § 25 Abs 2 BVergG 2006 im Unterschwellenbereich zu veränderlichen Preisen ausgeschrieben. Das Billigstbieterprinzip sollte Zuschlagskriterium sein, Alternativen waren nicht zugelassen.

Angebotsabgabefrist und Angebotseröffnung: 19.05.2009, 11 Uhr.

Es langten 11 Angebote ein. Diese wurden, lt. entsprechender Niederschrift, alle zwischen 18.05. 11:29 Uhr und 19.05.2009 10:53 Uhr in der FA18B abgegeben. Die korrekte Entgegennahme und Verwahrung der Angebote ist im Nachhinein nicht mehr prüfbar.

Drei Vertreter des AG nahmen die kommissionelle Angebotseröffnung am 19.05.2009 von 11:32 Uhr bis 11:50 Uhr vor; es wurde ein aussagekräftiges Protokoll erstellt.

Die bei der Angebotsöffnung anwesenden 4 Vertreter von Bietern haben, ebenso wie die Kommissionsmitglieder, das dabei erstellte Protokoll unterfertigt.

⁴ Aufgrund der „Schwellenwerteverordnung 2009“ auf € 100.000,-- angehoben.

Firma	Angebotspreis in €	vorläufiger Rang	Anmerkung	Rang nach Angebots- prüfung:
1	174.578,03	2		2
2	232.104,18	7		7
3	376.258,80	11		11
4	166.932,34	1		1
5	226.123,62	6		6
6	265.410,86	8		8
7	330.133,62	10		10
8	196.027,99	5		5
9	196.027,99	4		4
10	309.388,99	9		9
11	188.811,60	3		3

Am 03.06.2009 wurde der Billigstbieter schriftlich davon verständigt, dass beabsichtigt ist, ihm nach Ablauf der Stillhaltefrist (7 Tage) den Auftrag zu erteilen.

Am gleichen Tage wurden sämtliche anderen Bieter ebenso schriftlich informiert.

Der Auftrag wurde nicht beeinsprucht und am 19.06.2009 mittels Schlussbrief erteilt.

Die Übergabe mittels Übergabenederschrift erfolgte am 19.06.2009.

6.2.2 Brückenneubau

Dazu wurde eine Ausschreibung (offenes Verfahren im Unterschwellenbereich) zu veränderlichen Preisen ausgeschrieben. Gesamtvergabe als Preisangebotsverfahren gemäß § 2 Z 27 BVergG 2006. Das Billigstbieterprinzip sollte Zuschlagskriterium sein, Alternativen waren nicht zugelassen.

Angebotsabgabefrist und Angebotseröffnung: 04.08.2009, 11:00 Uhr

Es langten 9 Angebote ein. Diese wurden, lt. Niederschrift, alle am Tag der Angebotsöffnung zwischen 08:00 Uhr und 10:49 Uhr in der FA18B abgegeben.

Vier Vertreter des Auftraggebers nahmen die Angebotseröffnung am 04.08.2009 von 11:03 Uhr bis 11:36 Uhr vor; es wurde ein aussagekräftiges Protokoll erstellt. Die bei der Angebotsöffnung anwesenden 6 Vertreter von Bietern haben, ebenso wie die Kommissionsmitglieder, das dabei erstellte Protokoll unterfertigt.

Die Angebotseröffnung brachte lt. Niederschrift folgendes Ergebnis:

laufende Nr.	Angebotspreis in €	vorläufiger Rang	Anmerkung	Rang nach Angebotsprüfung:
1	5.506.392,01	9		9
2	3.943.059,66	2		2
3	3.716.519,30	1		1
4	4.676.973,11	7		7
5	4.279.249,44	3		3
6	4.400.870,06	5		5
7	4.996.699,43	8	Nachlass 2,5%	8
8	4.438.673,15	6		6
9	4.395.289,16	4		4

Als Bestbieter wurde Bieter 3 ermittelt.

Eine schriftliche Verständigung jener Bieter, denen der Zuschlag nicht erteilt wurde, erfolgte jeweils mit Schreiben vom 10.08.2009 per Fax.

Weitere Aufträge

Folgende Aufträge lagen jeweils unter den Schwellenwerten und wurden im Wege von Direktvergaben vergeben:

- Laufende Kontrollen der Stahlgüten und Schweißnähte der Träger („Schwarzabnahmen“)
- Laufende Kontrollen der Korrosionsschutzarbeiten an Stahlteilen
- Laufende Kontrollen am Beton
- Herstellung von Verkehrszeichen
- Herstellung Sonstiger Anlagen
- Nachträgliche Kontrolle der Betongüten und Risse der Randbalken
- Baukoordinationsarbeiten
- Schleifenreparatur für die Steuerung der Ampelanlage
- Vermessungsarbeiten

Der LRH stellt zusammenfassend fest:

Die Vergabeverfahren wurden seitens des zuständigen Referates der FA18B ordnungsgemäß durchgeführt. Die Preisangemessenheit wurde entweder über Honorarordnungen oder Vergleichspreise ermittelt.

6.2.3 Elektronische Vergabe

Auffallend an der Vergabepaxis der A16 ist, dass die durchgängige elektronische Vergabe für Bauleistungen und zugehörige Dienstleistungen nach wie vor noch nicht eingeführt ist. Es ist eine eigene Stelle für Vergaben eingerichtet. Im Gegensatz dazu seien hier beispielhaft die Landesgesellschaften LIG und KAGes zu nennen, die elektronische Vergaben seit Jahren praktizieren. Auch andere Stellen der öffentlichen Hand, insbesondere des Bundes, wenden derartige Verfahren an. Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft und die ASFINAG Baumanagement GmbH betreiben gemeinsam eine Internetvergabepattform.

Dabei erfolgt sowohl die Auslobung als auch die Angebotseinreichung ausschließlich elektronisch und digital signiert. Auch die Eröffnung der Angebote kann elektronisch erfolgen und ebenso ein Großteil der Überprüfung derselben.

Dazu sei auszugsweise aus der Mitteilung der Kommission vom 26.06.2013 an das Europäische Parlament betreffend „die durchgängig elektronische Vergabe als Mittel zur Modernisierung der öffentlichen Verwaltung“ zitiert:

„... Die durchgängig elektronische Vergabe bietet die Möglichkeit zur Neugestaltung des gesamten Vergabeverfahrens. Dies könnte sich auf den Grad der (De-)Zentralisierung der öffentlichen Auftragsvergabe in den Mitgliedstaaten auswirken.“

Die durchgängig elektronische Vergabe kann die allgemeine verwaltungstechnische Effizienz durch Verkürzung der Dauer des Zyklus vom Auftrag bis zur Bezahlung, durch Verringerung des Verwaltungsaufwands sowie durch eine verbesserte Überprüfbarkeit steigern. Dies wiederum führt zu einer Verringerung der Korruptions- und Steuerrhinterziehungsmöglichkeiten, zu einer Erhöhung der Datensicherheit und zu einer Reduzierung der Rechtsstreitigkeiten...“

Der LRH hält zusammenfassend fest:

Eine durchgängige elektronische Vergabe erfolgte bei den ggstdl. Aufträgen nicht. Nur die Ausschreibungen wurden über eine Web-Plattform bereitgestellt.

Der LRH empfiehlt, baldmöglichst aus Kosten- und Sicherheitsgründen auf eine durchgängige elektronische Vergabe bei Aufträgen des Landes Steiermark umzu stellen.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard Kurzmann:

Die Abteilung 16 wird noch vor Sommer dieses Jahres einen Umstieg auf die elektronische Vergabe vornehmen.

7. BAUAUSFÜHRUNG

7.1 Rechtliche Rahmenbedingungen der Bauaufträge

Diese basieren auf dem Kap. B6 „Rechtliche Bestimmungen“ des Hauptangebotes. Darin ist u.a. eine taxative Aufzählung der Vertragsgrundlagen erstellt. Weiters eine „Reihenfolge der Gültigkeit von Vertragsbestandteilen“. Auszugsweise seien hier folgende Kapitel erwähnt: Vertretung der Vertragspartner, Vorschriften nach der Deponieverordnung, gesetzliche Vorschriften und behördliche Genehmigungen, Benutzung öffentlicher Verkehrsflächen, Vorschriften des Arbeitsinspektors bzw. des Baustellenkoordinators, Baustellenkoordination (inkl. SiGe-Plan, Baustelleneinrichtung und Bauzeitplan, Baustellenevaluierung), Abschlags- und Schlussrechnungen, bargeldlose Sicherstellung, Rekultivierung, EDV-Abrechnung, geteilte Bauabrechnung, Gerichtsstand.

