

Bericht 1/2007

Landesstraßenbau
B 38 Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ

St. Pölten, im Mai 2007

NÖ Landesrechnungshof

3109 St. Pölten, Tor zum Landhaus

Wiener Straße 54 / Stg.A

Tel: (02742) 9005-12620

Fax: (02742) 9005-15740

E-Mail: post.lrh@noel.gv.at

Homepage: www.lrh-noe.at

DVR: 2107945

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung

1	Prüfungsgegenstand	1
2	Rechtliche Grundlagen	1
3	NÖ Straßenbauabteilung 8, Waidhofen/Thaya	7
4	Straßen-Bewertung.....	8
5	Projektbeschreibung	16
6	Projektvorbereitung	18
7	Behördenverfahren.....	21
8	Vergabegrundlagen	25
9	Vergabe der Planungsleistungen	26
10	Vergabe der Bauleistungen	43
11	Bauarbeitenkoordination	54
12	Lokalausweis	57

ZUSAMMENFASSUNG

Der NÖ Landesrechnungshof hat das Straßenprojekt „Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ“ an der Landesstraße B 38 geprüft. Geprüft wurden die Abwicklung der Behördenverfahren, die Vergabe der Planungs- und Bauleistungen sowie die Bauarbeitenkoordination. Weiters wurde das System der Straßenbewertung behandelt.

Die Straßenbewertung der NÖ Straßenverwaltung dient zur objektiven Erfassung des qualitativen Zustandes der Landesstraßen. Es ist geeignet, die regionale Verteilung der Erhaltungsmittel auf eine objektive Basis zu stellen. Um die bestehenden qualitativen Unterschiede der Straßenzustände in den verschiedenen Regionen mittelfristig auszugleichen, sollte auch in Zukunft die Verteilung der Erhaltungsmittel weitgehend dem regionalen Bedarf entsprechen. Beispielsweise waren die Bemühungen erfolgreich, den ursprünglich schlechten Straßenzustand im Bereich der NÖ Straßenbauabteilung 8 zu verbessern.

Aufgrund der zuletzt durchgeführten Bewertung 2005 wurde – analog zur Reduktion der Investitionen – eine nicht unerhebliche Verschlechterung des höherrangigen Straßennetzes festgestellt. Um diesen negativen Trend umzukehren, sind in Zukunft dem ermittelten Sanierungsbedarf entsprechende Finanzmittel im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten des Landesbudgets sicherzustellen.

Um dem Ziel einer wirtschaftlichen Gebrauchsdauer der Straßen näher zu kommen, sind Investitionsentscheidungen sachlich nachvollziehbar zu machen und ist mittelfristig ein Qualitätsmanagementsystem unter Einschluss des bestehenden Bewertungssystems sowie anderer maßgebender Kriterien zu entwickeln.

In Anbetracht des ursprünglich schlechten Straßenzustandes, der ungenügenden Anlageverhältnisse und der zunehmenden Verkehrsbedeutung des Straßenabschnittes Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ für die Region, war die Entscheidung der Straßenverwaltung zu einem Neubau – weitgehend am Bestand – wirtschaftlich gerechtfertigt.

Die Planung für den gesamten Abschnitt wurden Ende 1996 begonnen. Im Dezember 1998 wurde entschieden, das geplante Bauvorhaben in zwei Teile zu trennen, da der Zeitbedarf für die Vorbereitung des Landesgrenzbereiches absehbar größer war.

Die Planung und in weiterer Folge die Durchführung des Teiles I auf niederösterreichischem Gebiet wurde dadurch ohne Zeitverzögerung möglich. Für den Teil II wurden diverse Änderungen und Ergänzungen der ursprünglichen Planungsunterlagen erforderlich, sodass die Planung erst im Mai 2003 abgeschlossen werden konnten.

Die Vorbereitung des Projektes und der Behördenverfahren erfolgte unter Einbeziehung der Marktgemeinde Bad Großpertholz, der Anrainer, der Behördenvertreter und der Amtssachverständigen sowie in Anbetracht der Zuständigkeit zweier Bundesländer und der zwischen-

zeitlichen Übernahme der Bundesstraßen durch die Länder zielorientiert in angemessener Zeit.

Die Bauarbeiten im Teil I wurden vom Juni 2003 bis August 2004 durchgeführt, im Teil II vom August 2004 bis Oktober 2005.

Der Teil I war rund 3,8 km lang. Der Teil II war rund 0,5 km lang, wobei rund 0,3 km auf niederösterreichisches und rund 0,2 km auf oberösterreichisches Landesgebiet entfielen. Zwischen den Ländern NÖ und OÖ war vereinbart, dass die Planungs- und Bauarbeiten zur Gänze vom Land NÖ durchgeführt und finanziert werden und der das Land OÖ betreffende Kostenanteil in Höhe von 48 % des Teiles II an das Land NÖ in Raten refundiert wird.

Die abgerechneten Gesamtkosten betragen € 4.037.234,51 (inkl. USt). Das Land OÖ hat seinen Kostenbeitrag in Höhe von € 376.370,14 (inkl. USt) an das Land NÖ überwiesen. Die dem Land NÖ tatsächlich erwachsenen Kosten betragen daher € 3.660.864,37 (inkl. USt).

Bei den Vergaben für die Planungsleistungen wurden zahlreiche Verstöße gegen die damals geltenden Vergabebestimmungen festgestellt.

Die Ausschreibungsunterlagen für die Bauleistungen waren nicht systematisch strukturiert und nicht in sich geschlossen. Wesentliche Ausschreibungs- und Vertragsbestimmungen mussten von den interessierten Unternehmern eigens erstanden werden, wodurch die gebotene eindeutige und umfassende Vertragsgestaltung nicht gegeben war. Es wurde empfohlen, in Hinkunft systematisch strukturierte, vollständige und in sich geschlossene Ausschreibungsunterlagen zu erstellen.

Die Zuschlagskriterien für die Vergabe der Straßenbauleistungen waren teilweise unsachlich oder schwer überprüfbar. Es wurde empfohlen, ausschließlich objektive und nachvollziehbare Zuschlagskriterien festzulegen bzw. bei Bauaufträgen zweckmäßigerweise den Preis als einziges Zuschlagskriterium heranzuziehen, soweit dies vergaberechtlich zulässig ist.

Die vorgesehene Verständigung der nicht erfolgreichen Bieter unterblieb teilweise. Die Bekanntgabe der Zuschlagsentscheidung für den Teil II erfolgte, bevor die NÖ Landesregierung als zuständiges Organ ihre Vergabeentscheidung getroffen hatte.

Die als Baustellenkoordinatoren eingesetzten Personen waren ein Mitarbeiter der ausführenden Firma bzw. der Firmeninhaber selbst und waren daher von der bauausführenden Firma wirtschaftlich abhängig bzw. befangen. Die gesetzlich gebotene Einhaltung des Arbeitnehmerschutzes konnte somit nicht gewährleistet werden.

Die NÖ Landesregierung hat in ihrer Stellungnahme im Wesentlichen zugesagt, den Empfehlungen des NÖ Landesrechnungshofes Rechnung zu tragen.

1 Prüfungsgegenstand

Der NÖ Landesrechnungshof (LRH) hat aus dem Bereich Landesstraßen das Projekt „Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ“ im Zuge der Landesstraße B 38 geprüft. Die Prüfung umfasste insbesondere die Abwicklung der Behördenverfahren, die Vergabe der Planungs- und der Bauleistungen sowie die Bauarbeitenkoordination.

Die Prüfung erfolgte im Wesentlichen anhand der Unterlagen der Abteilung Landesstraßenbau (ST3), der Abteilung Landesstraßenfinanzierung und -verwaltung (ST4), der Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen (ST7) und der NÖ Straßenbauabteilung 8, Waidhofen/Thaya. Die Agenden der im Bericht mehrfach genannten früheren Abteilung Straßenplanung werden nun von der Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen wahrgenommen.

2 Rechtliche Grundlagen

2.1 Allgemeine rechtliche Grundlagen

2.1.1 Straßenrecht

Aufgrund der Verordnung über die Geschäftsordnung der NÖ Landesregierung ist Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll für das Straßenrecht seit 25. April 2003 zuständig. Zuvor waren für das Straßenrecht bezüglich Landesstraßen B Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll und für das übrige Straßenrecht Landesrat Ernest Windholz zuständig.

Gemäß der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung nimmt die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Straßenrecht die Abteilung Bau- und Raumordnungsrecht (RU1) wahr und ist für Landesstraßen Straßenrechtsbehörde II. Instanz. Straßenrechtsbehörden I. Instanz sind die Bezirksverwaltungsbehörden.

2.1.2 Verkehrswesen

Aufgrund der Verordnung über die Geschäftsordnung der NÖ Landesregierung ist Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll für das Verkehrswesen zuständig.

Gemäß der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung nimmt die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Verkehrswesen die Abteilung Verkehrsrecht (RU6) wahr.

2.1.3 Gesamtverkehrsangelegenheiten

Aufgrund der Verordnung über die Geschäftsordnung der NÖ Landesregierung ist für die Gesamtverkehrsangelegenheiten Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll zuständig.

Gemäß der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung nimmt die Aufgaben der Gesamtverkehrsangelegenheiten die Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7) wahr.

2.1.4 Straßenverwaltung

Aufgrund der Verordnung über die Geschäftsordnung der NÖ Landesregierung ist Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll für die Planung, den Bau und die Erhaltung von Straßen (Straßenverwaltung) zuständig.

Gemäß der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung nimmt die Aufgaben der Leitung und Koordination im Zusammenhang mit der Planung, dem Bau und der Erhaltung von Straßen (NÖ Straßendienst) die Gruppe Straße (ST) wahr. Die Aufgaben hinsichtlich Planung, Bau, Grundeinlösung, Bautechnik, Richtlinien und technische Weiterbildung für Landesstraßen sind der Abteilung Landesstraßenbau (ST3) zugewiesen, soweit sie nicht einer anderen Abteilung zugewiesen sind.

Der Gruppe Straße sind weiters acht (dezentrale bzw. regionale) Straßenbauabteilungen (NÖ Straßenbauabteilungen 1 bis 8) angeschlossen, denen gemäß der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung keine spezifischen Aufgaben zugewiesen sind. In der Praxis obliegen ihnen im Wesentlichen operative Tätigkeiten.

2.2 Spezielle rechtliche Grundlagen

2.2.1 Allgemeines bürgerliches Recht

2.2.1.1 Definition der Straße

Gemäß § 1319a Abs 2 ABGB sind Wege Landflächen, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen für den Verkehr jeder Art oder für bestimmte Arten des Verkehrs benützt werden dürfen, auch wenn sie nur für einen eingeschränkten Benutzerkreis bestimmt sind (Gemeingebrauch). Dazu gehören insbesondere Straßen und die in ihrem Zug befindlichen und dem Verkehr dienenden Anlagen wie Brücken, Überführungen, Durchlässe, Stütz- und Wandmauern und andere Kunstbauten, Gräben und Pflanzungen.

2.2.1.2 Wegehalterhaftung

Für den mangelhaften Zustand eines Weges bzw. einer Straße haftet der Wegehalter bzw. Straßenhalter, wenn diesen ein grobes Verschulden trifft (grobe Fahrlässigkeit). Ein Weg bzw. eine Straße ist mangelhaft, wenn der Zustand hinter der angemessenen und zumutbaren Qualität nach Art des Weges bzw. der Straße zurückbleibt (= mangelnde Verkehrssicherheit: Schlaglöcher, Verschmutzung, Eis, mangelhafte Absicherung gegen Steinschlag und Absturz, fehlende Verkehrszeichen uÄ).

Unabhängig vom Eigentum ist Wege- bzw. Straßenhalter, wer die Kosten für die Errichtung oder Instandhaltung trägt. Daraus erklärt sich auch das Haftungsprivileg, dass für leichte Fahrlässigkeit nicht gehaftet wird. Der Wege- bzw. Straßenhalter kann seine Verpflichtungen Dritten überbinden, wobei dann die „Gehilfenhaftung“ schlagend wird, d.h. Haftung bereits ab leichtem Verschulden (leichter Fahrlässigkeit). Der Auftraggeber haftet dann nur für die Auswahl des Gehilfen.

Hinsichtlich baulicher Anlagen im Zuge des Weges bzw. der Straße konkurriert die Wegehalterhaftung mit der (unbeschränkten) Bauwerkehaftung (ab leichter Fahrlässig-

keit). Wenn Wege- und Bauwerkhalter identisch sind, geht die speziellere Wegehalterhaftung vor, die ja auf grobe Fahrlässigkeit beschränkt bleibt.¹

Aus der gesetzlichen Wegehalterhaftung resultiert die grundlegende Verpflichtung des Landes NÖ als Straßenhalter zur Erhaltung und Betreuung der Landesstraßen.

2.2.2 NÖ Straßengesetz 1999

Das NÖ Straßengesetz 1999 bildet die gesetzliche Grundlage für die Tätigkeit der Landesstraßenverwaltung im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung des Landes NÖ (vgl. § 4 Z 6 und 7).

2.2.2.1 Geltungsbereich und Zuständigkeit

Das NÖ Straßengesetz 1999, LGBl 8500, regelt den Bau, die Erhaltung und die Verwaltung aller öffentlichen Straßen im Land NÖ mit Ausnahme der Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen).

Für die Angelegenheiten der Landesstraßen ist die Bezirksverwaltungsbehörde Behörde I. Instanz, die NÖ Landesregierung Behörde II. Instanz (§ 2).

2.2.2.2 Begriffsbestimmungen

§ 4 definiert gewisse Begriffe, insbesondere folgende:

- Straßen: Grundflächen, die unabhängig von ihrer Bezeichnung (Straße, Weg, Platz u.dgl.) dem Verkehr von Menschen, Fahrzeugen oder Tieren dienen oder dienen sollen (§ 4 Z 1)
- Bestandteile einer Straße (Straßenbauwerke):
 - dem Verkehr dienende Anlagen (zB Fahrbahnen, Gehsteige, Rad- und Gehwege, Parkplätze, Haltestellen, Bankette),
 - bauliche Anlagen (zB Tunnel, Brücken, Durchlässe, Gräben, Böschungen, Stütz- und Wandmauern, Entwässerungsanlagen),
 - Schutz- oder Verkehrssicherheitsanlagen (zB Lärmschutzwände, Leiteinrichtungen) (§ 4 Z 2).
- Öffentliche Straßen: Straßen, die dem Gemeingebrauch gewidmet sind (Landes- oder Gemeindestraßen) (§ 4 Z 3)
- Naturstraßen: Straßen, die wegen ihrer geringen Verkehrsbedeutung oder aus ökologischen Gründen nicht staubfrei gemacht werden (§ 4 Z 4)
- Straßenerhalter: Das Land oder die Gemeinde als Träger von Privatrechten, dem der Bau und die Erhaltung einer Straße oder eines Bestandteiles derselben obliegt (§ 4 Z 6)
- Straßenverwaltung: Dienststelle des Straßenerhalters, die von diesem mit der Besorgung der ihm zustehenden Aufgaben betraut ist (§ 4 Z 7)

¹ Vgl.: *Welser*, Fachwörterbuch zum bürgerlichen Recht, 621f

2.2.2.3 Landesstraßen

Gemäß § 5 Abs 1 hat die NÖ Landesregierung durch Verordnung die vom Land NÖ zu bauenden und zu erhaltenden Straßen zu Landesstraßen zu erklären (NÖ Landesstraßenverzeichnis).

2.2.2.4 Landesstraßenplanungsgebiet

Gemäß § 5a darf die Landesregierung ein Gebiet, das für die spätere Führung einer Landesstraße in Betracht kommt, zum Landesstraßenplanungsgebiet erklären. Ein diesbezüglicher Entwurf ist sechs Wochen in den betroffenen Gemeinden öffentlich aufzulegen. Dem Gemeinderat obliegt der Beschluss über die Stellungnahme der Gemeinde, wobei Stellungnahmen der Bürger in Erwägung zu ziehen sind.

Im Landesstraßenplanungsgebiet dürfen Neu-, Zu- und Umbauten von Gebäuden nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden. Ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden.

Eine Verordnung zum Landesstraßenplanungsgebiet tritt mit einer Straßenbaubewilligung außer Kraft, spätestens jedoch fünf Jahre nach ihrer Erlassung.

2.2.2.5 Wintersperre von Straßen

Die Landesregierung darf für eine Landesstraße eine Wintersperre verfügen, falls für diese Straße kein Verkehrsbedürfnis besteht und der Winterdienst unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen würde. Derartige Straßenabschnitte sind durch Tafeln deutlich sichtbar zu machen.

2.2.2.6 Planung von Straßen

Gemäß § 9 sind Landesstraßen so zu planen, zu bauen und zu erhalten, dass sie

- dem zu erwartenden Verkehr entsprechen,
- bestehende Natur- und Kunstdenkmale uÄ schonen,
- dem Landschafts- und Ortsbild angepasst werden,
- keine Wasserschon- und -schutzgebiete beeinträchtigen,
- für die Umwelt verträglich sind und
- die bestehende Aufschließung von Grundstücken erhalten.

2.2.2.7 Enteignung

Gemäß § 11 darf für den Bau, die Umlegung, Umgestaltung und Erhaltung einer Straße das Eigentum an Grundstücken und Bauwerken vom Straßenerhalter durch Enteignung in Anspruch genommen werden. Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang einer Enteignung und auch die Höhe der Entschädigung hat die Landesregierung zu entscheiden. Der Enteignete ist für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile schadlos zu halten; der Wert der besonderen Vorliebe ist jedoch nicht zu ersetzen.

Binnen drei Monaten ab Rechtskraft eines Enteignungsbescheides kann von beiden Parteien beim Bezirksgericht eine Neufestsetzung der Entschädigung begehrt werden, wobei für das gerichtliche Verfahren die Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 sinngemäß anzuwenden sind. Langt ein solcher Antrag bei Gericht ein, tritt die diesbezügliche Entscheidung der Landesregierung außer Kraft.

In der Praxis ist die NÖ Straßenverwaltung bemüht, derartige Enteignungsverfahren zu vermeiden und stattdessen mit den betroffenen Grundstückseigentümern zivilrechtliche Grundeinlösungsübereinkommen abzuschließen.

2.2.2.8 Bewilligungsverfahren

Für den Bau und die Umgestaltung einer Straße ist gemäß § 12 grundsätzlich eine Bewilligung der Behörde erforderlich. Diese kann entfallen, wenn die betroffenen Parteien einer Umgestaltung nachweisbar zugestimmt (zB Grundeinlösungsübereinkommen) haben oder in ihren Rechten (zB Standsicherheit der Nachbarbauwerke, Zugang bzw. Zufahrt zum Nachbargrundstück) nicht berührt werden.

In der Praxis bedeutet dies, dass aufgrund der genannten Einschränkungen nur für wenige Straßenbauvorhaben eine behördliche (Bau-)Bewilligung erforderlich ist.

2.2.2.9 Landesstraßenbaugebiet

Auf dem von einer Straßenbaubewilligung umfassten Gebiet dürfen keine Neu- oder Zubauten von Gebäuden vorgenommen werden und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden. Nach Ablauf von drei Jahren ab Rechtskraft eines Bewilligungsbescheides haben die betroffenen Grundeigentümer Anspruch auf Einlösung ihrer Grundstücke bzw. Grundstücksteile.

2.2.2.10 Verpflichtungen der Grundeigentümer

Eigentümer und Nutzungsberechtigte müssen gemäß § 14 die vorübergehende Nutzung eines Grundstückes durch die Straßenverwaltung für das Verfassen von Bauplänen (zB Lageaufnahmen), für Vermessungsarbeiten und das Durchführen von Bodenuntersuchungen dulden.

