

**Bericht 14/2001**

**Landesstraßen, Instandhaltung  
Bauvorhaben „Maria Roggendorf Nord“**

St. Pölten, im Februar 2002

NÖ Landesrechnungshof  
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1, Haus 2  
Telefon: (02742) 9005-12620  
Fax: (02742) 9005-15740  
E-mail: [post.lrh@noel.gv.at](mailto:post.lrh@noel.gv.at)



## INHALTSVERZEICHNIS

### Zusammenfassung

<b>1</b>	<b>Prüfungsgegenstand.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Rechtliche Grundlagen .....</b>	<b>1</b>
2.1	Verkehrs-Raumordnungsprogramm .....	1
2.2	NÖ Landesverkehrskonzept.....	3
2.3	NÖ Straßengesetz .....	4
<b>3</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>5</b>
3.1	Organisation der Landesstraßenverwaltung.....	5
3.2	Bauführung / Bauaufsicht .....	7
3.3	Interne Kontrolle .....	9
3.4	Finanzierung des Straßenbaues .....	10
3.5	Landesbudget für Straßen.....	11
3.6	Bewertung des Landesstraßennetzes .....	13
3.7	Finanzplanung .....	15
3.8	Entwicklung der Arbeitsprogramme .....	16
3.9	NÖ Straßenbauabteilung 1 – Hollabrunn .....	17
<b>4</b>	<b>Bauvorhaben „Maria Roggendorf Nord“ .....</b>	<b>20</b>
4.1	Straßenabschnitt .....	20
4.2	Straßenzustand vor der Regenerierung.....	20
4.3	Bemessung der Regenerierung .....	21
4.4	Bauweise mit Asphaltvlies .....	23
4.5	Kostenentwicklung .....	25
4.6	Offenes Vergabeverfahren.....	28
4.7	Nicht offenes Vergabeverfahren .....	33
4.8	Straßenpolizeiliches Verfahren .....	34
4.9	Eigenleistungen .....	35
4.10	Bauarbeitenkoordinationsgesetz (BauKG) .....	35
4.11	Quantitative Baukontrolle .....	38
4.12	Qualitative Baukontrolle .....	41
4.13	Übernahme .....	43
4.14	Abrechnung .....	43



## ZUSAMMENFASSUNG

Am Beginn der Prüfung „Landesstraßen, Instandhaltung“ wurden raumplanerische, straßengesetzliche, organisatorische, finanzielle und technische Belange der NÖ Landesstraßenverwaltung kritisch untersucht:

Es wurde empfohlen, das derzeitige Verkehrs-Raumordnungsprogramm aus dem Jahre 1975 entweder auf einen aktuellen Stand zu bringen oder es im Sinne des Deregulierungsgrundsatzes außer Kraft zu setzen.

Unter dem Titel „Straße 2000“ wurde die Geschäftseinteilung bei der Gruppe Straße in den letzten Jahren mehrmals geändert. In den meisten Fällen wurden die dadurch erwarteten Effekte erreicht. Daneben mussten aber auch negative Begleiterscheinungen festgestellt werden. Es wurde empfohlen, die bestehenden organisatorischen Defizite und unklaren Aufgabenteilungen zu beseitigen.

Die Programmrichtlinien 1990, nach denen im wesentlichen die operative Umsetzung der Bauprogramme erfolgt, sind hinsichtlich der aktuellen Vergabebestimmungen zu adaptieren.

Die Einführung einer Kostenrechnung unter Einbeziehung der Zentralabteilungen sowie die baustellenbezogene Erfassung der Kosten für Bauaufsicht und Bauführung wurden begrüßt.

Die auf Basis von Straßenzustandsaufnahmen und -analysen erstellten Arbeits- und Finanzpläne der NÖ Landesstraßenverwaltung waren zielführend.

Auf die notwendige widmungsgemäße Verwendung der Rücklagen und deren Reduktion auf ein möglichst geringes Ausmaß wurde hingewiesen.

Anhand des Bauvorhabens „Maria Roggendorf Nord“ wurde geprüft, wie weit in der Praxis die Verwaltungsgrundsätze eingehalten wurden:

Hinsichtlich der vorgenommenen Oberbauverstärkung wurde eine Überdimensionierung festgestellt. Die Wirtschaftlichkeit von Sonderbauweisen ist von den verantwortlichen Stellen rechnerisch nachzuweisen.

Bezüglich der Kostenanschläge wurde darauf hingewiesen, unnötige finanzielle Reserven zu vermeiden bzw. möglichst wahrscheinliche Schätzwerte für Unvorhergesehenes und Preisgleitung zu veranschlagen.

Die den Bauaufträgen der NÖ Landesstraßenverwaltung zu Grunde liegenden Verfahrens- und Vertragsbestimmungen sind neu zu ordnen und eindeutig und umfassend zu formulieren. In den Ausschreibungen sind Bauprodukte ohne Nennung des Produktnamens neutral zu beschreiben. Die Leistungsbeschreibung für das Verlegen von Asphaltvlies ist zu überarbeiten.

Bei der Umsetzung des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes in die Praxis sollten in Zukunft die Projektleiter generell und die Koordinatoren zumindest bei den Bauvorhaben in Eigenregie aus dem Kreis des eigenen technischen Fachpersonals bestellt werden. Im Falle der Übertragung an Dritte sind die dadurch entstehenden Kosten transparent zu machen.

Der Umfang und die Art und Weise der qualitätssichernden Tätigkeiten der Bauaufsicht entsprachen im wesentlichen den bauvertraglichen Bestimmungen. Eine konsequente Qualitätskontrolle durch die örtliche Bauaufsicht bei allen Bauvorhaben verringert die Häufigkeit verdeckter Mängel und erhöht dadurch die Gebrauchsdauer der Straßenkonstruktionen nachhaltig.

In der Stellungnahme der NÖ Landesregierung wurden die Kritikpunkte im wesentlichen zur Kenntnis genommen und die Umsetzung der Empfehlungen weitgehend zugesichert.

Die bereits wiederholte Forderung des LRH, zielführende Bestimmungen zur Vermeidung von Überladungen in die Bauverträge aufzunehmen, wurde hingegen von der NÖ Landesregierung abgelehnt. Die Vermeidung von Überladungen liegt jedoch vor allem im eigenen Interesse des Landes als Straßenerhalter, der für die daraus resultierenden Schäden aufkommen muss. Der LRH bleibt daher bei seiner Forderung.

## 1 Prüfungsgegenstand

Der LRH hat in sein Prüfprogramm 2001 ein Projekt aus dem Bereich „Landesstraßen, Instandhaltung“ aufgenommen. Als Auswahlkriterien waren festgelegt:

- Aktualität, Bauende Ende 2000, Abrechnung größtenteils fertig
- Abwicklung als Eigenleistung einer Straßenmeisterei unter Beiziehung von Bau- und Lieferfirmen (Eigenregie)
- Gesamtbaukosten > 2 Mio Schilling

Am Beginn der Erhebungen wurde das Bauvorhaben „Maria Roggendorf Nord“ für die Prüfung ausgewählt.

## 2 Rechtliche Grundlagen

### 2.1 Verkehrs-Raumordnungsprogramm

Seitens der NÖ Landesregierung ist für die überörtliche und örtliche Raumplanung Landesrat Mag. Wolfgang Sobotka zuständig. Beim Amt der NÖ Landesregierung ist innerhalb der Gruppe Raumordnung und Umwelt (RU) die Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik (RU2) zuständig.

Das derzeit bestehende Verkehrs-Raumordnungsprogramm (LGBl. 8000/26) ist seit dem Jahre 1975 unverändert in Kraft und regelt neben anderen Verkehrsbereichen folgende für die Landesstraßenverwaltung relevante Bereiche:

- Einteilung der Landesstraßen in Funktionsstufen I – IV
- Auftrag zur „Staubfreimachung“ der Landesstraßen
- Freihaltung der Landesstraßen, insbesondere der Ortsumfahrungen von Verbauung und Grundstückszufahrten
- Beseitigung von Unfallhäufungspunkten
- möglichst ganzjährige Verfügbarkeit der Landesstraßen durch entsprechenden Erhaltungsaufwand bzw. Winterdienst
- Priorität des Ausbaues der Funktionsstufen I vor II vor den anderen Funktionsstufen
- Vereinheitlichung der Brückentragfähigkeit auf „Brückenklasse I“
- Anordnung von Kriechspuren für den Schwerverkehr bei einer Beeinträchtigung des Gesamtverkehrs durch Steigung und Verkehrsdichte

Im Verkehrs-Raumordnungsprogramm sind in der Anlage 1 zahlreiche Straßentrassen angeführt, deren künftiger Ausbau durch den Bund gefordert wird, beispielsweise:

- Voralpen-Autobahn Steyer–Amstetten
- Schnellstraße Tulln–Perschlingtal–St. Pölten
- Autostraße Donaubrücke Pöchlarn–Würnsdorf
- Manhartsberg-Autostraße Krems–Langenlois–Horn

Zum Verkehrs-Raumordnungsprogramm wird Folgendes kritisch angemerkt:

- Viele der o.a. Straßenbauvorhaben sind weder im aktuellen Bundesstraßengesetz enthalten noch im aktuellen NÖ Landesverkehrskonzept. Die genannten Beispiele entsprechen weder den aktuellen noch den realistisch zu erwartenden zukünftigen Verkehrsbedürfnissen; ebenso erscheint ihre Finanzierbarkeit bei weitem nicht gegeben.
- Die Zweckmäßigkeit von vier Funktionsstufen ist zu hinterfragen.
- Die Zuordnung der Funktionsstufen zu den konkreten Landesstraßen wäre anhand von aktuellen und nachvollziehbaren Kriterien (DTV<sup>1</sup>, DTLV<sup>2</sup>, andere verkehrstechnische Kennzahlen sowie verkehrspolitische und raumplanerische Aspekte) zu aktualisieren.

Bereits im Bericht des Finanzkontrollausschusses III/1996 „Bauvorhaben Stanger Berg“ wurde auf bestehende Widersprüchlichkeiten und Doppelgleisigkeiten zwischen dem Landesverkehrskonzept, dem Verkehrs-Raumordnungsprogramm und dem Landesstraßengesetz hingewiesen und die NÖ Landesregierung aufgefordert, diese zu beseitigen.

Neben den o.a. für die Landesstraßenverwaltung relevanten Bereichen des Verkehrs-Raumordnungsprogrammes ergeben sich nur geringe Auswirkungen auf die praktische Tätigkeit der Landesverwaltung insgesamt. Das Verkehrs-Raumordnungsprogramm erscheint aus heutiger Sicht daher weitgehend entbehrlich und könnte im Sinne einer Deregulierung außer Kraft gesetzt werden. Die Inhalte dürften im Wesentlichen durch das Landesverkehrskonzept abgedeckt sein bzw. könnten dort abgedeckt werden. Jene für die Landesstraßenverwaltung notwendigen Regelungen, beispielsweise die Festlegung der Funktionsstufen oder andere verkehrstechnische Vorgaben für die Landesstraßen sollten dann ins NÖ Straßengesetz bzw. in eine diesbezügliche Verordnung aufgenommen werden.

### **Ergebnis 1**

**Es wird empfohlen, die Notwendigkeit des Verkehrs-Raumordnungsprogrammes zu hinterfragen. Dieses ist entweder zu aktualisieren oder im Sinne des in der NÖ Landesverfassung festgelegten Deregulierungs-Grundsatzes außer Kraft zu setzen. Verbleibende notwendige Regelungsinhalte könnten in bestehende Landesgesetze, z.B. in das NÖ Straßengesetz, aufgenommen werden.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Die Gruppe Raumordnung und Umwelt erarbeitet derzeit ein „Landesentwicklungskonzept“. Mit diesem Konzept sollen die Belange der Raumordnung, der Umwelt und des Verkehrs in eine gemeinsame Entwicklungsstrategie zusammengeführt werden. Mit Vorliegen dieses Landesentwicklungskonzepts wird dann die Anpassung bzw. Aktualisierung von bestehenden Programmen, wie z.B. des Ver-*

---

<sup>1</sup> DTV = Durchschnittlicher täglicher Verkehr

<sup>2</sup> DTLV = Durchschnittlicher täglicher Lastverkehr

*kehrtraumordnungsprogramms, zu diskutieren sein. Vor dem Vorliegen dieses Landesentwicklungskonzepts sollte jedoch weder eine Außerkraftsetzung gemäß des in der NÖ Landesverfassung festgelegten Deregulierungs-Grundsatzes erfolgen noch eine umfassende Aktualisierung des Verkehrs-Raumordnungsprogramms in Angriff genommen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **2.2 NÖ Landesverkehrskonzept**

Seitens der NÖ Landesregierung ist für die Gesamtverkehrsangelegenheiten Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll zuständig. Beim Amt der NÖ Landesregierung ist innerhalb der Gruppe Raumordnung und Umwelt (RU) die Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7) zuständig, die unter anderem auch für das NÖ Landesverkehrskonzept verantwortlich zeichnet.

Das NÖ Landesverkehrskonzept hat auf Grund einer Analyse der Ausgangssituationen für alle Verkehrsträger eine Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens und eine Darstellung der daraus resultierenden Auswirkungen (ohne gesetzte Maßnahmen) entwickelt, ein Leitbild entworfen sowie konkrete Maßnahmen vorgeschlagen und ein Finanzierungskonzept erarbeitet. Die überwiegende Mehrzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen betrifft jedoch den Bund als Träger der Bundesstraßenbaulast und als Eigentümer der ÖBB; nur wenige Maßnahmen betreffen das Land als Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen.

Da sich seit der Beschlussfassung des Landesverkehrskonzeptes durch die NÖ Landesregierung im Jahre 1991 wesentliche Rahmenbedingungen geändert hatten, erfolgte eine umfangreiche Überarbeitung und Aktualisierung. Das Ergebnis liegt in Form des NÖ Landesverkehrskonzeptes 1997 vor. Es besteht die Absicht, bis ca. 2003/2004 eine neuerliche Adaptierung vorzunehmen.

Die Umsetzung des NÖ Landesverkehrskonzeptes durch die Landesstraßenverwaltung wurde überprüft. Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen standen im Zusammenhang mit der Verbesserung der Straßenverbindungen in die Landeshauptstadt St. Pölten (z.B. LH 69 – Schweiggers – LH 71, LH 112 Tulln – Traismauer). Diese Vorhaben wurden auf Grund ihres schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses (zu wenig Verkehrsbedarf / zu hohe Kosten) bis jetzt nicht realisiert. Im aktuellen Landesverkehrskonzept sind diese Maßnahmen nicht mehr enthalten oder in ihrer Priorität rückgestuft worden.

Andere Maßnahmen scheiterten an der Grundeinlösung, z.B. die Umfahrung Böheimkirchen. Hier wurden im Einvernehmen mit der Gemeinde kostengünstige Verkehrsverbesserungen im Ort selbst realisiert. Im aktuellen Landesverkehrskonzept ist dieses Vorhaben noch immer enthalten, allerdings rückgestuft als mittelfristige Maßnahme.

Bei den vorgeschlagenen Landesstraßenbaumaßnahmen im Bereich Mödling und südöstlich von Wien ist von der Landesstraßenverwaltung selbst nichts zu veranlassen, weil

alle diese Vorhaben im engen Zusammenhang mit dem Neubau der Bundesstraße B 301 stehen und daher von der ÖSAG bzw. der NÖ Bundesstraßenverwaltung zu veranlassen sind und diese daher auch die Finanzierung zu verantworten haben.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass sich das NÖ Landesverkehrskonzept innerhalb seines 10-jährigen Bestehens nur gering auf die tatsächlichen Bauvorhaben (Bauprogramme) der Landesstraßenverwaltung ausgewirkt hat, obwohl ein engerer Konnex zwischen dem NÖ Landesverkehrskonzept und dem Bauprogramm der Landesstraßenverwaltung wünschenswert wäre.

### 2.3 NÖ Straßengesetz

Seitens der NÖ Landesregierung ist für die Angelegenheiten des Straßenrechts Landesrat Ernest Windholz zuständig. Beim Amt der NÖ Landesregierung sind diese Angelegenheiten innerhalb der Gruppe Raumordnung und Umwelt (RU) der Abteilung Bau- und Raumordnungsrecht (RU1) zugewiesen.

Das NÖ Straßengesetz 1999 (LGBl. 8500-0) regelt das Straßenrecht für alle öffentlichen Straßen im Land NÖ mit Ausnahme der Bundesstraßen. Der § 5 ermächtigt die NÖ Landesregierung, durch Verordnung die durch das Land NÖ zu erhaltenden Straßen zu Landesstraßen zu erklären, deren Verlauf zu beschreiben und bei der Ausführung als Naturstraße sie als solche zu erklären. Dem Straßenerhalter wiederum obliegt gemäß § 4 Z. 6 der Bau und die Erhaltung seiner Straßen bzw. deren Bestandteilen.