Diese stellen, gemeinsam mit Bestimmungen, die bei der förmlichen Übergabe noch ausbedungen werden (z.B. Fertigstellungstermine) sowie ergänzenden Baubucheintragen während der Bauzeit, den rechtlichen Rahmen für die Abwicklung der Baustelle dar.

Für das ggstdl. Bauprojekt wurden sowohl eine Örtliche Bauaufsicht (ÖBA) seitens des Landes als auch externe Qualitätskontrollen eingesetzt. Die ÖBA erfolgte durch die BBLJU, wobei ein enger Kontakt mit der FA18B in Graz durchgängig gegeben war. So wurden z.B. Nachtragsangebote/Mehrkostenforderungen gemeinsam bearbeitet.

Die nachstehenden Beschreibungen folgen wiederum dem chronologischen Bauablauf, erläutern jedoch nur wesentliche Vorgänge oder Abweichungen.

7.2 Bau einer Notumfahrung mit Behelfsbrücke einschließlich Rückbau

Die Notumfahrung war notwendiger Bestandteil des Bauprojektes und musste vor der Sperre der alten Brücke errichtet werden. Dieser Bauabschnitt gliederte sich in zwei Teile. In die für den Brückenbau notwendige Schüttung einerseits und in den Behelfsbrückenbau samt begleitendem Straßenanschluss andererseits. Nach der Verkehrsfreigabe der neuen Murbrücke wurden diese Maßnahmen wieder rückgängig gemacht.

Chronologie

- 19.03.2009: Mittels Schlussbrief wird die Errichtung der Schüttung beauftragt.
- 03.04.2009: Angebotseröffnung Notumfahrung und Behelfsbrückenerrichtung. Bauauftrag, offenes Verfahren im Unterschwellenbereich.
- 07.04.2009: Fertigstellung der Schüttung.
- 29.04.2009: Auftragsvergabe mittels Schlussbrief.
- 25.05.2009: Bauübergabe vor Ort. Ausbedungener Fertigstellungstermin 18.11.2010.
- 05.04.2011: die Stadtgemeinde Judenburg ersucht um weiteres Vorhalten der Schüttung für die Neuerrichtung des Magdalenasteges (Fußgänger und Radfahrweg) bis September 2011. Diesem Ansuchen wurde seitens der FA18B entsprochen.
- 11.11.2011: Vergabe der Rückbauarbeiten der Schüttung (Fertigstellungsfrist 31.12.2012).
- 23.11.2011: förmliche Übernahme (Übernahmeniederschrift) der Fertigstellung der Arbeiten.
- **Juli 2012: Fertigstellung Rückbau der Schüttung. Ende des Teilprojektes und damit des Gesamtprojektes.**

7.2.1 Förmliche Übernahme

Mit Schreiben vom 11.10.2011 wurde die Fertigstellung der Leistungen seitens der bauausführenden Firma an die FA18B bzw. BBLJU gemeldet. Am 23.11.2011 fand die Übernahme statt.

Festgestellt wurde, dass

- vertraglicher Fertigstellungstermin lt. Bauübergabenederschrift der 18.11.2010 war,
- tatsächlicher Fertigstellungstag lt. Baubuch der 11.10.2010 war und somit keine Bauzeitüberschreitung vorlag,
- als letzter Termin für die Schlussrechnungsvorlage der 23.01.2012 festgelegt wurde,
- da das Objekt wieder abgetragen worden war, keine Gewährleistungsfristen festzulegen waren,
- die förmliche Übernahme vorbehaltlich noch ausständiger Abnahmeprüfungen und vorbehaltlich einer Kollaudierung erfolgte.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass eine Kollaudierung tatsächlich erfolgte. Dazu siehe Kap. 8.10.

Der LRH stellt fest, dass dieser Projektteil ordnungsgemäß und zeitgerecht abgewickelt wurde.

7.3 Abbruch der alten Brücke

Nach Errichtung und Verkehrsfreigabe der Notumfahrung konnte die alte Brücke abgebrochen werden.

Chronologie

- 19.05.2009: Angebotseröffnung der Abbrucharbeiten.
- **19.06.2009:** Mittels Schlussbrief wurden die Arbeiten beauftragt. Am gleichen Tag erfolgte die **förmliche Übergabe**. Der Beginn der Bauarbeiten sollte mit 13.07.2009 sein, die Bauvollendung wurde bis 10.08.2009 festgelegt.
- 23.07.2009: Anmeldung von Mehrkostenforderungen (MKF) aufgrund Stillhaltezeiten.
- 02.09.2009: **Fertigstellung** des Abbruches der Murbrücke Judenburg.
05.10.2009: Es langte die Anmeldung von MKF mit dem Ersuchen um Beauftragung bei der FA18B ein.

Diese beliefen sich auf € 47.289,99 und bezogen sich auf folgende Positionen:

Position	Preis in €
Stillliegezeiten	21.964,43
Erschwernisse im Baufeld	18.522,13
Zusatzarbeiten	2.332,35
Lagerung von Aushubmaterial	2.451,77
Sicherungsmaßnahmen linkes Murofer, Baumschneiden neben Starkstromleitung	960,10
Regiearbeiten	<u>1.059,21</u>
<u>Summe</u>	<u>47.289,99</u>

7.4 Brückenneubau

Nach dem Abbruch der alten Brücke konnten die Arbeiten für den Brückenneubau beginnen.



Quelle: LRH

Chronologie

- 04.08.2009: Angebotsöffnung
- 19.08.2009: Übergabe vor Ort. Der **Baubeginn** wird mit **05.10.2009**, der Bauvollendungstermin mit 04.04.2011 festgelegt.
- **25.11.2010: Verkehrsfreigabe**
- **04.05.2011: Fertigstellung**

Festzuhalten ist, dass es 11 Zusatzangebote (ZA) des AN gab. Diese betrafen Arbeiten, die entweder verbesserte Ausführungen gegenüber den Positionen im Leistungsverzeichnis (LV), zusätzliche Leistungen, die vor Auftragsbeginn noch nicht absehbar waren oder aber Positionen waren, die nicht im LV enthalten waren.

Den Besprechungsprotokollen ist zu entnehmen, dass die MKF jeweils rechtzeitig geltend gemacht bzw. vom AG angeordnet wurden. Sämtliche MKF wurden von der ÖBA und dem Projektleiter der FA18B gemeinsam bewertet und allenfalls korrigiert.

Der LRH stellt fest, dass die Mehrkostenforderungen gerechtfertigt waren und die Preisangemessenheit in jedem einzelnen Fall geprüft und allenfalls korrigiert wurde. Dabei wurde das 4-Augen-Prinzip eingehalten.

7.4.1 Förmliche Übernahme

Mit Schreiben vom 29.04.2011 wurde die Fertigstellung der Leistungen seitens der bauausführenden Firma an die FA18B bzw. BBLJU gemeldet. Am 12.05.2011 fand die Übernahme statt.

Dabei wurde eine Reihe von – vorläufig als behebbare qualifizierten – **Mängeln** festgestellt.

Diese waren:

- Risse im Randbalken,
- Korrosionsschäden am Geländer und
- Korrosionsschäden im Bereich der Fahrbahnübergangskonstruktionen (FÜK) im Gehwegbereich.
- Beim Wartungssteg war das Tor anzupassen und mit einem Schloss und Schnalle zu versehen.
- Die Fuge zwischen Kabelziehschacht und Widerlager war mit geeignetem Material zu verschließen.
- Bei Achse 10 war ein Schacht um 3 cm tiefer zu setzen.

Ferner gab es zwei **Auftragserweiterungen**. Diese waren:

- Die Widerlagerentwässerung war mittels verzinkter Stahlabdeckung UV-beständig auszuführen.
- Bei Achse 40 im Bereich des Kabelziehschachtes war das Geländer um ein Feld zu verlängern.

Festgestellt wurde bei der förmlichen Übernahme, dass

- der vertragliche Fertigstellungstermin lt. Bauübergabenederschrift der 04.04.2011 war,
- eine Fristverlängerung um 30 Tage vorlag und somit der endgültige vertragliche Fertigstellungstermin der 04.05.2011 war,
- tatsächlicher Fertigstellungstag lt. Baubuch der 30.04.2011 war und somit keine Bauzeitüberschreitung vorlag,
- als letzter Termin für die Schlussrechnungsvorlage der 30.07.2011 festgelegt wurde,
- als Gewährleistungsfristen generell 5 Jahre vertraglich festgelegt waren, (somit läuft diese für den Wartungssteg bis 29.04.2016, für alle sonstigen Leistungen bis 25.11.2015),
- die förmliche Übernahme vorbehaltlich noch ausständiger Abnahmeprüfungen, ferner vorbehaltlich der Prüfung durch die Brückenprüfstelle des AdLReg sowie vorbehaltlich einer Kollaudierung erfolgte.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass eine Kollaudierung tatsächlich erfolgte. Dazu siehe Kap. 8.10.