Im Zuge von Straßenbauarbeiten haben die Grundeigentümer zu dulden, dass ihre unverbauten und nicht bewirtschafteten Flächen vorübergehend in Anspruch genommen werden, falls dies wegen der geringen Straßengrundbreite erforderlich ist.

Weiters haben Grundeigentümer zu dulden, dass auf ihren Grundstücken Schneezäune aufgestellt werden und das auf der Straße anfallende Oberflächenwasser flächenmäßig auf ihre Grundstücke ungehindert abfließt. Die konzentrierte Ableitung von gesammeltem Straßenwasser auf benachbarte Grundstücke, beispielsweise über Rohrleitungen, ist von dieser Duldungsverpflichtung somit nicht erfasst.

2.2.2.11 Straßenbaulast

Die Kosten des Baues (inkl. Grunderwerb), der Erhaltung (inkl. Winterdienst) und Verwaltung einer Landesstraße hat gemäß § 15 grundsätzlich der Straßenerhalter zu tragen.

Dieser hat auch für die Herstellung der Grundbuchsordnung zu sorgen, falls sich im Zuge von Straßenbaumaßnahmen Grundstücksgrenzen ändern (Vereinfachtes Verfahren gemäß §§ 15ff Liegenschaftsteilungsgesetz).

Innerhalb von Ortsbereichen bestehen in Abhängigkeit von der Landesstraßenkategorie unterschiedliche Beitragsverpflichtungen der Gemeinden:

- innerhalb von Ortsbereichen oder bei Ortsumfahrungen die Grunderwerbskosten; ausgenommen bei Landesstraßen B (ehemalige Bundesstraßen)
- bauliche Mehrkosten von Ortsdurchfahrten gegenüber Freilandstraßen (zB Gehsteige)
- Reinigung, Schneeräumung und Glatteisbekämpfung der Nebenanlagen (zB Gehsteige, Haltebuchten, Radwege)
- Abfuhr des von der Fahrbahn entfernten Schnees und des Abräummaterials (Streusplitt)
- nur bei Landesstraßen B:
 - die Bau- und Erhaltungskosten für mehr als vier Fahrstreifen (mit Ausnahmen)
 - die Bau- und Erhaltungskosten für Gehsteige und Gehwege, Parkplätze, Abstellstreifen, Über- und Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer (Kostenbeitrag des Landes bis 50 % möglich)
 - Erhaltung und Betrieb für vom Land neu errichtete Straßenbeleuchtungseinrichtungen

2.2.2.12 Beiträge von Unternehmen

Ein Unternehmen hat gemäß § 16 in der Höhe der nachgewiesenen Mehrkosten einen Kostenbeitrag zu leisten, wenn eine Straße wegen der besonderen Art oder des besonderen Umfangs der Benützung, die durch dieses Unternehmen verursacht wird, in einer kostspieligeren Weise gebaut werden muss, als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr erforderlich wäre. Wird eine Straße auch nur zeitweise besonders benützt und tritt dadurch eine erhebliche Steigerung der Erhaltungskosten ein, hat das Unternehmen einen Beitrag zur Deckung der Mehrkosten zu leisten.

In der Praxis werden derartige Kostenbeiträge durch die NÖ Straßenverwaltung äußerst selten vorgeschrieben.

2.2.3 NÖ Landesstraßenverzeichnis

Das NÖ Landesstraßenverzeichnis, LGBl 8500/99, enthält eine Kurzbeschreibung des Verlaufes jener Straßen in NÖ, die zu Landesstraßen erklärt wurden. Im 1. Teil sind die im Bereich des Landes NÖ befindlichen ehemaligen Bundesstraßen als Landesstraßen B verzeichnet (zB B 1 Wiener Straße). Im 2. Teil sind die übrigen Landesstraßen als Landesstraßen L angeführt (zB L 100, L 7071).

Mit der 4. Novelle (in Kraft seit 31. März 2006) erfolgten zahlreiche Änderungen bzw. Adaptierungen und Druckfehlerberichtigungen. Das NÖ Landesstraßenverzeichnis beschreibt daher im Wesentlichen den aktuellen Stand der Landesstraßen in NÖ.

2.2.4 NÖ Landesverkehrskonzept

Bestimmende Ereignisse für die erstmalige Erstellung eines NÖ Landesverkehrskonzeptes waren die Verlagerung der Hauptstadtfunktionen nach St. Pölten und die Öffnung der Ostgrenzen. Dieses Verkehrskonzept wurde von der NÖ Landesregierung erstmals 1991 beschlossen.

1997 erfolgte eine umfangreiche Überarbeitung und Aktualisierung des Landesverkehrskonzeptes. Die konkreten Ergebnisse bestanden in einer nach Landesvierteln geordneten, mit Kosten und Prioritäten versehenen Liste an Infrastrukturmaßnahmen.

3 NÖ Straßenbauabteilung 8, Waidhofen/Thaya

3.1 Organisation und Verwaltungsstruktur

Die NÖ Straßenbauabteilung 8 ist eine von insgesamt acht regionalen Organisationseinheiten der NÖ Straßenverwaltung. Sie umfasst die Verwaltungsbezirke Gmünd und Waidhofen/Thaya zur Gänze, sowie teilweise die Verwaltungsbezirke Horn und Zwettl. Im Bereich der NÖ Straßenbauabteilung 8 befinden sich 56 Gemeinden mit 534 Katastralgemeinden.

Der NÖ Straßenbauabteilung 8 unterstehen eine Brückenmeisterei in Zwettl und folgende acht Straßenmeistereien: Allentsteig, Dobersberg, Horn, Raabs, Schrems, Waidhofen/Thaya, Weitra, Zwettl

3.2 Straßennetz

Die NÖ Straßenbauabteilung 8 betreut und verwaltet mit den Straßenmeistereien insgesamt 1.996 Straßenkilometer. Davon sind 1.618 km Landesstraßen L und 378 km Landesstraßen B (ehemalige Bundesstraßen). Mit der Brückenmeisterei werden 72 Brücken > 20 m lichter Weite, 410 Brücken < 20 m lichter Weite und 199 Plattendurchlässe (< 2 m lichter Weite) betreut und verwaltet. Weiters werden noch zahlreiche Stützmauern, Steinschlagsicherungen, Lärmschutzwände und andere Nebenanlagen betreut.

Von den gesamten betreuten Straßenkilometern befinden sich 477 km in Ortsgebieten, das sind rund 24 %.

3.3 Personal

Für die Erhaltung, den Betrieb und die Verwaltung des Straßennetzes stehen im Verantwortungsbereich der NÖ Straßenbauabteilung 8 gemäß Dienstpostenplan 2005 insgesamt 422 Dienstposten zur Verfügung:

- NÖ Straßenbauabteilung 8 inklusive Betriebswerkstätte 35,0
- acht Straßenmeistereien 373,5
- Brückenmeisterei 13,5

3.4 Winterdienst

Der Winterdienst nimmt im nördlichen Waldviertel naturgemäß einen hohen Stellenwert ein. Die Höhenlage bewegt sich zwischen 250 m bis 1.000 m ü.A. Von dem ge-

samtan betreuten Straßennetz sind 521 km Salzstrecken (26 %) und 1.452 km Splittstrecken (73 %); 23 km (1 %) sind im Winter gesperrt und werden nur bei freien Kapazitäten geräumt.

4 Straßen-Bewertung

4.1 Grundsystem

Zur objektiven Bewertung des Ist-Zustandes der Straßen wurde von der NÖ Straßenverwaltung ab dem Jahr 1990 ein Bewertungssystem entwickelt. Dies ist aufgrund des großen Straßennetzes, der unterschiedlichen Erhaltungszustände und der unterschiedlichen Belastungen erforderlich, um folgende wesentliche Ziele erreichen zu können:

- objektive Aufnahme des Ist-Zustandes der Straßen
- Bewertung des Ist-Zustandes
- Festlegung wirtschaftlicher Erhaltungs- oder Sanierungsmaßnahmen in Abhängigkeit von der Bewertung und der Belastung
- objektive Reihung der erforderlichen Maßnahmen aufgrund der Bewertung
- Abschätzung der mittelfristig erforderlichen Finanzmittel
- zeitgerechte Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel

Das System der Straßen-Bewertung war und ist geeignet, vom „Gießkannenprinzip“ (Finanzmittel pro km Straße) wegzukommen und die interne Verteilung der Finanzmittel (Straßenbauprogramm) auf eine objektive und nachvollziehbare Basis zu stellen.

4.2 Ist-Zustand

Zur Aufnahme des Ist-Zustandes wird das Straßennetz im 5-Jahres-Abstand dort, wo es notwendig ist, befahren bzw. begangen und der Straßenzustand aufgenommen. Aufgrund dieser visuellen Prüfung werden unterschiedlich lange Straßenabschnitte mit gleichem Zustand (zB vormalige Baulose) bewertet.

4.3 Bewertungscodes

Die Bewertungscodes reichen von „gute Straßen“, bei denen in den folgenden fünf Jahren keine Investitionen erforderlich erscheinen, bis zu „Neu- und Ausbau“, bei welchen zumindest der gesamte Straßenoberbau erneuert werden muss. Jedem Bewertungs-Code ist ein Durchschnittspreis für die dazugehörige Bau- oder Erhaltungsmaßnahme zugeordnet, sodass der erforderliche Finanzbedarf für die kommenden fünf Jahre ermittelt werden kann.

4.4 Mittelfristige Bauprogramme

Aufgrund der tatsächlich zu erwartenden Finanzmittel werden mittelfristige Bauprogramme erstellt. Die Entscheidung, welche Maßnahmen ins Bauprogramm aufgenommen werden und wie diese zeitlich gereiht werden, erfolgt hauptsächlich anhand der Bewertung, jedoch spielen auch andere Gesichtspunkte eine wesentliche Rolle:

- Ausbauzustand

- Verkehrssicherheit
- Landesverkehrskonzept

Diese Entscheidungskriterien für Landesstraßenbauprojekte wie der Ausbauzustand (zB Nivelette, Lage, Querschnitt) und Verkehrssicherheitsaspekte und die Vorgaben des Landesverkehrskonzeptes finden – wie der Beschreibung zu entnehmen war – im Bewertungssystem keinen Niederschlag. Diese zusätzlichen Kriterien fließen in die Entscheidungen zwar punktuell ein, entbehren jedoch einer objektiven wirtschaftlichen Nachvollziehbarkeit bzw. Vergleichbarkeit.

4.5 Bewertung der Landesstraßen B

Auch die nunmehr Landesstraßen B genannten ehemaligen Bundesstraßen wurden früher auf Anordnung des jeweils zuständigen Ministeriums einer Bewertung unterzogen. Die Bewertungsmethode, die daraus erfolgte Klassifizierung, die Darstellung der Ergebnisse und natürlich die rechnerische und grafische Aufarbeitung der Bewertungsdaten unterschieden sich wesentlich von der oben beschriebenen Methode bei den NÖ Landesstraßen. Eine Zusammenführung bzw. eine Überleitung dieser alten Bewertungsdaten in das System der NÖ Landesstraßen wäre unzweckmäßig gewesen und wurde daher nicht vorgenommen.

Stattdessen wurden die Landesstraßen B bei der Bewertung 2005 nach der Landesstraßenmethode erstmalig miterfasst. Die zahlenmäßige Aufarbeitung und Auswertung erfolgte jedoch getrennt von den Landesstraßen L, d.h. die beiden Landesstraßenkategorien werden auch in Zukunft getrennt behandelt.

Statistische Vergleiche mit den früheren Bewertungen waren für die Landesstraßen B demnach nicht möglich.

4.6 Bewertung 2005

Die Bewertung 2005 orientierte sich methodisch und inhaltlich an den Bewertungen der Jahre 1990, 1995 und 2000. Ziel war, eine gute Vergleichbarkeit mit den früheren Ergebnissen zu erreichen und Entwicklungen des Straßenzustandes auf Landesebene, auf Ebene der Straßenbauabteilungen und der Straßenmeistereien erkennen und darstellen zu können.

Die Bewertung der Landesstraßen L bezog sich nur auf die bis Ende 2005 schon bestehenden Straßen. Bauprojekte wie künftige Ortsumfahrungen und Niveaufreimachungen sind darin naturgemäß nicht berücksichtigt. Ebenso wird der Finanzbedarf für die Erhaltung der Brücken, die Straßenhochbauten uÄ damit nicht erfasst. Für die Brückenerhaltung besteht ein eigenes Bewertungssystem.

4.6.1 Allgemeine Grunddaten

Die Netzlänge der Landesstraßen L hat sich zwischen den Jahren 2000 und 2005 unwesentlich von 10.670 km auf 10.658 km verringert, das entspricht einer Verringerung um rund 0,2 %.

Die Investitionen in die Landesstraßen L, die sich großteils aus Mitteln für die Erhaltung des bestehenden Netzes, aber auch aus Mitteln für erforderliche Neubauten zusammensetzen, haben sich in den Jahren 2001 bis 2005 wie folgt entwickelt:

Investitionen in die Landesstraßen L in Mio €				
2001	2002	2003	2004	2005
36,772	46,995	43,781	38,022	34,141

Gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 2001 bis 2004 (rund € 41,4 Mio) haben sich die Investitionen in die Landesstraßen L im Jahr 2005 um rund 18 % verringert.

Die regionale Verteilung der Investitionen in das Landesstraßennetz in den Jahren 2001 bis 2004 erfolgte in etwa der Bedarfserhebung des Jahres 2000, wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich wird:

Regionale Verteilung der Investitionen in die Landesstraßen L								
	BA1 ¹	BA2	BA3	BA4	BA5	BA6	BA7	BA8
Sollverteilung gemäß Bewertung 2000 [%]	10,9	6,6	13,9	10,0	11,9	8,2	16,7	21,8
Istverteilung gemäß Arbeitsprogramme 2001-2005 [%]	8,1	8,0	12,0	13,6	11,8	12,3	15,4	18,8

Ergebnis 1

Die Verteilung der Investitionen zur Erhaltung der Landesstraßen L sollte sich auch in Zukunft am regionalen Bedarf gemäß dem praktizierten Bewertungssystem orientieren, um unterschiedliche Straßenzustände in den verschiedenen NÖ Regionen mittelfristig auszugleichen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Das Bewertungssystem für Landesstraßen L wird beibehalten. Es wird weiterhin versucht, die unterschiedlichen Straßenzustände mittelfristig auszugleichen.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4.6.2 Zustand des Gesamtnetzes

Ein wichtiger Indikator, jedoch nicht der einzige, ist der Anteil der „guten Straßen“ am Gesamtnetz.

¹ BA1: NÖ Straßenbauabteilung 1, Hollabrunn, usw.

Analog zur Reduktion der Investitionen hat sich der Anteil der „guten Straßen“ am Gesamtnetz auch reduziert, und zwar bezogen auf das Jahr 1995 um rund 1.260 km oder rund 17 %. Einen vergleichsweise großen Anteil an dieser Verschlechterung des Straßenzustandes haben auch die Straßen des Hauptnetzes¹, und zwar 184 km oder 9 % weniger „gute Straßen“. Dies ist umso bedauerlicher, als in den letzten Jahren gezielt (relativ) mehr Mittel in das Hauptnetz investiert wurden.

Das Gesamtnetz der Landesstraßen L und B stellt in seiner Gesamtheit eine flächendeckende Ergänzung zum hochrangigen Straßennetz des Bundes dar und ist gleichzeitig Ergänzung und Basis für den öffentlichen Verkehr, der im ländlichen Raum hauptsächlich auf Autobuslinien beruht. Die Infrastruktur der NÖ Landesstraßen ist eine der wesentlichen Grundlagen für die wirtschaftliche Prosperität des Landes NÖ.

Ergebnis 2

Um eine weitere Verschlechterung des bestehenden Landesstraßennetzes hintanzuhalten, sind in Hinkunft dem ermittelten Sanierungsbedarf entsprechende Finanzmittel im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten des Landesbudgets sicherzustellen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Der Investitionsrahmen auf Landesstraßen L ist seit 2002 sukzessive zurückgegangen. Der Fokus der Investitionen in den Jahren 1995 bis 2000 lag darauf, den Anteil der „schlechten“ Straßen zu verringern. Dazu mussten gezielt mehr finanzielle Mittel für weniger Längen (Fahrstreifenkilometer) aufgewendet werden. Das Ziel wurde erreicht, der Anteil der „schlechten“ Straßen ist gesunken. Gleichzeitig ist natürlich der Anteil der „guten“ Straßen gesunken und der Anteil der „mittleren“ gestiegen. Das erklärt sich dadurch, dass verhältnismäßig weniger Mittel in die „mittleren“ Straßen investiert wurden und ein Teil der „guten“ Straßen bereits wieder zu „mittleren“ wurde. Das Ziel, eine Verschlechterung des Landesstraßennetzes hintanzuhalten wird weiterhin verfolgt werden. Eine Trendumkehr kann erst durch höhere Investitionen erreicht werden.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird teilweise zur Kenntnis genommen. Der LRH beharrt auf seiner Forderung nach künftiger Sicherstellung der dem ermittelten Sanierungsbedarf entsprechenden Finanzmittel im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten des Landesbudgets.

¹

Das Hauptnetz bilden die Landesstraßen der Funktionsstufen I und II gemäß NÖ Verkehrs-Raumordnungsprogramm (LGBl 8000/26, § 2 Z 9 bis 10, Anhang 2). Sie haben den regionalen Verkehr aufzunehmen bzw. die größeren Gemeindepunkte miteinander zu verbinden und an das übrige Straßennetz anzubinden. Die Fahrbahnbreiten betragen in der Regel 6,0 m bzw. 5,5 m.

4.6.3 Technischer und finanzieller Sanierungsbedarf

Der technische Sanierungsbedarf und die dazu erforderlichen Finanzmittel für die Periode 2006 bis 2010 für die Landesstraßen L in ganz NÖ wurden wie folgt ermittelt:

Bautypen (Sanierungsart)	Streckenlänge (km)	Kilometerkosten (€/km)	Finanzbedarf (Mio €)
einfache Oberfläche	784	14.796	11,6
Dünnschichtdecke	713	52.314	37,3
Dünnschichtbelag	430	35.814	15,4
Bituminöse Decke \geq 4 cm	788	67.259	53,0
Bit. Tragdeckschichte	618	79.288	49,0
Instandsetzung	752	137.367	103,3
Staubfreimachung	3	200.000	0,6
Erneuerung	468	307.265	143,8
Summe	4.556	–	414,0

Eine Sanierungslänge von 4556 km bedeutet, dass rund 43 % des Landesstraßennetzes (10.658 km) einer mehr oder weniger aufwändigen Sanierung bedürfen. Umgerechnet ergibt sich daraus eine durchschnittliche Jahres-Sanierungslänge von rund 750 km (rund 7 %), wenn man die Streckenlänge für einfache Oberflächen unberücksichtigt lässt.

Dem Stand der Technik entsprechend sollte in Abhängigkeit von der gewählten Gebrauchsdauer von „Bemessungsperioden“ von 5 bis 20 Jahren ausgegangen werden¹. Die Gebrauchsdauer (Bemessungsperiode) ist jener der Oberbaubemessung² zugrunde gelegte Zeitraum, in dem nur Instandhaltungsmaßnahmen³ erforderlich sind. Unter der Annahme einer wirtschaftlichen und zweckmäßigen Soll-Gebrauchsdauer von 20 Jahren ergäbe sich für das NÖ Landesstraßennetz lediglich eine Jahres-Sanierungslänge von rund 530 km.