Das NÖ Straßengesetz bildet somit die gesetzliche Grundlage für die Tätigkeit der Landesstraßenverwaltung im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung des Landes NÖ.

Gegenüber dem alten NÖ Landesstraßengesetz wurde eine völlige Neufassung der Materie geschaffen. Insbesondere wurden Doppelgleisigkeiten mit anderen Materien (Straßenverkehrsordnung, NÖ Raumordnungsgesetz, NÖ Bauordnung) vermieden. Das Straßenverzeichnis hat nunmehr Verordnungscharakter, die Einteilung in Landeshaupt- und Landesstraßen ist entfallen und die verfahrensrechtliche Gleichstellung zwischen Landes- und Gemeindestraßen wurde hergestellt. Auf eigene Strafbestimmungen wurde verzichtet.

**Die im Bericht des Finanzkontrollausschusses III/1996 „Bauvorhaben Stanger Berg“ angeregte Adaptierung des seinerzeitigen NÖ Landesstraßengesetzes wurde somit realisiert.**

### **3 Allgemeines**

#### **3.1 Organisation der Landesstraßenverwaltung**

Seitens der NÖ Landesregierung ist für die Angelegenheiten der Planung, des Baues und der Erhaltung der Straßen einschließlich der Brücken sowie aller damit in Zusammenhang stehenden verkehrstechnischen Angelegenheiten Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll zuständig. Beim Amt der NÖ Landesregierung ist innerhalb der Gruppe Straße (ST) die Abteilung Landesstraßen (ST4) zuständig.

##### **3.1.1 Gruppe Straße**

Gemäß der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung ist die Gruppe Straße für Leitung und Koordination des gesamten NÖ Straßendienstes zuständig.

##### **3.1.2 Abteilung Landesstraßen**

Seit der Änderung der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung vom 17. Jänner 2001 ist die Abteilung Landesstraßen für folgende Angelegenheiten zuständig:

„Strategische Angelegenheiten, Kontrolle und Controlling, Kreditverwaltung und Grundeinlösungen für Landesstraßen; Planung und Bau von Landesstraßen, soweit diese nicht einer anderen Abteilung zugewiesen sind; Technische Angelegenheiten der Gemeindestraßen“

Demnach erfüllt die Abteilung Landesstraßen in erster Linie Stabsfunktionen. Im Sinne des Delegationsprinzips werden hier die Rahmenbedingungen für die nachgeordneten Dienststellen festgelegt und deren Einhaltung laufend überwacht (Controlling).

Im Einzelnen werden folgende – vom Umfang her wesentliche – Aufgaben besorgt:

- Festlegen des investitionsrelevanten finanziellen Rahmens und der sachlichen Kriterien, unter denen die Straßenbauabteilungen ihre Bauprogramme zu erstellen haben (Finanzplanung)
- Zusammenfassung der von den Straßenbauabteilungen vorzulegenden regionalen Bauprogramme zu einem landesweiten Bauprogramm
- Vorlage des Bauprogrammes an die NÖ Landesregierung zur Genehmigung
- Der mit den Bauprogrammen in Zusammenhang stehende laufende Änderungsdienst (Kreditverwaltung) in Zusammenarbeit mit den NÖ Straßenbauabteilungen sowie die damit in Zusammenhang stehende umfangreiche Budgetverwaltung sowie die laufende Verfolgung der Ausgaben.
- Aufsicht über die Grundeinlösungen der NÖ Straßenbauabteilungen
- Interne Kontrolle der an die NÖ Straßenbauabteilungen delegierten operativen Tätigkeiten hinsichtlich des Baues von Landesstraßen (Ausschreibung, örtliche Bauaufsicht, Abrechnung u.dgl.)

Mit der Umsetzung des Organisationskonzeptes „Straße 2000“ bzw. mit der Änderung der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung vom 17. Jänner 2001 sind der Abteilung Landesstraßen neue Aufgaben übertragen worden:

- Ausführungsplanung, Bau und Erhaltung von Brücken auf Landesstraßen mit einer Stützweite bis 20 Meter (von der Abteilung Brückenbau)
- Planung von Landesstraßen (durch Auflassung der ehemaligen Abteilung Straßenplanung)

Bezüglich dieser neuen Aufgaben fehlen jedoch die personellen Ressourcen, sodass diese Aufgaben in der Praxis nicht bzw. nicht ausreichend wahrgenommen werden können.

## **Ergebnis 2**

**Die an die Abteilung Landesstraßen übertragenen Aufgaben und die hierzu erforderlichen quantitativen und qualitativen Personalressourcen sind in Übereinstimmung zu bringen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Dem Ergebnis wird entsprochen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

### **3.1.3 NÖ Straßenbauabteilungen**

Gemäß der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung sind der Gruppe Straße die NÖ Straßenbauabteilungen 1 bis 8 angeschlossen. Ihnen sind jedoch keine selbständigen Zuständigkeiten zugewiesen, weil solche den zentralen Abteilungen aus verfassungsrechtlichen Aspekten vorbehalten sind.

Bezüglich der organisatorischen Stellung der NÖ Straßenbauabteilungen wurde im Bericht des LRH 4/2000 „Preisumrechnung und Valorisierung“, Ergebnis 14, empfohlen, deren generelle Agenden mittels Normerlass festzulegen, damit eindeutige Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten – insbesondere zwischen den zentralen Abteilungen und den NÖ Straßenbauabteilungen – geschaffen werden. Dies wurde auch zugesagt.

Die Gruppe Straße hat in der Zwischenzeit der Abteilung Landesamtsdirektion zwar einen entsprechenden Vorschlag zur Änderung der Geschäftseinteilung unterbreitet, zu einer Umsetzung ist es jedoch wegen verfassungsrechtlicher Bedenken bis dato nicht gekommen.

## **Ergebnis 3**

**Der LRH empfiehlt der Gruppe Straße neuerlich, im Rahmen ihrer Koordinationsaufgabe die generellen Aufgaben der NÖ Straßenbauabteilungen mittels Normerlass im Sinne der Dienstanweisung Runderlässe (Systemzahl 01-01/00-0100) festzulegen, um formell eindeutige Verantwortlichkeiten zu schaffen. Vorhandene interne Richtlinien (z.B. Programmrichtlinie 90) blieben davon unberührt bzw. sind den neuen Gegebenheiten anzupassen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Wenn die verfassungsrechtlichen Bedenken ausgeräumt sind, wird die Empfehlung des NÖ Landesrechnungshofes umgesetzt werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme der NÖ Landesregierung wird teilweise zur Kenntnis genommen. Da die Umsetzung dieser Empfehlung schon vor längerer Zeit zugesagt wurde, wird eine rasche verfassungskonforme Realisierung erwartet.

In Hinblick auf die Abwicklung von Landesstraßenbauvorhaben (= Straßenbau im engeren Sinn, also ausgenommen Straßenhoch- und Brückenbauten, Verkehrslichtsignalanlagen sowie anderer Straßenspezialtechnik) ist die Aufgabenverteilung zwischen der zentralen Abteilung Landesstraßen einerseits und den NÖ Straßenbauabteilungen andererseits in den „Programmrichtlinien 90“ festgelegt. Den Straßenbauabteilungen kommt demnach der überwiegend operative Teil an der Abwicklung der Vorhaben zu:

- Erstellung von Vorschlägen für die Bauprogramme im örtlichen Zuständigkeitsbereich samt Änderungsdienst und Kreditverwaltung
- Abwicklung der Ausschreibungen (Leistungsverzeichnis, Bekanntmachung, Angebotseröffnung, Angebotsprüfung, Zuschlagserteilung in Abhängigkeit von der Auftragshöhe [ $\leq$  S 600.000,00])
- Bauüberwachung (Baueinleitung, laufende Kontrolle der vertraglichen Quantität, Qualität und Bauzeit, Übernahme der Leistungen, Rechnungskontrolle, Wahrung der Gewährleistungsansprüche und Abwicklung von Gewährleistungsarbeiten, Schlussfeststellung u.a.)

### **3.1.4 Straßenmeistereien / Brückenmeistereien**

Jeder Straßenbauabteilung sind 7 bis 9 Straßenmeistereien sowie in der Regel 1 Brückenmeisterei zugeordnet. Eine de facto Unterordnung der Straßenmeistereien / Brückenmeistereien besteht gegenüber den Straßenbauabteilungsleitern auf Grund deren Arbeitsverteilungsplan.

Die Aufgaben der Straßenmeistereien / Brückenmeistereien sind durch zahlreiche straßenverwaltungsinterne Vorschriften (z.B. Winterdienst, Motorisierter Streckendienst usw.) geregelt bzw. durch die Bauprogramme der Bundes- bzw. Landesstraßenverwaltung und deren Durchführungsbestimmungen definiert.

## **3.2 Bauführung / Bauaufsicht**

### **3.2.1 Eigenleistungen der Straßenverwaltung**

Der Großteil der Landesstraßenbau-Bauvorhaben ist kleineren und mittleren Umfanges. Sie werden in der Regel als so genannte „Eigenleistung der Straßenverwaltung unter Beiziehung von Bau- und Lieferfirmen“ abgewickelt. Wesentlich bei dieser Art der Abwicklung ist, dass die Bauführung dem örtlich zuständigen Straßenmeister obliegt. Die-

ser ist somit für die Realisierung des Bauvorhabens in qualitativer, quantitativer, terminlicher und organisatorischer Hinsicht verantwortlich.

Die Bauaufsicht wird in der Regel durch einen Techniker (Gebietstechniker) im Auftrag des vorgesetzten Straßenbauabteilungsleiters wahrgenommen. Der Gebietstechniker ist für die Einhaltung der qualitativen, quantitativen und terminlichen Rahmenbedingungen verantwortlich. Diese Kontrollen erfolgen üblicherweise durch Stichproben. Organisatorisch ist er auch für die Durchführung der Qualitätskontrollen zuständig.

Der Gebietstechniker bildet damit die Schnittstelle zwischen Straßenmeisterei und Straßenbauabteilung. Ein Weisungsrecht des Gebietstechnikers gegenüber der Straßenmeisterei besteht jedoch nicht, sodass im Falle des Auftretens von Mängeln eine direkte Einflussnahme nicht möglich ist. Unmittelbare Anordnungen kann ausschließlich der Bauabteilungsleiter erteilen. Für die Gebietstechniker als Bauaufsicht bei den Eigenleistungen besteht daher im Bezug auf die ihnen übertragenen Aufgaben und die damit verbundene Verantwortung ein Kompetenzmangel.

#### **Ergebnis 4**

**Im Sinne einer optimierten Abwicklung der Eigenleistungen der Straßenmeistereien wird empfohlen, den mit der Bauaufsicht betrauten Gebietstechnikern eine dieser Aufgabe und Verantwortung entsprechende Kompetenz zu übertragen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Es ist vorgesehen, die Gebietstechniker als Fachvorgesetzte der Straßenmeister zu installieren.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

### **3.2.2 Firmen-Bauvorhaben**

Nur ein geringer Teil der Maßnahmen der Landesstraßenverwaltung – vor allem jene größeren Umfanges (> 10 Mio S) – werden ausschließlich durch beauftragte Bau- und Lieferfirmen durchgeführt (Generalunternehmerauftrag). In Ausnahmefällen gibt es auch Mischformen, wo ein Großteil der Arbeiten durch Firmen und ein geringerer Teil durch die Straßenmeistereien erbracht wird.

Bei den reinen Firmen-Bauvorhaben liegt die Bauführerschaft bei der beauftragten Baufirma. Der von der beauftragten Firma zu nominierende Bauleiter ist daher für die Realisierung des Bauvorhabens in qualitativer, quantitativer, terminlicher und organisatorischer Hinsicht verantwortlich.

Auch bei dieser Art der Abwicklung wird die Bauaufsicht durch einen Techniker der örtlichen Straßenbauabteilung wahrgenommen, der damit auch als offizieller und verantwortlicher Bauherrenvertreter nominiert wird. Als solcher kann er dem Auftragnehmer gegenüber (im Rahmen des Bauvertrages) direkt Anordnungen treffen. Mit der Verantwortung ist in diesem Fall auch die entsprechende Kompetenz gegeben.

### 3.2.3 Kostenrechnung

Mit der Kostenrechnung werden alle Kosten, gegliedert in Kostenbereiche, für alle Leistungen der Gruppe Straße erfasst. Also Personaleinsatz, Fahrzeug- und Geräteeinsatz, Materialverbrauch, Fremdleistungen, aber auch die Kosten für das Verwaltungspersonal (sgn. Overheadkosten), Gebäude- und kalkulatorische Kosten. Sie lehnt sich damit weitgehend an die Erfordernisse einer privatwirtschaftlichen Vollkostenrechnung an.

Der Aufbau und die Einführung der Kostenrechnung war mit umfangreichen Maßnahmen auf mehreren Ebenen verbunden:

- Schaffung der technischen Voraussetzungen (Programm, Server, Vernetzung zwischen den zentralen Abteilungen der Gruppe Straße und den NÖ Straßenbauabteilungen [NÖKOM-Leitungen] sowie zwischen den NÖ Straßenbauabteilungen und den Straßenmeistereien [ISDN-Leitung der Telekom Austria], Installation und Einrichtung neuer bzw. zusätzlicher PCs in allen Dienststellen)
- Schaffung der organisatorischen und verwaltungstechnischen Voraussetzungen (Schulung eines Kernteams, Umstellung der Kreditverwaltung „Land“, Einführung einer EDV-unterstützten Kreditverwaltung „Bund“, Schulung der Kostenrechnungsbeauftragten, Schulung des gesamten Verwaltungs- und handwerklichen Personals)

**Im Bericht des Finanzkontrollausschusses III/1996 „Bauvorhaben Stanger Berg“, Ergebnis 3, wurde eine baustellenbezogene Erfassung der Kosten für die Bauaufsicht und die Bauführung verlangt. Dieser Forderung wurde durch die auf die Straßenbauabteilungen und die Zentralabteilungen ausgeweitete Kostenrechnung nachgekommen. Die geforderten internen Kostenvergleiche sind somit grundsätzlich möglich.**

### 3.3 Interne Kontrolle

Seit einigen Jahren ist bei der Abteilung Landesstraßen eine interne Kontrolle eingerichtet. Sie hat die Aufgabe, die Einhaltung der umfangreichen Vorschriften bei der Umsetzung der Bauprogramme bzw. bei der Abwicklung der Bauvorhaben stichprobenweise zu überprüfen. Zu diesem Zweck wurden in den vergangenen fünf Jahren rd. 40 Bauvorhaben einer detaillierten Überprüfung unterzogen. Ein Schwerpunkt wurde dabei in Zusammenhang mit dem Konkurs der Fa. SBG im Bereich der Straßenmeisterei Schwechat gesetzt.

Folgende Dinge werden hiebei in erster Linie untersucht:

- Qualitätskontrolle (Eignungsprüfung, Mischguteinbauprotokolle, Abnahmeprüfungen für das bituminöse Mischgut, Lastplattenversuche, Qualitätsabzüge usw.)
- Quantitätskontrolle (Aufmaßblätter, Wiegescheine, Kontrollwägungen usw.)
- Behördenverfahren (z.B. Bewilligung gemäß § 90 StVO u.ä.)
- Vergabeverfahren und Bestellung

- Formalerfordernisse (z.B. unzulässige Rechnungsteilung, zu hohe Nachbestellungen u.ä.)

Die Ergebnisse der internen Kontrollen werden entsprechend systematisch dokumentiert. Die überprüften Stellen (Straßenbauabteilungen) werden im Zuge einer mündlichen Schlussbesprechung angewiesen, auf die festgestellten Mängel in geeigneter Weise zu reagieren.

**Die interne Kontrolle bei der Abteilung Landesstraßen wird den Anforderungen sowohl inhaltlich als auch mengenmäßig gerecht.**

Lediglich die Umsetzung der Prüfergebnisse ist insofern verbesserungsbedürftig, als Überprüfungsergebnisse von allgemeiner Bedeutung allen NÖ Straßenbauabteilungen in geeigneter Weise zur Kenntnis gebracht werden sollten. Die Effizienz der internen Kontrolle könnte dadurch verbessert werden.

### **Ergebnis 5**

**Mit dem Ziel einer verbesserten Effizienz der internen Kontrolle für den Landesstraßenbau sind in Hinkunft alle NÖ Straßenbauabteilungen über jene Überprüfungsergebnisse, die von allgemeiner Bedeutung sind, in geeigneter Weise zu informieren.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Die entsprechenden Informationen werden in Hinkunft an die NÖ Straßenbauabteilungen weitergeleitet werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **3.4 Finanzierung des Straßenbaues**

Die Kosten des Baues (einschließlich des Grunderwerbes), der Erhaltung (einschließlich des Winterdienstes) und Verwaltung einer Straße hat gemäß § 15 NÖ Straßengesetz der jeweilige Straßenerhalter zu tragen. Die NÖ Landesregierung hat mit Verordnung 8500/99-0 jene Straßen beschrieben und zu Landesstraßen erklärt, welche durch das Land NÖ zu erhalten sind.