7.4.2 Geländer

Bzgl. der Brückengeländer wurde der Ortsbildsachverständige eingebunden. Dieser gab auch Stellungnahmen bzw. Vorschläge für z.B. die Farbgestaltung der Stahlträger ab.

Aus Sicht des LRH ist zu sagen, dass die Geländer von den Abmessungen her entsprechend der RVS ausgeführt wurden. Auf der Gehsteigseite 1,0 m, auf der Radwegseite 1,2 m hoch. Der Abstand der senkrechten Geländersprossen beträgt etwas mehr als 10 cm.



Quelle: LRH – Geländer murabwärts mit Wartungssteg



Geländer muraufwärts – Radwegseite

Anzumerken ist, dass auf derartigen Objekten auch im Ortsgebiet das Stmk. BauG ausdrücklich nicht anzuwenden ist. Typischerweise sind Brücken im Ortsgebiet jedoch auch Kindern zugänglich.

Der LRH regt an, in Ortsgebieten auf Brücken mit Fußgängerverkehr – der typischerweise auch Kinder umfasst – nur Geländer auszuführen, die auch dem Steiermärkischen Baugesetz bzgl. Geländerhöhe und Sprossenausbildung entsprechen.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard Kurzmann:

Das Geländer der Murbrücke Judenburg entspricht bereits dem neuen, noch nicht veröffentlichten, Entwurf der RVS 15.04.21. Der Vorschlag des LRH betreffend einer Ausbildung von Geländern entsprechend dem Baugesetz, wird auf Expertenebene diskutiert werden.

7.4.3 Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen/Beleuchtung

Die Straßenbeleuchtung war seitens der Stadtgemeinde Judenburg vereinbarungsgemäß beizustellen. Dazu mussten Leerverrohrungen verlegt sowie die Positionen und Dimensionen der Beleuchtungen zur Montage auf der Brücke (Randbalken) festgelegt werden.

- Mit Schreiben vom 25.02.2010 ersuchte die FA18B die Stadtgemeinde Judenburg um die Vorlage der erforderlichen Daten für die Errichtung der Straßenbeleuchtung auf der Murbrücke bis 15.03.2010.
- Mit Schreiben vom 29.03.2010 urgierte die FA18B nochmals bei der Stadtgemeinde die Bekanntgabe der erforderlichen Daten. Dabei wurden dieser bei weiterer Säumigkeit MKF aus diesem Titel angedroht.

Die Leerverrohrungen für die Beleuchtung waren im Projekt enthalten und wurden durch das Land bezahlt. Die Errichtung der Straßenbeleuchtung bezahlte die Stadtgemeinde Judenburg, die auch für die Erhaltung aufkommt.

7.5 Örtliche Bauaufsicht, Qualitätskontrollen und Bauarbeitenkoordination

7.5.1 Bauaufsicht

Einleitung

Die Aufgabe der örtlichen Bauaufsicht (ÖBA) kann mit zeitnaher und durchgreifender Quantitäts- und Qualitätskontrolle grob umschrieben werden. Differenzierter heißt dies: Überwachung auf vertragsgemäße Herstellung des Bauvorhabens bezüglich der Übereinstimmung mit den Ausführungsunterlagen, sowie auch für die Einhaltung des Kosten- und Terminrahmens. Auch die Grundlagen der Abrechnung werden von der ÖBA (gemeinsam mit der ausführenden Firma) vorgenommen.

Die Bauaufsicht wurde, wie meistens bei Projekten der öffentlichen Hand in der Steiermark, von Vertretern des AG selbst durchgeführt. Diesfalls von der BBLJU, (seit der Organisationsreform die Baubezirksleitung Murtal West – BBLMW). Diese Vorgangsweise ist in der Steiermark durch das System der „Außenstellen Baubezirksleitungen“ seit Jahrzehnten üblich und bewährt.

Die ÖBA wurde durchgehend von der gleichen Person durchgeführt.

Die Grundlagen für die Zusammenarbeit zwischen ÖBA und ausführender Firma wurden in den jeweiligen Übergabeprotokollen festgelegt. Die Bauübergaben fanden statt:

- für den Abbruch der alten Brücke am 19.06.2009
- für den Neubau der Murbrücke am 19.08.2009
- für Notumfahrung und Notbrücke am 25.09.2009

Die Übergabeprotokolle enthalten auch vertragliche Bestimmungen wie z.B. Anfangs- und Endtermine des Bauvorhabens, allfällige Pönale, Güteprüfungen, Nachtragsangeboten und Regiearbeiten. Es sind weiters auch die handelnden Personen genannt und deren Unterschriften bzw. Paraphen vorhanden.

Ein Baubuch wurde von der Auftraggeberseite bzw. ÖBA geführt, von der Auftragnehmerseite Tagesberichte.

Wie aus der Kollaudierung (dazu siehe Kap 8.10) hervorging, wurden **Abrechnungsfehler** iHv. rd. € 31.000,- festgestellt. Dem Land Steiermark wäre daher ohne Kollaudierung ein Schaden erwachsen.

Seitens des LRH ergaben die stichprobenartigen Kontrollen nur **geringe Auffälligkeiten**. Dazu gehören:

1. Es gab **keine Übernahme- und Rückgabebestätigungen** für die Einrichtung bzw. Ausrüstung des Baubüros.
2. Entsprechend den Vorbemerkungen des LV sind sämtliche bestehende **Verkehrszeichen** und Verkehrsleiteinrichtungen im ggst. Bauabschnitt dem Baufortschritt entsprechend sorgfältig abzutragen, seitlich zu lagern bzw. ordnungsgemäß der zuständigen Straßenmeisterei zu übergeben. Das LV hat mehrere entsprechende Positionen, die das Abtragen, Laden und Wegschaffen von 20 Verkehrszeichen umfassen. Es gibt keine Aufzeichnungen darüber, was mit den Verkehrszeichen geschah. Wiederverwendet wurden sie offensichtlich nicht.
3. Festzustellen ist auch, dass seitens der ÖBA kaum **Fotos** angefertigt wurden. Auf Befragen hin wurde erklärt, dass das Amt keine Fotoapparate zur Verfügung stellt; fallweise werden jedoch mit eigenen Geräten Fotos angefertigt. Siehe dazu auch die Ausführungen in Kap. 9.3 „Dokumentation“.
4. Festzuhalten ist auch, dass die Bauaufsicht im Regelfall bei den Aufmaßerstellungen bzw. der Rechnungsüberprüfung allein handelt. **Das 4-Augen-Prinzip ist nicht vorhanden.**
5. Hinsichtlich der Prüfung und Behandlung der Rechnungen durch ÖBA bzw. BBLJU siehe das Kap. 8.9 „Rechnungsprüfung.“

Der wesentliche Mangel „Sprünge in den Randbalken“ (siehe dazu das Kap. 9 Gewährleistung, Wartung, Sonstiges) ist grundsätzlich als Ausführungsmangel zu sehen, für den die ausführende Firma haftet.

Der LRH stellt fest:

- **Es gab Abrechnungsfehler von rd. € 31.000,-- zu Gunsten der ausführenden Firma. Diese wurden von der ÖBA nicht erkannt. Erst im Zuge der Kollaudierung wurden die Fehler festgestellt und die entsprechende Summe rückgefordert.**
- **Es gab keine Übergabe- und Rückgabebestätigungen für die Einrichtung bzw. Ausrüstung des Baubüros.**
- **Fotos wurden von der ÖBA im Sinne von Dokumentation und Beweissicherung kaum angefertigt.**
- **Ein wesentlicher Mangel ist bei den Randbalken aufgetreten.**

Der LRH empfiehlt, das 4-Augen-Prinzip bei der Prüfung der Abrechnungen und deren Grundlagen wahrzunehmen.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard Kurzmann:

Der Abrechnungsfehler ergab sich durch die Anwendung einer Musterformel gem. der ÖNORM A2063 bei der die Reihenfolge der Eingabe von Koordinaten Auswirkungen auf das Ergebnis hat. Im Zuge von Schulungsmaßnahmen wurden die übrigen Bauaufsichten der Abteilung 16 auf diese Gefahr hingewiesen.

Da der Fehler durch den Kollaudator erkannt wurde, entstand dem Land Steiermark kein Schaden.

7.5.2 Qualitätskontrollen, Abnahmeprüfungen

Überprüfung der Statik

Seitens der FA18B wurde ein Zivilingenieur mit der „statisch-konstruktiven Nachprüfung der statischen Berechnung und der Konstruktionspläne der tragenden Bauteile“ beauftragt.

Korrosionsschutzkontrollen bzw.- abnahmen bei den Stahlträgern

Diese Kontrollen bzw. Abnahmen erfolgten laufend. Zum Teil wurden sie im Herstellungswerk, zum Teil auf der Baustelle durchgeführt.