Eine tatsächliche Gebrauchsdauer von 20 Jahren setzt allerdings wirtschaftliche und sachlich nachvollziehbare Investitionsentscheidungen und in der Folge hohe Qualität in allen maßgeblichen Bereichen voraus, insbesondere in den Bereichen:

- Planung, zB Oberbaubemessung
- Material, zB frostsicheres Tragschichtmaterial
- Verarbeitung, zB Verdichtung
- Wartung, zB Entwässerungsanlagen

¹ Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau, RVS 3.631

² Oberbaubemessung: Ermitteln und Festlegen der Straßenoberbau-Konstruktion

³ Instandhaltungsmaßnahmen: Rissanierung, einfache Oberflächen, Spurrinnensanierung uÄ

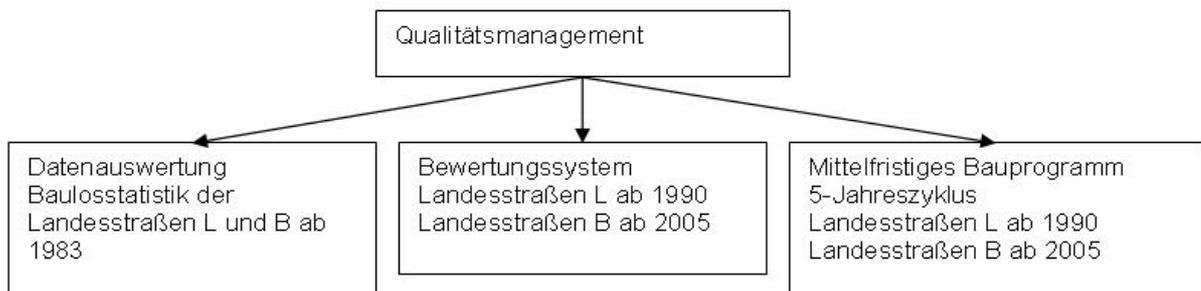
- Betrieb, zB Vermeiden unzulässig schwerer Transporte

Ergebnis 3

Um dem Ziel einer wirtschaftlichen Gebrauchsdauer der NÖ Landesstraßen von 20 Jahren näher zu kommen, sind Investitionsentscheidungen sachlich nachvollziehbar zu machen und ist mittelfristig ein Qualitätsmanagementsystem unter Einschluss des bestehenden Bewertungssystems sowie anderer maßgebender Bereiche der NÖ Straßenverwaltung zu entwickeln.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Das bestehende Qualitätsmanagementsystem wird derzeit ausgebaut. Zu der Komponente der Bewertung der Landesstraßen L kommt die Bewertung der Landesstraßen B hinzu. In das bestehende Qualitätsmanagementsystem werden bereits die Daten der Bauprogramme zurückreichend bis ins Jahr 1983 eingearbeitet, um die entsprechenden Beobachtungszeiträume gemäß RVS 03.08.63 (RVS alt 3.63) zur Verfügung zu haben. Alle fünf Jahre wird ein mittelfristiges Bauprogramm ausgearbeitet, dessen Erfüllungsgrad regelmäßig überprüft wird. Aus diesen Bausteinen wird ein Qualitätsmanagementsystem für die Erhaltung der bestehenden Straßen aufgebaut:



Es ist geplant, die vorhandenen Daten der Verkehrszählungen und Prognosen, sowie punktuelle Verkehrssicherheitsdaten in das System zu integrieren. Ziel ist es, die optimalen Erhaltungsbaumaßnahmen für die verschiedenen Regionen zu ermitteln und durch gezielte Steuerung bei der Erstellung des jährlichen Bauprogramms die wirtschaftlichsten Investitionsentscheidungen auch sachlich nachvollziehbar zu machen.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4.6.4 NÖ Straßenbauabteilung 8

Der technische Sanierungsbedarf und die dazu erforderlichen Finanzmittel für die Periode 2006 bis 2010 für die Landesstraßen L im regionalen Bereich der NÖ Straßenbauabteilung 8 wurden wie folgt ermittelt:

Das anteilige Straßennetz an Landesstraßen L in der NÖ Straßenbauabteilung 8 weist eine Länge von rund 1.618 km auf, das entspricht rund 15 %.

Bautypen (Sanierungsart)	Länge (km)	Anteil an NÖ (%)	Kosten/km (€/km)	Finanzbe- darf (Mio €)	Anteil an NÖ (%)
Oberfläche	120	15	10.539	1,3	11
Dünnschichtdecke	22	3	40.061	0,9	2
Dünnschichtbelag	70	16	22.662	1,6	10
Bituminöse Decke ≥ 4 cm	25	3	46.122	1,1	2
Bit. Tragdeck- schichte	49	8	62.965	3,1	6
Instandsetzung	107	14	159.553	17,1	17
Staubfreimachung	0	–	200.000	0,0	–
Erneuerung	200	43	275.660	55,1	38
Summe	593	13	–	80,2	19

Der Anteil an guten Straßen ist ein wichtiger, jedoch nicht der einzige Indikator für eine Gesamtbewertung eines Straßennetzes. Der Anteil der guten Straßen (inkl. Naturstraßen) beträgt im Bereich der NÖ Straßenbauabteilung 8 rund 1.025 km bzw. rund 63 %. Im Landesdurchschnitt beträgt der Anteil der guten Straßen nur rund 57 %.

Auffällig im Bereich der NÖ Straßenbauabteilung 8 ist der überdurchschnittlich hohe Anteil an (relativ teuren) Erneuerungen. Jedoch können die dafür nötigen Kosten auf 20 Jahre Gebrauchsdauer verteilt werden, was zu Jahreskosten von rund 14.000 €/km führt, im Vergleich zu (relativ billigen) Instandsetzungen, die voraussichtlich eine wesentlich kürzere Gebrauchsdauer (angenommen hier: zehn Jahre) aufweisen und somit zu Jahreskosten von rund 16.000 €/km führen. (Zusätzliche Finanzierungskosten wurden bei dieser Betrachtung außer Acht gelassen, weil von einem etwa gleich bleibenden Investitionsvolumen ausgegangen werden kann.)

Aus dem vorhandenen Zahlenmaterial ist gut erkennbar, dass die langjährigen Bemühungen, den ursprünglich schlechten Landesstraßenzustand in der NÖ Straßenbauabteilung 8 zu verbessern, erfolgreich waren. Dies kann auf zwei Hauptfaktoren zurückgeführt werden:

- interne Verteilung der Finanzmittel (Straßenbauprogramm) aufgrund objektiver Notwendigkeiten, wozu die Bewertung des Straßennetzes die nachvollziehbaren Daten geliefert hat
- auf Qualitätssicherung im Zuge der Bauaufsicht wurde bzw. wird in der NÖ Straßenbauabteilung 8 großes Augenmerk gelegt

Ergebnis 4

Die Bemühungen, den ursprünglich schlechten Straßenzustand im Bereich der NÖ Straßenbauabteilung 8 zu verbessern, waren erfolgreich und sollten fortgesetzt werden.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Es wird weiterhin darauf geachtet, dass der verhältnismäßig schlechtere Straßenzustand in der Straßenbauabteilung 8 mittelfristig ausgeglichen wird.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4.6.5 Bewertung B 38, Abschnitt Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ

4.6.5.1 Landesverkehrskonzept

Der Ausbau der Böhmerwaldstraße B 38 zwischen Karlstift und der Landesgrenze NÖ/OÖ war im NÖ Landesverkehrskonzept 1991 noch nicht enthalten. Erst in der überarbeiteten Version 1997 wurde der Ausbau dieses Straßenabschnittes in die Maßnahmenliste Waldviertel/Straßenverkehr mit der laufenden Nummer 97 und grob geschätzten Kosten von € 4,8 Mio aufgenommen. Ausschlaggebend war die Bedeutung für den Straßenverkehr zwischen dem oberen Waldviertel und dem wirtschaftlich bedeutenden Großraum Linz.

4.6.5.2 Bundesstraßenbewertung 2000

Der Straßenabschnitt der Böhmerwaldstraße B 38 zwischen Karlstift und der Landesgrenze NÖ/OÖ wies gemäß der Bundesstraßenbewertung 2000 einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV¹) von 3.700 Kfz/24h auf, der Anteil an Schwerverkehr (DTLV²) war nicht angegeben. Die Fahrbahnbreite betrug lediglich 6,0 m. Letzte Baumaßnahmen in Form bituminöser Verstärkungen erfolgten 1987 bis 1989. Im Jahr 1997 wurde in Teilbereichen eine bituminöse Dünnschichtdecke aufgebracht, was jedoch keine Verstärkung der Oberbaukonstruktion bedeutet hat. Trotz einer teilweisen Dicke der bituminösen Schichten bis zu 28 cm wurde die Strecke teilweise als besonders rissig bewertet. (Oberflächlich bereits sichtbare Risse bedeuten eine Zerstörung bzw. den Bruch der tragenden Straßenkonstruktion und im Wesentlichen das Ende der Gebrauchsdauer.)

In Anbetracht des schlechten Straßenzustandes und der Verkehrsbedeutung des Straßenabschnittes Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ war die Entscheidung des Straßenerhalters zu einem Neubau weitgehend am Bestand wirtschaftlich gerechtfertigt.

¹ DTV, durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h

² DTLV: durchschnittlicher täglicher Lastverkehr in LKfz/24h (maßgeblich für die Bemessung des Oberbaues)

4.6.5.3 Landesstraßenbewertung 2005

Der Straßenabschnitt der Böhmerwaldstraße B 38 zwischen Karlstift und der Landesgrenze NÖ/OÖ wies gemäß der Landesstraßenbewertung 2005, nachdem die gegenständlichen Baumaßnahmen bereits durchgeführt worden waren, den Zahlencode 0 (gute Straße) auf.

5 Projektbeschreibung

5.1 Böhmerwald Straße B 38

Gemäß dem NÖ Landesstraßenverzeichnis (siehe Punkt 2.2.3, NÖ Landesstraßenverzeichnis) wird der Verlauf der B 38 Böhmerwald Straße wie folgt beschrieben:

„Horn (B 2) – Neupölla – Rastenfeld – Rudmanns – Zwettl – Merzenstein – Groß Gerungs – Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ; Länge in km: 83“

Bei Karlstift mündet von Gmünd über Weitra kommend die Gmünder Straße B 41 in die Böhmerwald Straße B 38 ein.

5.2 Verkehrsverhältnisse

Die Verkehrsachsen Horn-Zwettl-Freistadt und Gmünd-Weitra-Freistadt werden seit der Ostöffnung vermehrt belastet, insbesondere durch Schwerverkehr.

Im Projektabschnitt wurde im Jahr 1997 ein DTV von 3.700 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 17 % ausgewiesen, was einem DTLV von rund 630 LKfz entspricht.

Für das Prognosejahr 2010 wurden diese Werte um rund 40 % erhöht, was einen DTV von 5.200 Kfz ergab. Der Schwerverkehrsanteil wurde auf 20 % angehoben, was einem DTLV von rund 1.040 LKfz entspricht.

5.3 Bestand

Das gegenständliche Projekt beginnt bei km 79,234 am Ortsende von Karlstift und endet bei km 83,525 jenseits der Landesgrenze NÖ/OÖ. Die ursprüngliche Straße wies enge Kurvenradien und einen ungenügenden Querschnitt auf, was in Zusammenhang mit dem zunehmenden Schwerverkehr zu vermehrten Verkehrsbehinderungen und einer geringeren Verkehrssicherheit führte. Dies wirkte sich durch vermehrte Abgasemissionen, verursacht durch vermehrte Brems-, Anfahr- und Beschleunigungsvorgänge auch nachteilig auf die Umwelt aus.

5.4 Untergrundverhältnisse

Im Projektbereich ist bei natürlicher Schichtfolge Weinsberger Granit in geringer Tiefe unter autochthonen und umgelagerten Verwitterungsschichten zu erwarten, deren Dicke örtlich stark wechseln kann.

5.5 Entwurfselemente

Die Entwurfsgeschwindigkeit wurde gemäß RVS 3.23 mit 80 km/h festgelegt, woraus sich folgende Soll- bzw. Ist-Entwurfselemente ergeben:

Entwurfselemente		
	Ist	mind. lt. RVS 3.23
Entwurfsgeschwindigkeit VE	80 km/h	–
Minimaler Kurvenradius Rmin	250 m	200 m
Maximale Längsneigung Jmax	7,0 %	8,0 %
Minimale Wannenausrundung Rw	3.500 m	1.700 m
Minimale Kuppenausrundung Rk	4.000 m	3.000 m
Maximale Querneigung Qmax	7,0 %	7,0 %

Die Mindestentwurfselemente gemäß RVS 3.23 wurden eingehalten.

5.6 Oberbaubemessung

Der konstruktive Aufbau des Straßenoberbaus wurde gemäß RVS 3.63 festgelegt. Aufgrund der Belastung durch den prognostizierten Schwerlastverkehr und anderer bestimmender Parameter (zB Bemessungsperiode) wurden zwischen 1,3 bis 4,0 Mio Bemessungsnormlastwechsel ermittelt und damit der Lastklasse II zugeordnet. Von mehreren möglichen Bautypen wurde die hauptsächlich angewandte Bautype 1 festgelegt, die folgenden konstruktiven Aufbau aufweist:

bituminöse Deckschichte	4 cm
bituminöse Tragschichte	18 cm
ungebundene obere Tragschichte	20 cm
ungebundene untere Tragschichte	mind. 30 cm

Die Oberbaubemessung entsprach dem Stand der Technik, wie er in der RVS 3.63 festgelegt war.

5.7 Querschnitt

Der Regelquerschnitt im überwiegenden Freilandbereich wies folgende Elemente auf:

Fahrstreifenbreite	2 x 3,75 m
befestigter Seitenstreifen	2 x 0,50 m
<u>Bankett</u>	<u>2 x 1,25 m</u>
Kronenbreite	11,00 m

Durch die gestrecktere Linienführung, eine ausgeglichene Nivelette und die Fahrbahnverbreiterung wurde sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Leistungsfähigkeit der Straße wesentlich erhöht.

6 Projektvorbereitung

6.1 Entwurfsvorstellung

Am 18. September 1997 wurde eine Besprechung im Gemeindeamt Bad Großpertholz zur Vorstellung des vorliegenden Entwurfes durchgeführt.

In der Besprechung wurde festgehalten, dass das geplante Baulos eine Länge von ca. 4 km und einen DTV von 3.700 aufweist. Der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auf diesem Straßenabschnitt betrug 17 %, die letzte Baumaßnahme lag 30 Jahre zurück und war eine Fahrbahnbreite von ca. 6,00 bis 6,50 m vorhanden. Aufgrund dieser Fakten wurde eine Verbreiterung der Fahrbahn und teilweise Korrektur der Linienführung für zweckmäßig erachtet.

Der vorliegende Entwurf wurde allen Teilnehmern vorgestellt und im Detail besprochen. Folgende Besprechungsergebnisse wurden schriftlich festgehalten:

- Verbesserung der Linienführung und Anordnung von zwei Bögen mit einem Radius von 300 m vor der Steigungsstrecke in Oberösterreich (im Folgenden mit „OÖ“ bezeichnet)
- Zur Klärung der wasserrechtlichen und naturschutzbehördlichen Kompetenzen beim Grenzgewässer Rücksprache mit den jeweiligen Rechtsabteilungen halten
- Erforderliche geologische Gutachten für die Dammschüttung bzw. die erforderlichen Brückenbaumaßnahmen werden nach der Grundanrainerbesprechung diskutiert.
- Aufgrund der gemeinsamen Vorgangsweise mit dem Land OÖ ist die Vermessung um rund 200 m zu verlängern und im Bereich von zwei Bögen ebenfalls eine Ergänzungsvermessung zu beauftragen.
- Zwei Kurven mit enger projektierten Radien im Baulosmittelstück werden durch 300 m Radien ersetzt.
- Einleitung der Straßenoberflächenwässer erscheint im Bereich der Gräben am Baulosende – Grenze NÖ/OÖ, im Bereich der Brücke, im Bereich Baulosanfang bei den beiden Brunnen und einem dazwischen befindlichen Gerinne möglich.
- Beide Brunnen bei km 79,8 sind besonders bei der Straßenoberflächenentwässerung zu berücksichtigen.

Weiters wurde festgehalten, dass der Projektabschnitt in keinem Landschaftsschutzgebiet lag, jedoch ein Wasserrechtsverfahren und ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchzuführen sind. Ebenfalls ist eine Rodungsbewilligung einzuholen.

Für den 1. Dezember 1997 wurde eine Besprechung zur Information der Anrainer anberaumt.

6.2 Information der Anrainer

Die Information der Anrainer fand am 1. Dezember 1997 in Karlstift statt. Das Bauvorhaben wurde an Hand der vorliegenden Pläne erläutert. Die Anrainer stimmten der geplanten Ausführung mit geringfügigen Änderungswünschen zu.

Mit den Vertretern des Landes OÖ wurde vereinbart, dass für die Straßenplanung und auch für die Planung des Brückenobjektes über den Grenzbach die Abteilung Straßenplanung des Amtes der NÖ Landesregierung federführend tätig sein wird. Die Erstellung der Kostenschätzung erfolgte jedoch getrennt nach Anteil des jeweils betroffenen Bundeslandes.

Weiters wurde die Durchführung der Erhebung sämtlicher Einbauten, der Abflussdaten sämtlicher Vorfluter im Bauabschnittsbereich und die Einholung eines geologischen Gutachtens für die erforderliche Dammschüttung im Bereich der Änderung der Linienführung vereinbart.

6.3 Vorbesprechung mit den Amtssachverständigen

Zur Abklärung von Auflagen im Genehmigungsverfahren fand am 19. März 1998 eine Vorbesprechung mit den zuständigen Amtssachverständigen in Karlstift statt. Nachdem das Projekt durch den Vertreter der Abteilung Straßenplanung vorgestellt worden war, gaben die zuständigen Amtssachverständigen ihre Stellungnahmen ab.

Der wasserbautechnische Amtssachverständige des Landes OÖ teilte mit, dass die Beurteilung im Bereich des Grenzbaches vom wasserbautechnischen Amtssachverständigen des Landes NÖ durchgeführt werden kann.

Vom naturschutzrechtlichen Sachverständigen des Landes OÖ wurde mitgeteilt, dass das gegenständliche Planungsgebiet im Randbereich des Schutzgebietes IBA (Important Bird Area) lag und daher entsprechend zu beachten war. Weiters hielt er fest, dass in OÖ ein gewässerbegleitender Streifen von 50 m als Schutzgebiet ausgewiesen ist und das auch auf den Grenzbach zutrifft. Bezüglich der Ausführung des Durchlasses für den Grenzbach unter der Dammschüttung gab er die erforderliche Dimensionierung bekannt, eine naturnahe Ausgestaltung des Flussbettes wurde ebenso gefordert. Vom wasserbautechnischen Amtssachverständigen des Landes NÖ wurde ergänzend festgehalten, dass im Grenzbach eine Fließgeschwindigkeit des Wassers zwischen 1,6 bis 2,5 m/sec. zu erreichen sei.

Bei Einhaltung der angeführten Vorgaben wurde von allen anwesenden Amtssachverständigen in Aussicht gestellt, gegen das geplante Bauvorhaben keinen Einwand zu erheben.

Zur grundsätzlichen Abklärung, ob für die Achsverschwenkung im Bereich der Landesgrenze eine Umweltverträglichkeitsprüfung (im Folgenden mit „UVP“ bezeichnet) erforderlich war, wurde eine Liste über Projektunterlagen erstellt, welche an die BH Freistadt bis Mai 1998 zu übermitteln waren. Diese sollte im Juni 1998 mit der OÖ Umweltschutzbehörde das Erfordernis eines UVP-Verfahrens für das Bauvorhaben abklären.

Aufbauend auf das Besprechungsergebnis wurde eine Schlussbesprechung voraussichtlich für den September 1998 vereinbart.