Ausnahmen von der Straßenbaulast des Landes NÖ bei Landesstraßen bilden die Ortsgebiete, wo die Gemeinden zur Mitfinanzierung folgender Angelegenheiten verpflichtet sind:

- Grundeinlösungskosten innerhalb des Ortsgebietes oder beim Neubau einer Umfahrung
- Mehrkosten einer Ortsstraße gegenüber einer Freilandstraße
- Reinigung und Winterdienst auf den Nebenanlagen
- Wegschaffen des von der Fahrbahn entfernten Schnees und des Streumaterials

Beiträge von Unternehmen wegen einer besonderen Art oder des besonderen Umfanges der Benützung sind im § 16 NÖ Straßengesetz zwar vorgesehen, in der Praxis gibt es derartige finanzielle Beiträge nur im Zuge von Großbaustellen. Die Größenordnung dieser Beiträge ist nicht relevant.

### 3.5 Landesbudget für Straßen

#### 3.5.1 Finanzieller Überblick

Im Abschnitt 61 „Straßenbau“ werden mit Ausnahme der Aufwendungen für die zentralen Dienststellen, welche im Abschnitt 02 „Amt der Landesregierung“ inkludiert sind, die Ausgaben und Einnahmen des Straßenbaues und der Straßenerhaltung veranschlagt bzw. verrechnet.

In der folgenden Tabelle wird ein Vergleich zwischen Rechnungsabschluss und Voranschlag 2000 der im Abschnitt 61 „Straßenbau“ zusammengefassten Budgetansätze dargestellt:

Vergleich Rechnungsabschluss / Voranschlag 2000			
	Rechnungsabschluss	Voranschlag (inkl. Umschichtungsbudget)	Unterschied
	S	S	S
<u>Ausgaben</u>			
Personalaufwand	1.567.396.622,95	1.580.141.000,00	– 12.744.377,05
Ausgaben für Anlagen	555.312.791,42	617.229.000,00	– 61.916.208,58
Sachaufwand	1.034.465.505,07	787.773.000,00	+ 246.692.505,07
Rücklagenzuführung	60.790.078,49	1.000,00	+ 60.789.078,49
<b>Summe Ausgaben</b>	<b>3.217.964.997,93</b>	<b>2.985.144.000,00</b>	<b>+ 232.820.997,93</b>
<u>Einnahmen</u>			
laufende Gebarung	1.164.218.434,44	970.517.000,00	+ 193.701.434,44
Entnahme aus Rücklagen	16.717.032,47	0,00	+ 16.717.032,47
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>1.180.935.466,91</b>	<b>970.517.000,00</b>	<b>+ 210.418.466,91</b>
<b>Nettoausgaben</b>	<b>2.037.029.531,02</b>	<b>2.014.627.000,00</b>	<b>+ 22.402.531,02</b>

Die massiven Mehrausgaben beim Sachaufwand sind im Wesentlichen durch entsprechende zweckgebundene Mehreinnahmen gedeckt, die aus dem Abschluss von Leistungsverträgen mit dem Bund und der ASFINAG resultieren. Diese Leistungsverträge haben im Jahr 2000 die bisherige Pauschalverrechnung ersetzt.

Weiters ist eine relativ große Verschiebung von Ausgaben für Anlagen zum Sachaufwand festzustellen, die jedoch im Rahmen der gegenseitigen Deckungsfähigkeit erfolgte.

Die gegenüber dem Voranschlag insgesamt geringfügig höheren Nettoausgaben resultieren zu einem kleinen Teil aus Mindereinnahmen bei allgemeinen Deckungsmitteln bzw. sind aus anderen Bereichen des Voranschlages, wie z. B. Regionalförderungsmitteln, gedeckt.

### 3.5.2 Rücklagenentwicklung

Im Jahr 2000 haben sich die Rücklagen bei der Abteilung Landesstraßen wie folgt entwickelt:

<b>Stand per 1.1.2000</b>	<b>S 170.307.179,03</b>
Zuführung	S + 60.790.078,49
Entnahme	S – 16.717.032,47
<b>Stand per 31.12.2000</b>	<b>S 214.380.225,05</b>

Die Rücklagen entstehen generell aus nicht verbrauchten Kreditresten sowie aus noch nicht verwendeten Einnahmen der zweckgebundenen Gebarung. Sie gliedern sich wie folgt:

für Landesstraßen	S 149.273.970,02
für Straßenmeistereien (Straßenhochbau)	S 23.659.477,01
ASFINAG-Mittel für Bundesstraßen	S 23.596.542,06
Bundesmittel für Bundesstraßen	S 17.850.235,96

Die Erhöhung des gesamten Rücklagenbestandes um rund 44 Mio S (rd. 26 %) innerhalb eines Jahres ist hauptsächlich auf die zweckgebundenen ASFINAG- und Bundesmittel zurückzuführen, welche im Rechnungsjahr 2000 erstmals in dieser Form auf Grund der abgeschlossenen Leistungsverträge anfielen. Diese Mittel sind als Abgeltung für Aufwendungen des Landes für Bundes- und ASFINAG-Straßen vorgesehen.

Die Rücklagen für Straßenmeistereien sind zum Großteil bereits konkreten Bauvorhaben des Straßenhochbaues zugeordnet, nur ein geringer Teil steht zur freien Disposition.

Von den Rücklagen für Landesstraßen sind lediglich rd. 4,4 Mio S für konkrete Baulose zu deren Fertigstellung bzw. Weiterbau gebunden. Laut Aussage der Abteilung Landesstraßen setzt sich der Rest (rd. 145 Mio S) aus den drei folgenden, betragsmäßig ungefähr gleichen, Teilen zusammen:

- Strafgelder, welche im Jahresverlauf sukzessive eintreffen
- je einer Reserve für (Sommer-)Katastrophen und für einen strengen Winterdienst

Der LRH vertritt die Ansicht, dass die Landesstraßenverwaltung über diesen Betrag größtenteils disponieren könnte und auch sollte. Immerhin erreicht dieser verfügbare Anteil der Rücklagen rd. 7 % der Nettoausgaben laut Rechnungsabschluss oder rd. 28 % der Investitionen laut Arbeitsprogramm 2000 (vgl. Pkt. 3.8).

Die Strafge­lder unterliegen keiner wesentlichen Schwankung, weder hinsichtlich ihrer Höhe noch bezüglich des Zeitpunktes ihres Einlangens. Somit spricht nichts gegen eine entsprechende ausgabenseitige Disponierung.

Ausgaben, die durch außergewöhnliche (katastrophale) Ereignisse erforderlich werden, sind über die Verstärkungsmittel oder über das Umschichtungsbudget zu finanzieren. Derartige überplanmäßige Mittel von Haus aus einzuplanen, widerspricht dem Budgetgrundsatz, ausschließlich die voraussichtlich fällig werdenden Ausgaben zu budgetieren (siehe VRV, § 2 Abs. 1)

### **Ergebnis 6**

**Die nicht gebundenen Rücklagen sind widmungsgemäß zu verwenden und auf ein möglichst geringes bzw. unvermeidbares Ausmaß zu reduzieren.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Dem Ergebnis wird entsprochen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

### **3.5.3 Sonderfinanzierung**

Mit dem Anpassungsbudget 2001 wurde der so genannte „Forderungskauf“ als Sonderfinanzierungsform für größere Projekte im Landesstraßenbau in einer Größenordnung von 380 Mio S eingeführt. Bei den solcherart finanzierten Bauvorhaben werden die Rechnungen von der Hypo-Bank beglichen; dem Land NÖ entsteht jeweils eine Schuld, die innerhalb von 10 Jahren in Raten zu begleichen ist. Die Darstellung der eingegangenen Schuldverhältnisse erfolgt im Rahmen der nicht fälligen Verwaltungsschulden des Landes. Aus den Budgets der künftigen Jahre sind jeweils die jährlichen Rückzahlungsraten inkl. Finanzierungskosten zu decken.

Eine Untersuchung des Forderungskaufes war nicht Gegenstand dieser - im Wesentlichen bautechnischen - Prüfung.

### **3.6 Bewertung des Landesstraßennetzes**

Die sachliche Basis für die Zuteilung der Finanzmittel stellt die „Bewertung des Landesstraßennetzes“ dar, welche im fünfjährigen Rhythmus durchgeführt wird. Auf Grund einer Straßenzustandserhebung, deren technische Grundlage im Wesentlichen von der „Dienstanweisung für die Erhaltung des bituminösen Oberbaues von Bundes- und Landesstraßen in NÖ, Fassung 1986“ gebildet wird, werden entsprechende Erhaltungsmaßnahmen definiert. Aus diesen Maßnahmen resultieren Kosten, die zusammen den Investitionsbedarf für die Erhaltung der Landesstraßen ergeben. Maßnahmen, die nicht im Erhaltungszustand begründet sind (Neutrassierungen, Erschließung von Industriegebieten, Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen) werden eigens erhoben und sind deren Kosten in den unten angeführten Zahlen daher nicht enthalten.

Der Finanzplanung lagen folgende Investitionsleitlinien zu Grunde:

- Da rd. 49 % des ermittelten Bedarfes auf die Straßenbauabteilungen 7 und 8 (Waldviertelregion) entfielen, wurde diesem Nachholbedarf des Waldviertels durch besonderes hohe Finanzzuteilungen Rechnung getragen soweit dies ohne unzulässige Vernachlässigung der übrigen Erfordernisse möglich war.
- Gezielte Investition in das Hauptnetz der Funktionsstufen I und II, weil dort der Großteil des Verkehrs abgewickelt werden muss.
- Aussetzen der kostenintensiven Sanierungstypen „Erneuerung im Sekundärnetz“ (Funktionsstufen III und IV) unter Inkaufnahme der Beibehaltung des schlechten Zustandes der betroffenen Straßenabschnitte.

Das Ergebnis der „Bewertung 2000“ erbrachte einen Finanzbedarf für die Jahre 2001 bis 2005 in Höhe von 4.852 Mio S. Mit jährlichen Investitionen von rd. 970 Mio S könnte das Landesstraßennetz weitgehend saniert werden.

Vom Gesamtbedarf in Höhe von	4.852 Mio S
entfielen auf	
Maßnahmen im Hauptnetz	1.318 Mio S
substanzerhaltende Maßnahmen im Sekundärnetz	1.632 Mio S
Erneuerungen im Sekundärnetz	1.902 Mio S

Von den aufwändigen Erneuerungen im Sekundärnetz entfielen rd. 60 % auf die Straßenbauabteilungen 7 und 8 (Waldviertelregion).

Im Bewertungszeitraum 1996 – 2000 standen im Mittel jedoch nur rd. 460 Mio S tatsächlich zur Verfügung, wobei im Jahr 2000 mit einer Jahrestangente von rd. 370 Mio S ein absoluter Tiefstand erreicht wurde (vgl. Pkt. 3.8.1 und 3.8.2). Zur Substanzerhaltung des Straßennetzes wären lt. Einschätzung der Abteilung Landesstraßen jedoch rd. 600 Mio S erforderlich gewesen<sup>1</sup>. Der hohe Bedarf an den teuren „Erneuerungen im Sekundärnetz“ für Landesstraßen mit schlechtestem Zustand, aber geringer Verkehrsbedeutung, blieb daher im Bewertungszeitraum 1996 – 2000 bestehen.

Seitens der Abteilung Landesstraßen wird auf Grund der bestehenden Budgetsituation mittelfristig eine gleich bleibende qualitative Situation bei den Landesstraßen erwartet. Das Hauptnetz wird weiterhin einer Priorität bedürfen und die Erhaltung des Sekundärnetzes wird im Wesentlichen gesichert sein. Die notwendige Erneuerung von rd. 500 km Landesstraßen im Sekundärnetz, die sich in einem äußerst schlechten Zustand befinden, wird nur in kleinen Schritten und in Abhängigkeit von der allgemeinen Straßenzustands- und Finanzentwicklung erfolgen können.

**Die Methodik einer Straßenzustandsaufnahme mit nachfolgender gezielter Bewertung und Analyse im mehrjährigen Rhythmus und darauf aufgebauter Ermittlung des Investitionsbedarfes erscheint praktikabel und zielführend. Es stellt eine notwendige und sinnvolle Basis für eine effiziente Erhaltungs- und Finanzplanung der**

---

<sup>1</sup> 600 Mio S entsprechen den (nicht valorisierten) mittleren Jahresinvestitionen des Bewertungszeitraumes 1990 – 1995

**NÖ Landesstraßenverwaltung dar. Das vormalige „Gießkannenprinzip“ konnte auf diese Weise schon vor Jahren durch ein nachvollziehbares und nutzenoptimiertes System ersetzt werden. Die Notwendigkeit der einzelnen Erhaltungsmaßnahmen kann dadurch nachvollziehbar dokumentiert werden.**

### 3.7 Finanzplanung

Die Festlegung der erforderlichen Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen erfolgt im Rahmen der diversen Voranschlagsstellen auf mehreren Ebenen durch verschiedene Bauprogramme:

- Mittelfristiges Bauprogramm, 5-jährig,
- Regionalprogramm, 2-jährig
- Arbeitsprogramm: Wird im Wesentlichen auf Basis des mittelfristigen Bauprogrammes für jedes Kalenderjahr zusammengestellt. Es gliedert sich grob in das eigentliche Bauprogramm, das Erhaltungsprogramm und in die voraussichtlichen Baulastzahlungen:

Das **Bauprogramm** (VS 5/6119, 1/61131, 1/6116) gliedert sich wiederum in die Teile „Straßen“, „Brücken“<sup>1</sup> und „Kleinbrücken“. Es enthält ein- oder mehrjährige Vorhaben, welche zum Großteil in zwei oder mehr Jahresraten finanziert werden. Bei den hier enthaltenen Baumaßnahmen handelt es sich um „Um- und Ausbauten“ (U.A.), „Regenerierungen“ (R) und „Kleinbrücken“ (KLB)<sup>2</sup>. Eine Unterscheidung in wertvermehrnde („Anlagen“) und werterhaltende („Sachausgaben“) Maßnahmen erfolgt nicht (konsequent).

Das **Erhaltungsprogramm** (VS 1/61130) ist nicht weiter untergliedert und enthält keine konkreten Vorhaben. Es werden damit ausschließlich einjährige Bauvorhaben geringeren Umfangs finanziert, z.B. Oberflächensanierungen mit Bitumenemulsion und eingestreutem Splitt, Rissesanierungen und Entwässerungsmaßnahmen.

Im Zusammenwirken der verschiedenen Programme liegen große strategische Vorteile. Die Vorbereitung von Bauvorhaben ist heute einerseits mit größerem Verwaltungsaufwand (Grundeinlösung, Bürgerinformation, Ausschreibungsverfahren u.ä.) und andererseits mit größerem Zeitrisko verbunden. Das mittelfristige Bauprogramm deckt dieses Risiko besser ab, weil zeitverzögerte Baumaßnahmen leichter durch andere Baumaßnahmen kompensierbar sind. Dadurch kann in hohem Maß die Kontinuität von Planung, Ausbau und Erhaltung der Landesstraßen gewährleistet werden.

Mit Hilfe der kurzfristigen Bau- bzw. Instandsetzungsprogramme kann andererseits auf aktuelle Erfordernisse (z.B. Frostschäden) mit der notwendigen Flexibilität reagiert werden.