Ein umfangreicher Abschlussbericht über die Kontrolle der Korrosionsschutzarbeiten im Herstellungswerk der Stahlstege und auf der Baustelle in den Jahren 2009 und 2010 Murbrücke Judenburg liegt vor.

Eine „Ziviltechnikerbestätigung konstruktiver Ingenieurbau“ liegt vor. Darin wird seitens des Zivilingenieurs Folgendes bestätigt:

- Die Planung entspricht dem zum Zeitpunkt der Erstellung gültigem Stand der Technik, insbesondere den einschlägigen ÖNORMEN, Richtlinien und Vorschriften.
- Das Bauwerk ist für die Straßenverkehrslasten ausgelegt und zusätzlich sind Sonderfahrzeuge bis 300 t berücksichtigt worden.
- Die Festlegungen der wasserrechtlichen Bewilligung wurden vollständig in die Ausschreibungsplanung übernommen.
- Die Ausführungsplanung entspricht dem Genehmigungsstatus.
- Als Anlage ist ein Planverzeichnis dabei.

Des Weiteren wurden auch so genannte Schwarzabnahmen durchgeführt. Dabei wird die Güte von Schweißungen im Fertigungswerk geprüft.

Lastplattenversuche

Es wurden mehrfach Lastplattenversuche in den Schüttungsbereichen durchgeführt. Beauftragt wurden damit die FA18C sowie ein Technisches Büro.

Betonkontrollen

Es ist festzuhalten, dass genau definierte Kontrollen des Betons vorgenommen wurden. Diese werden einerseits vor Ort beim Betonieren, andererseits auch in Form von Probewürfeln, die nach einer normierten Zeitdauer auf ihre Druckfestigkeit geprüft werden, durchgeführt. Weiters unterliegen die Lieferbetonwerke sowohl einer permanenten Eigen- wie auch einer Fremdkontrolle.

Der LRH stellt fest, dass umfangreiche Qualitätskontrollen, insbesondere bzgl. der Statik und an den Stahlträgern durch externe Sachverständige beauftragt wurden. Durch umfangreiche Protokolle ist deren Arbeit nachgewiesen.

7.5.3 Baustellenkoordination

Das Bauarbeitenkoordinationsgesetz (BauKG) soll Sicherheit und Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer auf Baustellen durch die Koordinierung bei der Vorbereitung und Durchführung von Bauarbeiten gewährleisten.

Pflichten des Bauherrn:

Entsprechend § 3 Abs 4 BauKG ist, ähnlich wie der Planungs Koordinator⁵ für die Vorbereitungsphase, ein **Baustellenkoordinator** für Sicherheit und Gesundheitsschutz für die Ausführungsphase zu bestellen; dies spätestens bei Auftragsvergabe.

Darüber hinaus hat der Bauherr die Pflichten zur **Vorankündigung** (für Baustellen, wenn die Dauer der Arbeiten mehr als 30 Tage beträgt und auf denen mehr als 20 Arbeiter gleichzeitig beschäftigt werden,...).

Diese ist spätestens 2 Wochen vor Baubeginn dem Arbeitsinspektorat zu übermitteln. In Katastrophenfällen, bei unaufschiebbaren oder bei kurzfristig zu erledigenden Arbeiten, ist die Vorankündigung am Tag des Arbeitsbeginns zu übermitteln.

Die Vorankündigungen ergingen:

- 1) **Für den Abbruch der Murbrücke** am 13.07.2009 mit dem dementsprechenden Formblatt durch die FA18B. Als Arbeitsbeginn war der 13.07.2009, als Arbeitsende der 12.08.2009 angegeben. Ein externer Baustellenkoordinator war angegeben. Dieser war auch in der Übergabeniederschrift genannt.

Die Meldung an das Arbeitsinspektorat erging am Tag der Bauübergabe an die ausführende Firma.

- 2) **Für den Neubau der Murbrücke** am **12.05.2010** mit dem dementsprechenden Formblatt durch die FA18B. Als **Arbeitsbeginn war der 05.10.2009**, als Arbeitsende der 04.04.2011 angegeben. Ein externer Baustellenkoordinator war angegeben. Dieser war auch in der Übergabeniederschrift genannt.

Der Beginn der Arbeiten war lt. Übergabeprotokoll am 05.10.2009.

Es ist festzustellen, dass diese Meldung mit großer Verspätung durchgeführt wurde.

Festzustellen ist weiters, dass der Baukoordinator für diese Arbeiten erst am 04.12.2009, entsprechend seinem Angebot vom 21.11.2009, beauftragt wurde und seine Arbeit erst mit 31.12.2009 beginnen sollte.

- 3) **Für den Bau der Notumfahrung samt Notbrücke** wurden dem LRH keine entsprechenden Unterlagen vorgelegt.

⁵ Ein Planungs Koordinator wurde lt. Auskunft der FA18B nicht bestellt. Näheres dazu siehe Kap. 4.3 Planungs Koordination

Der Beginn der Arbeiten war lt. Übergabeprotokoll am 18.05.2009, das geplante Ende am 18.11.2010 festgelegt. Auch in der Bauübergabeniederschrift war kein Baustellenkoordinator genannt. Die Arbeiten sollten zwar länger als 30 Tage dauern, jedoch waren lt. den Tagesberichten immer deutlich unter 20 Personen beschäftigt. Daher ist festzustellen, dass ein Baustellenkoordinator für diese Maßnahmen nicht nötig war.

Das Arbeitsinspektorat Leoben führte am 03.03.2010 eine Überprüfung vor Ort hinsichtlich der Einhaltung des BauKG durch. Mit Schreiben vom 15.03.2010 forderte diese Behörde den Bauherrn (Land Steiermark) auf, einige Punkte, die zur Kritik Anlass gaben, unverzüglich umzusetzen.

Diese waren:

- „1. Es fehlte die Unterlage für spätere Arbeiten (§ 8 (1) BauKG)
2. Es fehlte der Aushang der Vorankündigung auf der Baustelle (§ 6 (3) BauKG)“

Am 30.04.2010 wurde die „Unterlage für spätere Arbeiten“ seitens der FA18B übersendet.

Zur **Baukoordination**:

Der SiGe-Plan lag vor. Es wurden zumindest 18 „sicherheitstechnische Begehungen“ durchgeführt. Darüber liegen Nachweise vor. Begleitend wurden Bauprotokolle bei den (wöchentlichen) Begehungen angefertigt. Diese dokumentieren schriftlich und mit Bildern den Bauverlauf sowie insbesondere die Aktionen des Baukoordinators. Zum Teil überschneidet sich dessen Tätigkeit mit der Arbeit der Bauaufsicht.

Der LRH stellt fest:

Die Leistungen des Baukoordinators entsprachen dem Leistungskatalog und den spezifischen Anforderungen des Bauprojektes.

Die vorgeschriebene Meldung an das Arbeitsinspektorat erging seitens der FA18B um Monate zu spät. Für dieses Bauprojekt wurde auch der Baustellenkoordinator erst nach Beginn der Baustelle bestellt.

Die Baukoordinationsarbeiten sind gut dokumentiert und als umfassend anzusehen.

Der LRH empfiehlt, zukünftig die Maßnahmen der Baukoordination so rechtzeitig auszuschreiben und zu vergeben, dass der Baukoordinator spätestens bei Baubeginn seiner Aufgabe nachkommen kann.

8. ABRECHNUNG

Wie aus den vorgehenden Kapiteln ableitbar, war die Bauvorbereitungsphase aufgrund der Variantendiskussionen von einem hohen Vorbereitungs- und Planungsaufwand geprägt. Dazu mussten umfangreiche Erhebungen und Untersuchungen bzgl. der Frage der Sanierung der alten Brücke durchgeführt werden. Dies waren u.a.: Untergrundaufschlüsse, Visualisierungen der Variantenentwürfe für Besprechungen, umfangreiche technische Untersuchungen an der bestehenden Brücke, Vermessungsarbeiten uvm. Wäre dem ursprünglichen Vorschlag (der FA18B) eines Neubaus, und zwar unabhängig von der Art der Ausführung, sofort gefolgt worden, wären die Kosten der Grunderhebung für das Bauwerk erheblich niedriger ausgefallen.