6.4 Schlussbesprechung

Die Schlussbesprechung wurde am 12. November 1998 an Ort und Stelle sowie in der Straßenmeisterei Weitra durchgeführt. Nach kurzer Darstellung der Projektentwicklung wurde festgehalten, dass aufgrund einer Stellungnahme des naturschutzrechtlichen Amtssachverständigen des Landes OÖ und der OÖ Umweltschutzbehörde zur vorliegenden Planung der Durchlass- und Bachsohlengestaltung keine Zustimmung erteilt wurde und für die Achsverschwenkung ein volles UVP-Verfahren verlangt werden würde.

Aufgrund dieser Erkenntnisse wurde einvernehmlich vereinbart, das geplante Bauvorhaben in zwei Teile zu unterteilen, und zwar

- Teil I: Bereich NÖ – Karlstift bis Profil 151, km 79,234 – km 83,000
- Teil II: Bereich NÖ – Profil 151 bis Landesgrenze und Bereich OÖ – Landesgrenze bis Ende Baulos, km 83,000 – km 83,525

Dadurch sollte die Durchführung des Teiles I auf niederösterreichischem Gebiet ohne Zeitverzögerung ermöglicht werden. Für den Teil II sollten die vorliegenden Planunterlagen durch eine Landschaftsplanung für die Gestaltung des Bachverlaufes ergänzt werden. Diese Ergänzungen und ein weiteres Gespräch mit den zuständigen Amtssachverständigen wurden für Anfang 1999 geplant.

Abschließend wurden diverse Ausführungsdetails für den Teil I besprochen und die Ergebnisse schriftlich festgehalten.

6.5 Besprechung OÖ Umweltschutzbehörde

Am 12. Mai 1999 wurde eine Besprechung mit der OÖ Umweltschutzbehörde und dem naturschutzrechtlichen Amtssachverständigen für den Teil II durchgeführt. Grundlage war der Entwurfsplan des Landschaftsplaners für die ökologische Gestaltung des Verlaufes des Grenzbaches, des Durchlasses im Bereich der Dammschüttung und der Umgebung. Von den Amtssachverständigen wurden diverse Abänderungen des Entwurfsplanes gefordert. Diese waren einzuarbeiten und sodann der Entwurf des Landschaftsplaners in Pläne des Straßenplaners einzuarbeiten. Für den Herbst 1999 wurde eine technische Schlussbesprechung für den Teil II geplant.

6.6 Besprechung Teil II, November 1999

Am 11. November 1999 wurde die Schlussbesprechung für den Teil II in Karlstift durchgeführt. In dieser gab es wiederum eine längere Diskussion bezüglich der Ausführung, Gestaltung und der naturschutzbehördlichen Auflagen für die Herstellung des Durchlasses für den Grenzbach in der Dammschüttung. Nach Einarbeitung der vereinbarten Änderungen und Fertigstellung der Projektunterlagen sollten diese an die zuständigen Behörden zur Genehmigung vorgelegt werden.

6.7 Besprechung Teil II, Dezember 2002

Nach Durchführung der Behördenverfahren wurde am 2. Dezember 2002 eine weitere Besprechung durchgeführt. Grundlage waren die nunmehr fertig gestellten Projektunterlagen des Planers. Die darin enthaltene Kostenschätzung sah erforderliche Kosten von

€ 1.410.000 (inkl. USt) vor. Diese sollten zu 52 % vom Land NÖ und zu 48 % vom Land OÖ getragen werden.

Das Land OÖ sollte seinen Kostenbeitrag in Form einer Baulastzahlung zu Gunsten des Landes NÖ in zwei Jahresraten zu je € 334.400 (inkl. USt) in den Jahren 2004 und 2005 erbringen.

Ein entsprechendes Übereinkommen über die Kostenaufteilung zwischen den beiden Ländern wurde im Frühjahr 2003 abgeschlossen.

7 Behördenverfahren

Wegen der damals absehbar unterschiedlich lang dauernden Behördenverfahren wurde das Projekt „Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ“ an der Böhmerwald Straße B 38, km 79,234 – km 83,525, in die Teile I und II geteilt (siehe Punkt 6.4, Schlussbesprechung). Die Behördenverfahren für den Teil I konnten wesentlich rascher abgewickelt werden. Die Behördenverfahren für den Teil II dauerten bedeutend länger, weil das Baulos auf OÖ Gebiet reichte und daher auch die dortige rechtliche Situation zu berücksichtigen war. In der Zwischenzeit erfolgte auch die Übernahme der Bundesstraßen in die Kompetenz der Länder, was wiederum teilweise geänderte Verfahren nach sich zog.

Es waren folgende Behördenverfahren abzuwickeln bzw. Bewilligungen einzuholen:

7.1 Detailprojektsbewilligung durch den Bund

Im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung mussten von der NÖ Bundesstraßenverwaltung ausgearbeitete Projekte vom Bund bewilligt werden, wobei andere Verfahren davon unberührt blieben. Auf Antrag der Abteilung Straßenplanung hat das (damalige) Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten dem vorgelegten Detailprojekt „Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ, Teil I“ mit Schreiben vom 22. Juni 1999 unter einigen Hinweisen zugestimmt. Unter anderem wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan gefordert. Dieser wurde am 9. März 2001 dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit der Bitte um Genehmigung übermittelt, welche mit Schreiben vom 29. März 2001 auch prompt erfolgte.

Für den Teil II des Projektes war eine Detailprojektsbewilligung durch den Bund nicht mehr erforderlich, weil mit 1. April 2002 die Bundesstraßen in die Kompetenz der Länder übertragen wurden (BGBl I 2002/50).

7.2 Festlegung des Straßenverlaufes und Bürgerbeteiligungsverfahren

Im Teil I rückte die geplante Straßentrasse zwischen km 80,759 und km 81,356 soweit vom Bestand ab, dass gemäß den geltenden Kriterien eine behördliche Festlegung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Bundesstraßengesetz 1971 und ein Bürgerbeteiligungsverfahren gemäß § 24 Umweltverträglichkeitsgesetz seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) durchgeführt werden musste. Den diesbezüglichen Antrag brachte die Abteilung Straßenplanung mit Zahl ST7-B38-008/28-99

mit Schreiben vom 28. Dezember 1999 an das (damalige) Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten ein.

Im Rahmen des sechswöchigen Anhörungsverfahrens wurden keine negativen schriftlichen Äußerungen zum gegenständlichen Bauvorhaben abgegeben. Die Marktgemeinde Großpertholz und das Land NÖ (Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten) haben sich positiv zur vorgesehenen Trassenführung geäußert.

Mit Schreiben vom 18. Jänner 2002 hat das BMVIT dem Antragsteller (Abteilung Straßenplanung beim Amt der NÖ Landesregierung) mitgeteilt, dass die entsprechende Trassenverordnung zur Verlautbarung weitergeleitet wurde, was einen positiven Abschluss des Verfahrens bedeutet hat.

Die eingereichten Unterlagen waren anhand des Projektes so ausgearbeitet, dass die behördliche Festlegung des Straßenverlaufes problemlos erfolgen konnte.

7.3 Wasserrechtsverfahren

Gemäß § 32 Wasserrechtsgesetz 1959 sind Einwirkungen auf Gewässer, die deren Beschaffenheit beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Der Neubau einer Straße, auch wenn dies entlang der bestehenden Trasse erfolgt, stellt bereits eine derartige Einwirkung dar (zB Änderung der natürlichen Abflussverhältnisse oÄ) und ist daher eine wasserrechtliche Bewilligung seitens der Wasserrechtsbehörde zu erwirken.

7.3.1 Wasserrechtsverfahren Teil I

Die wasserrechtliche Bewilligung für den Teil I des gegenständlichen Detailprojektes (km 79,234 – km 83,000) wurde vom Landeshauptmann von NÖ, vertreten durch die Abteilung Wasserrecht und Schifffahrt, mit Bescheid vom 24. August 2000 erteilt. Empfänger der Bewilligung war die Republik Österreich (Bund), vertreten durch den Landeshauptmann von NÖ, p.A. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Straßenplanung.

Da sich fast der gesamte Projektabschnitt in einem sensiblen Waldgebiet befand, war entwässerungstechnisch vorgesehen, im gesamten Straßenverlauf das Oberflächenwasser am jeweils wasserführenden Rand der Straße zu sammeln und über Straßenabläufe in einen Begleitkanal abzuleiten. An vier Stellen war vorgesehen, die gesammelten Oberflächenwässer vor ihrer Einleitung in die jeweiligen Vorfluter in ausreichend dimensionierte Reinigungsbecken zu leiten. Dies bewirkt neben einem Rückhalteeffekt vor allem eine Filterung in der Humusschicht der Becken. Die bei einem „ersten Spülstoß“ anfallenden Schadstoffe (zB Chloride aus der Tausalzstreuung) werden aufgefangen und gelangen erst langsam und dosiert in die kleinen Vorfluter. Mit dieser Methode können in den kleinen Vorflutern die Schadstoffkonzentrationen und damit die negativen Auswirkungen auf die Gerinneökologie wesentlich reduziert werden.

Im Zuge des Wasserrechtsverfahrens wurden ein wasserbautechnisches, ein geohydrologisches sowie ein reinwassertechnisches Gutachten seitens der Behörde eingeholt.

Das eingereichte Projekt war so ausgearbeitet, dass eine wasserrechtliche Bewilligung ohne wesentliche Änderungen, Ergänzungen oder Auflagen erteilt werden konnte.

7.3.2 Wasserrechtsverfahren Teil II

Das Wasserrechtsverfahren für den Teil II des Projektes (km 83,000 – km 83,525), welcher sich auf NÖ und OÖ Gebiet befindet, wurde von der BH Gmünd im Einvernehmen mit der BH Freistadt abgewickelt. Antragsteller waren federführend das Land NÖ, vertreten durch die Abteilung Landesstraßenbau des Amtes der NÖ Landesregierung gemeinsam mit dem Land OÖ, vertreten durch die Abteilung Straßenbau/Verkehrsplanung des Amtes der OÖ Landesregierung.

Am 26. Mai 2003 fand eine örtliche Verhandlung statt, bei der ein wasserbautechnischer Amtssachverständiger ein positives Gutachten abgab.

Das eingereichte Projekt war derart ausgearbeitet, dass die BH Gmünd die wasserrechtliche Bewilligung mit Bescheid vom 3. Juni 2003 erteilt hat, ohne außergewöhnliche Auflagen oder Bedingungen vorzuschreiben.

7.4 Rodungsbewilligung Teil I

Gemäß Forstgesetz 1975 ist für die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) eine Rodungsbewilligung bei der zuständigen Forstbehörde einzuholen.

Der Teilbereich I des geplanten Projektes verläuft über weite Bereiche entlang eines einzigen Waldgutes. Die Rodung in einer Fläche von 41.276 m² wurde von der NÖ Straßenbauabteilung 8 bei der BH Gmünd unter Beilage von entsprechendem Planmaterial beantragt. Die beantragte Rodungsfläche setzte sich aus den voraussichtlichen Beanspruchungen innerhalb des projektierten Straßengrundes und zusätzlich eines je 4 m breiten Streifens außerhalb des projektierten Straßengrundes zusammen. Die Rodung dieses zusätzlichen 4-m-Streifens entlang der projektierten Straßengrundgrenze war mit dem Grundeigentümer vereinbart und dient nunmehr der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Winter (längere Sonnenscheindauer, weniger Verkehrsbehinderungen durch Schneebruch). Dieser 4-m-Streifen verblieb im Eigentum des Waldgutes, ist von diesem jedoch auf Dauer von Baumbewuchs frei zu halten, was im Zuge der Grundeinlösung entsprechend abgegolten wurde.

Aufgrund des positiven Gutachtens eines Amtssachverständigen für Forsttechnik hat die Forstbehörde die Rodung auf den beantragten Flächen mit Bescheid vom 19. September 2002 bewilligt.

Der Rodungsantrag war so ausgearbeitet, dass die Rodungsbewilligung ohne wesentliche Änderungen, Ergänzungen oder Auflagen innerhalb angemessener Frist erteilt werden konnte.

7.5 Naturschutzrechtliche Bewilligung Teil II (OÖ)

Das Land OÖ, vertreten durch das Amt der OÖ Landesregierung, Abteilung Straßenbau/Verkehrsplanung, hat für jenen Bereich des Teils II, der sich auf dem Gebiet des

Landes OÖ befindet (km 83,225 – km 83,325), um die naturschutzrechtliche Bewilligung bei der BH Freistadt als zuständige Naturschutzbehörde angesucht.

Das ursprünglich fertige Straßen-Detailprojekt musste nach entsprechenden Vorerhebungen bei der OÖ Naturschutzbehörde noch mit einem „Fachbeitrag Landschaftsplanung“ ergänzt werden.

Die BH Freistadt erteilte die naturschutzrechtliche Bewilligung mit Bescheid vom 31. März 2003 unter detaillierten Auflagen, welche über das vorgelegte Projekt, insbesondere die Fachbeilage Landschaftsschutz noch hinausgingen und hauptsächlich folgende Themen betrafen:

- Gestaltung des Grenzbaches (alter und neuer Rohrdurchlass, Gerinneausbildung)
- Rückbau der alten Straße
- Bepflanzung entlang der alten Straße
- Bepflanzung der neuen Dammböschungen
- ökologische Bauaufsicht

Eine naturschutzrechtliche Bewilligung im Projektbereich des Landes NÖ war nach den Bestimmungen des NÖ Naturschutzgesetz 2000 nicht erforderlich.

7.6 Straßenrechtliche Bewilligung Teil II

Gemäß § 12 Abs 1 NÖ Straßengesetz 1999 ist für den Bau und die Umgestaltung einer Landesstraße grundsätzlich eine Bewilligung der Behörde erforderlich. Die Umgestaltung einer Landesstraße bedarf keiner Bewilligung, wenn subjektiv-öffentliche Rechte von Parteien nicht berührt werden oder die Parteien der Umgestaltung nachweisbar zugestimmt haben.

Das Land NÖ, vertreten durch die NÖ Straßenbauabteilung 8, hat um straßenrechtliche Bewilligung für den Neubau der Landesstraße B 38 gemäß dem Detailprojekt „Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ, Teil II“ (km 83,000 – km 83,225) angesucht. Dies betraf nur jenen Teil des Projektes, der sich auf NÖ Gebiet befand; für den OÖ Teil war keine vergleichbare Bewilligung einzuholen.

Nach einer mündlichen Verhandlung am 26. Mai 2003 hat die BH Gmünd dem Land NÖ die straßenrechtliche Bewilligung für das genannte Straßenbauvorhaben mit Bescheid vom 10. Juni 2003 erteilt.

Der Antrag um straßenrechtliche Bewilligung samt den gesetzlich erforderlichen Unterlagen war so ausgearbeitet, dass die Bewilligung ohne wesentliche Änderungen, Ergänzungen oder Auflagen innerhalb angemessener Frist erteilt werden konnte.

Eine straßenrechtliche Bewilligung für den Teil I des Projektes war nicht erforderlich, weil die Bundesstraßen zum damaligen Zeitpunkt noch nicht an die Länder übertragen waren. Ein annähernd gleiches Verfahren stellt jenes gemäß § 4 Bundesstraßengesetz 1971 dar (vgl. Punkt 7.2, Festlegung des Straßenverlaufes).

7.7 Resümee über Projektvorbereitung und Behördenverfahren

Die Projektvorbereitung und die Vorbereitung der Behördenverfahren für das Straßenbauvorhaben B 38 Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ erfolgte unter Einbeziehung der Gemeinde, der Anrainer, der Behördenvertreter und der Amtssachverständigen sowie in Anbetracht der Zuständigkeit zweier Bundesländer und der zwischenzeitlichen Übernahme der Bundesstraßen durch die Länder in angemessener Zeit und zielorientiert.

8 Vergabegrundlagen

8.1 Vergaberechtliche Grundlagen

Das Land NÖ hat sich mit Regierungsbeschluss vom 25. März 1980 hinsichtlich der Vergabe von Leistungen zur Einhaltung der ÖNORM A 2050 „Vergabe von Aufträgen über Leistungen“ verpflichtet.

Seit dem Beitritt Österreichs zum EWR und bis zum In-Kraft-Treten des NÖ Vergabegesetzes waren über den Schwellenwerten die damals geltenden EU-Vergaberichtlinien (Bau-, Liefer- und Dienstleistungsrichtlinie) sinngemäß anzuwenden (I/AV-A-94-111/166 vom 5. August 1994); unterhalb der Schwellenwerte war weiterhin die ÖNORM A 2050 anzuwenden.

Mit seinem In-Kraft-Treten am 1. Juni 1995 war über den Schwellenwerten das NÖ Vergabegesetz, LGBl 7200, anzuwenden. Unter den Schwellenwerten war weiterhin die ÖNORM A 2050 anzuwenden.

Mit 1. März 2003 wurde das NÖ Vergabegesetz aufgehoben und trat hinsichtlich des materiellen Vergaberechts das Bundesvergabegesetz 2002 in Kraft. Dieses regelte die Vergaben sowohl im Oberschwellenbereich als auch im Unterschwellenbereich. Die ÖNORM A 2050 war ab diesem Zeitpunkt nicht mehr relevant. Als Vergaberechtsschutz trat das NÖ Vergabe-Nachprüfungsgesetz, LGBl 7200, mit gleichem Datum in Kraft.

Mit 1. Februar 2006 trat das Bundesvergabegesetz 2006 in den wesentlichen Bereichen für das Land NÖ in Kraft. Mit 1. Jänner 2007 ist die daraus resultierende notwendige Änderung des NÖ Vergabe-Nachprüfungsgesetzes in Kraft treten. Diese aktuellen vergaberechtlichen Bestimmungen waren für die gegenständliche Prüfung jedoch noch nicht relevant.

8.2 Geschätzte Auftragswerte

Der geschätzte Auftragswert bestimmt die anwendbaren vergaberechtlichen Bestimmungen und die jeweils zulässigen Vergabeverfahren.

Vergabeverfahren hätten zur damaligen Zeit im Oberschwellenbereich durchgeführt werden müssen, wenn die geschätzten Auftragswerte folgende EU-Schwellenwerte überschritten hätten:

- Bauaufträge (Bauvorhaben) € 5.000.000
- Lieferaufträge € 200.000
- Dienstleistungsaufträge € 200.000

Bei den gegenständlichen Leistungen handelte es sich im Wesentlichen um Dienstleistungs-, Bau- und Lieferaufträge innerhalb eines Bauvorhabens. Die geschätzten Auftragswerte wurden nachweislich ermittelt, sie lagen jedoch durchwegs unterhalb der EU-Schwellenwerte.

Somit war für den Teil I nicht das (damals gültige) NÖ Vergabegesetz anzuwenden, sondern die ÖNORM A 2050. Von der ausschreibenden Stelle wurde die ÖNORM A 2050, Ausgabe 1. Jänner 1993, als Verfahrensgrundlage festgelegt (im Folgenden mit „ÖNORM A 2050“ bezeichnet).

Für den Teil II galt bereits das Bundesvergabegesetz 2002 als Verfahrensgrundlage.

9 Vergabe der Planungsleistungen

9.1 Wahl der Vergabeverfahren

Der Begriff „Dienstleistung“ oder „geistig-schöpferische Dienstleistung“ oder „geistige Dienstleistung“ war der ÖNORM A 2050 noch fremd, sie unterschied zwischen „materiellen und immateriellen Leistungen“. „Immaterielle Leistungen“ wurden wie folgt definiert:

„Planungen und Beratungen auf den Gebieten der Architektur, des Ingenieurwesens, der Stadt-, Landschafts- und Grünraumgestaltung; Leistungen der Datenverarbeitung und damit verbundene Tätigkeiten; Ausarbeitung von wissenschaftlichen Untersuchungen, Studien, Konzepten und Gutachten sowie Beratungen, insbesondere auf dem Gebiet der Technik, der Ökonomie und der Ökologie, technische Versuche und Analysen, Forschungs- und Entwicklungsleistungen o.Ä.“

Im Bericht wird im Folgenden aus Gründen der Einheitlichkeit und einer leichteren Verständlichkeit der aktuelle Begriff „geistige Dienstleistung“ verwendet.