**Die von der Landesstraßenverwaltung praktizierte Art und Weise der Arbeits- und Finanzplanung wird grundsätzlich begrüßt.**

---

<sup>1</sup> verwaltet (inkl. Bauaufsicht) von der Abteilung Brückenbau

<sup>2</sup> verwaltet von der Abteilung Landesstraßen, Bauaufsicht Straßenbauabteilung

### 3.8 Entwicklung der Arbeitsprogramme

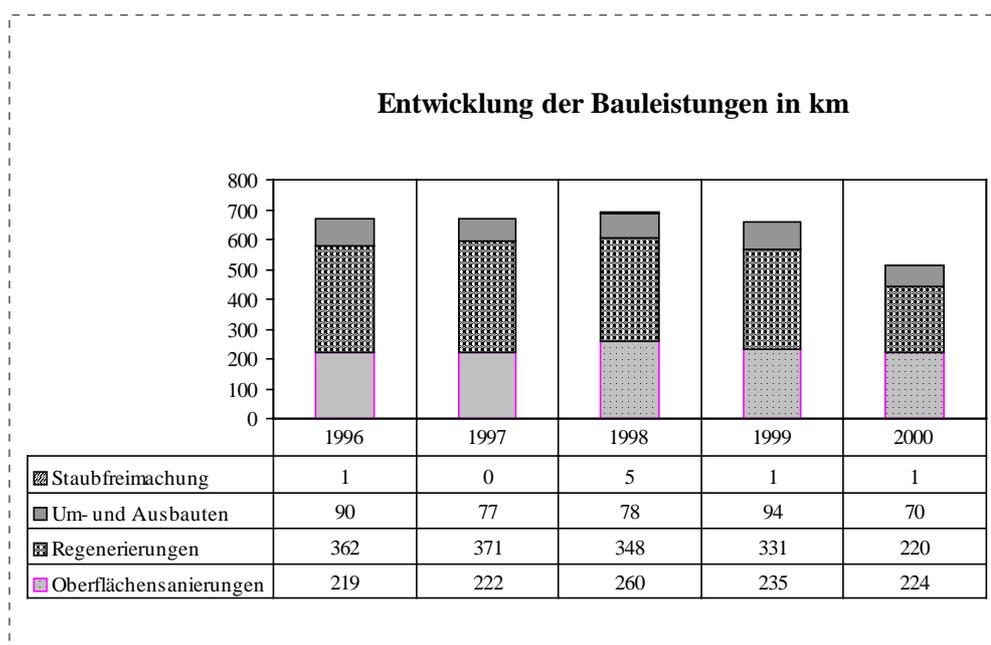
In letzter Zeit hat sich das Arbeitsprogramm der Landesstraßenverwaltung wie folgt entwickelt (Beträge in 1000 S):

Jahr	Bauprogramm	Erhaltungsprogramm	voraussichtliche Baulastzahlung	gesamt
1999	614.445	45.585	17.181	<b>677.211</b>
2000	456.760	48.092	20.979	<b>525.831</b>
2001 <sup>1</sup>	420.275	44.400	17.975	<b>482.650</b>
2001 <sup>2</sup>	551.050	44.400	17.975	<b>613.425</b>

Das Jahr 2000 war von einer massiven Kürzung der Investitionen in die Instandsetzung der Landesstraßen betroffen. Die veranschlagten Kosten im Arbeitsprogramm 2001 wurden nach anfänglichen massiven Kürzungen doch noch auf das erforderliche und notwendige Ausmaß angehoben.

#### 3.8.1 Entwicklung der Bauleistungen

Mit den zur Verfügung gestellten Finanzmitteln wurden in den letzten Jahren im Wesentlichen folgende Leistungen erbracht:



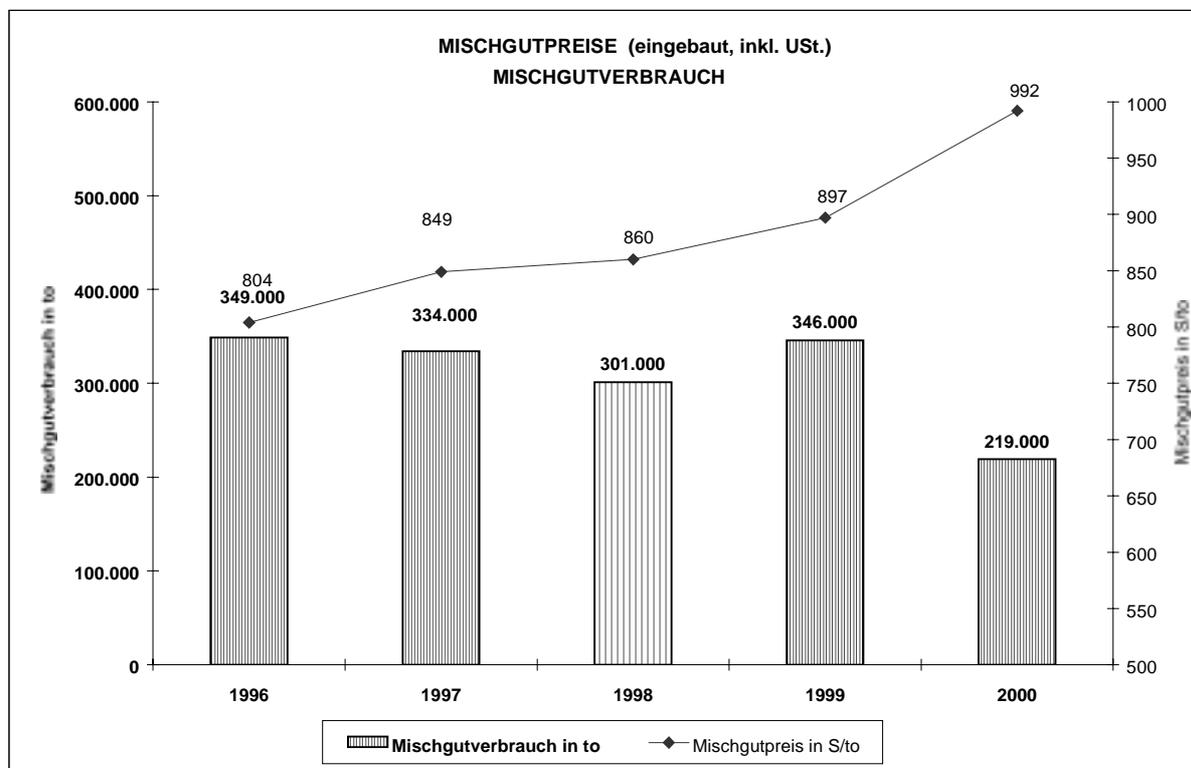
Analog zur Entwicklung des Arbeitsprogrammes haben sich auch die Bauleistungen im Jahr 2000 erheblich reduziert. Für das Jahr 2001 ist wieder mit Bauleistungen zu rechnen, die an den Durchschnitt der vorangegangenen Jahre anknüpfen.

<sup>1</sup> 1. Fassung, Februar 2001

<sup>2</sup> Stand September 2001

### 3.8.2 Entwicklung des Mischguteinbaus und der Mischgutpreise

Der Mischgutverbrauch (in Zusammenhang mit dem Mischgutpreis) ist der wichtigste Indikator für die Investitionen in die Werterhaltung des Straßennetzes:



Der Mischguteinbau im Jahr 2000 erfuhr im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 1996 bis 1999 eine massive Reduktion von rd. 114 t bzw. rd. 34 %.

## 3.9 NÖ Straßenbauabteilung 1 – Hollabrunn

### 3.9.1 Verwaltungsmäßige Eingliederung

Im Wesentlichen setzt sich das von der NÖ Straßenbauabteilung 1 betreute Gebiet aus dem Verwaltungsbezirk Hollabrunn und Teilen der Verwaltungsbezirke Horn und Korneuburg zusammen. Insgesamt werden 55 Gemeinden umfasst.

Die Nachbar-Straßenbauabteilungen sind im Osten Wolkersdorf, im Süden Tulln und im Westen Krems/D. sowie Waidhofen/Thaya. Im Norden befindet sich die Staatsgrenze zu Tschechien mit den Kfz-Grenzübergängen Drosendorf, Retz und Haugsdorf. Im Südosten grenzt das Bundesland Wien an.

### 3.9.2 Straßenmeistereien

Der NÖ Straßenbauabteilung 1 sind folgende sieben Straßenmeistereien zugeordnet: Geras, Retz, Eggenburg, Hollabrunn, Korneuburg, Ravelsbach, Stockerau.

### 3.9.3 Bodenverhältnisse, Topografie

Die Bodenverhältnisse und die Topografie haben beträchtlichen Einfluss auf die Straßenbauweise und damit auf die Baukosten. Das Gebiet der NÖ Straßenbauabteilung 1 kann bezüglich der Bodenverhältnisse, der Topografie und des Klimas in einen nordwestlichen und einen südöstlichen Teil gegliedert werden. Klimatisch herrscht der Einfluss des pannonischen Klimas vor, mit relativ geringen Unterschieden zwischen dem etwas raueren Nordwesten und dem milderen Südosten.

Der Nordwesten hat einen Anteil an den Rumpflandschaften der Böhmisches Masse (Granite, Gneise, Granolite, Glimmerschiefer). Oberflächlich ist das Gestein oft verkrustet oder zersetzt und stellenweise tiefgründig in Ton umgewandelt. Die mittleren Jahresniederschlagsmengen bewegen sich dort zwischen weniger als 500 bis 600 Millimeter. Die mittlere Jännertemperatur beträgt -2 bis -3 Grad Celsius, die mittlere Julitemperatur beträgt 17 bis 20 Grad Celsius.

Der Südosten befindet sich überwiegend im Bereich tertiärer Ablagerungen (Tonmergel, Sande, Kiese) mit teilweiser Lössüberlagerung. Außerdem kommt ein Ausläufer der Flyschzone (Sandsteine, Tonmergel) vor. Die mittleren Jahresniederschlagsmengen bewegen sich auch hier von unter 500 bis 600 Millimeter. Die mittlere Jännertemperatur beträgt -1 bis -2 Grad Celsius, die mittlere Julitemperatur beträgt 18 bis 20 Grad Celsius.

### 3.9.4 Verkehrsaufkommen

In der NÖ Straßenbauabteilung 1 bilden folgende Straßenabschnitte die Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens, gemessen am durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV):

- Donauufer Autobahn A 22            53.000
- Stockerauer Straße B 304            17.000
- Weinviertler Straße B 303            14.000
- Horner Straße B 4                    10.000

Die genannten Straßenabschnitte bilden auch den Schwerpunkt der Betreuungstätigkeit.

### 3.9.5 Straßennetz

Die Straßendatenbank des NÖ Straßendienstes weist mit 13. Februar 2001 für die NÖ Straßenbauabteilung 1 das folgende Straßennetz in Straßenkilometern aus, wobei die Rampen nicht enthalten sind:

<b>Straßenkilometer</b>				
<b>Netzlänge [km]</b>	<b>A-Straße</b>	<b>B-Straße</b>	<b>L-Straße</b>	<b>Gesamt</b>
Landesstraßen	–	–	1326,6	1326,6
Bundesstraßen	20,7	350,1	–	370,8
<b>Summe</b>	<b>20,7</b>	<b>350,1</b>	<b>1326,6</b>	<b>1697,4</b>

Von Bedeutung für den Betreuungsaufwand sind jedoch weniger die Straßenkilometer als die Fahrstreifenlänge:

<b>Fahrstreifenlänge</b>				
<b>Fahrstreifenlänge [km]</b>	<b>A-Straße</b>	<b>B-Straße</b>	<b>L-Straße</b>	<b>Gesamt</b>
Landesstraßen	–	–	2653,8	2653,8
Bundesstraßen	97,1	764,8	–	861,9
Summe	97,1	764,8	2653,8	<b>3515,7</b>

### 3.9.6 Ortsdurchfahrten

Auch der Anteil an Ortsdurchfahrten hat einen Einfluss auf den Verwaltungsaufwand an Straßen. Die Statistik der NÖ Straßenbauabteilung 1 weist folgenden Anteil an Ortsdurchfahrten auf:

<b>Anteil an Ortsdurchfahrten</b>		
	<b>Ortsdurchfahrten</b>	<b>Anteil an Netzlänge</b>
Bundesstraßen B	85,3 km	23 %
Landesstraßen	340,8 km	26 %

### 3.9.7 Straßenzustand

Der Zustand des Straßennetzes befindet sich generell – im Vergleich mit anderen Regionen Niederösterreichs - in einem sehr guten Zustand. Diese Feststellung bezieht sich sowohl auf den Zustand der Fahrbahnen, als auch auf die Nebenanlagen wie Bankette, Straßenentwässerungsgräben, Einschnitts- und Dammböschungen, Straßenbegleitgehölze u.a.

Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die Bemühungen zur Erhaltung sowie zum weiteren Ausbau der Straßenentwässerungsanlagen, die nunmehr ihre positiven Auswirkungen in Form einer verbesserten Tragfähigkeit der Straßenkonstruktion in der Frost-Tau-Periode zeigen. Eine ausreichende Entwässerung der ungebundenen Tragschichten bzw. des Unterbauplanums führt jedenfalls zu einer merklich längeren Gebrauchsdauer der Straßenkonstruktion und erhöht damit die Wirtschaftlichkeit der getätigten Investitionen in die Straßenerhaltung.

### 3.9.8 Ausbauzustand der Landesstraßen

Der Ausbauzustand der Landesstraßen im Bereich der NÖ Straßenbauabteilung 1 stellt sich gemäß der Statistik der Landesstraßenverwaltung wie folgt dar:

<b>Straßenbelag (Befestigung)</b>	<b>km</b>
Schotter- bzw. Naturstraßen	7,4
Beton	0,4
Pflasterdecken	10,0
Bit. Befestigungen (BTS, BTD, AB)	1.308,9
<b>Gesamtlänge</b>	<b>1.326,7</b>

Obwohl sich diese Statistik einer differenzierten Wertung weitgehend entzieht (diese ist der 5-jährlichen Straßenzustandserhebung vorbehalten), kann im Bereich der NÖ Straßenbauabteilung 1 von einem zeitgemäß ausgebauten Landesstraßennetz ausgegangen werden. Die noch bestehenden Schotterstraßen sind durchwegs Naturstraßen im Sinne des NÖ Straßengesetzes<sup>1</sup>, die daher nicht staubfrei gemacht werden.

## **4 Bauvorhaben „Maria Roggendorf Nord“**

### **4.1 Straßenabschnitt**

Die Landesstraße L 51 stellt eine Verbindung zwischen den Ortschaften Aspersdorf (Stadtgemeinde Hollabrunn) und Oberstinkenbrunn (Gemeinde Wullersdorf) dar. Sie beginnt an der Landesstraße L 39 in Aspersdorf, kreuzt die Landesstraße L 1069, führt durch die kurze Ortsdurchfahrt Maria Roggendorf (Kreuzung mit der Landesstraße L 1066) und mündet im Ortsgebiet von Oberstinkenbrunn bei Straßen-km 7,0 in die Landesstraße L 35 ein.

Das Bauvorhaben „Maria Roggendorf Nord“ beginnt am nördlichen Ortsausgang von Maria Roggendorf bei Straßen-km 4,7 und endet am Ortsanfang von Oberstinkenbrunn bei Straßen-km 6,4.

Das betroffene Straßenstück weist auf Grund eines in den Jahren 1974 bis 1975 erfolgten Ausbaues eine weitgehend gestreckte Linienführung und geringe Höhenunterschiede auf. Die bestehenden Geländeunterschiede wurden durch Damm- und Einschnittsböschungen ausgeglichen. Lediglich der Bereich der Ortseinfahrt nach Oberstinkenbrunn weist ein Gefälle von 10 % auf.

Im Jahr 1977 wurde eine bituminöse Asphaltbetonschicht aufgebracht.

### **4.2 Straßenzustand vor der Regenerierung**

Die vor der jetzigen Regenerierung vorhandene Straßenkonstruktion des ggst. Abschnittes der Landesstraße L 51 stammte aus den Jahren 1974 bis 1977 und bestand aus folgenden Oberbauschichten:

---

<sup>1</sup> NÖ Straßengesetz, § 4 Z. 4 bzw. § 5 Abs. 1

Frostschuttschichte (ungebundene Tragschichte), 1974	445 cm
Bituminöse Tragschichte (BTS II), 1974	7 cm
Bituminöse Tragschichte (BTS II), 1975	5 cm
Bituminöse Asphaltbetonschichte (AB8), 1977	3 cm

Nach rund 25-jährigem Gebrauch wies die Straßenkonstruktion folgende Schäden auf, die in einer Aufnahme aus dem Jahr 1994 (periodische Straßenzustandserhebung) dokumentiert waren:

- tief greifende Verformungen (Setzungen) auf eine Gesamtlänge von rd. 350 m
- Längs- und Querrisse keine
- Netzzrisse keine
- Festigkeitsabfall 20 m<sup>2</sup>
- Sanierte Risse 420 m<sup>1</sup>
- Reparatur Zug (= einfache Oberflächen) im Mittel 15 bis 20 %

Im Zeitraum bis zum Baubeginn im Jahr 2000 haben sich die (relativ geringen) Schadensbilder naturgemäß weiter verschlechtert.

Eine technische Gesamtbewertung lässt folgende Aussagen zu:

Der Gesamtzustand der Straßenkonstruktion im Zusammenhang mit der geringen LKW-Frequenz und der vorhandenen langen Gebrauchsdauer von über 25 Jahren zeugt von einem richtig bemessenen Schichtaufbau, von der Verwendung qualitativ guten Materials und einer richtigen Durchführung. Der Zeitpunkt der Regenerierung wurde richtig gewählt.