8.1 Vorleistungen

Die direkt zuordenbaren **Mehrleistungen bzgl. Klärung der Frage, ob eine Sanierung der alten Brücke möglich wäre oder nicht**, waren wie folgt:

Firma	Art der Arbeit	Kosten lt. Auftrag	Kosten lt. Abrechnung
1	Mehrleistungen Planung	€ 15.312,02	€ 15.312,02
2	Betonuntersuchungen	€ 27.940,08	€ 35.891,79
3	Gelenkbühne	€ 840,00	€ 1.099,87
4	3D-Visualisierung	€ 720,00	€ 720,00
5	Gutachten	€ 8.400,00	€ 8.400,00
6	Bauwerksuntersuchung	€ 44.487,54	€ 52.029,11
7	Untersuchung im Rahmen der QS	€ 11.649,78	€ 15.383,41
8	Injektionsversuche	€ 4.478,40	€ 4.478,40
	Summen:	€ 113.827,82	€ 133.314,60

Dazu kamen noch indirekte Kosten, die jedoch nicht dem Land zufließen, da sie von dritter Seite beauftragt und auch getragen wurden (z.B. für weitere Gutachten, Ortsbildschutz, Denkmalschutz).

Die Kostenerhöhungen in Höhe von rd. 17 % sind auf die zusätzlich angeordneten Bauwerksuntersuchungen an der alten Brücke zurückzuführen.

Der LRH stellt fest:

Wäre dem ursprünglichen Vorschlag (der FA18) eines Neubaues, und zwar unabhängig von der Art der Ausführung, sofort gefolgt worden, wären die Kosten der Grundlagenerhebung für das Bauwerk entfallen. Der LRH anerkennt, dass dem Denkmalschutz Rechnung zu tragen war.

8.2 Baufelderkundungs- und Planungsleistungen

Diese Leistungen beziehen sich auf das gesamte Bauprojekt und wurden nach Gruppen zusammengefasst:

Firma	Art der Arbeit	Kosten lt. Auftrag	Kosten lt. Abrechnung
1	Untergrundaufschlüsse	€ 15.070,80	€ 16.172,40
2	Vermessungsarbeiten	€ 2.692,50	€ 2.847,62
3	Beweisnahmen	€ 5.118,00	€ 3.564,00
4	Entschädigungszahlung	€ 10.100,00	€ 10.100,00
5	Planungsarbeiten	€ 157.817,83	€ 289.632,32
	Summe:	€ 190.799,13	€ 322.316,34

Die Kostenerhöhungen von rd. 68 % resultieren insbesondere aus einer Erhöhung der Planungsleistungen. Diese waren u.a. Machbarkeitsstudie Sanierung – Neubau, generelles Projekt neue Brücke, Durchführung von Festigkeits- und Materialprüfungen bzw. deren Beurteilung, erhöhter Besprechungsaufwand, Berechnung von Ausnahmege-nehmigungen von diversen Verkehrslasten auf der alten Brücke, Kostenschätzung der Bogenverpressung an der alten Brücke, Beurteilung von diversen Sanierungsvarianten der alten Brücke, Stützmauerprojekt und Grundeinlöseplan.

8.3 Bau und Abbau Notbrücke und Notumfahrung

Firma	Leistung	Kosten lt. Auftrag	Kosten lt. Abrechnung
1	Notumfahrung und Notbrücke	€ 196.176,55	€ 209.892,90

Die Kostenerhöhungen in Höhe von rd. 7 % sind auf Massenveränderungen im Bereich der Schüttungen für die Notbrücke zurückzuführen.

8.4 Abbruch der alten Brücke

Firma	Leistung	Kosten lt. Auftrag	Kosten lt. Abrechnung
1	Abbruch d. alten Brücke	€ 166.932,34	€ 193.700,84
2	Kampfmittelerkundung	€ 36.974,85	€ 28.918,19
	Summe:	€ 203.907,19	€ 222.619,03

Die Kostenerhöhungen in Höhe von rd. 9 % resultieren insbesondere aus Mehrkostenforderungen in Folge von Stilliegezeiten (Störungen im Bauablauf).

8.5 Brückenbau neu

Firma	Leistung	Kosten lt. Auftrag	Kosten lt. Abrechnung
1	Brückenneubau	€ 3.716.519,30	
2	Nachtragsangebote	€ 206.785,12	€ 3.944.479,51
	Summe:	€ 3.923.304,42	€ 3.944.479,51

Dazu ist anzumerken, dass bei der Kollaudierung ein **Abrechnungsfehler** entdeckt wurde, **der die Baukosten um € 31.669,27 verminderte**. Dazu siehe Kap. 8.10.

8.6 Nebenleistungen wie Abnahme- und Kontrolltätigkeiten

Firma	Leistung	Kosten lt. Auftrag	Kosten lt. Abrechnung
1	Baukoordinator	€ 6.172,80	€ 12.176,40
2	techn. Bauprüfungen	€ 23.397,80	€ 73.624,24
3	Nachprüfung Statik	€ 23.774,86	€ 23.774,86
	Summe:	€ 53.345,46	€ 109.575,50

Die Kostenerhöhungen resultieren einerseits durch Mehrleistungen des Baukoordinators im Zusammenhang mit dem Abbruch der alten Brücke, andererseits mit dem erhöhten Aufwand für Qualitätssicherungen bei den Stahlstegen und bei Betonarbeiten.

8.7 Sonstiges

Dieser Bereich umfasst Leistungen wie z.B. Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, Wiederherstellung der Ampelsteuerung, nachträgliche Vermessungsarbeiten, sowie Sachverständigentätigkeit für den Abschluss der Beweissicherungen und die Kollaudierung.

Firma	Leistung	Kosten lt. Auftrag	Kosten lt. Abrechnung
1	Verkehrszeichen, Markierungen	€ 7.199,08	€ 5.479,32
2	Kollaudierung	€ 20.275,85	€ 20.901,89
3	Sanierungsarbeiten	€ 11.701,10	€ 9.271,01
4	Elektroinst. beschäd. Ampel	€ 2.218,51	€ 3.372,31
5	Vermessungsarbeiten	€ 1.300,44	€ 8.725,92
6	SV-Tätigkeit	€ 3.120,00	€ 2.879,12
7	(Grundstücks)-entschädigungen		€ 33.445,39
8	diverse Kostenersätze, Gebühren		€ 115,00
	Summe:	€ 45.814,98	€ 84.189,96

Die Kostenerhöhungen in dieser Leistungsgruppe sind auf einen erhöhten Aufwand bei den Vermessungsarbeiten sowie Grundstücksentschädigungen und Gebühren zurückzuführen.

Zu erwähnen ist jedoch, dass die unter Pkt. 3 zusammengefassten Positionen sich auf ein Gutachten bzgl. des schadhafte Randbalkens, welches die A16 beauftragte, sowie auf Sanierungsarbeiten an einem Brückensteg aufgrund einer Beschädigung durch unbekannte Täter bezog.

Diese Positionen sind an sich nicht in die Sphäre des Landes einzurechnen. Die Diskussion mit den befassten Personen ergab wie folgt:

1. Zum Schaden an einem Steg: Die Ursache ist unbekannt. Seitens der BBLMW erfolgte keine Anzeige bei der Polizei. Nachdem es sich um Stahlstege handelt, war eine sofortige Wiederherstellung der Oberflächenbeschichtung hinsichtlich des Korrosionsschutzes unumgänglich. Der LRH stellt fest, dass bei Schäden durch Unbekannte immer eine Anzeige bei der Polizei erstattet werden sollte.
2. Bzgl. des Gutachtens: Es geht dabei um die in großem Ausmaß vorhandene Rissbildungen auf den Randbalken und um die Frage der Ursachen. Es handelt sich dabei um Gewährleistungsmängel. Es wurde von den Mitarbeitern der A16 angegeben, dass dieses Gutachten eine wichtige Vorleistung des Landes insofern darstellt, als das Land an der Ursachenfindung und deren ordentlicher

Behebung ein hohes Interesse hat. Daher beauftragte es selbst die Untersuchung, um unangemessenen Lösungsvorschlägen entgegentreten zu können. Diese Kosten werden im Rahmen der Gewährleistung geltend gemacht. Dazu siehe auch Kap. 9.

8.7.1 Überprüfung hinsichtlich möglicher Bieterstürze

Eine Bietersturzrechnung beim Brückenneubau wurde im Rahmen der Kollaudierung durchgeführt. Dazu wurden alle Daten aus dem Anbot des Bestbieters zur Verfügung gestellt. Diese wurden mit den Abrechnungsmassen mit dem gleichen Berechnungssystem wie es die ausschreibende Stelle verwendet neu durchgerechnet.

Der LRH überprüfte die Eingaben stichprobenweise und fand keinerlei Eingabefehler. Es wurde kein Bietersturz festgestellt.

8.8 Gemeindeleistungen

Es wurde vereinbart, dass die Stadtgemeinde Judenburg betreffend die Realisierung der Murbrücke für die Mehrkosten aus Gründen des Ortsbilschutzes, pauschal einen Beitrag € 1,250.000,-- zu leisten habe. Dieser Betrag sollte aus Infrastrukturmitteln über das Gemeinderessort bedeckt werden und die Abwicklung über die Stadtgemeinde Judenburg erfolgen. Ein Vertrag zwischen der Stadtgemeinde und dem Land Steiermark wurde dazu abgeschlossen. Dieser erlangte am 01.07.2009 Gültigkeit.