9.1.1 Lage- und Höhenplan

Technische Voraussetzung für die Planung des Straßenabschnittes Karlstift – Landesgrenze der B 38 war eine Geländeaufnahme des Baugebietes sowie die Darstellung in einem Lage- und Höhenplan. Diese Leistungen sollten von einem befugten Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen erbracht werden.

Aus dem Protokoll über die Angebotsprüfung vom 8. November 1996 ging hervor, dass die Wahl des Unternehmers zur Erstellung eines Angebotes im Rahmen der Vergabekommission der Gruppe Straße (im Folgenden kurz „Vergabekommission“ bezeichnet, siehe Punkt 10.6, Zuschlagsentscheidung) am 26. März 1996 erfolgte, wobei festgelegt

wurde, einen bestimmten Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen zur Anbotlegung für die Erstellung eines Lage- und Höhenplanes einzuladen. Dem Angebotsprüfungsprotokoll war zu entnehmen:

„Die Auswahl dieses Auftragnehmers erfolgte

- wegen der besonderen fachlichen Eignung des Zivilingenieurs für diese Aufgabe
- und wegen der CAD-Kompatibilität“

Das Protokoll über die Beratung der Vergabekommission war dem vorgelegten Bauakt nicht angeschlossen. Eine dezidierte Festlegung auf ein bestimmtes Vergabeverfahren erfolgte nicht.

In der Folge wurde ein einziger Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen aus der Region mündlich zur Angebotslegung eingeladen.

Am 18. September 1997 wurde in einer Besprechungsnotiz festgehalten, dass eine Ergänzungsvermessung im Bereich der geplanten Achsverschwenkung an der Landesgrenze NÖ/OÖ notwendig ist. Vom beauftragten Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen wurde ein Zusatzangebot eingeholt.

9.1.2 Detailplanung

Von der Abteilung Straßenplanung wurden mit Schreiben vom 10. März 1997 zwei Zivilingenieure für Bauwesen und ein Zivilingenieur für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft zur Legung eines Honorarangebotes für die Durchführung der Detailplanung des gegenständlichen Bauvorhabens eingeladen.

Die Auswahl der einzuladenden Unternehmer in der Vergabekommission wurde nicht protokolliert; nachvollziehbare Kriterien für die Auswahl der einzuladenden Unternehmer (Auswahlkriterien) kamen nicht zur Anwendung.

Aus dem Protokoll über die Angebotsprüfung vom 5. Juni 1997 ging hervor, dass die Wahl der Unternehmer zur Erstellung eines Angebotes im Rahmen der Vergabekommission am 24. April 1997 durchgeführt wurde. Protokolliert wurde lediglich die Wahl für den festgestellten Bestbieter.

„Die Auswahl dieses Auftragnehmers erfolgte:

- aufgrund einer Übersicht, aus der die Auftragnehmer und ihre Beauftragungen ersichtlich sind
- wegen der besonderen fachlichen Eignung des Auftragnehmers für die Aufgabe
- und die Einholung von Vergleichsangeboten“

9.1.3 Geotechnisches Gutachten

Als Folge der geplanten Fahrbahnverbreiterungen waren auf großen Längen Dammverbreiterungen mit 1 bis 2 m Höhe erforderlich. Am westlichen Bauosende (Landesgrenze NÖ/OÖ) war die Schüttung eines neuen ca. 200 m langen und bis zu 8 m hohen Dammes für eine gestreckte Linienführung erforderlich. Zur Untergrunderkundung wurden vorerst Schürfe mittels Tieflöffelbagger durchgeführt. Diese Schürfe zeigten eine derart geringe Bodenfestigkeit, dass ein ergänzendes geotechnisches Gutachten als

erforderlich erachtet wurde. Ziel des Gutachtens war es insbesondere, geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Tragfähigkeit der Dammaufstandsfläche aufzuzeigen bzw. festzulegen.

Aus dem Protokoll über die Angebotsprüfung vom 2. Februar 1999 ging hervor, dass die Wahl des Unternehmers zur Erstellung eines Angebotes im Rahmen der Vergabekommission am 15. Dezember 1998 erfolgte. Festgelegt wurde, einen bestimmten Zivilingenieur für Bauwesen für die Erstellung eines geotechnischen Gutachtens einzuladen. Protokolliert wurde:

„Die Auswahl dieses Auftragnehmers erfolgte

- aufgrund der bei der Abteilung ST7 aufliegenden Interessentenkartei
- wegen der besonderen fachlichen Eignung des Zivilingenieurs für diese Aufgabe
- wegen der besonderen persönlichen Eignung des Auftragnehmers
- wegen der technischen Qualität von Referenzobjekten“

Das Protokoll über die Beratung der Vergabekommission war dem vorgelegten Bauakt nicht angeschlossen.

Von der Abteilung Straßenplanung wurde daher ein Angebot eines Zivilingenieurs für Bauwesen aus Wien für die Erstellung eines geotechnischen Gutachtens eingeholt. Die Einladung zur Angebotslegung erfolgte mündlich.

9.1.4 Landschaftsplanung

9.1.4.1 Neugestaltung des Grenzbaches Teil II

Die in den Entwürfen des Straßenplaners vorgesehene feste Durchlass- und Bachsohlengestaltung des Grenzbaches fand seitens des Naturschutzsachverständigen der BH Freistadt und der OÖ Umweltschutzsachverständigen keine Zustimmung (Oktober 1998). Die beteiligten Stellen hielten es daher für erforderlich, einen Ingenieurkonsultanten für Landschaftsplanung mit der Planung über die Gestaltung des Bachlaufes zu beauftragen. Die diesbezügliche Veranlassung und Verantwortung wurde der Abteilung Straßenplanung des Amtes der NÖ Landesregierung zugewiesen.

In der Folge wurde am 25. November 1998 von der Abteilung Straßenplanung eine Besprechung und Begehung an Ort und Stelle mit einem Landschaftsplaner durchgeführt, der daraufhin ein diesbezügliches Angebot erstellte.

Aus dem Protokoll über die Angebotsprüfung vom 2. Februar 1999 ging hervor, dass die Wahl des Unternehmers zur Erstellung eines Angebotes im Rahmen der Vergabekommission am 3. November 1998 erfolgte. Dabei wurde festgelegt, einen bestimmten Landschaftsplaner für die Erstellung eines Angebotes einzuladen. Protokolliert wurde:

„Die Auswahl dieses Auftragnehmers erfolgte

- wegen der besonderen fachlichen Eignung des Zivilingenieurs für diese Aufgabe
- wegen der Innovation im Bereich der Aufgabe
- wegen der fachspezifischen Erfahrungswerte des Auftragnehmers“.

Das Protokoll über die Beratung der Vergabekommission war dem vorgelegten Bauakt nicht angeschlossen.

9.1.4.2 Landschaftliche Einbindung und Grünraumgestaltung Teil I

Aus dem Protokoll über die Angebotsprüfung vom 1. Oktober 1999 ging hervor, dass die Wahl des Unternehmers zur Erstellung eines Angebotes im Rahmen der Vergabekommission am 13. Juli 1999 erfolgte. Dabei wurde festgelegt, jenen Ingenieurkonsultanten für Landschaftsplanung für die Erstellung eines Detailprojektes zur landschaftlichen Einbindung und Grünraumgestaltung des Teiles I einzuladen, welcher bereits das Detailprojekt für die Neugestaltung des Grenzbaches erstellt hatte.

Protokolliert wurde:

„Die Auswahl dieses Auftragnehmers erfolgte

- wegen der besonderen fachlichen Eignung des Zivilingenieurs für diese Aufgabe
- weil derselbe Auftragnehmer andere mit dem Projekt zusammenhängende Arbeiten durchgeführt hat
- wegen der Zuverlässigkeit des Auftragnehmers
- wegen der Innovation im Bereich der Aufgabe.“

Das Protokoll über die Beratung der Vergabekommission war dem vorgelegten Bauakt nicht angeschlossen.

9.1.5 Umweltuntersuchung

Um eine gestreckte Linienführung am westlichen Baulosende (Landesgrenze NÖ/OÖ) zu erzielen, war es notwendig, die neue Trasse von der alten soweit abzurücken, dass gemäß § 4 Bundesstraßengesetz 1971 der Straßenverlauf durch Verordnung zu bestimmen war¹ und im Zuge dessen auch eine Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem Umweltverträglichkeitsgesetz (Bürgerbeteiligungsverfahren) zwingend war, wozu wiederum diverse Untersuchungen notwendig waren. Das Projekt wurde bei der zuständigen Behörde, dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zur Durchführung der Bürgerbeteiligung und Trassenverordnung im Dezember 1999 eingereicht.

9.1.5.1 Teil I

Aus dem Protokoll über die Angebotsprüfung vom 1. Oktober 1999 ging hervor, dass die Wahl des Unternehmers zur Erstellung eines Angebotes in der Vergabekommission am 13. Juli 1999 erfolgte. Dabei wurde festgelegt, jenen Zivilingenieur für Bauwesen, welcher bereits mit der Ausführung der Detailplanung beauftragt war, zur Legung eines Angebotes für die Erstellung einer Umweltuntersuchung einzuladen. Protokolliert wurde:

¹ Dieses Verfahren gemäß § 4 Bundesstraßengesetz 1971 wurde durch die spätere „Verlängerung“ der Bundesstraßen obsolet.

„Die Auswahl dieses Auftragnehmers erfolgte

- wegen der besonderen fachlichen Eignung des Zivilingenieurs für diese Aufgabe
- weil derselbe Auftragnehmer andere mit dem Projekt zusammenhängende Arbeiten durchgeführt hat
- wegen der Innovation im Bereich der Aufgabe
- wegen der Erfahrung mit dem speziellen Umfeld des Projektes.“

Das Protokoll über die Beratung der Vergabekommission war dem vorgelegten Bauakt nicht angeschlossen.

9.1.5.2 Teil II

Aus dem Protokoll über die Angebotsprüfung vom 4. Juli 2001 ging hervor, dass die Wahl des Unternehmers zur Erstellung eines Angebotes im Rahmen einer Vergabekommission am 13. Juli 1999 erfolgte. Festgelegt wurde, jenen Zivilingenieur für Bauwesen, welcher bereits mit der Ausführung der Detailplanung beauftragt war, zur Legung eines Angebotes für die Erstellung einer Umweltuntersuchung einzuladen. Protokolliert wurde:

„Die Auswahl dieses Auftragnehmers erfolgte

- wegen der besonderen fachlichen Eignung des Zivilingenieurs für diese Aufgabe
- weil derselbe Auftragnehmer andere mit dem Projekt zusammenhängende Arbeiten durchgeführt hat
- wegen der Erfahrung mit dem speziellen Umfeld des Projektes“.

Das Protokoll über die Beratung der Vergabekommission war dem vorgelegten Bauakt nicht angeschlossen.

9.1.6 Ausschreibungsunterlagen, SiGe-Plan

Für die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen (Massenermittlung, Leistungsverzeichnis) und des SiGe-Plans (Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan gemäß Bauarbeitenkoordinationsgesetz) wurde ein Zivilingenieur beauftragt.

9.1.6.1 Teil I

Von der NÖ Straßenbauabteilung 8 wurde jener Zivilingenieur für Bauwesen, welcher bereits mit der Ausführung der Detailplanung beauftragt worden war, zur Legung eines Angebotes eingeladen. Nach Aussage des zuständigen Sachbearbeiters erfolgte die Einladung mündlich im Auftrag des Dienststellenleiters. Begründet wurde die Wahl für diesen Zivilingenieur im Protokoll über die Angebotsprüfung am 26. April 2002:

„Die Auswahl dieses Auftragnehmers erfolgte

- wegen der besonderen fachlichen Eignung des Zivilingenieurs für diese Aufgabe
- weil derselbe Auftragnehmer andere mit dem Projekt zusammenhängende Arbeiten durchgeführt hat
- wegen der Erfahrung mit dem speziellen Umfeld des Projektes
- wegen Termineinhaltung für die Leistungserbringung.“

9.1.6.2 Teil II

Von der NÖ Straßenbauabteilung 8 wurde jener Zivilingenieur für Bauwesen, welcher bereits mit der Ausführung der Detailplanung beauftragt war, zur Legung eines Angebotes für die Erbringung der Leistungen eingeladen. Nach Aussage des zuständigen Sachbearbeiters erfolgte die Einladung mündlich im Auftrag des Dienststellenleiters.

9.1.7 Resümee über die Wahl der Vergabeverfahren

Die Protokolle über die Beratungen der Vergabekommission waren den zur Prüfung durch den LRH vorgelegten Bauakten nicht angeschlossen. In den so genannten Vergabeakten fanden sich lediglich Hinweise auf Empfehlungen der Vergabekommission. Im Sinne der gebotenen Transparenz und einer leichten Nachvollziehbarkeit der Entscheidungen des Auftraggebers in den Vergabeverfahren, ist in Hinkunft eine zweckmäßige Dokumentation aller wesentlichen Auftraggeberentscheidungen auf Basis einer entsprechenden Gliederung nach Baumaßnahmen und Einzelvergaben zu gewährleisten.

Ergebnis 5

In Hinkunft ist im Sinne von § 136 Bundesvergabegesetz 2006 und im Sinne der gebotenen Transparenz und Nachvollziehbarkeit aller wesentlichen Entscheidungen des Auftraggebers für eine zweckmäßige Vergabedokumentation zu sorgen, wobei auch eine entsprechende Gliederung nach Baumaßnahmen oder Einzelvergaben als zielführend erachtet wird.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Zum Zeitpunkt der Vergabe der Planungsleistungen für das Bauvorhaben B38, Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ in den Jahren 1997 bis 1999 waren andere als jetzt geltende gesetzliche Rahmenbedingungen als Grundlage anzuwenden.

Bei nunmehrigen Vergaben von Planungsleistungen durch die Gruppe Straße werden die Dokumentationspflichten gemäß § 136 des Bundesvergabegesetzes 2006 erfüllt.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird teilweise zur Kenntnis genommen. Der LRH hält seine Empfehlung aufrecht, eine zweckmäßige Vergabedokumentation mit einer Differenzierung nach Baumaßnahmen bzw. Einzelvergaben zu führen.

Gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 1.4.2.2, war für die Vergabe geistiger Dienstleistungen grundsätzlich das Verhandlungsverfahren anzuwenden, wobei mit einem oder mehreren Unternehmern über den gesamten Auftragsinhalt zu verhandeln war. Es waren die Vergabegrundsätze¹ anzuwenden und nach Möglichkeit mindestens drei Unternehmer zur Angebotsabgabe einzuladen. Diese mussten gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 1.5.2.1, befugt, leistungsfähig und zuverlässig sein, was bereits vor der Einladung gemäß

¹ Punkt 1.3 ÖNORM A 2050-1993: freier und lauterer Wettbewerb, Gleichbehandlung der Bieter usw.

ÖNORM A 2050, Punkt 1.8, zu prüfen war (Eignungsnachweis). Nach Möglichkeit waren auch kleine und mittlere Unternehmer zur Angebotsabgabe einzuladen. Bei nicht ausreichender Marktübersicht des Auftraggebers war der Kreis möglicher Bewerber öffentlich zu erkunden.

Gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 1.6, war eine ausreichende Marktübersicht jedenfalls dann gegeben, wenn eine geeignete Unternehmerliste vorhanden war. Derartige Unternehmerlisten mussten allen qualifizierten Unternehmern offen stehen und die Qualifikation der darin angeführten Unternehmer musste periodisch überprüft werden.

Bei der Abteilung Straßenplanung wurden Unternehmerlisten für verschiedene Fachgebiete geführt. Die Führung der Unternehmerlisten erfolgte nicht mit der in der ÖNORM A 2050 geforderten Transparenz, insbesondere standen sie nicht allen qualifizierten Unternehmern offen und erfolgte keine periodische Qualifikationsüberprüfung. Die Aufnahme von Unternehmern in die bzw. der Verbleib der Unternehmer in den Unternehmerlisten war nicht sachlich nachvollziehbar.

Die Entscheidung für die Auswahl der Bieter aus den angeführten Unternehmerlisten für die einzelnen Vergabeverfahren erfolgte laut Auskunft der Abteilung Landesstraßenbau auf Vorschlag der jeweils zuständigen Abteilung in der Vergabekommission der Gruppe Straße. Die Auswahl erfolgte ohne dezidierte Auswahlkriterien und war daher nicht sachlich nachvollziehbar.

Ergebnis 6

Die Führung der Unternehmerlisten und die Auswahl der Bieter für die einzelnen Vergabeverfahren widersprachen den Bestimmungen der ÖNORM A 2050 und den Vergabegrundsätzen des freien und lautereren Wettbewerbes sowie der Gleichbehandlung aller Bieter. Die geübte Vorgangsweise bei der Bieterauswahl ließ weder einen lautereren Preis- noch einen Qualitätswettbewerb zu.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Zum damaligen Zeitpunkt war es üblich, nach einem, in regelmäßigen Abständen aktualisierten, Auftragnehmerkataster Vergaben durchzuführen. Dabei wurden von einer abteilungsinternen Vergabekommission in der 2. Stufe des Vergabeverfahrens auch die Qualität und Leistungsfähigkeit des Bieters vor der Beauftragung geprüft.

Bei nunmehrigen Vergaben von Planungsleistungen durch die Gruppe Straße wird entsprechend dem Bundesvergabegesetz 2006 vorgegangen. Sowohl die Auswahl des Vergabeverfahrens als auch dessen Abwicklung entspricht den gesetzlichen Bestimmungen.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird nicht zur Kenntnis genommen. Gemäß den Erhebungen des LRH erfolgte keine regelmäßige Aktualisierung der Unternehmerlisten, ebenso wenig war das Bestehen einer abteilungsinternen Vergabekommission erkennbar bzw. dokumentiert. Der LRH bleibt bei seinen Feststellungen, anerkennt jedoch die nunmehrige vergabegesetzliche Vorgangsweise.

Die Vergabe für die Detailplanung (siehe Punkt 9.1.2, Detailplanung) wäre im Wege eines Verhandlungsverfahrens mit vorheriger öffentlicher Erkundung des Bewerberkreises durchzuführen gewesen. Unter anderem wurden folgende grundsätzliche Vergaberegeln nicht beachtet:

- Zur transparenten Erkundung des potentiellen Bewerberkreises hätte eine vorherige Bekanntmachung erfolgen müssen, da die vorhandenen Unternehmerlisten nicht gemäß den damaligen Vergaberegeln geführt wurden und daher davon auszugehen war, dass an der ausschreibenden Stelle keine ausreichende Marktübersicht gegeben war (ÖNORM A 2050, Punkt 1.6).
- Es hätten mit allen Bietern Verhandlungen (siehe Punkt 9.6, Verhandlungen mit Bietern) über den gesamten Auftragsgegenstand geführt werden müssen. Tatsächlich wurde jedoch nur mit dem billigsten Bieter über einen Preisnachlass verhandelt. Gespräche bzw. Verhandlungen über qualitative Inhalte wurden nicht geführt bzw. sind nicht protokolliert (ÖNORM A 2050, Punkt 1.4.1.3).
- Es waren keine (qualitativen) Zuschlagskriterien festgelegt, obwohl diese in der Ausschreibung anzugeben waren (ÖNORM A 2050, Punkt 2.1.5). Der Preis wurde de facto als einziges Zuschlagskriterium herangezogen (siehe Punkt 9.2, Zuschlagskriterien). Somit wurde statt dem (einzig) vorgesehenen Bestbieterprinzip das Billigstbieterprinzip angewandt, was insbesondere mit einem Verhandlungsverfahren für geistige Dienstleistungen unvereinbar war (ÖNORM A 2050, Punkt 4.6).