### **4.3 Bemessung der Regenerierung**

#### **4.3.1 Vorbereitung**

Mit dem Ziel, die geplante Regenerierung technisch und wirtschaftlich zu optimieren, wurden im Jahr 1999 Probeschürfe zur Untersuchung des Straßenoberbaus getätigt. Die angetroffene Frostschuttschicht war in ausreichender Dicke und Qualität vorhanden. Die bituminösen Schichten wiesen Dicken von 14,7 bis 17,8 cm auf. Augenscheinlich wurden erhöhte Anteile quellfähiger Mineralien im Zuschlagsstoff der bituminösen Schichten festgestellt; eine diesbezügliche Laboruntersuchung wurde nicht durchgeführt. Im Dezember 1999 erfolgte eine Bestandsaufnahme hinsichtlich der bestehenden Unebenheiten; die diesbezügliche Dokumentation liegt dem Bauakt bei.

#### **4.3.2 Ermittlung**

Die Ermittlung der erforderlichen Verstärkung der bituminösen Schichten erfolgte im Rahmen des Kostenvoranschlags. Sie war teilweise nicht nachvollziehbar.

Der Einbau sollte in zwei Schichten erfolgen:

- Vorprofilierung mit einer bituminösen Mischgut Type BTD 11 in einer mittleren Dicke von 4 cm
- Einbau einer bituminösen Deckschichte Type BTD 16 in einer Dicke von 5 cm.

Die gesamte Verstärkungsdicke wurde daher mit 9 cm festgelegt.

### 4.3.3 Lastklassenzuordnung

In Anwendung der für die Oberbau-Bemessung verbindlichen RVS 3.63 (Ausgabe Oktober 1998) errechnen sich aus dem zugrundeliegenden DTLV (durchschnittlicher täglicher Lastverkehr) von 181 Fahrzeugen rd. 600.000 BNLW (Bemessungsnormlastwechsel). Aus dieser Belastung ergibt sich die Lastklasse III (nicht wie angegeben die Lastklasse IV). Die Lastklasse III erfordert für die hier anzuwendende Bautype 1 in Abhängigkeit von der Zusammensetzung der oberen ungebundenen Tragschichte eine anrechenbare Dicke der bituminösen Lagen von i.M. 17 cm (Lastklasse IV: i.M. 14 cm).

### 4.3.4 Bewertung der vorhandenen bituminösen Schichten

Die Oberbauverstärkung von Asphaltstraßen ist in der RVS 3.64 (Ausgabe November 1992) geregelt. Dabei ist im Regelfall von einer Gebrauchsdauer von 20 Jahren auszugehen. Für die Ermittlung der erforderlichen Verstärkung sind dort die Vergleichsmethode (Pkt. 5.1) und die Deflektionsmethode (Pkt. 5.2) angeführt. Auf letztere Methode konnte mangels statischer Deflektionsmessungen nicht zurückgegriffen werden.

Bei der Vergleichsmethode wird das vorhandene Schadensbild mit dem tabellarisch beschriebenen Schadensbild verglichen und daraus ein Reduktionsfaktor abgeleitet. Der Reduktionsfaktor reduziert die vorhandene Dicke der bituminös gebundenen Schichten auf die noch wirksame Dicke.

### 4.3.5 Dimensionierung des bituminösen Oberbaues

Die NÖ Straßenbauabteilung 1 ist bei ihrer Dimensionierung von einem Reduktionsfaktor von 1/3 ausgegangen, was dem Schadensbild „Ausgedehnte Rissbildungen, stark zerstörte Asphaltenschicht, beträchtliche Zerbröckelungen“ laut RVS 3.64 entspricht. Derartige Schäden waren nicht dokumentiert.

Auf Grund der dokumentierten Schäden hätte eine Zuordnung zum Schadensbild „Einige Einzelrisse sowie kleine Netzrissbereiche“ mit einem Reduktionsfaktor von 0,7 bis 0,9 erfolgen müssen, obwohl in der Bewertung 1994 noch gar keine Netzrisse festgestellt wurden und auch später keine dokumentiert sind. Zusätzlich war vorgesehen, lokale Schadstellen (Verdrückungen) im Ausmaß von rd. 50 m<sup>2</sup> seitens der Straßenmeisterei Hollabrunn gesondert zu behandeln. Aus dem Reduktionsfaktor 0,7 bis 0,9 hätte sich eine noch wirksame Asphaltstärke von 10,5 bis 13,5 cm ergeben.

Der LRH kommt bei einer Vergleichsrechnung auf Grund der geänderten Lastklassenzuordnung und der korrigierten wirksamen Asphaltstärke (gewählter Reduktionsfaktor 0,7 entspricht dem schlechtesten Fall) auf eine deutlich geringere erforderliche Verstärkungsdicke von rd. 6 cm. Gegenüber der von der NÖ Straßenbauabteilung 1 ermittelten Verstärkungsdicke von 9 cm bedeutet dies eine Verringerung von rd. 1/3. Anhand der angebotenen Preise hätte dies die Mischgutkosten von S 2.924.000,00 auf S 2.160.000,00 reduziert (Mehrkosten rd. 35 %).

Seitens der NÖ Straßenbauabteilung 1 wurde die von ihr festgelegte Mischgut-Einbaudicke damit begründet, dass sich der Straßenzustand gegenüber dem Aufnahmezeitpunkt wesentlich verschlechtert hat. Insbesondere durch das Vorhandensein von

quellfähigen Mineralien im Zuschlagsstoff des vorhandenen Mischgutes sei ein rasch fortschreitender Tragfähigkeitsverlust anzunehmen gewesen. Zusammen mit dem hohen Gebrauchsalter der bituminösen Schichten von 23 bis 24 Jahren sei daher die wirksame Dicke der bituminösen Schichten mit nur einem Drittel der vorhandenen Dicke (Reduktionsfaktor 1/3) festgelegt worden.

### **Ergebnis 7**

**In Hinkunft ist bei der Dimensionierung der Oberbauverstärkung von Asphaltstraßen grundsätzlich die RVS 3.64 einzuhalten. Abweichungen (Unter- bzw. Überdimensionierungen) wären nachvollziehbar zu begründen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Dem Ergebnis wird entsprochen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **4.4 Bauweise mit Asphaltvlies**

Für die Festlegung der jeweiligen Bauweise, die Sanierungsart oder die Art und Weise einer Verstärkung eines Straßenabschnittes ist in erster Linie die örtlich zuständige Straßenbauabteilung verantwortlich. Im Bauvorhaben „Maria Roggendorf Nord“ waren folgende Leistungen in ihrer zeitlicher Abfolge vorgesehen:

- Sanierung örtlich begrenzter netzrissiger bzw. verdrückter Schadstellen seitens der Straßenmeisterei Hollabrunn durch Schneiden, Aufbrechen und Wegschaffen der alten bituminösen Schichten und Einbau einer neuen bituminösen Tragschichte der Sorte BT III.
- Abbrechen und Höhersetzen der teilweise vorhandenen Randeinfassungen
- Reinigen von verschmutzten Teilen der Fahrbahn
- Vorspritzen der gesamten Fahrbahnfläche mit einer Bitumenemulsion als Haftmittel
- Einbau einer im Mittel 4 cm dicken bituminösen Tragschichte der Sorte BTD 11 mit dem Ziel des Ausgleiches von Unebenheiten
- Vorspritzen der gesamten Fahrbahn mit polymermodifizierter Bitumenemulsion als Haftmittel
- Maschinelles Verlegen eines bauseits beigestellten Asphaltvlieses (Polyfelt PGM 14)
- Einbau einer 5 cm dicken bituminösen Tragdeckschichte der Sorte BTD 16
- Auffüllen, profilieren und verdichten der Bankette

Die Verwendung von Asphaltvlies entspricht keiner Standardbauweise. In der RVS 3.63 „Oberbaubemessung“ und in der RVS 3.64 „Oberbauverstärkung von Asphaltstraßen“ werden derartige Vliese nicht erwähnt. Als RVS-Entwurf wurde seitens der „Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr“ ein „Merkblatt über die Anwen-

„dung von Asphaltvlies im bituminösen Straßenbau“ herausgegeben, welches jedoch noch nicht publiziert wurde und daher noch nicht verbindlich erklärt werden konnte.

Bei dem verwendeten Asphaltvlies handelt es sich um ein mechanisch verfestigtes Endlofaservlies aus Polypropylen. Es weist folgende charakteristische Produkteigenschaften auf (Mittelwerte):

Bitumensättigung:	1,3 kg/m <sup>2</sup>
Schmelzpunkt:	165°C
Höchstzugkraft:	9,0 kN/m
Höchstzugkraftdehnung:	bis 80 %
Dicke bei 2kPa Auflast:	1,4 mm
Masse:	0,14 kg/m <sup>2</sup>

Wesentlich für die Anwendbarkeit und eine allfällige wirtschaftliche Beurteilung des Asphaltvlieses sind jedoch nur die im Verbund mit Asphaltsschichten festgestellten Systemeigenschaften. Nach rd. 10-jähriger praktischer Anwendungserfahrung und entsprechenden Laborversuchen werden vom Hersteller folgende Verbesserungen der Systemeigenschaften angegeben:

- verbesserte dynamische Biegezugfestigkeit
- verbessertes Kälteverhalten durch ausgeglichenerer Zugspannungsübertragung
- hoher Abdichtungsgrad gegen die darunter befindlichen Schichten auch im Falle des späteren Auftretens von Rissen

Die Kosten für die Lieferung und den Einbau des ggst. Asphaltvlieses betragen 31,28 S/m<sup>2</sup> (o.USt). In Relation zu den übrigen Kosten betragen die Kosten für das Vlies rd. 15 %. Dies entsprach einer um rd. 1,4 cm dickeren BTD 16-Schichte.

Eine um dieses Maß dickere Asphaltsschicht ergibt eine Erhöhung der BNLW (Bemessungsnormlastwechsel) von rd. 600.000 auf rd. 1.000.000<sup>1</sup>, was einer Erhöhung um rd. 2/3 entspricht. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Erhöhung der BNLW auch einer entsprechenden (nicht linearen sondern eher degressiven) Verlängerung der Gebrauchsdauer entspricht.

Um von einer wirtschaftlichen Bauweise sprechen zu können, müsste also zumindest eine um 1/2 bis 2/3 verlängerte Gebrauchsdauer eintreten. Eine diesbezügliche Aussage konnte weder die geprüfte Stelle abgeben, noch ist der LRH in der Lage, diese Frage zu beantworten. Dies insbesondere deshalb, weil keine entsprechenden Qualitätssicherungsprüfungen durchgeführt wurden.

---

<sup>1</sup> RVS 3.64, Abb. 1

**Ergebnis 8**

**Dem NÖ Straßendienst wird empfohlen, der Frage der Wirtschaftlichkeit von Sonderbauweisen erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Sonderbauweisen sind als Versuchsstrecken zu bezeichnen. Bei regelmäßiger Anwendung von Asphaltvlies wären in Zusammenarbeit mit einschlägigen Instituten Baugrundsätze, Materialanforderungen, Qualitätsprüfungen, Abnahmekriterien u.ä. zu formulieren und den Bauverträgen zu Grunde zu legen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Die entsprechenden Veranlassungen werden getroffen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

**4.5 Kostenentwicklung****4.5.1 Regionalprogramm**

Im Regionalprogramm (Stand Oktober 1999) für die Jahre 2000 bis 2001 wurden Investitionen > 1,0 Mio S in den einzelnen Straßenbauabteilungen geordnet und nach Priorität bzw. Variabilität gereiht, dargestellt. Das ggst. Bauvorhaben war im Regionalprogramm der NÖ Straßenbauabteilung 1 wie folgt enthalten:

2001	2002	Gesamt
S 1.400.000,00	S 1.900.000,00	<b>S 3.300.000,00</b>

**4.5.2 Kostenvoranschlag**

Der Kostenvoranschlag<sup>1</sup> wurde über Auftrag der NÖ Straßenbauabteilung 1 durch den Straßenmeister der Straßenmeisterei Hollabrunn mit 21. Jänner 2000 erstellt. Seitens der NÖ Straßenbauabteilung 1 hat der Gebietstechniker den Kostenvoranschlag (sachlich) überprüft, der Rechnungsführer hat die rechnerische Überprüfung durchgeführt.

Der Aufbau des verwendeten Formblattes gewährleistet grundsätzlich eine übersichtliche und nachvollziehbare Darstellung des Kostenvoranschlages. Eine Angleichung an die Leistungsbeschreibung RVS Kapitel 7 sollte jedoch angestrebt werden.

---

<sup>1</sup> Bei der NÖ Straßenverwaltung wurde der Begriff *Kostenvoranschlag* zum Prüfungszeitpunkt noch für den Begriff *Kostenanschlag* gemäß ÖNORM B 1801-1 verwendet.

Die veranschlagten Gesamtbaukosten haben sich aus folgender Kostenübersicht errechnet:

<b>veranschlagte Gesamtbaukosten</b>	
Bituminöse Tragschichten und Decken	S 2.392.960,00
Nebendarbeiten	S 150.500,00
Zwischensumme	S 2.543.460,00
Unvorhergesehenes (rd. 2 %)	S 52.360,00
Zwischensumme	S 2.595.820,00
Preiserhöhung (rd. 2 x 6 %)	S 320.846,67
Zwischensumme	S 2.916.666,67
20 % USt	S 583.333,33
<b>Gesamtbaukosten<sup>1</sup></b>	<b>S 3.500.000,00</b>

Dem Kostenvoranschlag war zu entnehmen, dass die Realisierung des Bauvorhabens ein Jahr früher als geplant erfolgen sollte.

#### 4.5.3 Preisbasis / Preiserhöhung

Im o.a. Kostenvoranschlag wurde keine Preisbasis angegeben. Die angeführten jeweils 6 %igen Jahrespreiserhöhungen stellen laut NÖ Straßenbauabteilung 1 Erfahrungswerte dar.

Die Richtigkeit der angegebenen Preiserhöhungen von je 6 % für die Jahre 2000 und 2001 konnte vom LRH wegen der fehlenden Ausgangsbasis nicht korrekt beurteilt werden. Jedenfalls hätten nur die Leistungen des Jahres 2001 mit 2 x 6 % erhöht werden dürfen, jene des Jahres 2000 nur mit 1 x 6 % (unter der angenommenen Voraussetzung, dass die Preisbasis 1999 ist!). Im konkreten Fall wurde die geschätzte Preiserhöhung aus diesem Grund um rd. S 120.000 zu hoch angegeben.

#### **Ergebnis 9**

**In den künftigen Kostenanschlägen ist die jeweilige Preisbasis anzugeben. Die Preiserhöhungen sind darauf aufbauend zumindest jahresdifferenziert anzugeben. Für die Jahrespreiserhöhungen sind entweder Erfahrungswerte oder hochgerechnete gerundete Jahresindizes des ÖSTAT zu verwenden.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Die entsprechenden Veranlassungen werden getroffen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

<sup>1</sup> Gesamtbaukosten sind hier ident mit dem Begriff Gesamtkosten gemäß ÖNORM B 1801-1

#### 4.5.4 Bauprogramm 2000 1. Fassung

Das geplante Bauvorhaben "Maria Roggendorf Nord" wurde jedoch entgegen dem Regionalprogramm bereits in das Bauprogramm 2000 aufgenommen, was mit der technisch unkomplizierten Durchführung und dem dafür geringen Verwaltungsaufwand begründet wurde.

Das ggst. Bauvorhaben scheint im Bauprogramm 2000 unter der fortlaufenden Nummer 8, dem Kennzeichen ST4-9.779-2000, der Kostenstelle 42.013.113 im Rahmen der Voranschlagsstelle 5/611903 (ao. Haushalt, Landesstraßen, Um- und Ausbau, Ermessensausgaben) auf.

Die Gesamtkosten sollten demnach wie folgt aufgeteilt werden:

2000	2001	Gesamt
S 1.600.000,00	S 1.900.000,00	<b>S 3.500.000,00</b>

Die Erhöhung der Gesamtbaukosten um S 200.000 (rd. 6 %) wurde mit dem Kostenvoranschlag begründet (vgl. Pkt. 4.5.2).

Mit 16. Oktober 2000 hat die NÖ Straßenbauabteilung 1 um eine aufkommensneutrale Aufstockung des Jahreskredites 2000 auf S 2.610.000,00 angesucht. Die Fertigstellung sollte dadurch weitgehend noch im Jahr 2000 erfolgen. Eine Aussage über die Gesamtbaukosten war damit nicht verbunden. Die Abteilung Landesstraßen hat die Kreditumstellung mit 20. Oktober 2000 genehmigt.