In diesem Vertrag wird auch eine Regelung bzgl. des von der Stadtgemeinde geforderten Radweges getroffen. Dieser wurde seitens des Landes unentgeltlich auf dem verbreiterten flußaufwärtsliegenden Randbalken mit einer Breite von 3,0 m ausgeführt. Im Gegenzug erhielt das Land zusätzliche Grundflächen der Gemeinde für den Brückenbau.

Die FA18A legte mit 21.10.2009 der Stadtgemeinde eine Rechnung über € 1,250.000,-- vor. Diese wurde am 01.12.2009 bezahlt.

Die Kosten, die mit der Beleuchtung zusammenhingen, wurden durch die Stadtgemeinde Judenburg getragen. Dazu gehörte auch das Abtragen der alten Beleuchtung. Die erforderlichen Leerverrohrungen waren bereits im generellen Projekt des Landes enthalten und daher nicht von der Stadtgemeinde zu bezahlen.

8.9 Rechnungsprüfung

Die stichprobenweise formale Überprüfung der Rechnungen ergab, dass die entsprechend der Zahlungs- und Verrechnungsordnung des Landes Steiermark (ZVO) auf den Rechnungen anzubringenden Stampiglien vollständig vorhanden waren. Ebenso entsprachen die Unterschriften/Paraphen und wurden diese von den befugten Personen geleistet. Damit wurde die sachliche und fachtechnische Richtigkeit der Rechnungen seitens der kreditbewirtschaftenden Stelle jeweils bestätigt.

Auch die durch die ZVO vorgeschriebenen Stampiglien der kassenführenden Dienststellen waren alle vorhanden und von den befugten Personen gefertigt.

Der LRH erhob des Weiteren die Zeitdifferenzen zwischen Rechnungseingang und Zahlungsanweisung und überprüfte diese hinsichtlich der ausbedungenen (terminlichen) Zahlungsziele. Dabei gab es folgende Ergebnisse:

Es wurde anhand der zur Verfügung gestellten Unterlagen festgestellt, dass die BBLJU den Tag der Rechnungserstellung, das ist das Datum, das auf der Rechnung steht, in ihren eigenen Aufzeichnungen als Stichtag verwendete. Das ist falsch. Der Tag des Rechnungseinganges ist der (vertraglich ausbedungene) Stichtag für den Fristenlauf.

So ergibt sich die Feststellung, dass die Rechnungen

- im Jahre 2010 nach durchschnittlich 15 Tagen
- im Jahre 2011 nach durchschnittlich 19 Tagen
- im Jahre 2012 nach 15 Tagen

von der BBL an die FA18B bzw. A16 weitergeleitet wurden.

Die Rechnungen wurden schriftlich weitergeleitet.

Eine elektronische Erfassung der Rechnungen als Scans wurde erst in der Zentrale in Graz durchgeführt.

Im Zuge der Kollaudierung (siehe dazu Kap. 8.10) stellte sich heraus, dass ein Betrag von € 31.669,27 aufgrund von Fehlern bei der Grundlagenerstellung für die Rechnungen zurückzufordern war.

Das 4-Augen-Prinzip bei der Kontrolle der Rechnungsgrundlagen wurde nicht ausreichend angewendet.

Der LRH stellt fest:

Bei der Kontrolle der Rechnungsgrundlagen zur Bauabrechnung wurde das 4-Augen-Prinzip nicht angewandt. Plausibilitätsprüfungen seitens der ÖBA wurden durchgeführt.

Die Vorschriften der Zahlungs- und Verrechnungsordnung des Landes Steiermark (ZVO) wurden bei den befassten Stellen eingehalten.

Die Dauer der Rechnungsprüfungen in der BBLJU (bzw. BBLMW) waren sehr unterschiedlich.

Die Handhabung der Rechnungen in Papierform ist als nicht mehr zeitgemäß anzusehen.

Der LRH empfiehlt:

- **Rechnungen sollten möglichst genau zum Fälligkeitstermin bezahlt werden. Dies ist nur möglich, wenn sie auch von den Außenstellen umgehend geprüft und weitergeleitet werden.**
- **Es soll auf eine durchgehende elektronische Aktenführung umgestellt werden, die die Zentral- und Außenstellen umfasst. Dies würde auch einen Zeitgewinn für die betroffenen Stellen ergeben.**
- **Das 4-Augen-Prinzip sollte seitens der ÖBA grundsätzlich bei Änderungen der Gesamtkosten sowie bei der Abrechnung angewendet werden.**

Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard Kurzmann:

Sind Leistungen notwendig, die im Bauvertrag nicht vorgesehen sind oder sind Leistungen unter anderen Umständen zu erbringen als in den Ausschreibungsunterlagen festgelegt wurde, so ist entsprechend der Vertragsgrundlage ÖNORM B2110 dieser Umstand in Form einer Mehr- oder Minderkostenforderung zu behandeln. Diese Vertragsanpassung wird grundsätzlich durch die ÖBA gemeinsam mit dem Projektleiter vorgenommen, wodurch die Anwendung des 4-Augen Prinzips bei Vertragsanpassungen sichergestellt ist.

Für den Bereich der Abrechnung und die damit verbundene Kontrolle der Abrechnungsgrundlagen würde ein durchgängiges 4-Augen Prinzip dazu führen, dass die Kontrolle von Teil- und Schlussrechnungen durch zumindest zwei Örtliche Bauaufsichten vorgenommen wird. Dies ist aufgrund der Anzahl der Abrechnungen und jener der zur Verfügung stehenden Mitarbeiter nicht möglich. Allerdings werden anhand von Soll/Ist Vergleichen zwischen der ausgeschriebenen und abgerechneten Menge Abweichungen festgestellt, wodurch ein zusätzliches Kontrollinstrument genutzt wird.

Zusätzlich zu dieser Kontrolle behält sich der AG auch das Recht vor, die Abrechnung bis zu drei Jahren nach Annahme der Schlusszahlung zusätzlich durch einen Kollaudator überprüfen zu lassen.

Replik des Landesrechnungshofes:

Die Einhaltung eines durchgehenden 4-Augen-Prinzips muss in den Prozessen verankert werden. Dazu bedarf es entsprechender Richtlinien und Vorgaben. Der Prüfungsinhalt und die Prüfungstiefe des zweiten Augenpaares müssen klar definiert sein. Das alleinige Paraphieren von Schriftstücken ist dabei in den meisten

Fällen nicht ausreichend, um den Zweck des 4-Augen-Prinzips zu erfüllen. Das zweite Augenpaar muss zumindest eine überschlagsmäßige Prüfung des Sachverhaltes durchführen.

8.10 Kollaudierung

Eine Kollaudierung dient der Prüfung der ordnungsgemäßen Ausführung einer Maßnahme sowie der Richtigkeit der Abrechnung. Sie ist ein zusätzliches Kontroll- und Qualitätssicherungsinstrument, das der AG anordnen kann und in diesem Fall von einem externen Sachverständigen durchgeführt wurde. Eine derartige Prüfung erstreckt sich über den gesamten Auftrag oder auch über Teile desselben. Als Nebeneffekt kann dabei auch eine Evaluierung des Projektes durchgeführt und zukunftsweisende Erkenntnisse daraus gewonnen werden.

Die zuständige (Fach)Abteilung beauftragt lt. eigener Auskunft bei rund 10 % der abgewickelten Bauvorhaben im Straßenbau Kollaudierungen. Dabei werden grundsätzlich die Prüffälle nach dem Zufallsprinzip gezogen.

Die im Übernahmeprotokoll vorbehaltene mögliche Kollaudierung fand beim ggstdl. Projekt statt. Es wurde ein externer einschlägiger Sachverständiger (SV) mit der Kollaudierung der Baumaßnahme beauftragt. Es liegt ein Angebot desselben vom 09.02.2012 iHv € 20.275,85 vor.

Der LRH stellt fest, dass nur ein einziger Sachverständiger zur Angebotslegung für die Kollaudierung eingeladen wurde. Der Auftrag wurde, zulässigerweise, direkt vergeben.

Der LRH empfiehlt, auch bei Aufträgen für Kollaudierungen mehrere Angebote einzuholen.

Am 26.03.2012 erfolgte eine erste Begehung durch den Kollaudator. Am 18.09.2012 führte der SV eine weitere Begehung vor Ort, sowie die Endbesprechung einschließlich Abfassung einer Verhandlungsschrift durch.