Der tatsächlich angewandte Vergabemodus entsprach einem nicht offenen Verfahren (ohne vorherige öffentliche Erkundung des Bewerberkreises) nach dem Billigstbieterprinzip.

Bei der Vergabe des geotechnischen Gutachtens und anderer geistiger Dienstleistungen wurde lediglich von einem Unternehmer ein Angebot eingeholt. Obwohl die Einholung von Vergleichsangeboten möglich gewesen wäre, ist dies unterblieben, sodass weder ein qualitativer noch ein preislicher Wettbewerb gegeben war. Die eingeholten Einzelangebote wurden in der Regel ohne weitere inhaltliche oder preisliche Korrektur für richtig befunden. Vorgesehene Gespräche bzw. Verhandlungen über qualitative Inhalte wurden nicht geführt bzw. sind nicht protokolliert (ÖNORM A 2050, Punkt 1.4.1.3).

Ergebnis 7

Die Vergaben für geistige Dienstleistungen hätten durch ein ÖNORM-konformes Verhandlungsverfahren mit vorheriger öffentlicher Erkundung des Bewerberkreises mit mindestens jeweils drei Unternehmern durchgeführt werden müssen. In Hinkunft ist die Wahl des Vergabeverfahrens für geistige Dienstleistungen entsprechend den jeweiligen gültigen gesetzlichen Bestimmungen durchzuführen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Für Vergaben kleineren Umfanges (z.B. Geologie) war es zweckmäßig, den von der Abteilung eingesetzten Geologen zu beauftragen und den Aufwand eines Verhandlungsverfahrens mit vorheriger öffentlicher Erkundung des Bewerberkreises zu unterlassen, da dies einen zu hohen Aufwand bedeutet hätte. Auf Grund der bekannten Qualifikation des Auftragnehmers und der Qualität von bereits durchgeführten Arbeiten sowie der Überschaubarkeit der Aufgabe konnte die Preisangemessenheit geprüft und bestätigt werden.

Bei nunmehrigen Vergaben von Planungsleistungen durch die Gruppe Straße wird entsprechend dem Bundesvergabegesetz 2006 vorgegangen. Es werden entsprechend den Bestimmungen die Vergabeverfahren für Planungsleistungen angewendet.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird teilweise zur Kenntnis genommen. Der LRH bleibt bei seinen Feststellungen, anerkennt jedoch die nunmehr zugesagte vergabegesetzliche Vorgangsweise.

9.2 Zuschlagskriterien

Gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 2.1.5, waren in den Ausschreibungsunterlagen die Zuschlagskriterien anzuführen. Diese sind auftragsbezogene, vom Auftraggeber festgelegte Kriterien, nach welchen das technisch und wirtschaftlich günstigste Angebot (Bestbieterprinzip) nachvollziehbar zu ermitteln ist. Gemäß der Vergabekriterien müssen Zuschlagskriterien sachlich gerechtfertigt sein und dürfen keinen Bieter diskriminieren.

9.2.1 Detailplanung

Im Einladungsschreiben wurde als Grundlage für die Kostenermittlung der Leistungstarif für Projektierungsarbeiten an Bundesstraßen, eine beigelegte Übersichtskarte im Maßstab 1:25.000 sowie eine Ausmaßermittlung angeführt.

Die Ausmaßermittlung stellte sich wie folgt dar:

- Indizes: Projektierung/Vermessung
- Einheitstarife: Straße/Nebenwege
- Straßenlängen: B 38, Haupttrasse km 79,20 bis km 83,60, Nebenwege 1,0 km
- Herausgreifen von Querprofilen: 50 Stück bis 30 m, 50 Stück 30 bis 50 m
- Ermittlung der wertbestimmenden Faktoren der Brücken: 2 mal Bachbrücken

Folgende Werte waren von den Unternehmern anzubieten:

- Klasse Längenschwierigkeitsfaktor
- Klasse Querprofile
- Nachlass

Von den eingeladenen Bietern war ein Honorarangebot zu erstellen. Da in den Ausschreibungsunterlagen keine Zuschlagskriterien angegeben waren, galt der Preis als einziges Zuschlagskriterium und wurde daher das Billigstbieterprinzip angewendet.

9.2.2 Weitere durchgeführte Vergabeverfahren

Bei sämtlichen weiteren durchgeführten Vergabeverfahren für die geistigen Dienstleistungen wurden, wie bereits im Punkt 9.1.7, Resümee über die Wahl der Vergabeverfahren, keine Zuschlagskriterien angegeben. Gemäß Punkt 2.1.5 der ÖNORM A 2050 hätten „in den Ausschreibungsunterlagen ... die Kriterien für die Wahl des Angebotes für den Zuschlag...“ angegeben werden müssen.

Ergebnis 8

In den Vergabeverfahren für die geistigen Dienstleistungen wurden Zuschlagskriterien weder vorher festgelegt noch für die Zuschlagsentscheidung herangezogen. In Hinkunft sind nicht diskriminierende und sachlich nachvollziehbare Zuschlagskriterien entsprechend den vergabegesetzlichen Bestimmungen festzulegen und für die Zuschlagsentscheidung heranzuziehen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Für die Vergaben der Planungsleistungen für das Bauvorhaben B38, Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ wurde ausschließlich das Preiskriterium herangezogen und der Billigstbieter beauftragt. Die Einladung zur Legung von Angeboten erfolgte dabei nur an Unternehmer deren Qualität und Leistungsfähigkeit von der Vergabekommission geprüft wurden.

Bei nunmehrigen Vergaben von Planungsleistungen durch die Gruppe Straße wird entsprechend dem Bundesvergabegesetz 2006 vorgegangen und es werden außer bei Direktvergaben entsprechende Zuschlagskriterien herangezogen.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird teilweise zur Kenntnis genommen. Bei der Vergabe geistiger Dienstleistungen ist das Billigstbieterprinzip ausgeschlossen. Der LRH bleibt bei seinen Feststellungen, anerkennt jedoch die nunmehr zugesagte vergabegesetzliche Vorgangsweise.

9.3 Angebotsfrist

Gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 2.6, endete die Frist für die Abgabe der Angebote (Angebotsfrist) mit jenem in der Ausschreibung anzugebenden Zeitpunkt, bis zu dem die Angebote spätestens eingereicht sein müssen. Die Angebotsfrist war so zu bemessen, dass unter Berücksichtigung des Postlaufes den Bietern hinreichend Zeit zur Erstellung

der Angebote blieb. Bei offenen Verfahren hatte die Angebotsfrist mindestens vier Wochen (28 Tage), bei nicht offenen Verfahren mindestens drei Wochen (21 Tage) zu betragen.

9.3.1 Detailplanung

Die Einladung zur Legung eines Honorarangebotes erfolgte mit Schreiben vom 10. März 1997. Die Angebote waren bis Ende der Kalenderwoche 14 einzureichen. Das entsprach einer Angebotsfrist von 25 Tagen. Ein genaues Datum bzw. eine genaue Uhrzeit wurden im Einladungsschreiben nicht genannt.

9.3.2 Weitere durchgeführte Vergabeverfahren

Bei sämtlichen weiteren durchgeführten Vergabeverfahren für geistige Dienstleistungen war die Dauer der Angebotsfrist nicht ausreichend genau festgelegt oder nicht nachvollziehbar dokumentiert.

Ergebnis 9

Die Angebotsfrist war bei den meisten durchgeführten Vergabeverfahren für geistige Dienstleistungen nicht ausreichend genau festgelegt oder nicht nachvollziehbar dokumentiert. In Hinkunft ist die Dauer der Angebotsfrist entsprechend den vergabegesetzlichen Bestimmungen festzusetzen und nachvollziehbar zu dokumentieren.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Bei nunmehrigen Vergaben von Planungsleistungen durch die Gruppe Straße wird entsprechend dem Bundesvergabegesetz 2006 vorgegangen. Die Dauer der Angebotsfrist wird in den Ausschreibungsunterlagen angeführt und entspricht den gesetzlichen Bestimmungen.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

9.4 Einreichung, Entgegennahme und Verwahrung der Angebote

Gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 3.3, waren die Angebote in einem verschlossenen Umschlag innerhalb der Angebotsfrist einzureichen.

Gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 4.1.1, hatte die Stelle, bei der die Angebote einzureichen waren, auf dem verschlossenen Umschlag Datum und Uhrzeit des Einganges zu vermerken und alle Angebote in der Reihenfolge ihres Einlangens in ein Verzeichnis einzutragen.

Bei keinem der durchgeführten Vergabeverfahren für die Planungsleistungen wurde das vorgesehene Eingangsverzeichnis angelegt.

Ergebnis 10

Über die eingereichten Angebote für die Planungsleistungen wurden keine Eingangsverzeichnisse angelegt. In Hinkunft sind die vergabegesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich der Entgegennahme der Angebote einzuhalten, insbesondere sind entsprechende Eingangsverzeichnisse anzulegen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Bei nunmehrigen Vergaben wird seitens der Gruppe Straße darauf geachtet, dass Eingangsverzeichnisse geführt und auch die sonstigen Bestimmungen zur Entgegennahme von Angeboten eingehalten werden.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

9.5 Prüfung der Angebote

Für alle Vergabeverfahren wurde eine Prüfung der Angebote durch Mitarbeiter der Abteilung Straßenplanung oder der NÖ Straßenbauabteilung 8 durchgeführt. Die jeweiligen Ergebnisse wurden in Niederschriften dokumentiert. Sie waren wie folgt gegliedert:

- Art des Vergabeverfahrens mit Begründung für die Wahl des Vergabeverfahrens
- Festlegung des Auftragnehmers (Kriterien für die Auswahl des Bieters)
- Festlegungen für das Angebot
- Angaben über das Angebot
- Angaben, in welchem Rechnungsjahr die Kosten anfallen

9.5.1 Lage- und Höhenplan

Vom eingeladenen Unternehmer wurde ein Angebot gelegt. Es wies das Datum vom 15. Oktober 1996 und einen Angebotspreis von € 21.218,69 (inkl. USt) auf. Die Prüfung des Angebotes wurde durch Prüfvermerke vom 22. Oktober 1996 und 6. November 1996 dokumentiert. Der Angebotspreis wurde mit € 21.218,69 (inkl. USt) festgestellt und das Angebot unter Wertung aller technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte als angemessen bestätigt.

Der mit der Erstellung des Lage- und Höhenplanes beauftragte Zivilingenieur legte für die erforderliche Ergänzungsvermessung ein Angebot. Es wies das Datum vom 24. März 1999 und einen Angebotspreis von € 1.205,38 (inkl. USt) auf. Die Prüfung des Angebotes wurde mit Prüfvermerken vom 28. April 1999 und 17. Mai 1999 dokumentiert. Der Angebotspreis wurde mit € 1.205,38 (inkl. USt) festgestellt und das Angebot unter Wertung aller technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte als angemessen bestätigt.

9.5.2 Detailplanung

Von den drei eingeladenen Unternehmern wurden Angebote abgegeben. Im Zuge der Prüfung des Angebotes von Zivilingenieur A wurde eine Korrektur des Teilleistungsfaktors zur Vergleichbarkeit mit den beiden anderen Angeboten vorgenommen. In den

beiden anderen Angeboten wurden keine Korrekturen vorgenommen. In weiterer Folge wurde ein handschriftlicher Angebotsvergleich erstellt und der Niederschrift über die Angebotsprüfung des Bestbieterangebotes vom 15. April 1997 beigelegt. Alle Angebote wurden ohne Prüfvermerk im Akt eingelegt.

Die Prüfung ergab folgendes Ergebnis:

Bieter	Angebotsdatum	Angebotspreis ungeprüft / €	Prozent	Angebotspreis geprüft / €	Prozent
Zivilingenieur A	4. April 1997	43.534,91 ¹	102,80	40.550,84	100,00
Zivilingenieur B	1. April 1997	42.350,99 ²	100,00	42.350,99	104,42
Zivilingenieur C	3. April 1997	43.130,70 ³	101,84	43.130,78	106,36

Der Angebotspreis des Bieters A wurde mit € 40.550,84 (inkl. USt) festgestellt und das Angebot unter Wertung aller technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte als angemessen beurteilt.

9.5.3 Geotechnisches Gutachten

Vom eingeladenen Unternehmer wurde ein Angebot gelegt. Es wies das Datum vom 11. November 1998 und einen Angebotspreis von € 3.915,61 (inkl. USt) auf. Die Prüfung des Angebotes wurde durch Prüfvermerke vom 2. Februar 1999 und 3. Februar 1999 dokumentiert. Der Angebotspreis wurde mit € 3.915,61 (inkl. USt) festgestellt und das Angebot unter Wertung aller technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte als angemessen angesehen.

9.5.4 Landschaftsplanung

9.5.4.1 Teil I

Vom eingeladenen Unternehmer wurde ein Angebot gelegt. Es wies das Datum vom 16. September 1999 und einen Angebotspreis von € 10.322,01 (inkl. USt) auf. Die Prüfung des Angebotes wurde durch Prüfvermerke vom 1. Oktober 1999 und 11. Oktober 1999 dokumentiert. Die angebotene Teilleistung „Erstellung der Ausschreibungsunterlagen“ wurde aus dem Angebot herausgenommen, da diese durch die Abteilung Straßenplanung selbst erstellt werden sollte. Der Angebotspreis wurde mit € 9.289,81 (inkl. USt) festgestellt und das Angebot unter Wertung aller technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte als angemessen beurteilt.

¹ inkl. Nachlass von 10 % auf das Nettohonorar

² inkl. Nachlass von 8 % auf das Nettohonorar

³ inkl. Nachlass von 8 % auf das Nettohonorar

9.5.4.2 Teil II

Vom eingeladenen Unternehmer wurde ein Angebot gelegt. Es wies das Datum vom 30. November 1998 und einen Angebotspreis von € 4.085,41 (inkl. USt) auf. Die Prüfung des Angebotes wurde durch Prüfvermerke vom 2. Februar 1999 und 3. Februar 1999 dokumentiert. Der Angebotspreis wurde mit € 4.085,41 (inkl. USt) festgestellt und das Angebot unter Wertung aller technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte als angemessen beurteilt.

9.5.5 Umweltuntersuchung

9.5.5.1 Teil I

Vom eingeladenen Unternehmer wurde ein Angebot gelegt. Es wies das Datum vom 8. März 1999 und einen Angebotspreis von € 13.258,18 (inkl. USt) auf. Die Prüfung des Angebotes wurde durch Prüfvermerke vom 19. April 1999 und 27. April 1999 dokumentiert. Der Angebotspreis wurde mit € 13.258,18 (inkl. USt) festgestellt und das Angebot unter Wertung aller technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte als angemessen bestätigt.

9.5.5.2 Teil II

Vom eingeladenen Unternehmer wurde ein Angebot gelegt. Es wies das Datum vom 6. Juni 2001 und einen Angebotspreis von € 1.810,19 (inkl. USt) auf. Die Prüfung des Angebotes wurde durch Prüfvermerke vom 4. Juli 2001 und 5. Juli 2001 dokumentiert. Der Angebotspreis wurde mit € 1,810,19 (inkl. USt) festgestellt und das Angebot unter Wertung aller technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte als angemessen angesehen. Ein 10 %iger Nachlass auf das gesamte Angebot und die Richtigstellung bzw. Reduktion des Gebietsfaktors von 1,5 auf 1,25 wurden protokolliert.

9.5.6 Ausschreibungsunterlagen, SiGe-Plan

9.5.6.1 Teil I

Vom eingeladenen Unternehmer wurde ein Angebot gelegt. Es wies das Datum vom 8. März 2002 und einen Angebotspreis von € 31.380,00 (inkl. USt) auf. Im Zuge einer nicht eigens dokumentierten Angebotsverhandlung mit dem Bieter wurde ein zusätzlicher Preisnachlass von 7,5 % vereinbart. Die Angebotsprüfung wurde durch einen Prüfvermerk vom 9. April 2002 dokumentiert. Der um den vereinbarten Preisnachlass reduzierte Angebotspreis wurde mit € 29.026,50 (inkl. USt) festgestellt und das Angebot unter Wertung aller technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte als angemessen angesehen.

9.5.6.2 Teil II

Vom eingeladenen Unternehmer wurde ein Angebot gelegt. Es wies das Datum vom 1. Oktober 2003 und einen Angebotspreis von € 7.983,77 (inkl. USt) auf. Die Prüfung des Angebotes wurde durch einen Prüfvermerk vom 15. Oktober 2003 dokumentiert. Der Angebotspreis wurde mit € 7.983,77 (inkl. USt) festgestellt und das Angebot unter

Wertung aller technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte als angemessen angesehen.

Eine Niederschrift über die Prüfung des Angebotes konnte nicht vorgelegt werden.

9.6 Verhandlungen mit Bietern

Gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 1.4.1.3, war beim Verhandlungsverfahren mit einem oder mehreren ausgewählten Bietern über den gesamten Auftragsinhalt zu verhandeln. Gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 4.4.4, waren Aufklärungsgespräche und/oder Erörterungen kommissionell zu führen. Gründe und Ergebnisse waren in einer Niederschrift festzuhalten.

9.6.1 Lage- und Höhenplan

Mit dem Bieter wurde am 22. Oktober 1996 eine „Vergabebesprechung“ durchgeführt. Eine schriftliche Dokumentation über die „Vergabebesprechung“ konnte nicht vorgelegt werden, auch im Protokoll über die Angebotsprüfung vom 5. November 1996 wurde diesbezüglich nichts festgehalten.

Für die Ergänzungsvermessung wurde am 27. April 1999 eine neuerliche „Vergabebesprechung“ durchgeführt. Eine eigene Niederschrift hierüber konnte nicht vorgelegt werden.

Im Protokoll über die Angebotsprüfung vom 28. April 1999 wurde festgehalten:

- „Angebot in Ordnung“

9.6.2 Detailplanung

Aufgrund des Ergebnisses der Prüfung der Angebote wurde das Honorarangebot vom Zivilingenieur A als das „günstigste“ bewertet und eine „Vergabebesprechung“ am 25. April 1997 durchgeführt. Eine eigene Niederschrift hierüber konnte nicht vorgelegt werden.

Im Protokoll über die Angebotsprüfung vom 5. Juni 1997 wurde festgehalten:

- „Teilleistungsfaktor auf 0,926 korrigiert, keine weiteren Nachlässe im Verhandlungsverfahren erreicht.“

9.6.3 Geotechnisches Gutachten

Mit dem Bieter wurde am 2. Februar 1999 eine „Vergabebesprechung“ durchgeführt. Eine eigene Niederschrift hierüber konnte nicht vorgelegt werden.

Im Protokoll über die Angebotsprüfung vom 2. Februar 1999 wurde festgehalten:

- „Angebot in Ordnung“

9.6.4 Landschaftsplanung

Es wurden keine Verhandlungen mit dem Bieter geführt.

9.6.5 Umweltuntersuchung

9.6.5.1 Teil I

Mit dem Bieter wurde am 13. März 1999 eine „Vergabebesprechung“ durchgeführt. Eine eigene Niederschrift hierüber konnte nicht vorgelegt werden.

Im Protokoll über die Angebotsprüfung vom 19. April 1999 wurde festgehalten:

- „Nachlass 10 %, Richtigstellung bzw. Reduktion des Längengebietsfaktors 1,25 statt 1,50“

9.6.5.2 Teil II

Mit dem Bieter wurde am 3. Juli 2001 eine „Vergabebesprechung“ durchgeführt. Eine eigene Niederschrift hierüber konnte nicht vorgelegt werden.