#### 4.5.5 Bauprogramm 2000 Schlussfassung Bauprogramm 2001 1. Fassung

In der Schlussfassung des Bauprogramms 2000 sowie in der 1. Fassung des Bauprogrammes 2001 wurden die Gesamtkosten um S 390.000 (rd. 11 %) reduziert, die Aufteilung stellte sich danach wie folgt dar:

2000	2001	Gesamt
S 2.610.000,00	S 580.000,00	<b>3.190.000,00</b>

Die NÖ Straßenbauabteilung 1 begründete die reduzierten Gesamtkosten damit, dass bereits im Jahr 2000 das Bauvorhaben fast zur Gänze fertig gestellt wurde und dadurch die geschätzten Preiserhöhungen nicht eingetreten sind. Mit der bauausführenden Firma sei einvernehmlich festgelegt worden, die Arbeiten (d.s. im Wesentlichen beide Lagen der bituminösen Schichten) bereits im ersten Jahr zu vollenden. Die Finanzierung sollte großteils ebenfalls noch im Jahr 2000 erfolgen, ein allfälliger Rest dann bei frühester Gelegenheit (= Genehmigung des Bauprogrammes 2001) im folgenden Jahr.

Die Abrechnung ergab dann Gesamtbaukosten von S 3.184.799,76. (vgl. Pkt. 4.14.5) Die gegenüber der ursprünglichen Planung vorgenommenen Änderungen in der Ab-

wicklung waren nicht technisch bedingt; die Vorziehung der zweiten Asphaltlage in das erste Baujahr wäre von Anfang an zweckmäßig gewesen und hätte die Finanzplanung dementsprechend gestaltet werden sollen.

Die Gesamtkosten auf Basis des Kostenvoranschlages in der 1. Fassung des Bauprogramms 2000 waren aus verschiedenen Gründen um rd. S 300.000 bzw. rd. 10 % (bezogen auf die Abrechnungssumme) überhöht.

Zu hoch geschätzte voraussichtliche Gesamtkosten belasten das Bauprogramm/Budget unnötig und erschweren eine seriöse Finanzplanung. Auf die diesbezügliche Kritik im Bericht des LRH 4/2000 „Preisumrechnung und Valorisierung“, Ergebnis 24 wird hingewiesen. Die NÖ Landesregierung hat dort zugesagt, unnötigen finanziellen Reserven in den Bauprogrammen der Gruppe Straße entsprechend entgegenzuwirken.

### **Ergebnis 10**

**Unnötige finanzielle Reserven in den Kostenanschlägen und Bauprogrammen sind im Sinne einer seriösen Finanzplanung zu vermeiden. Daher sind möglichst wahrscheinliche Schätzwerte für Unvorhergesehenes und Preisgleitung zu veranschlagen. Gleichzeitig wird es als notwendig erachtet, gerechtfertigte Schwankungen (nach oben und unten) von Auftragssummen und Gesamtkosten innerhalb eines festzulegenden Rahmens durch flexible Vorschriften unbürokratisch zu handhaben.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Dem Ergebnis wird entsprochen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **4.6 Offenes Vergabeverfahren**

### **4.6.1 Erstellung der Ausschreibungsunterlagen**

Es war vorgesehen, die Mischgutarbeiten (Herstellen, Liefern und Einbauen von bituminösem Heißmischgut) nach Abschluss der Vorarbeiten durch die Straßenmeisterei Hollabrunn an eine Firma zu vergeben.

Die dazu erforderlichen Ausschreibungsunterlagen wurden anhand von Vorlagen erstellt, welche von der Abteilung Landesstraßen zur Verfügung gestellt werden. Die Ausarbeitung des Leistungsverzeichnisses und der baustellenspezifischen Angaben erfolgte durch und in Verantwortung der NÖ Straßenbauabteilung 1.

#### 4.6.1.1 Ausschreibungsvorlagen

Zu den Ausschreibungsvorlagen ist Folgendes kritisch festzustellen:

- Es sind keine Verfahrensbestimmungen angeführt, die für das konkrete Vergabeverfahren gelten sollten (z.B. ÖNORM A 2050 in der konkret geltenden Ausgabe).
- Die Ausschreibungsbedingungen sind nicht, wie in der ÖNORM A 2050 gefordert, geordnet, eindeutig und umfassend festgelegt. Beispielsweise ist nicht klar, welche Ausgaben der ÖNORM B 2117 bzw. der RVS 10.111 im konkreten Fall gelten. Auf Seite 31 des Leistungsverzeichnisses wird irrtümlich auf die „Angebots- und Vergabebedingungen Ausgabe 1997“ hingewiesen, obwohl im konkreten Fall schon die Ausgabe 1998 angewendet wurde.
- Die Vertragsbestimmungen enthalten auch entbehrliche Punkte hinsichtlich Arbeitnehmerschutz, Arbeitsrecht oder Abfallwirtschaft, welche ohnehin gesetzlich geregelt sind.
- Es liegt keine übersichtliche Gliederung vor. Zweckmäßig wäre beispielsweise eine Grobgliederung in Verfahrens- und Vertragsbestimmungen analog den einschlägigen ÖNORMEN. Die Vertragsbestimmungen wären zweckmäßig in allgemeine, besondere (Straßenbau) und baulosspezifische Bestimmungen zu gliedern.

#### **Ergebnis 11**

**Die Verfahrens- und Vertragsbestimmungen sind im Sinne der einschlägigen ÖNORMEN (A 2050, B 2117) und der RVS 10.111 geordnet, eindeutig und so umfassend festzulegen, dass klare Leistungsverträge zustande kommen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Im Jahre 2001 wurde bereits im gesamten Bereich der Gruppe Straße eine Vereinheitlichung und Gliederung der Leistungsverzeichnisse vorgenommen.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

#### 4.6.1.2 Leistungsverzeichnis und baustellenspezifische Angaben

Zu dem von der NÖ Straßenbauabteilung 1 erstellten Leistungsverzeichnis und den baustellenspezifischen Angaben in der Ausschreibung ist Folgendes kritisch anzumerken:

- Für die Einhaltung der Bauzeit wurde das Pönale aus dem Formblatt gestrichen, sodass bei Nichteinhaltung kein Pönale hätte einbehalten werden können.
- Die geforderte Leistungskapazität bei Heißmischguteinbau ist mit 400 t/Tag viel zu gering, um eine zweckmäßige Auslastung (des eigenen Überwachungspersonals) zu sichern. Schon im Bericht des Finanzkontrollausschusses III/1996 „Bauvorhaben Stanger Berg“ wurde eine zweckmäßige Erhöhung der Mindesteinbaumenge für bituminöses Mischgut sowie die Einführung einer Sanktion bei Nichterfüllung gefordert und beides von der NÖ Landesregierung auch zugesagt.

## **Ergebnis 12**

**Falls die Vorschreibung von flächen- oder gewichtsmäßigen Mindesteinbaumengen für bituminöses Mischgut seitens des NÖ Straßendienstes für zeitgemäß und notwendig erachtet wird, sind die Mengen sowohl den baulosspezifischen Gegebenheiten als auch den Kapazitäten moderner Heißmischanlagen entsprechend höher in den Vertragsbestimmungen festzulegen. Die Einhaltung dieser Bestimmung ist dann auch zu überwachen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Dem Ergebnis wird entsprochen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Gemäß der LV-Position 06.2140Z. „Vlies verlegen“ war vorgesehen, das zu verlegende Asphaltvlies bauseits beizustellen. Auf Grund eines im März 2000 durchgeführten nicht offenen Vergabeverfahrens und eines Auftragsschreibens vom 16. Mai 2000 (ST-1431/29-2000) wurden 10.500 m<sup>2</sup> Vlies durch die Straßenmeisterei Hollabrunn am 6. August 2000 zum Preis von S 104.328,00 beim Raiffeisen-Lagerhaus Hollabrunn bezogen.

Die Ausschreibung umfasste zwei Arten von Geotextilien (für den Erdbau und als Drainageumhüllung) und das Asphaltvlies. Die Lieferung der Produkte wurde durch die namentliche Anführung bestimmter Produkte eines einzigen Herstellers mit dem Zusatz „oder gleichwertiger Art“ ausgeschrieben. Laut ÖNORM A 2050 Pkt. 5.1.3 ist dies nur in begründeten Ausnahmefällen mit gleichzeitiger Bekanntgabe der Gleichwertigkeitskriterien zulässig. Eine derartige Ausnahme kann im konkreten Fall nicht erkannt werden.

## **Ergebnis 13**

**In Hinkunft ist bei der Ausschreibung von Bauprodukten in der Leistungsbeschreibung darauf zu achten, dass die Produktbeschreibung im Sinne der ÖNORM A 2050 neutral erfolgt und keine Unternehmen durch Nennung ihres Produktes gewisse Wettbewerbsvorteile genießen. Die Produktbeschreibung hat ausschließlich anhand der technisch notwendigen Kenndaten und – wenn vorhanden - genormten Spezifikationen (z.B. RVS-Entwurf) zu erfolgen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Dem Ergebnis wird entsprochen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Ebenso war in die LV-Position 06.2140Z. „Vlies verlegen“ ein „... Zuschlag für das Verbinden der Kunststoffvliesbahnen durch Verschweißen oder Vernähen“ gemäß

RVS-Position 7.2.463 A-C einzukalkulieren. Diese Zuschlagsposition aus den Erdbauarbeiten ist für Asphaltvliese grundsätzlich nicht erforderlich, weil diese weder verschweißt noch vernäht werden sollen. Gemäß den der Ausschreibung beigelegten Einbauhinweisen sind die Vliesbahnen grundsätzlich durch stumpfen Stoß aneinander zu reihen bzw. sind bei einer nicht vermeidbaren Überlappung diese Bereiche nochmals vorzuspritzen.

Die in der Position enthaltene Zusatzleistung wurde jedenfalls nicht erbracht.

#### **Ergebnis 14**

**In der Leistungsposition „Vlies verlegen“ waren Leistungen einkalkuliert, die unnötig waren und deshalb nicht erbracht wurden. Die Kostenanteile für diese nicht erbrachten Leistungsteile sind vom Einheitspreis abzuziehen. Der reduzierte Einheitspreis ist der Abrechnung zu Grunde zu legen; allfällige daraus resultierende Überzahlungen sind von der Firma rückzufordern. Die Leistungsbeschreibung ist für künftige Lieferungen von Geotextilien und Asphaltvlies im Sinne der geübten Kritik zu überarbeiten.**

#### *Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Der Hinweis auf die RVS 7.2.463 A – C wurde irrtümlich in das Leistungsverzeichnis aufgenommen und wird in Hinkunft bei Asphaltvliesen nicht mehr angeführt werden. Da ein Verschweißen oder Vernähen von Asphaltvliesen nie vorgenommen wurde, wurden in der Leistungsposition „Vlies verlegen“ derartige Leistungen nicht einkalkuliert. Aus diesem Grunde ist der Einheitspreis nicht zu reduzieren und sind auch keine daraus resultierenden Überzahlungen von der Firma zurückzufordern.*

#### NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme der NÖ Landesregierung hinsichtlich der künftigen Vorgangsweise wird zur Kenntnis genommen.

Bezüglich der verlangten Preisreduktion wird die Stellungnahme der NÖ Landesregierung nicht zur Kenntnis genommen. Einzelne Leistungsteile einer Leistungsposition wurden nicht erbracht und ist daher der Preis zu reduzieren. Ob bzw. wie weit die besagten Leistungsanteile einkalkuliert waren oder nicht, ist nicht relevant und kann aus dem konkreten Bauvertrag (Kalkulationsformblatt K 7) auch nicht nachvollzogen werden. Die Umsetzung der diesbezüglichen Forderung des LRH wird daher erwartet.

### **4.6.2 Wahl des Vergabeverfahrens**

Als Vergabeverfahren wurde das offene Verfahren gewählt. Die Bekanntmachung erfolgte u.a. im „Amtlichen Lieferungsanzeiger“ Nr. 12 vom 22. März 2000.

### 4.6.3 Angebotseröffnung

Die Angebotsfrist endete am 9. Mai 2000 um 9.00 Uhr; sie betrug somit 33 Tage. Die Mindestangebotsfrist gemäß ÖNORM A 2050 von 22 Tagen wurde damit bedeutend überschritten. Die Angebotseröffnung war am gleichen Tag um 10.00 Uhr vorgesehen.

Über die Angebotseröffnung (10.02 Uhr bis 10.08 Uhr) wurde eine Niederschrift verfasst. Ohne (rechnerische) Prüfung der Angebote ergab sich folgende Bieterreihung:

<b>Bieter:</b>	<b>Angebotssumme (inkl. USt)</b>
Leithäusl	S 3.214.368,00
Hengl	S 3.238.224,00
Mayreder	S 3.299.052,00
Teerag-Asdag	S 3.486.192,00
Wanko	S 3.521.760,00

### 4.6.4 Angebotsprüfung / Widerruf

Die rechnerische Angebotsprüfung erfolgte elektronisch. Da alle Angebote frei von Rechenfehlern waren, hat sich aus diesem Titel keine Änderung gegenüber dem Ergebnis der Angebotseröffnung ergeben.

Das Preisniveau erschien der prüfenden Stelle sehr hoch. Die Preisangemessenheit wurde deshalb eingehend geprüft. Hiezu wurden verschiedene Vergleichspreise herangezogen. Gegenüber den Preisen laut Kostenanschlag + geschätzter Preiserhöhung war das billigste Angebot um 13,3 % höher, gegenüber den Preisen laut Kostenanschlag + Indexerhöhung um 10,6 %. Gegenüber dem Angebot für das Bauvorhaben „Felling“ vom 28. März 2000 ergab sich immer noch eine Differenz von rd. 6 %.

In der „Niederschrift über die Prüfung der Angebote und ihr Ergebnis“ vom 16. Mai 2000 wurde hiezu festgestellt: „Gemäß ÖNORM A 2050 Pkt. 4.8.1 ist die ggst. Ausschreibung im offenen Verfahren erfolglos geblieben, da die Preisangemessenheit nicht bestätigt werden konnte und somit ein zwingender Grund zur Aufhebung vorliegt. Die Ausschreibung ist daher zu widerrufen.“ Mit gleichem Datum wurde die Abteilung Landesstraßen und die betroffenen Bieter normgemäß in Kenntnis gesetzt.

Der o.a. Pkt. der ÖNORM A 2050 bezieht sich auf die Ausgabe 1993. Die Vorgangsweise zeugt vom Bemühen, vermutete Preisabsprachen zwischen den Bietern sowie daraus resultierende überhöhte Angebote zu verhindern. Die Begründung und die Vorgangsweise im Einzelnen entspricht jedoch formell nicht den Bestimmungen der zitierten Vergabennorm:

- Bestehen Zweifel an der Angemessenheit der Preise ist gemäß Pkt. 4.3.4.4 schriftlich vom Bieter binnen angemessener Frist eine verbindliche Aufklärung zu verlangen. Dies wurde im ggst. Fall unterlassen.

- Wenn Angebote einen auf Grund von Erfahrungswerten zu hohen oder zu niedrigen Gesamtpreis oder zu hohe oder zu niedrige Einheitspreise in den wesentlichen Positionen aufweisen, sind sie gemäß Pkt. 4.3.6 einer vertieften Angebotsprüfung zu unterziehen. Eine solche vertiefte Angebotsprüfung hat – jedenfalls im Sinn des Pkt. 4.3.6 – nicht stattgefunden. Die wesentlichen Positionen waren auch nicht als solche gekennzeichnet, wie es die Norm vorsieht.
- Erst wenn eine nicht plausible Zusammensetzung des Gesamtpreises festgestellt wird, ist das Angebot des betroffenen Bieters gemäß Pkt. 4.5.3 auszuschneiden und nicht weiter zu berücksichtigen. Die Angebote der ggst. Ausschreibung wurden gemäß der Niederschrift formell jedoch nicht ausgeschieden.

### **Ergebnis 15**

**Der LRH begrüßt die Bemühungen zur Hintanhaltung allfällig vermuteter Preisabsprachen. In Hinkunft sind dennoch die formalen Bestimmungen der ÖNORM A 2050 bezüglich der Prüfung der Preisangemessenheit, dem Ausscheiden von Angeboten und dem Widerruf der Ausschreibung genau einzuhalten.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Dem Ergebnis wird entsprochen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **4.7 Nicht offenes Vergabeverfahren**

### **4.7.1 Einladung**

Mit Schreiben vom 17. Mai 2000 erfolgte die Einladung zur Angebotslegung im Zuge eines nicht offenen Verfahrens. Eine Änderung der Ausschreibungsunterlagen, insbesondere des Leistungsverzeichnisses, erfolgte (mit Ausnahme des Abgabe- bzw. Eröffnungstermines) nicht.