Der Kollaudator stellt in seinem Befund auszugsweise wie folgt fest:

„Die Bauausführung der Murbrücke ist als fachgerecht in guter Ausführungsqualität zu erkennen und gibt zudem ein optisch sehr gefälliges Bild. Mit Ausnahme der [...] Rissbildungen am Randbalken konnten optisch keine weiteren Mängel festgestellt werden.

<i>Die vorgelegte Schlussrechnung beträgt brutto</i>	€ 3.944.479,51
<i>Schlussrechnungssumme nach Korrektur durch die ÖBA bzw. FA18B</i>	€ 3.942.856,78
<i>Schlussrechnungssumme nach Korrektur durch den Kollaudator</i>	€ 3.911.187,51
<i>Ergibt eine durch die bauausführende Firma zurückzuerstattende Differenz iHv</i>	€ 31.669,27

Die Mengengegenüberstellung mit geringen Preisdifferenzen bestätigt die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung.“

Seine Schlussfeststellung lautet:

„Bei der Kollaudierungsverhandlung hat sich das AG-Team als bestens informiert und kompetent gezeigt.

Die Mengengegenüberstellung bestätigt eine gewissenhafte Ausschreibung.

Damit wird die Wirtschaftlichkeit bei guter Ausführungsqualität bestätigt.

Ein Lob für Bauausführung und Bauabrechnung ist angebracht.“

Für den LRH ist nicht nachvollziehbar, wie die angebliche Wirtschaftlichkeit des Projektes festgestellt wurde. Offensichtlich ist damit die Preisangemessenheit gemeint. Dass kein Bietersturz eintrat, ist wie auch vom Kollaudator festgestellt, grundsätzlich auf eine gewissenhafte Ausschreibung insbesondere der Mengenberechnungen zurückzuführen. Alle MKF wurden im Rahmen der Kollaudierung überprüft und zur Kenntnis genommen bzw. zustimmend anerkannt.

Seitens der A16 wurde ein zuviel ausbezahlter Betrag von insgesamt € 31.714,28 festgestellt und mit Schreiben vom 22.11.2012 von der ausführenden Firma eingefordert. Frist für die Rückzahlung war der 15.12.2012.

Die Rücküberweisung erfolgte am 30.11.2012, also innerhalb der Frist.

Der Auftrag für die Kollaudierung betrug vorerst € 20.275,85 und wurde mit € 20.901,89 abgerechnet.

Der LRH stellt fest:

Wie das Ergebnis der Kollaudierung zeigt, hat sie sich aufgrund des erkannten Fehlbetrages gerechnet. Es wurden einerseits Abrechnungsfehler festgestellt. Diese sind als Kontrollfehler seitens der ÖBA anzusehen. Andererseits sind, wie der Kollaudator erhob, Ausführungsmängel vorhanden (siehe dazu auch das Kap. 9).

Die Feststellung des Kollaudators über die Wirtschaftlichkeit kann nicht nachvollzogen werden, da eine Wirtschaftlichkeitsberechnung des Kollaudators nicht durchgeführt wurde.

Der LRH empfiehlt, Kollaudierungen von Bauvorhaben als nachträgliche Kontrollmaßnahme weiterhin durchzuführen.

8.11 Gesamtkostenübersicht

	Betrag lt. Auftrag	Betrag lt. Abrechnung
Vorleistungen	113.827,82	133.314,60
Baufelderkundungs- und Planungsleistungen	190.799,13	322.316,34
Bau- und Abbau Notbrücke und Notumfahrung	196.176,55	209.892,90
Abbruch alte Brücke	203.907,19	222.619,03
Brückenbau neu	3.923.304,42	3.944.479,51
Nebenleistungen wie Abnahme- und Kontrolltätigkeiten	53.345,46	109.575,50
Sonstiges	45.814,98	84.189,96
Gesamtkosten Bau Zwischensumme	4.727.175,55	5.026.387,84
Kollaudierung	20.275,85	20.901,89
Rückzahlung aufgrund Kollaudierung		-31.714,28
Gesamtkosten Bau Summe korrigiert	4.747.451,40	5.015.575,45

Die Gesamtkostenerhöhung betrug 5,6 %, blieb jedoch innerhalb des von der Regierung bewilligten Kostenrahmens.

Der LRH stellt zusammenfassend fest:

Wäre dem ursprünglichen Vorschlag (der FA18B) eines Neubaus, und zwar unabhängig von der Art der Ausführung, sofort gefolgt worden, wären die Kosten der Vorleistungen zur Entscheidung für einen Brückenneubau über rd. € 133.000,-- entfallen.

9. GEWÄHRLEISTUNG, WARTUNG, SONSTIGES

9.1 Derzeitiger Zustand, Gewährleistung

Die Brücke ist, entsprechend dem Übergabeprotokoll vom 12.05.2011 bis 25.11.2015, der Wartungssteg bis 29.04.2016, in der Gewährleistung. Es wird daher erst knapp vor diesen Terminen zu einer Schlussfeststellung kommen. Dabei wird auch eine „Brückenprüfung“ durch den STED entsprechend den RVS vorgenommen werden.

Bis dato tauchte ein gravierendes Problem auf, nämlich außergewöhnlich viele Risse auf bzw. in den Randbalken. Diese wurden untersucht und ein Gutachten durch das Land Steiermark bei der Vereinigung der Österreichischen Zementindustrie (VÖZ) bestellt. Dieses nennt als Ursache insbesondere das Zusammenwirken von hohen Umgebungstemperaturen und ungenügender Nachbehandlung des Betons bei der Herstellung.



Bildquelle: Gutachten der VÖZ

Der Ortsaugenschein des LRH ergab keine weiteren Feststellungen.

Der LRH stellt fest:

Erkennbare Mängel sind im Bereich der Randbalken vorhanden. Diese wurden bereits gerügt und sollten innerhalb der Gewährleistungsfrist behoben werden.

9.2 Wartung

Die Brücke wurde mit der Verkehrsübergabe am 26.11.2010 in die Straßenerhaltungspflicht des Landes Steiermark übernommen. Damit wurde dem gesetzlichen Auftrag entsprochen (siehe dazu die Ausführungen in Kap. 2.3). Nach einem durch die „Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau – RVS“ vorgegebenem Schema findet die Überwachung, Kontrolle und Prüfung von Kunstbauten statt.

Vorerst ist die Brücke mit Zustandsklasse 0 eingestuft und wird im Zuge der Gewährleistungsabnahme, diese wird im Jahre 2015 erfolgen, erstmalig geprüft werden.

9.3 Dokumentation und Unterlagenarchivierung

Dem LRH wurden die Unterlagen sowohl physisch als auch auf Datenträger zur Verfügung gestellt. Der Datenträger enthielt, mit Ausnahmen von Plänen, die wesentlichen Dokumente überwiegend als PDF-Datei (406 Dateien). Der Nachteil dabei war, dass die Dateien nur mit fortlaufenden Nummerncodes gekennzeichnet waren und keinerlei Beschlagwortung vorhanden war. Auch die Volltextsuche nach Stichworten über alle Dateien brachte keine vollständigen Ergebnisse, da zum Teil die Scans keine OCR-Erkennung ermöglichten.⁶ Die EDV-Daten bildeten das Projekt zwar überwiegend, jedoch nicht vollständig ab.

Zusätzlich wurden Unterlagen in Papierform zur Verfügung gestellt. Diese waren überwiegend vollständig.

Eine einheitliche Archivierung und ein Gesamtverzeichnis fehlten.

Auffallend war, dass keine durchgehenden Fotodokumentationen seitens des AdLReg beigelegt werden konnten; dies weder von der A16 (bzw. ehem FA 18B) noch von der ÖBA (BBLMW bzw. ehem. BBLJU). Auf Befragen wurde erklärt, dass das Amt keine Fotoapparate zur Verfügung stellt; fallweise werden jedoch mit eigenen Geräten Fotos angefertigt.

Der LRH konnte sich überzeugen, dass zumindest derzeit die Dokumente durchgehend elektronisch erfasst werden. Eine durchgängige und einheitliche Beschlagwortung ist jedoch abhängig vom jeweiligen Bearbeiter noch nicht ausreichend gewährleistet. Der Weg von Rechnungen hingegen ist nach wie vor „doppelgleisig“, nämlich physisch und elektronisch.

Seitens des befassten Referates der A16 wurde bereits angeregt, dass die in ein derartiges Projekt involvierten Stellen auf einer einzigen Plattform arbeiten sollten. Diese würde allen Beteiligten den (ihnen gestatteten) Zugriff gewähren. Das sollte insbesondere für die Zentralstelle (diesfalls die A16) und die Außenstellen (Baubezirksleitungen) gelten, jedoch auch für Planer, Gutachter, Bezirkshauptmannschaften etc.

Der LRH begrüßt diesen Vorschlag. Damit würde die Gesamteffizienz gesteigert und die Prozesse beschleunigt werden.