Im Protokoll über die Angebotsprüfung vom 4. Juli 2001 wurde festgehalten:

- „Angebot in Ordnung, 10 % Nachlass“

Der Nachlass wurde bereits ursprünglich angeboten und war demnach kein Ergebnis der „Vergabebesprechung“.

9.6.6 Ausschreibungsunterlagen, SiGe-Plan

9.6.6.1 Teil I

Mit dem Bieter wurde am 9. April 2002 eine „Vergabebesprechung“ durchgeführt. Eine eigene Niederschrift hierüber konnte nicht vorgelegt werden.

Im Protokoll über die Angebotsprüfung vom 26. April 2002 wurde festgehalten:

- „zusätzlicher Preisnachlass von 7,5 %“

9.6.6.2 Teil II

Eine Niederschrift über geführte Verhandlungen mit dem Bieter konnte nicht vorgelegt werden.

Von sämtlichen mit den Bietern durchgeführten „Vergabebesprechungen“ wurden keine eigenen Niederschriften erstellt, sondern die Ergebnisse der Verhandlungen in den später erstellten Protokollen über die Prüfung der Angebote festgehalten.

Ergebnis 11

Von den teilweise als Vergabebesprechungen bezeichneten Verhandlungen mit den Bietern wurden keine eigenen Niederschriften erstellt. In Hinkunft sind Bieterverhandlungen im Verhandlungsverfahren gemäß den vergabegesetzlichen Bestimmungen zu protokollieren.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Die geführten Vergabebesprechungen fanden ihren Niederschlag im Angebot des Bieters und dienten somit als Grundlage für die Vergabe.

Bei nunmehrigen Vergabeverfahren werden Bieterverhandlungen entsprechend protokolliert und es werden die Bestimmungen zur Durchführung des Verhandlungsverfahrens nach dem Bundesvergabegesetz 2006 eingehalten.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

9.7 Abschluss des Vergabeverfahrens

Gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 4.9, endete das Vergabeverfahren mit dem Zustandekommen des Leistungsvertrages oder mit dem Widerruf der Ausschreibung. Jene Bieter, denen kein Zuschlag erteilt wurde, waren hievon unmittelbar nach Abschluss des Verfahrens schriftlich zu verständigen.

Im konkreten Fall der Detailplanungsleistungen wurden die Bieter, welchen kein Zuschlag erteilt wurde, nicht verständigt.

Ergebnis 12

Die erfolglosen Bieter in den Vergabeverfahren für die Planungsleistungen wurden entgegen den geltenden Bestimmungen vom Ende der Vergabeverfahren nicht verständigt. In Hinkunft sind die Bieter vom Ausgang eines Vergabeverfahrens gemäß den vergabegesetzlichen Bestimmungen unverzüglich und nachweislich zu verständigen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Am Ende des Vergabeverfahrens wurden die erfolglosen Bieter mündlich darüber verständigt, dass sie nicht beauftragt werden.

Durch Einführung eines Rechtsschutzes für Bieter bei allen Vergabeverfahren durch das Bundesvergabegesetz werden somit die Bieter über das Ende des Vergabeverfahrens und den Zuschlag entsprechend den Bestimmungen nachweislich informiert.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird teilweise zur Kenntnis genommen. Die nunmehr angeführte mündliche Verständigung der nicht erfolgreichen Bieter entsprach nicht den damals geltenden Vergabebestimmungen und war eine solche Verständigung jedenfalls nicht dokumentiert. Der LRH bleibt bei seinen Feststellungen, anerkennt jedoch die nunmehr zugesagte vergabegesetzliche Vorgangsweise.

9.8 Zuschlag

Der Zuschlag erfolgte jeweils mittels Bestellschein. Dies entsprach grundsätzlich dem Punkt 4.7.2.1 der ÖNORM A 2050.

10 Vergabe der Bauleistungen

10.1 Ausschreibungsunterlagen

10.1.1 ZVB – Angebots- und Vertragsbestimmungen

Am Deckblatt der Ausschreibungsunterlagen für die Bauleistungen wurde Folgendes festgehalten:

„Für die Angebotserstellung gilt die *Zusammenfassung der Angebots- und Vergabebedingungen sowie der Vertragsbestimmungen (ZVB), Ausgabe 1. April 2002*. Sie liegt zur Einsichtnahme in der ausschreibenden Dienststelle auf. ...“

Die ZVB lagen tatsächlich in gebundener Form zur Einsichtnahme für die Bieter in der ausschreibenden Dienststelle, der NÖ Straßenbauabteilung 8, zur Einsichtnahme auf.

Nur ein (kleiner) Teil der ZVB, nämlich die (allgemeinen) Angebots- und Vergabebedingungen, waren wirklich nicht Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen.

Der andere Teil der ZVB hingegen, die Vertragsbestimmungen, waren entgegen den Ausführungen am Ausschreibungsdeckblatt, auch in den Ausschreibungsunterlagen enthalten.

Die Zusammenfassung von allgemeinen Verfahrens- und Vertragsbestimmungen und deren Herausgabe in gebundener Form hat in der Gruppe Straße lange Tradition. Aus folgenden Gründen erscheint diese Methode jedoch überholt zu sein:

- Der Großteil der Verfahrensbestimmungen (Angebots- und Vergabebedingungen) ist heute gesetzlich geregelt. Nur für wenige allgemeine Bestimmungen haben die Auftraggeber eine Festlegungsmöglichkeit oder -verpflichtung, zB die Zulässigkeit von Alternativ- oder Abänderungsangeboten. Diese allgemeinen Verfahrensbestimmungen und die auftragsbezogenen Festlegungen, zB Zeitpunkt und Ort der Angebotseröffnung, haben zusammen keinen großen Umfang.
- Gemäß § 99 Bundesvergabegesetz 2006 sind die Vertragsbestimmungen eindeutig und umfassend in den Ausschreibungsunterlagen festzulegen, wobei vorzugsweise geeignete Leitlinien (zB ÖNORM B 2117) heranzuziehen sind. Darüber hinausgehende allgemeine Festlegungen, zB hinsichtlich Qualitätskontrollen und auftragsbezogene Angaben, Erfüllungszeiten, sollten zusammen ebenfalls keinen allzu großen Umfang erreichen.
- Die gebundene Fassung der ZVB erscheint aus heutiger Sicht schwer aktualisierbar, daher unzweckmäßig. Vielmehr sollte den ausschreibenden Stellen eine aktuelle und kompakte Fassung der Ausschreibungsunterlagen in elektronischer Form zur Verfügung stehen.

- Der gesetzliche Anspruch an eindeutige und umfassende Vertragsbestimmungen kann durch in sich geschlossene, vollständige und klare Ausschreibungsunterlagen auf zweckmäßige Art und Weise erfüllt werden.
- Unvollständige Ausschreibungsunterlagen mit Hinweis auf einzusehende Bestimmungen an anderem Ort stellen eine nicht notwendige Erschwernis und Benachteiligung, insbesondere von neu anbietenden Unternehmen dar.

Ergebnis 13

Die teilweise Abtrennung von Ausschreibungsinhalten in Form der ZVB wird der gebotenen eindeutigen und umfassenden Vertragserstellung nicht gerecht und sollte in Hinkunft durch vollständige und in sich geschlossene Ausschreibungsunterlagen ersetzt werden.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Seit einigen Jahren werden nur mehr in sich geschlossene Ausschreibungsunterlagen verwendet. Die Vorlagen dafür sind standardisiert und werden durch die Gruppe Straße für alle ausschreibenden Stellen der Gruppe über das Intranet zur Verfügung gestellt und sind grundsätzlich zur Anwendung vorgeschrieben.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

10.1.2 Gliederung der Ausschreibungsunterlagen

Die Ausschreibungsunterlagen wurden für beide Bauabschnitte durch die NÖ Straßenbauabteilung 8 zusammengestellt und waren grob wie folgt gegliedert:

- Deckblatt
- Korrekturblatt
- Allgemeines
- Bauarbeitenkoordinationsgesetz
- Allgemeine Vertragsbestimmungen
- Besondere Vertragsbestimmungen (Straßenbau)
- Technische Vertragsbestimmungen (Straßenbau)
- Baulospezifische Vertragsbestimmungen (Straßenbau)
- Leistungsverzeichnis
- Bezugsquellennachweis und Materialpreisliste
- Angaben zur Gewichtung der Zuschlagskriterien gemäß Materialbezugsquellenliste
- Rechenbeispiel – Bestbieterermittlung mit Zuschlagskriterien
- Bietererklärungen

10.1.3 Gliederung der Angebots- und Vergabebedingungen

Die Angebots- und Vergabebedingungen gliederten sich wie folgt:

- Grundlagen: rechtliche Grundlagen (Bundesvergabegesetz 2002, NÖ Vergabegesetz oder ÖNORM A 2050)

- Angebotslegung: maßgebende Angebots- und Projektunterlagen, Zulässigkeit von Alleinunternehmern oder Bietergemeinschaft
- Form und Inhalt der Angebote: Zulässigkeit und Form von Alternativangeboten
- Angebot und Kalkulation: Preisermittlung gemäß ÖNORM B 2061¹, Berücksichtigung der in Österreich geltenden arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften, die Verwendung der Kalkulationsblätter K3 und K4 ab einem Angebotspreis von € 218.018,50, Gestaltung eines Preisnachlasses usw.
- Prüfung der Angebote: Ausscheidensmerkmale für Angebote, Gleichwertigkeit bei Alternativangeboten, Gleichwertigkeit von alternativ angebotenen Produkten und/oder Typen
- Zuschlag: Zuschlagsfrist, Zuschlagskriterien (siehe Punkt 10.1.5, Zuschlagskriterien), Nachweis der beruflichen Zuverlässigkeit

10.1.4 Überarbeitung der Ausschreibungsunterlagen

Die Ausschreibungsunterlagen, insbesondere die Verfahrens- und Vertragsbestimmungen waren, wie aus den obigen Punkten ersichtlich, teilweise nicht systematisch strukturiert und daher unübersichtlich. Einzelne Verfahrens- und Vertragsbestimmungen waren entbehrlich, weil sie bereits vergabegesetzlich oder in Normen geregelt waren. Eine klare Trennung zwischen Verfahrens- und Vertragsbestimmungen war nicht gegeben.

Eine klare und einheitliche Struktur für Ausschreibungsunterlagen könnte in Zukunft folgende Grobgliederung aufweisen:

- Verfahrensbestimmungen
- Vertragsbestimmungen
- Leistungsverzeichnis

Ergebnis 14

In Anbetracht der nicht systematisch strukturierten und daher unübersichtlichen Ausschreibungsunterlagen wird auf den Bericht 4/2006, Landesstraßen, Bodenmarkierung, Vergabeverfahren (Ergebnis 8), verwiesen, worin diese Thematik bereits ausführlich behandelt worden ist. Die NÖ Landesregierung hatte zugesagt, die mit der Erstellung von einheitlichen Ausschreibungstexten befassten Gremien innerhalb der Gruppe Straße mit dieser Problematik zu befassen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Die Ausschreibungen der Bauleistungen für die beiden Baulose, „Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ“, Teil 1 und Teil 2 wurden Jahre vor der vom Rechnungshof geprüften Ausschreibung „Landesstraßen, Bodenmarkierung, Vergabeverfahren“ (Bericht 4/2006) erstellt.

Die standardisierten Vorlagen der Gruppe Straße wurden mit Stichtag Jänner 2007 überarbeitet und stehen bereits über das Intranet allen ausschreibenden

¹ ÖNORM B 2061: Preisermittlung für Bauleistungen – Verfahrensnorm

Stellen der Gruppe zur Verfügung. Die Anwendung ist grundsätzlich vorgeschrieben. Im Zuge der Überarbeitung wurden neben Überprüfung aller aktuellen vergaberechtlichen Vorgaben des Bundesvergabegesetzes 2006 auch die rechtlichen und technischen Vertragsbestimmungen bearbeitet. Basis für diese Bearbeitung war der Bericht 4/2006 des NÖ Landesrechnungshofs.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

10.1.5 Zuschlagskriterien

Gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 2.1.5, waren in den Ausschreibungsunterlagen Kriterien für die Wahl des Angebotes für den Zuschlag anzuführen. Diese sind auftragsbezogene, vom Auftraggeber in der Reihenfolge ihrer Bedeutung festgelegte Kriterien, nach welchen das technisch und wirtschaftlich günstigste Angebot (Bestbieterprinzip) nachvollziehbar zu ermitteln ist. Gemäß der Vergabejudikatur müssen Zuschlagskriterien sachlich gerechtfertigt sein und dürfen keinen Bieter diskriminieren.

In den Angebots- und Vergabebedingungen Punkt 6.2, Zuschlagskriterien (Bauarbeiten), war festgelegt, dass der Zuschlag nach dem Bestbieterprinzip erfolgt. Maßgebend für die Beurteilung der Angebote waren nachstehende Zuschlagskriterien, die mit folgenden Prozentsätzen gewichtet waren:

- „Angebotspreis zu 97 %
- Anteil des wieder verwendeten Materials am vom Bieter beigestellten Gesamtmaterial zu 2 %
- Belastung des öffentlichen Straßennetzes durch LKW-Transporte zu 1 %“

Dem Leistungsverzeichnis war ein Formblatt für die Bekanntgabe der Mengen des vom Bieter beigestellten Materials in Tonnen und der daraus resultierenden Belastung des öffentlichen Straßennetzes in Kilometer angeschlossen.

Die Rechengänge zur Ermittlung des Bestbieters waren getrennt nach Zuschlagskriterium festgelegt. Als Maßeinheit waren Punkte festgelegt. Die je Bieter getrennt ermittelten Punkte wurden addiert, der Bieter mit der höchsten Punkteanzahl als Bestbieter festgestellt. Ein Rechenbeispiel für die Bestbieterermittlung war dem Leistungsverzeichnis beigelegt.

Die Regelung für die Bestbieterermittlung war rechnerisch nachvollziehbar.

Unklar blieb jedoch, wieweit die Bieter die Verwendung von recyceltem Material und die LKW-Transporte im Zeitpunkt des Vergabeverfahrens überhaupt nachweisen können oder es sich bloß um nicht nachprüfbar behauptungen handelt. Unklar blieben die Folgen für den (späteren) Auftragnehmer, wenn er zwar die Verwendung recycelten Materials versprochen hat, dies bei der Auftragsabwicklung aber nicht oder nur teilweise erfüllt.

Auch die geringe Gewichtung der beiden Kriterien lässt Zweifel an deren Sachlichkeit aufkommen. Unter den genannten Aspekten waren die genannten Zuschlagskriterien nicht zweckmäßig und sachlich nicht gerechtfertigt. Zuschlagskriterien müssen gemäß der Rechtsprechung jedoch dem Sachlichkeitsgebot genügen.

Dem LRH erscheint es daher notwendig, derartige Zuschlagskriterien, falls sie sachlich gerechtfertigt sind, mit einer entsprechenden Vertragsbestimmung, eventuell auch mit einer Vertragsstrafe, abzusichern, um deren Durchsetzbarkeit im Zuge der Auftragsabwicklung sicherstellen zu können.

Unsachliche oder schwer überprüfbare Zuschlagskriterien wären jedenfalls zu vermeiden. Sofern der Qualitätsstandard der Leistung in den Ausschreibungsunterlagen klar und eindeutig definiert werden kann, was bei Bauleistungen der Regelfall ist, sollte gemäß § 80 Abs 3 Bundesvergabegesetz 2006 als einziges Zuschlagskriterium der Preis in der Ausschreibung festgelegt werden (Billigstbieterprinzip).

Ergebnis 15

Bei künftigen Vergabeverfahren sind ausschließlich objektive und sachlich nachvollziehbare Zuschlagskriterien festzulegen. Zuschlagskriterien, deren Erfüllung erst im Zuge der Leistungserbringung real nachvollzogen werden kann, sind mit Vertragsbestimmungen abzusichern. Die Ausschreibung von Bauaufträgen sollte nach Möglichkeit qualitativ gleichwertige Angebote sicherstellen, sodass als einziges Zuschlagskriterium der Preis herangezogen werden kann.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

In den mit Stichtag Jänner 2007 überarbeiteten Ausschreibungsvorlagen der Gruppe Straße wurde den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2006 Rechnung getragen. Es ist nunmehr möglich – und zwar in Abhängigkeit von der Art der zu vergebenden Leistung – das Best- oder das Billigstbieterprinzip zur Anwendung zu bringen. Im Fall der Verwendung des Bestbieterprinzips werden die Zuschlagskriterien entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen angepasst.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Empfehlung, bei Bauaufträgen das Billigstbieterprinzip vorzusehen, bleibt aufrecht.

10.2 Bekanntmachung

10.2.1 Teil I

Die Bekanntmachung der Straßenbauarbeiten erfolgte durch die NÖ Straßenbauabteilung 8 auf nationaler Ebene in den Amtlichen Nachrichten Nr. 3 vom 14. Februar 2003. Eine Bekanntmachung auf EWR-Ebene war nicht erforderlich, da der geschätzte Auftragswert von € 2.417.000,00 (exkl. USt) geringer war als der damalige EU-Schwellenwert für Bauaufträge (€ 5,0 Mio).

10.2.2 Teil II

Die Bekanntmachung der Straßenbauarbeiten erfolgte in den Amtlichen Nachrichten Nr. 8 vom 30. April 2004. Eine Bekanntmachung auf EWR-Ebene war nicht erforderlich, da der geschätzte Auftragswert von € 705.000,00 (exkl. USt) geringer war als der damalige Schwellenwert für Bauaufträge (€ 5,0 Mio).

10.3 Angebotseröffnung

Die Angebotseröffnungen wurden kommissionell an der Dienststelle der NÖ Straßenbauabteilung 8 in Waidhofen/Thaya vorgenommen.

10.3.1 Teil I

Die Angebotseröffnung fand – wie bekannt gemacht – am 18. März 2003 um 09:30 Uhr statt. Acht Bieter haben Angebote eingereicht. Ohne (rechnerische) Prüfung ergab sich folgende Reihung:

Bieter	Angebotspreis / €
Bieter D	2.589.455,94
Bieter E	2.605.950,46
Bieter F	2.814.814,68
Bieter G	2.817.548,02
Bieter H	2.969.758,07
Bieter I	2.970.381,74
Bieter J	3.309.842,02
Bieter K	3.478.590,59

10.4 Teil II

Die Angebotseröffnung fand – wie bekannt gemacht – am 25. Mai 2004 um 08:30 Uhr statt. Fünf Unternehmen hatten Angebote eingereicht. Ohne (rechnerische) Prüfung ergab sich folgende Bieterreihung:

Bieter	Angebotspreis / €
Bieter E	706.003,84
Bieter D	707.631,34
Bieter I	738.901,90
Bieter G	745.126,27
Bieter F	759.231,10

10.5 Angebotsprüfung

Die Angebotsprüfung wurde für beide Teile durch Mitarbeiter der NÖ Straßenbauabteilung 8 durchgeführt. Über die Prüfung der Angebote und ihr Ergebnis wurden Niederschriften angefertigt.

10.5.1 Teil I

Die an den ersten drei Stellen gereihten ausschreibungsgemäßen Angebote wurden einer rechnerischen Prüfung unterzogen, wobei keine Rechenfehler festgestellt wurden. In weiterer Folge wurde die Bestbieterermittlung unter Zugrundelegung der festgelegten Zuschlagskriterien bei den beiden Erstgereihten durchgeführt. Ein schriftlicher Prüfbericht gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 4.3.7, wurde erstellt. Die Prüfung ergab folgendes Ergebnis:

Bieter	Angebotspreis / €	Prozent	Punkte nach Anwendung der Zuschlagskriterien
Bieter D	2.589.455,94	100,00	100,00
Bieter E	2.605.950,46	100,64	98,33

Ein Vergabeprotokoll wurde erstellt und der Vergabekommission am 6. Mai 2003 zur Beratung vorgelegt.