Zusätzlich zu den Teilnehmern beim vorherigen offenen Verfahren wurden folgende Unternehmer eingeladen:

Illbau	Ravelsbach
Stuag	Hollabrunn
Pittel & Brausewetter	Tulln
Ferro-Betonit	Horn

#### 4.7.2 Angebotseröffnung

Die Angebotseröffnung zeigte folgendes protokolliertes Ergebnis der Angebotssummen (inkl. USt) der ersten fünf Bieter:

<b>Bieter:</b>	<b>Angebotssumme (inkl. USt)</b>
Stuag	S 2.988.252,24
Ilbau	S 2.997.646,80
Leithäusl	S 3.053.649,60
Hengl	S 3.084.144,00
Pittel & Brausewetter	S 3.122.126,40

#### 4.7.3 Angebotsprüfung / Zuschlag

Die rechnerische Prüfung der ersten fünf Angebote hat die Angebotssummen des Eröffnungsprotokolls bestätigt. Von der Fa. Stuag wurden die Kalkulationsformblätter nachgefordert, die auch prompt vorgelegt wurden.

Gegenüber dem billigsten Angebot beim offenen Vergabeverfahren trat nunmehr eine Verbilligung um rd. S 226.000 ein. Gegenüber den Preisen laut Kostenanschlag + 6 % Preiserhöhung war das billigste Angebot jetzt nur mehr um 5,3 % höher, gegenüber den Preisen laut Kostenanschlag + Indexerhöhung um 2,9 %. Gegenüber dem Angebot „Felling“ vom 28. März 2000 ergab sich sogar eine Verbilligung von rd. 1,3 %. Für die NÖ Straßenbauabteilung 1 waren damit die Preise angemessen.

Da auch keine anderen Angebotsmängel gegeben waren, wurde die Fa. Stuag im Ergebnis der Angebotsprüfung als Bestbieter festgestellt.

Der Auftrag an die Fa. Stuag wurde der Geschäftsordnung gemäß durch die NÖ Landesregierung am 2. August 2000 mit einer Auftragssumme von S 2.988.252,29 erteilt.

#### 4.8 Straßenpolizeiliches Verfahren

Mit Schreiben vom 31. Jänner 2000 hat die NÖ Straßenbauabteilung 1 als Vertreter des Bauführers bei der BH Hollabrunn um Anberaumung einer Verkehrsverhandlung wegen der erforderlichen Sperre der L 51 ersucht. Diese wurde am 6. März 2000 am Gemeindegemeindeamt Wullersdorf durchgeführt.

Bereits vom 7. März 2000 stammt der Bewilligungsbescheid gemäß § 90 StVO sowie die dazugehörige Verordnung des Fahrverbotes und diverser Halte- und Parkverbote für die Zeit von 7. August 2000 bis 31. August 2000. Dem Antrag der NÖ Straßenbauabteilung 1 wurde somit vollinhaltlich Rechnung getragen.

## 4.9 Eigenleistungen

### 4.9.1 Tagesberichte

Die Eigenleistungen durch das Personal der Straßenmeisterei Hollabrunn wurden in den Tagesberichten Nr. 1 bis 13 dokumentiert:

- Asphalt schneiden und aufbrechen (rd. 14 t)
- Asphalteinbau (rd. 15 t BT III 22)
- Randsteine aufbrechen und reinigen
- Bankett ausbaggern, Frostschutz einbringen und verdichten, Rasengittersteine verlegen
- Böschung und Bankett nachbessern

### 4.9.2 Kosten der Eigenleistungen

Die Aufzeichnungen für die interne Kostenrechnung ergaben für das Bauvorhaben „Maria Roggendorf Nord“ folgenden Zeit- bzw. Kostenaufwand:

Kostenarten	Stunden	Ist-Kosten / S
Personal A	2	1.463,00
Personal B	31	15.357,00
Personal C, D, E	8	2.944,00
Personal C – Strm.	39	17.550,00
Personal VB II	685	205.350,00
<b>Personal gesamt</b>	<b>764</b>	<b>242.664,00</b>
LKW 2-Achs-Kipper	135	30.263,00
Unimog	29	6.612,00
Klein-LKW	72	5.184,00
Radlader	69	14.145,00
Hydraulikbagger	18	6.390,00
Doppelvibrationswalze	5	400,00
LKW mit Ladekran	22	1.496,00
Vorbaukehrmaschine	29	1.995,00
Anhängekehrmaschine	3	600,00
<b>Gerät gesamt</b>	<b>380</b>	<b>67.085,00</b>
<b>Personal + Gerät</b>	<b>1.144</b>	<b>309.749,00</b>

## 4.10 Bauarbeitenkoordinationsgesetz (BauKG)

Bei den Bauvorhaben in „Eigenleistung unter Beiziehung von Bau- und Lieferfirmen“ kommt es zwangsläufig zu einer Überschneidung der Anwendungsbereiche verschiedener Arbeitnehmerschutzgesetze.

Für die Bediensteten des Landes (der Straßenmeisterei) ist jedenfalls das NÖ Bediensteten-Schutzgesetz 1998, LGBl 2015-0, anzuwenden. Für die Bediensteten von Privatunternehmern gilt das Bundesgesetz über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit (ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – ASchG), BGBl 1994/450 idgF. In beiden Gesetzen werden die jeweiligen Dienstgeber verpflichtet, für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz ihrer Bediensteten zu sorgen.

Unbeschadet dieser bestehenden gesetzlichen Verpflichtungen zum Arbeitnehmerschutz verpflichtet das BauKG alle (privaten und öffentlichen) Bauherrn zur Koordination des Bereiches Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen, falls auf einer Baustelle gleichzeitig oder aufeinander folgend Arbeitnehmer mehrerer Arbeitgeber beschäftigt sein werden. Der Bauherr selbst soll als Verursacher in die Verantwortung hinsichtlich Sicherheit und Gesundheitsschutz eingebunden werden, sodass nicht allein wirtschaftliche oder andere Aspekte seine Entscheidungen beeinflussen.

#### **4.10.1 Projektleiter**

Projektleiter im Sinne des § 2 Bauarbeitenkoordinationsgesetzes ist eine natürliche oder juristische Person, die vom Bauherrn mit der Planung, der Ausführung oder der Überwachung eines Bauvorhabens beauftragt ist. Beispielsweise kann ein des Bauens unkundiger Bauherr solcherart seine Pflichten delegieren, indem er einen Baufachkundigen als Projektleiter vom Planungsbeginn bis zum Bauende einsetzt und diesen mit der Wahrnehmung seiner im BauKG festgeschriebenen Bauherrnspflichten beauftragt. Sinnvollerweise sollte der Projektleiter vom Planungsbeginn bis zum Bauende eingesetzt werden.

Gemäß den Vertragsbestimmungen Pkt. 1.3.2 des ggst. Bauvertrages muss der Auftragnehmer seiner Bestellung als Projektleiter im Sinne des § 2 BauKG BGBl I 1999/37, zustimmen sowie die Leistungen des Baustellenkoordinators im Sinne des BauKG erbringen. Die Kosten für diese Leistungen muss er in die Einheitspreise einrechnen, sofern nicht eine gesonderte Position im Leistungsverzeichnis vorgesehen ist, was in der überwiegenden Zahl der Ausschreibungen jedoch nicht der Fall ist.

Die Bestellung des Auftragnehmers als Projektleiter ist bei den meisten Bauvorhaben der Landesstraßenverwaltung – insbesondere bei sgn. Eigenregiebauvorhaben unter Beziehung von Baufirmen – nicht zweckmäßig, weil der Auftragnehmer als Bauausführender in der Planungsphase ja noch nicht zur Verfügung steht. Der Auftragnehmer als Projektleiter im Sinne des BauKG steht frühestens ab dem Vertragsabschluss zur Verfügung; und auch – wie im konkreten Fall – nur für die kurze Zeit des Mischguteinbaues. In der Praxis kann er seine Rolle, vor allem in der Phase in der ausschließlich die Straßenmeisterei die Fertigstellungsarbeiten durchführt, nicht wahrnehmen. Er befindet sich zwangsläufig in einem Interessenskonflikt, weil er einerseits als Auftragnehmer an die Anordnungen des Bauherrn gebunden und an dessen Wohlwollen interessiert ist und andererseits soll er als Projektleiter die Interessen und Verpflichtungen des Bauherrn im Sinne des BauKG wahrnehmen.

In Anbetracht des vorhandenen hoch qualifizierten Personals in allen Ebenen des NÖ Straßendienstes sollten die Agenden der Projektleitung nicht nach außen vergeben werden, sondern vom eigenen technischen Personal wahrgenommen werden. Durch die Weitergabe von Aufgaben, Verantwortung und Risiko an Unternehmen entstehen jedenfalls zusätzliche Kosten, die andernfalls vermeidbar wären.

Beim Großteil der kleinen und mittleren Bauvorhaben erscheint es aus den angeführten Gründen weder zweckmäßig noch notwendig zu sein, die Verpflichtungen des Bauherrn im Sinne des BauKG an die bauausführende Firma zu übertragen.

### **Ergebnis 16**

**Die Festlegung in den Vertragsbestimmungen, wonach der Auftragnehmer als Projektleiter im Sinne des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes eingesetzt wird, ist auf ihre Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu überprüfen und gegebenenfalls aus den Vertragsmustern zu streichen. Die Aufgaben des Projektleiters sollten zweckmäßigerweise durch das eigene technische Fachpersonal wahrgenommen werden.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*In den Ausschreibungen für das Jahr 2001 wurde auf diesen Umstand bereits Bedacht genommen.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Das von den Auftragnehmern verlangte Einrechnen der Leistungen gemäß BauKG in die Einheitspreise widerspricht sowohl der RVS 7.00.3 als auch dem Grundsatz der Kostentransparenz. Durch das fallweise Einrechnen vollkommen positionsfremder Leistungen in den Einheitspreis geht auch die Vergleichbarkeit der Einheitspreise verloren. Die aus dem BauKG resultierenden Kosten sollten klar zutage treten.

### **Ergebnis 17**

**In Hinkunft sollten die gemäß dem Bauarbeitenkoordinationsgesetz zu erbringenden Leistungen grundsätzlich in eigenen Leistungspositionen ausgeschrieben werden, um insbesondere dem Grundsatz der Kostentransparenz Rechnung zu tragen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Dem Ergebnis wird entsprochen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **4.10.2 Planungscoordination**

Vom Bauherrn oder Projektleiter ist der Planungsordinator schriftlich und nachweislich am Beginn der Planungsarbeiten zu bestellen. Dessen wichtigste Aufgaben sind die allgemeinen Grundsätze der Gefahrenverhütung bei Entwurf, Ausführungsplanung und

Vorbereitung des Projektes zu koordinieren sowie einen Sicherheits- und Gesundheitsschutzplans (gemäß § 7 BauKG) auszuarbeiten oder auszuarbeiten lassen.

Für das Bauvorhaben „Maria Roggendorf Nord“ war der zuständige Gebietstechniker als Planungskordinator vom Leiter NÖ Straßenbauabteilung 1 eingesetzt worden. Er hat den SiGe-Plan und die „Unterlage für spätere Arbeiten“ (gemäß § 8 BauKG) verantwortlich am 26. Juli 2000 bzw. am 30. Mai 2000 erstellt.

Die Bestellung des Planungskordinators erfolgte nicht rechtzeitig und nicht schriftlich. Der Beginn der Planungsarbeiten erfolgte nämlich bereits im Jänner 2000.

#### **4.10.3 Baustellenkoordination**

Gemäß der Niederschrift vom 26. Juli 2000 wurde als Baustellenkoordinator der Bauleiter der Fa. Stuag vom Bauabteilungsleiter eingesetzt, der dies ausdrücklich zur Kenntnis genommen hat. Baubeginn war jedoch bereits am 3. Juli 2000.

Gemäß BauKG ist der Baustellenkoordinator vor der Auftragsvergabe, spätestens jedoch am Tag des Arbeitsbeginns, vom Bauherrn schriftlich zu bestellen. Beim konkreten Bauvorhaben erfolgte die Bestellung des Baustellenkoordinators daher zu spät.

Durch die Doppelfunktion des Bauleiters als Auftragnehmervertreter entsteht eine unvermeidbare Interessenskollision. Einerseits ist er an die Anordnungen des Auftraggebers (Land NÖ) gebunden, andererseits muss er in seiner Funktion als Baustellenkoordinator selbst Anordnungen auch gegenüber dem Verantwortlichen der Straßenmeisterei (Land NÖ) treffen. Unter diesen Umständen ist die Bestellung des Firmenbauleiters zum Baustellenkoordinator jedenfalls weder zweckmäßig noch zielführend.

Auf den zusätzlichen Kosteneffekt wurde bereits unter Pkt. 4.10.1 hingewiesen.

#### **Ergebnis 18**

**Bei den kleinen und mittleren Bauvorhaben der Landesstraßenverwaltung, insbesondere bei den Bauvorhaben in Eigenleistung unter Beiziehung von Bau- und Lieferfirmen sollte geprüft werden, ob die Leistungen der Koordinatoren gemäß dem BauKG zweckmäßiger und kostengünstiger durch das eigene technische Fachpersonal durchgeführt werden können.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Dem Ergebnis wird entsprochen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

### **4.11 Quantitative Baukontrolle**

#### **4.11.1 Probewiegungen**

Im Verlauf des Mischguteinbaues wurden zur quantitativen Kontrolle des gewichtsmäßig eingebauten Heißmischgutes zwei Kontrollwiegungen durchgeführt, die alle eine ge-

ringere Gewichts Differenz als 100 kg aufwiesen. Die von Auftragnehmerseite vorgelegten Wiegescheine konnten somit abzugsfrei anerkannt werden. Die Stichproben erfass-ten rd. 5 % der Gesamtmasse.

**Der Kritik im Bericht des Finanzkontrollausschusses III/1996 „Bauvorhaben Stanger Berg“ wegen mangelnder Gewichtskontrollen wurde im ggst. Bauvorhaben in ausreichender Weise nachgekommen.**

#### 4.11.2 Überschreitung der zulässigen Gesamtgewichte

Den Wiegescheinen ist zu entnehmen, dass alle Wiegungen das gemäß Kraftfahrzeuggesetz höchste zulässige Gesamtgewicht für Gelenkkraftfahrzeuge von 38.000 kg überschreiten. Bei einer Wiegung beträgt die Überschreitung sogar 1.060 kg. Im Bauvertrag waren keine diesbezüglichen Pönalbestimmungen vorgesehen.

Der LRH bringt in Erinnerung, dass bereits im Bericht des Finanzkontrollausschusses III/1996 „Bauvorhaben Stanger Berg“, Ergebnis 12, der NÖ Straßendienst nachdrücklich aufgefordert wurde, auf die Einhaltung der höchsten zulässigen Gesamtgewichte der in ihrem Auftrag fahrenden Fahrzeuge einzuwirken, und entsprechende Bestimmungen in den Bau- und Lieferverträgen vorzusehen sowie diesbezügliche Stichproben durchzuführen.

#### **Ergebnis 19**

**Der NÖ Straßendienst hat in Hinkunft nachdrücklich darauf einzuwirken, dass die höchsten zulässigen Gesamtgewichte der in ihrem Auftrag fahrenden Firmenfahrzeuge nicht überschritten werden, weil dies für eine sparsame und wirtschaftliche Straßenerhaltung von besonderer Bedeutung ist. In den Bauverträgen sollten Stichproben vereinbart und bei grober oder wiederholter Überladung auch Pönalbestimmungen vorgesehen werden.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Die Überprüfung und allfällige Sanktionierung von Überladungen gemäß kraftfahrrechtlichen Bestimmungen obliegen ausschließlich der Exekutive und den Behörden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme der NÖ Landesregierung wird nicht zur Kenntnis genommen. Die Dimensionierung von Straßenkonstruktionen basiert auf den gesetzlich zulässigen Achs- bzw. Radlasten. Überladungen führen zu einer bedeutenden Verringerung der Gebrauchsdauer von Straßenkonstruktionen und verhindern so eine sparsame und wirtschaftliche Instandhaltung der Straßen. Die Einhaltung der höchsten zulässigen Gesamtgewichte liegt somit vor allem im eigenen Interesse des jeweiligen Straßenerhalters. Die rasche Umsetzung der Empfehlung des LRH wird daher erwartet.

### 4.11.3 Flächenmäßiger Mischguteinbau

#### 4.11.3.1 Verrechnungsfläche

Der Großteil des Mischguteinbaues erfolgte nach der Fläche und der vereinbarten Dicke, sodass hierfür keine Kontrollwiegungen erforderlich sind. Die eingebaute Fläche wurde mittels Feldaufnahmeblatt festgestellt und mittels Aufmaßblatt ausgewertet. Gemäß den Technischen Vertragsbedingungen<sup>1</sup> gilt die ausgeführte Breite der Schicht an der Oberfläche, max. jedoch die festgelegte Breite als Verrechnungsbreite. Seitens der örtlichen Bauaufsicht wurde keine Sollbreite festgelegt, obwohl dies im Bereich von km 4,7 bis km 6,2 angebracht gewesen wäre. Die ausgeführten gemessenen Breiten schwanken daher von 6,00 m bis 6,25 m.