⁶ Abkürzung *OCR* von englisch *Optical Character Recognition*, selten auch: *OZE*, ist ein Begriff aus der Informationstechnik und bezeichnet die automatisierte Texterkennung innerhalb von Bildern.

Der LRH stellt fest:

- Durchgehende Fotodokumentationen von Bauherrnseite sind beim geprüften Projekt nicht vorhanden.
- Eine gemeinsame EDV-Plattform ist nur im Bereich der Buchhaltung gegeben. Es liegt ein dementsprechender Verbesserungsvorschlag aus der A16 vor, der umgesetzt werden sollte. Scans sind zum Teil nicht OCR-lesbar, was eine vollständige elektronische Textsuche unmöglich macht. Die Beschlagwortung der Dateien ist uneinheitlich.

Der LRH empfiehlt,

- vollständig auf elektronische Aktenführung auf gemeinsamer EDV-Plattform für alle beteiligten Stellen umzustellen,
- ein effektives, einheitliches und durchgängiges System der Unterlagenbeschlagwortung einzuführen,
- ein durchgängiges Buchhaltungssystem für alle betroffenen Abteilungen zu schaffen und überflüssige Mehrfacherfassungen abzuschaffen.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard Kurzmann:

Durch Protokoll der Abteilung 16 wurde ein Beschlagwortungskatalog erarbeitet um sicherzustellen, dass einheitliche Begriffe für die Bezeichnung von Unterlagen verwendet werden. Dieser Katalog liegt seit 2012 vor und wird seither von den Mitarbeitern des Protokolls angewandt.

Der Landesrechnungshof legte das Ergebnis seiner Überprüfung in der am 26. März 2014 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dar.

Teilgenommen haben:

vom Büro des Herrn

Landesrates Dr. Gerhard Kurzmann:

Mag. Herbert Auer

von der Abteilung 16

Verkehr und Landeshochbau:

Dipl.-Ing. Hannes Köberl

Ing. Stefan Unger

vom Landesrechnungshof:

LRH-Dir. Dr. Margit Kraker

Dipl.-Ing. Gerhard Russheim

Dipl.-HTL.-Ing. Meinhard Perkmann

10. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Der Landesrechnungshof überprüfte den Neubau der Murbrücke Judenburg.

Die Prüfung umfasste den Zeitraum vom 01. Juni 2005 bis 28. Februar 2013.

Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens ergeben sich folgende Feststellungen und Empfehlungen:

- Der Bedarf für eine Brücke an diesem Standort ist aufgrund der gesetzlichen Einstufung der Straße gegeben. Eine gesonderte Bedarfserhebung war daher nicht notwendig.
Aufgrund des 2005 erhobenen schlechten Bauzustandes war, entsprechend den geltenden Normen, eine durchgreifende Sanierung oder ein Neubau innerhalb von drei Jahren nötig.
- Die ersten Untersuchungen des Landes Steiermark zeigten bereits die Nichtdurchführbarkeit einer Sanierung. Ein Neubau der Brücke wurde als sinnvollste Lösung angesehen. Das Denkmalamt sprach sich jedoch lange gegen den Abriss aus. Zusätzliche technische Untersuchungen und Variantendiskussionen zogen sich über Jahre und verursachten Kosten in Höhe von rd. € 133.000,--.
- Die Variantenuntersuchungen ergaben, dass der Amtsentwurf hinsichtlich Soll- und Folgekosten die beste Lösung war. Die Schätzkosten für den Amtsentwurf lagen rund 62 % unter jenen des ausgeführten Projektes. Die Folgekosten wären (gerechnet auf 85 Jahre) um rund 70 % günstiger gewesen. Gesichtspunkte des Ortsbildschutzes sprachen jedoch dagegen. Die Sanierung der alten Brücke war die teuerste untersuchte Lösung.
- Auf die Belange der zwingend notwendigen Befassung des Denkmal- und Ortsbildschutzes wurde seitens der FA18B erst nach Vorliegen der Machbarkeitsstudie im Sommer 2006 reagiert.
 - **Der Landesrechnungshof empfiehlt, die gesetzlich vorgeschriebene Wahrung von Interessen Dritter bei Straßenbauten in einem sehr frühen Planungsstadium vorzunehmen, sowie die Kontakte zum angesprochenen Personenkreis noch enger zu pflegen, um Verzögerungen und Kostenerhöhungen zu vermeiden.**

- Ein Planungskordinator war nicht ausdrücklich bestellt. Diese Aufgaben wurden, dem Planungsfortschritt entsprechend, von der FA18B wahrgenommen bzw. beauftragt.
 - **Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Aufgaben des Planungskordinators lt. BauKG entweder seitens des Landes Steiermark zukünftig selbst auszuführen oder rechtzeitig extern zu vergeben.**
- Die Planungskosten wurden erst am Ende der Projektabwicklung der Landesregierung zur Bewilligung vorgelegt.
 - **Der Landesrechnungshof empfiehlt, die notwendigen (Planungs-)Arbeiten vor deren Beauftragung von der Landesregierung bewilligen zu lassen. Aufträge sind schriftlich zu erteilen.**
- Es erfolgte keine durchgängige elektronische Vergabe bei den Aufträgen. Die Ausschreibungen wurden über eine Web-Plattform bereitgestellt.
 - **Der Landesrechnungshof empfiehlt, aus Kosten- und Sicherheitsgründen auf eine durchgängige elektronische Vergabe bei Aufträgen umzustellen.**
- Die Leistungen des Baukoordinators entsprachen dem Leistungskatalog und den spezifischen Anforderungen des Bauprojektes. Die vorgeschriebene Meldung an das Arbeitsinspektorat erging seitens der FA18B um Monate zu spät. Für dieses Baulos wurde auch der Baustellenkoordinator erst nach Beginn der Baustelle bestellt.
 - **Der Landesrechnungshof empfiehlt, zukünftig die Maßnahmen der Baukoordination so rechtzeitig auszuschreiben und zu vergeben, dass der Baukoordinator spätestens bei Baubeginn seiner Aufgabe nachkommen kann.**
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Mehrkostenforderungen gerechtfertigt waren und die Preisangemessenheit in jedem einzelnen Fall geprüft und allenfalls korrigiert wurde. Dabei wurde das 4-Augen-Prinzip eingehalten.
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass bei der Kontrolle der Rechnungsgrundlagen zur Bauabrechnung das 4-Augen-Prinzip nicht angewandt wurde. Es gab Abrechnungsfehler in Höhe von rd. € 31.000,- zu Gunsten der ausführenden Firma. Diese wurden von der Örtlichen Bauaufsicht nicht erkannt. Im Zuge der Kollaudierung wurden die Fehler festgestellt und die entsprechende Summe rückgefordert.

- Die Vorschriften der Zahlungs- und Verrechnungsordnung des Landes Steiermark (ZVO) wurden bei den befassten Stellen eingehalten.
 - **Der Landesrechnungshof empfiehlt, das 4-Augen-Prinzip bei Änderungen der Gesamtkosten und bei der Prüfung der Abrechnungen samt deren Grundlagen einzuhalten.**
- Die Dauer der Rechnungsprüfungen in der BBLJU (bzw. BBLMW) waren sehr unterschiedlich.
 - **Rechnungen sollten möglichst genau zum Fälligkeitstermin bezahlt werden. Dies ist nur möglich, wenn sie auch von den Außenstellen umgehend geprüft und weitergeleitet werden.**
- Es wurde nur ein einziger Sachverständiger zur Angebotslegung für die Kollaudierung eingeladen. Der Auftrag wurde zulässigerweise direkt vergeben.
 - **Der Landesrechnungshof empfiehlt, auch bei Aufträgen für Kollaudierungen mehrere Angebote einzuholen. Kollaudierungen von Bauvorhaben als nachträgliche Kontrollmaßnahme sollten weiterhin durchgeführt werden.**
- Der Landesrechnungshof stellt fest, dass wesentliche Mängel im Bereich der Randbalken vorhanden sind. Diese wurden bereits gerügt und sollten innerhalb der Gewährleistungsfrist behoben werden.
- Die Brückengeländer wurden von den Abmessungen her entsprechend den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau ausgeführt. Diese Norm ist nicht ident mit den baugesetzlichen Vorschriften für Geländer und lässt u.a. größere Sprossenabstände zu.
 - **Der Landesrechnungshof regt an, in Ortsgebieten auf Brücken mit Fußgängerverkehr – der typischerweise auch Kinder umfasst – nur Geländer auszuführen, die auch dem Steiermärkischen Baugesetz bzgl. Geländerhöhe und Sprossenausbildung entsprechen.**

Graz, am 5. Juni 2014

Die Landesrechnungshofdirektorin:

Dr. Margit KRAKER