Wäre die Einbaubreite mit 6,00 m festgelegt worden, hätte sich die Verrechnungsfläche um rd. 130 m<sup>2</sup> verringert. Die Abrechnungssumme hätte sich dadurch um rd. S 17.000 reduziert.

#### **Ergebnis 20**

**In Hinkunft sollte dort, wo dies zweckmäßig ist, die örtliche Bauaufsicht die Einbaubreite des bituminösen Heißmischgutes vor dem Einbau genau festlegen, um die Abrechnungsbestimmungen für den Auftraggeber optimal nutzen zu können.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Dem Ergebnis wird entsprochen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

#### 4.11.3.2 Mischgutmehr- und Minderverbrauch

Der Mischgutmehr- und Minderverbrauch wurde seitens des Auftragnehmers im Wesentlichen dem Bauvertrag entsprechend ermittelt und in dieser Form von der örtlichen Bauaufsicht anerkannt.

Mehrverbrauch: 60,33 t x 748,20 S/t = S 45.138,91

Minderverbrauch: 1,38 t x 924,08 S/t = S 1.275,23

### 4.11.4 Protokoll über den Mischguteinbau

Der internen Vorschrift der Straßenverwaltung entsprechend wurde über den Mischguteinbau ein Protokoll angelegt. Die entsprechenden Daten, z.B. Außentemperatur, Wetter, Mischguttemperatur, Einbaustelle, wurden vollständig erfasst und eingetragen.

Der Einbau des Mischgutes BTD 11 erfolgte demnach vom 21. – 22. August 2000; jener des Mischgutes BTD 16 vom 28. – 30. August 2000. Entgegen den Festlegungen in den

---

<sup>1</sup> RVS 8S.05.14 Pkt. 9.1 sowie RVS 7.06.20 Blatt 1

„Vorbemerkungen“ der Ausschreibung erfolgte der Mischguteinbau zur Gänze innerhalb des dort genannten ersten Zeitraumes.

## 4.12 Qualitative Baukontrolle

### 4.12.1 Eignungsprüfungen

Gemäß Pkt. 2.6.1 der Technischen Vertragsbestimmungen ist der Eignungsnachweis für das zum Einbau bestimmte Mischgut spätestens eine Woche vor Einbaubeginn dem Auftraggeber vorzulegen. Widrigenfalls erfolgt ein Abzug für eine unterlassene Kontrollprüfung.

Im ggst. Fall erfolgte die Vorlage der Eignungsnachweise per Fax am 21. August 2000, also dem Tag des Einbaubeginns um 10.30 Uhr, also 2,5 Stunden nach dem Einbaubeginn. Die gewünschte Möglichkeit zur Disposition des Auftraggebers unter den jeweils drei Mischgutrezepten war daher nicht gegeben. Ein Abzug in der Schlussrechnung für die zu späte Vorlage der Eignungsnachweise erfolgte nicht.

#### **Ergebnis 21**

**In Hinkunft ist dafür zu sorgen, dass die Vorlage der Eignungsnachweise dem Bauvertrag entsprechend rechtzeitig erfolgt. Bei Nichteinhaltung der Vertragsbestimmungen sind die vertraglichen Konsequenzen zu ziehen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Auf die rechtzeitige Vorlage der Eignungsnachweise wird künftig genauer geachtet werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die technischen Ergebnisse der vorgelegten Eignungsnachweise waren vertragskonform.

### 4.12.2 Abnahmeprüfungen

Die Überprüfung des tatsächlich eingebauten Mischgutes erfolgt stichprobenweise einerseits durch regelmäßige Entnahme von Mischgutproben am angelieferten Material und andererseits durch die Entnahme von Bohrkernen zur Überprüfung des Einbaustandes.

#### 4.12.2.1 Mischgutüberprüfung

Die Entnahme des Mischgutes erfolgte vertragsgemäß in Anwesenheit von Auftraggeber- und Auftragnehmervertreter. Den internen Vorschriften der Straßenverwaltung entsprechend wurden die Entnahmen protokolliert. Die Mischgutproben wurden am 24. August bzw. am 31. August 2000 verschlüsselt an einschlägige Prüfanstalten übermittelt.

Folgende technische Merkmale wurden untersucht:

- Bindemittel gesamt [M %]
- Marshall-Tragwert [kN]
- Marshall-Fließwert [mm]
- Hohlraum (berechnet) [Vol %]
- Korngrößenverteilung
- Kantkornanteil am Gesamtzuschlag

Die Ergebnisse der Mischgutuntersuchungen beider Mischgutsorten lagen bereits am 31. August bzw. am 4. September 2000 vor. Sie entsprachen den Vorgaben der RVS 8S.05.14 bzw. den Eignungsuntersuchungen. Seitens der örtlichen Bauaufsicht wurden die Ergebnisse ebenfalls mit den Vorgaben verglichen.

#### 4.12.2.2 Bohrkernüberprüfung

Die Entnahme der Bohrkern erfolgte im Auftrag des Landes NÖ durch ein einschlägiges Prüfinstitut im Beisein beider Vertragspartner. Ursprünglich wurden 6 Bohrkern gezogen und ein Bohrkernprotokoll verfasst. An den verschlüsselten Bohrkernen wurden im Auftrag des Landes von der Prüfanstalt folgende technische Merkmale für jeweils beide Mischgutsorten untersucht:

- Dicke [cm]
- Raumdichte [g/cm<sup>3</sup>]
- Hohlraumgehalt [Vol %]
- Verdichtungsgrad [%]
- Haftzugfestigkeit auf der bestehenden Asphaltunterlage [N/mm<sup>2</sup>]

Wegen der Unterschreitung der Solldicke bei einem Bohrkern wurden zusätzlich zwei Eingrenzungsbohrungen seitens der bauausführenden Firma veranlasst. Die im Labor gemessenen Schichtdicken der BTD 16-Lage übertrafen dann sogar die Anforderungen und wurden mit 10. Oktober 2000 vorgelegt.

Bei einem Bohrkern wurde der vorgeschriebene Mindestverdichtungsgrad unterschritten.

#### 4.12.2.3 Ebenheit

Die Ebenheit wurde durch die örtliche Bauaufsicht mit der 4-m-Latte geprüft und das Ergebnis aufgezeichnet. Die im Bauvertrag (Pkt. 2.7.2) festgelegten maximalen Abweichungen sind um 2 mm geringer als in der RVS 8S.05.14 (Tab.5). Jedoch haben sich auch bei diesen geringeren Toleranzen keine pönalisierten Abweichungen ergeben.

**Unbeschadet der Feststellungen betreffend das Asphaltvlies (Pkt. 4.4) entsprachen der Umfang der Abnahmeprüfungen und die Beurteilung der Prüfergebnisse weitgehend der RVS 8S.05.14 bzw. dem Bauvertrag und den Eignungsprüfungen. Die Abwicklung der Untersuchungen durch die NÖ Straßenbauabteilung 1 sowie die Auswertung der Prüfergebnisse erfolgten rasch.**

**Die im Bericht des Finanzkontrollausschusses III/1996 „Bauvorhaben Stanger Berg“ geforderte umfassende Einhaltung der bauvertraglichen Bestimmungen zur Qualitätssicherung wurden beim ggst. Bauvorhaben im Wesentlichen eingehalten.**

**Damit ist weitgehend sichergestellt, dass auch verdeckte Mängel sowie deren negative Auswirkungen auf die Gebrauchsdauer der Straßenkonstruktion hintangehalten werden können.**

#### **4.13 Übernahme**

Die offizielle Übernahme der Leistungen der Fa. STRABAG<sup>1</sup> erfolgte gemäß der Übernahme–Niederschrift am 23. Oktober 2000 im Beisein der örtlichen Bauaufsicht, der NÖ Straßenbauabteilung 1, der Straßenmeisterei Hollabrunn sowie der bauausführenden Firma. Im Wesentlichen wurden folgende Daten festgehalten:

- Art der Lieferungen und Leistungen
- Befund der erbrachten Leistungen (Mängel)
- Fristen (Bauzeit laut LV und tatsächliche Bauzeit, 5-jährige Gewährleistung laut Bauvertrag bis 23. Oktober 2005)
- Vertragsstrafen (Dicke, Verdichtungsgrad)

Die Übernahme erfolgte vorbehaltlich einer allfälligen internen Kollaudierung innerhalb von drei Jahren sowie dem Ergebnis von Quellversuchen, welche vor Ablauf der Gewährleistungsfrist durchgeführt werden.

#### **4.14 Abrechnung**

##### **4.14.1 Hauptauftrag**

Die Leistungen des Hauptauftrages wurden mit zwei Abschlagsrechnungen und der Schlussrechnung abgerechnet.

Die 1. Abschlagsrechnung vom 30. August 2000 betraf hauptsächlich die erste Lage BTD 11. Mit 6. September 2000 erfolgte eine 1. Abschlagszahlung in Höhe von 1,19 Mio S.

Die 2. Abschlagsrechnung vom 27. September 2000 enthielt bereits die Leistungen für die Vlies-Verlegung und die BTD 16-Schichte. Der Rechnungsbetrag wurde um rd. 17 % nach unten korrigiert. Mit 16. November 2000 erfolgte eine 2. Abschlagszahlung in Höhe von 1,16 Mio S.

Beide Abschlagszahlungen zusammen ergaben einen überwiesenen Betrag in Höhe von S 2.350.000,00.

##### **4.14.2 Sonstige Aufträge**

Alle sonstigen Aufträge (mit Ausnahme des Hauptauftrages und des Asphaltvlieses) erfolgten direkt. Vergleichsangebote wurden nur teilweise eingeholt. Die Preisangemessenheit konnte in einigen Fällen durch Kenntnis der Marktlage bestätigt werden.

Die gewählte Vorgangsweise entspricht weitgehend den geltenden „Programmrichtlinien 1990“, wo im Pkt. 6.2 die Wahl der Vergabungsart für die Landesstraßenverwal-

---

<sup>1</sup> Die Fa. STRABAG hat innerhalb der Bauholding die Unternehmungen STUAG und ILLBAU übernommen und ist somit Rechtsnachfolger des ursprünglichen Auftragnehmers STUAG Baugmbh.

tung in enger Anlehnung an die ÖNORM A 2050 Ausgabe 1957 geregelt ist bzw. diese ergänzt und in einigen Punkten präzisiert wird. Diese Regelungen sind jedoch durch die in den letzten Jahren erfolgte Weiterentwicklung des Vergaberechts veraltet und überholt bzw. stehen teilweise im Widerspruch zu aktuellen Bestimmungen. Ähnliches gilt für andere Kapitel der Programmrichtlinien 1990.

## Ergebnis 22

**Die Programmrichtlinien 1990 sind hinsichtlich der Vergabebestimmungen zu aktualisieren. Insbesondere sind dabei das NÖ Vergabegesetz, die ÖNORM A 2050 Ausgabe März 2000 sowie die Dienstanweisung „Bauvorhaben des Landes“, Systemzahl 01/-02/00-1050, zu berücksichtigen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Die Anpassung der Programmrichtlinien 1990 an die geänderten Vergabebestimmungen ist bereits in Arbeit.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Insgesamt erfolgten im Rechnungsjahr 2000 auf dem Bauvorhaben „Maria Roggendorf Nord“ folgende Zahlungen:

Bauvorhaben „Maria Roggendorf Nord“			S
5. April 2000	Alfred Knötter	Ausschreibung	1.963,20
19. Juni 2000	Tinhof	Diesel	17.832,00
19. Juli 2000	Lagerhaus Hollabrunn	Asphaltvlies	104.328,00
28. Juli 2000	STUAG	BT III	9.089,14
6. Sept. 2000	MAPAG	Mischgutuntersuchung	6.872,58
25. Sept. 2000	Hengl	BTD 16	3.669,12
	Nievelt	Mischgutuntersuchung	6.766,85
	MAPAG	Bohrkernentnahme	11.623,32
	Nievelt	Bohrkernuntersuchung	11.164,87
	Nievelt	Haftzuguntersuchung	8.663,62
	Ebinger	Verkehrszeichen	12.816,67
23. Okt. 2000	Ebenseer	Grasplatten	8.604,00
11. Okt. 2000	Müllner	Leitpflocke	8.352,00
9. Nov. 2000	Monsipan	Bodenmarkierung	49.149,35
			<b>260.894,72</b>

#### 4.14.3 Jahreskredit 2000

Die Anweisungen zum Hauptauftrag und zu den sonstigen Aufträgen ergaben eine Jahresanweisungssumme von S 2.610.894,72.

Diese Ausgaben stimmen mit dem genehmigten Jahreskredit laut Bauprogramm 2000 (Schlussfassung) in Höhe von S 2.610.000 gut überein. Diese Übereinstimmung wurde durch die o.a. Reduktion der 2. Abschlagsrechnung der Fa. STRABAG erreicht. Die Firma hatte dagegen keinen Einwand, weil ihr laut Bauvertrag für das Jahr 2000 ohnehin nur ein Auftragswert von rd. S 1.200.000 zugesagt war.

#### 4.14.4 Schlussrechnung des Hauptauftrages

Die Schlussrechnung der Fa. STRABAG vom 13. Dezember 2000 enthielt einen Schlussrechnungsbetrag von S 2.932.487,33. Die 3-monatige Vorlagefrist gemäß Pkt. 2.28.8.2 der ÖNORM B 2117 wurde somit um rund zwei Wochen überschritten. Dem Land NÖ ist dadurch kein Nachteil entstanden.

Seitens der örtlichen Bauaufsicht wurden die in Rechnung gestellten Massen überprüft und für richtig befunden. Hiezu wird Folgendes festgestellt:

- BTD 16: vgl. Pkt. 4.11.3.1
- BTD 11: Die Wiegezettel wurden nicht vorgelegt.
- REINIGEN: Die Notwendigkeit, die gesamte Oberfläche reinigen zu müssen, ist zweifelhaft. Die Leistung wurde nicht dokumentiert.
- VLIES VERLEGEN: Tatsächlich waren nur 10.500 m<sup>2</sup> Vlies gekauft worden. Verrechnet wurden hingegen 10.556,23 m<sup>2</sup>. Hinsichtlich des Einheitspreises vgl. auch Ergebnis 14.

Die örtliche Bauaufsicht hat wegen mangelnder Dicke beim Bohrkern 3 sowie wegen einer Unterschreitung des Mindestverdichtungsgrades bei einigen Bohrkernen zusammen S 7.151,90 (o.USt) als Qualitätspönale in Abzug gebracht. Die Schlussrechnungssumme reduzierte sich auf S 2.923.905,04. Daraus ergab sich ein noch anzuweisender Betrag von S 573.905,04.

Ein Vergleich mit der Auftragssumme zeigte eine Reduktion von rd. 2 %, was in erster Linie auf weniger tatsächlich ausgeführte Mengen zurückzuführen ist.

#### 4.14.5 Jahreskredit 2001, Gesamtabrechnung

Auf Grund der Schlusszahlung des Hauptauftrages, welche im Jänner 2001 vorgenommen wurde, ergaben sich gleich hohe Ausgaben für das Jahr 2001. Die Gesamtabrechnung schloss mit S 3.184.799,76, womit die Gesamtkosten (laut Bauprogramm 2001) entsprechend eingehalten wurden.

Ein grober Vergleich zwischen dem ursprünglichen Kostenvoranschlag und der Abrechnung ergab folgendes Bild:

Gesamtabrechnung		
	Kostenvoranschlag S	Abrechnung S
Bituminöse Tragschichten und Decken	2.392.960,00	2.436.587,53
Nebendarbeiten	150.500,00	217.412,27
Zwischensumme	2.543.460,00	2.653.999,80
Unvorhergesehenes (rd. 2 %)	52.360,00	0,00
Zwischensumme	2.595.820,00	2.653.999,80
Preiserhöhung (rd. 2*6 %)	320.846,67	0,00
Zwischensumme	2.916.666,67	2.653.999,80
20 % USt	583.333,33	530.799,96
<b>Gesamtbaukosten<sup>1</sup></b>	<b>3.500.000,00</b>	<b>3.184.799,76</b>

In diesen Beträgen sind die Kosten der Eigenleistungen in Höhe von rd. S 300.000 nicht enthalten.

Gegenüber dem ursprünglichen Kostenanschlag in Höhe von S 3.500.000,00 verringerten sich die Gesamtkosten um rd. S 315.000 bzw. 9 %. Diese Differenz kann grob mit dem nicht erforderlichen Schätzbetrag für Preiserhöhungen in Zusammenhang gebracht werden. Bei genauerer Terminplanung wäre diese Fehlschätzung vermeidbar gewesen. In diesem Zusammenhang wird auf Ergebnis 10 verwiesen.

St.Pölten, im Februar 2002

Der Landesrechnungshofdirektor

Dr. Walter Schoiber

<sup>1</sup> Die *Gesamtbaukosten* sind hier ident mit dem Begriff *Gesamtkosten* gemäß ÖNORM B 1801-1.