10.5.2 Teil II

Die an den ersten drei Stellen gereihten ausschreibungsgemäßen Angebote wurden einer rechnerischen Prüfung unterzogen. Es wurden keine Rechenfehler festgestellt. In weiterer Folge wurde die Bestbieterermittlung unter Zugrundelegung der festgelegten Zuschlagskriterien bei den beiden Erstgereihten durchgeführt. Ein schriftlicher Prüfbericht gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 4.3.7, wurde erstellt. Die Prüfung ergab folgendes Ergebnis:

Bieter	Angebotspreis / €	Prozent	Punkte nach Anwendung der Zuschlagskriterien
Bieter E	706.003,84	100,00	99,00
Bieter D	707.631,34	100,23	97,78

Ein Vergabeprotokoll wurde erstellt und der Vergabekommission am 29. Juni 2004 zur Beschlussfassung vorgelegt.

10.6 Zuschlagsentscheidung

Die Vergabe von Leistungen über € 100.000,00 ist gemäß § 4 Abs 1 Z 19 der Verordnung über die Geschäftsordnung der NÖ Landesregierung der kollegialen Beschlussfassung durch die NÖ Landesregierung vorbehalten.

Gemäß der (damaligen) Geschäftsordnung der Vergabekommission (ST1-0.181/12-99) war deren Aufgabe insbesondere die „Erstellung von Vergabevorschlägen für die zur Entscheidung berufenen Organe ...“ Die Vergabekommission selbst war demnach nicht entscheidungsbefugt, sondern hatte lediglich *Vorschläge* für die Vergabeentscheidungen der zuständigen Organe (ASFINAG, Landesregierung) zu erstellen.

10.6.1 Teil I

Die Vergabekommission hat in ihrer Sitzung vom 6. Mai 2003 einhellig befunden, den ihr von der NÖ Straßenbauabteilung 8 unterbreiteten Prüfbericht zur Kenntnis zu nehmen und den daraus resultierenden Vergabevorschlag auch der NÖ Landesregierung vorzuschlagen.

Der Vergabebeschluss der NÖ Landesregierung erfolgte am 17. Juni 2003.

Gemäß ÖNORM A 2050, Punkt 4.9, waren jene Bieter, denen kein Zuschlag erteilt wurde, hievon unmittelbar nach Abschluss des Vergabeverfahrens schriftlich zu verständigen.

Eine derartige Verständigung der nicht erfolgreichen Bieter konnte nicht vorgelegt werden. Es war daher davon auszugehen, dass die vorgesehene Verständigung der Bieter nicht erfolgte.

Ergebnis 16

Die unmittelbar nach Abschluss des Vergabeverfahrens für den Teil I vorgesehene Verständigung der nicht erfolgreichen Bieter ist unterblieben. In Hinkunft sind gemäß den vergaberechtlichen Bestimmungen die Bieter von der Vergabeentscheidung unmittelbar und nachweislich zu verständigen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Die entsprechenden Abläufe zur Bieterverständigung sind innerhalb der Gruppe Straße standardisiert und entsprechen den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2006.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die eigentliche Prüfung der Angebote bei der NÖ Straßenbauabteilung 8 dauerte 49 Tage. Von der Sitzung der Vergabekommission samt Fertigung des Vergabeprotokolls bis zur Zuschlagsentscheidung durch die NÖ Landesregierung vergingen 42 Tage, ohne dass eine Änderung der Angebotsbewertung oder eine andere Schwierigkeit im Vergabeverfahren eingetreten wären.

10.6.2 Teil II

Hinsichtlich der Vergabe der Straßenbauarbeiten „Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ, Teil II“ hat die Vergabekommission am 28. Juni 2004 einstimmig befunden, den ihr unterbreiteten Vorschlag aufgrund des Prüfberichtes der NÖ Straßenbauabteilung 8 auch der NÖ Landesregierung vorzuschlagen.

Gemäß § 100 Bundesvergabegesetz 2002 hat die NÖ Straßenbauabteilung 8 am 28. Juni 2004 die Zuschlagsentscheidung allen sechs Bietern gleichzeitig per Telefax mit folgendem Wortlaut bekannt gegeben: „... das Land NÖ beabsichtigt, den Zuschlag ... an die Firma... zu erteilen.“ Diese Mitteilung erfolgte auf Grundlage des Vorschlages der Vergabekommission. Einen Beschluss des entscheidungsbefugten Organs, in diesem Fall der NÖ Landesregierung, gab es zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Die interne Willensbildung beim Auftraggeber Land NÖ war noch nicht abgeschlossen. Tatsächlich erfolgte der Vergabebeschluss der Landesregierung erst mit 7. September 2004.

Ergebnis 17

Die Bekanntgabe der Zuschlagsentscheidung für die Straßenbauarbeiten „Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ, Teil II“ erfolgte, bevor das zuständige Organ, die NÖ Landesregierung, ihre Vergabeentscheidung getroffen hatte. In Zukunft sind die Zuschlagsentscheidungen erst bekannt zu geben, nachdem das zuständige Organ die jeweiligen Zuschlagsentscheidungen getroffen hat.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Die Bekanntgabe der Zuschlagsentscheidung erfolgt entsprechend den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2006 nach der Zuschlagsentscheidung des dafür zuständigen Organs. Diesbezügliche Vorgaben wurden innerhalb der Gruppe Straße umgesetzt.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die eigentliche Prüfung der Angebote bei der NÖ Straßenbauabteilung 8 dauerte 35 Tage. Von der Sitzung der Vergabekommission bis zur Zuschlagsentscheidung durch die NÖ Landesregierung vergingen 70 Tage, ohne dass irgendeine Änderung der Angebotsbewertung oder eine andere Schwierigkeit im Vergabeverfahren eingetreten wären.

Ergebnis 18

Der Zeitraum von der Angebotsprüfung inklusive der Behandlung in der Vergabekommission und der Entscheidung der Landesregierung war ohne ersichtbaren Grund unverhältnismäßig lang. Der NÖ Landesrechnungshof empfiehlt, bei der Gruppe Straße den internen Verwaltungsablauf zu optimieren, damit Zuschlagsentscheidungen rascher getroffen werden können.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Zwischenzeitlich wurde der Ablauf innerhalb der Gruppe Straße durch elektronische Bearbeitung und Weiterleitung von Akten optimiert. Eine raschere Bearbeitung wurde durch den Wegfall von Postwegen bzw. durch teilweise parallele Bearbeitungsmöglichkeit unterschiedlicher Abteilungen und Sachbearbeiter erzielt.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

10.7 Zuschlag

10.7.1 Teil I

Mit der schriftlichen Verständigung des Bieters am 25. Juni 2003 kam der Vertrag zustande. Ein Bestellschein wurde übermittelt.

10.7.2 Teil II

Mit der schriftlichen Verständigung des Bieters am 9. September 2004 kam der Vertrag zustande. Ein Bestellschein wurde übermittelt.

10.8 Genehmigungen der Bauleistungen

10.8.1 Teil I

Der Grundsatzbeschluss zum Ausbau der Landesstraße B 38 „Karlstift – Landesgrenze NÖ/ÖÖ, Teil I“ von km 79,234 bis km 83,000 erfolgte in der Sitzung der NÖ Landesregierung vom 18. Juli 2002. Genehmigt wurden voraussichtliche Gesamtkosten von € 4.800.000 und eine Kreditrate von € 360.000,00 für das Jahr 2002. Diese Beträge waren auch in der 1. Fassung des Bauprogramms 2003 enthalten.

Der Beschluss des Zuschlages an den Bieter D erfolgte in der Sitzung der NÖ Landesregierung vom 17. Juni 2003 mit einer Auftragssumme von € 2.589.455,94 (inkl. USt).

Aufgrund des Ausschreibungsergebnisses bzw. der o.a. Auftragssumme wurden die voraussichtlichen Gesamtbaukosten in der Schlussfassung des Bauprogramms 2003¹ auf € 3.150.000 reduziert.

In der Sitzung der NÖ Landesregierung vom 7. Dezember 2004 wurde eine Erhöhung der Auftragssumme um € 130.000 (inkl. USt) auf € 2.719.455,90 (inkl. USt) beantragt und genehmigt. Die Erhöhung wurde seitens der NÖ Straßenbauabteilung 8 mit beträchtlichem Mehraufwand bei der Leistungsverzeichnis-Position „Wurzelstöcke roden“, den Abtragspositionen und der im Bereich des Hollaubaches erforderlichen aufwändigen Ausführung der Dammaufstandsflächen in Form einer Steinschichtung begründet. Eine Erhöhung der Gesamtbaukosten im Bauprogramm war damit nicht verbunden.

10.8.2 Teil II

Der Grundsatzbeschluss zum Ausbau der Landesstraße B 38 „Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ, Teil II“ von km 83,000 bis km 83,525 erfolgte in der Sitzung der NÖ Landesregierung vom 25. Februar 2003. Genehmigt wurden voraussichtliche Baukosten von € 1.410.000 (inkl. USt). Da die Ausführung des Teiles II in den Jahren 2004 und 2005 geplant war, wurden die Kreditraten zu je 50 % auf die Jahre der Ausführung aufgeteilt.

In der gleichen Sitzung wurde ein Übereinkommen mit dem Land OÖ beschlossen, demzufolge vom Land NÖ 52 %, somit voraussichtlich € 733.200 und vom Land OÖ 48 % der Baukosten, somit voraussichtlich € 676.000 getragen werden sollten.

Aufgrund des Ausschreibungsergebnisses wurden die voraussichtlichen Gesamtbaukosten für den Teil II auf € 790.000 (inkl. USt) reduziert, die Kreditraten sowie die Bau- lastzahlungen des Landes OÖ für die Jahre 2004 und 2005 an das Land NÖ entsprechend angepasst.

Die Vergabeentscheidung zugunsten des Bieters E erfolgte in der Sitzung der NÖ Landesregierung vom 7. September 2004 mit einer Auftragssumme von € 706.003,84 (inkl. USt).

¹ Die jährlichen Bauprogramme bedürfen keiner Genehmigung durch die Landesregierung.

10.9 Abgerechnete Gesamtkosten

Beide Abschnitte des gegenständlichen Bauvorhabens wurden nach ihrer Fertigstellung bereits abgerechnet. Die endgültigen Gesamtkosten und die Kostenbereiche gemäß ÖNORM B 1801-1 stellen sich wie folgt dar:

Gesamtkosten (inkl. USt)			
Kostenbereich	Teil I	Teil II (NÖ+OÖ)	zusammen
Bauwerkskosten	3.056.369,64	784.104,45	3.840.474,09
Honorare	124.293,22	15.445,35	139.738,57
Grundeinlösung I + II	–	–	57.021,85
Gesamtkosten	–	–	4.037.234,51

Die jeweiligen (reduzierten) Gesamtbaukosten¹ gemäß den jährlichen Bauprogrammen wurden nicht überschritten. Der ursprünglich geschätzte Kostenrahmen wurde nicht ausgeschöpft.

In den Jahren 2004 und 2005 wurde vom Land OÖ in drei Raten der vereinbarte Kostenbeitrag in Höhe von € 376.370,14 (48 % von € 784.104,45) dem Land NÖ überwiesen. Die dem Land NÖ tatsächlich erwachsenen Kosten betragen daher € 3.660.864,37.

11 Bauarbeitenkoordination

11.1 Gesetzliche Grundlage

Das Bauarbeitenkoordinationsgesetz (BauKG) ist in Österreich seit 1. Juli 1999 in Kraft. Ziel dieses Bundesgesetzes ist es, Sicherheit und Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer auf Baustellen durch eine professionelle Koordinierung von Bauarbeiten während der Vorbereitung und während der Durchführung zu erhöhen. Es erweitert die bestehenden Arbeitnehmerschutzgesetze einerseits um die Einbeziehung des Bauherrn in die Verantwortung für Sicherheit und Gesundheitsschutz als Verursacher des Bauvorhabens und andererseits durch die Schaffung der neuen Tätigkeitsfelder des Planungskoordinators und des Baustellenkoordinators.

Koordinator für Sicherheit und Gesundheitsschutz für die Ausführungsphase (Baustellenkoordinator) im Sinne von § 2 BauKG kann eine natürliche oder juristische Person sein, die vom Bauherrn oder vom Projektleiter mit der Durchführung der in § 5 BauKG angeführten Aufgaben im Zuge der Ausführungsphase eines Bauwerks zu betrauen ist.

Dessen wichtigste Aufgaben sind die Koordination der Umsetzung der allgemeinen Grundsätze der Gefahrenverhütung gemäß § 7 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG) bei der technischen und organisatorischen Planung, bei der Einteilung der Ar-

¹ Die Gesamtbaukosten gemäß den Bauprogrammen enthalten keine Honorare (Planungskosten), da diese aus eigenen Budgetansätzen bedeckt werden.

beiten, die gleichzeitig oder nacheinander durchgeführt werden, bei der Abschätzung der voraussichtlichen Dauer für die Durchführung dieser Arbeiten sowie bei der Durchführung der Arbeiten. Er hat die Umsetzung der für die betreffende Baustelle geltenden Bestimmungen über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit und die Überwachung der ordnungsgemäßen Anwendung der Arbeitsverfahren zu koordinieren.

Der Baustellenkoordinator hat unter anderem darauf zu achten, dass die Arbeitgeber und die auf der Baustelle tätigen Selbständigen den Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan einhalten.

Stellt der Baustellenkoordinator bei seinen Besichtigungen der Baustelle Gefahren für Sicherheit und Gesundheit fest, hat er unverzüglich den Bauherrn oder den Projektleiter zu informieren. Der Baustellenkoordinator hat das Recht, sich an das Arbeitsinspektorat zu wenden, wenn er der Auffassung ist, dass die getroffenen Maßnahmen und bereitgestellten Mittel nicht ausreichen, um die Sicherheit und den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz sicherzustellen, nachdem er erfolglos eine Beseitigung der Missstände verlangt hat.

11.2 Bekanntgabe des Baustellenkoordinators

Gemäß den Vorbemerkungen in der Ausschreibung hatte der Auftragnehmer (bauausführende Firma) dafür Sorge zu tragen, dass die im § 5 BauKG angeführten Aufgaben durch eine von ihm vor der Auftragserteilung namhaft gemachte natürliche Person erfüllt werden müssen. Die Kosten für die Baustellenkoordination waren in einer gesonderten Leistungsverzeichnis-Position anzubieten.

11.2.1 Teil I

Gemäß der Baueinleitungsniederschrift vom 27. Mai 2003 wurde ein Zwischenvorgesetzter der ausführenden Firma als Baustellenkoordinator bekannt gegeben. Die Auftragserteilung erfolgte am 5. Mai 2003.

Die Bekanntgabe des Baustellenkoordinators seitens des Auftragnehmers erfolgte nicht vereinbarungsgemäß vor der Auftragserteilung. Die bauüberwachende Stelle (NÖ Straßenbauabteilung 8) hat ihrerseits die Bekanntgabe des Baustellenkoordinators nicht zeitgerecht eingefordert.

Die Bestimmung in der „Zusammenfassung der Angebots- und Vergabebedingungen sowie der Vertragsbestimmungen (ZVB)“, wonach ein Bieter (zu diesem Zeitpunkt ist er noch nicht Auftragnehmer!) die Person des Baustellenkoordinators vor der Auftragserteilung namhaft machen muss, wäre auf ihre Rechtmäßigkeit und auch ihre Zweckmäßigkeit zu überprüfen.

Nach Ansicht des LRH reicht es aus, wenn der Baustellenkoordinator anlässlich der Baueinleitung festgelegt wird.

Ergebnis 19

Die Person des Baustellenkoordinators wurde durch die ausführende Firma nicht vereinbarungsgemäß bekannt gegeben. Der Auftraggeber hat seinerseits die Bekanntgabe des Baustellenkoordinators nicht zeitgerecht eingefordert. Die Vertragsbestimmung in der ZVB, wonach der Auftragnehmer den Baustellenkoordinator vor der Auftragserteilung bekannt geben muss, ist auf ihre Rechtmäßigkeit und Zweckmäßigkeit zu überprüfen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Die Ausschreibungsunterlagen wurden bereits dahingehend abgeändert. Bezüglich der Klärung der Zweckmäßigkeit und Rechtmäßigkeit der Bekanntgabe des Baustellenkoordinators vor Angebotserteilung sind die zuständigen Gremien der Gruppe Straße bereits befasst.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

11.2.2 Teil II

Als Baustellenkoordinator wurde am 2. August 2004 der Firmeneigentümer selbst bekannt gegeben. Die Auftragserteilung erfolgte am 9. September 2004.

In diesem Fall wurde der Baustellenkoordinator seitens der bauausführenden Firma vereinbarungsgemäß bekannt gegeben. Von der bauüberwachenden Stelle (NÖ Straßenbauabteilung 8) wurde dies zur Kenntnis genommen.

11.3 Stellung des Baustellenkoordinators

In der im Teil I gegebenen Stellung kann der Baustellenkoordinator seiner gesetzlichen Verpflichtung nicht uneingeschränkt nachkommen. Er ist als Firmenbauleiter an die Weisungen und Vorgaben der Firmenleitung gebunden, ebenso an die Anordnungen der staatlichen Bauaufsicht. Er müsste in seiner Funktion als Baustellenkoordinator fallweise Anordnungen gegen die wirtschaftlichen Interessen seines Arbeitgebers oder der von ihm bzw. seiner Firma beauftragten Subunternehmer treffen.

Auch in der im Teil II gegebenen Stellung kann der Baustellenkoordinator seiner gesetzlichen Verpflichtung nicht uneingeschränkt nachkommen. Er ist als Firmeninhaber – legitimerweise – am wirtschaftlichen Erfolg seines Unternehmens interessiert. Ebenso ist er an die Anordnungen der staatlichen Bauaufsicht vertraglich gebunden. Er müsste in seiner Funktion als Baustellenkoordinator fallweise Anordnungen gegen die wirtschaftlichen Interessen seines Unternehmens oder der von ihm beauftragten Subunternehmer treffen.

Durch die beschriebenen Konstellationen entsteht jedenfalls eine unvermeidbare Interessenskollision, welche mit hoher Wahrscheinlichkeit zugunsten wirtschaftlicher Überlegungen ausgeht. Das gesetzliche Ziel des BauKG, nämlich die Einhaltung des Arbeitnehmerschutzes, kann solcherart nicht gewährleistet werden.

Nur mit der Einsetzung von Baustellenkoordinatoren, die von der bauausführenden Firma wirtschaftlich unabhängig sind, kann dieses Ziel erreicht werden.

Dazu ist es notwendig, von der bisherigen Praxis abzugehen, die Leistungen der Baustellenkoordination in den Leistungskatalog der bauausführenden Firma aufzunehmen. Stattdessen wäre es angebracht, diese Leistungen an unabhängige Fachleute, zB Zivilingenieure oder Technische Büros eigens zu vergeben. Nur so kann das gesetzliche Ziel des Arbeitnehmerschutzes zweckmäßig erreicht werden.

Ergebnis 20

Die Einsetzung von leitenden Firmenmitarbeitern oder eines Firmeninhabers selbst als Baustellenkoordinator kann die Ziele des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes nicht gewährleisten. Von einer Ausschreibung dieser Leistungen gemeinsam mit den Bauleistungen sollte in Hinkunft Abstand genommen werden und sind ausschließlich von den bauausführenden Firmen wirtschaftlich unabhängige Personen mit der Funktion des Baustellenkoordinators zu betrauen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

In den neuen Ausschreibungsunterlagen wurde die bisherige Vorgangsweise bereits abgeändert. Es besteht nunmehr die Möglichkeit der gesonderten Auftragsvergabe durch den Auftraggeber sowie die Möglichkeit der Beauftragung des Baustellenkoordinators durch den Auftragnehmer, wobei dabei der Baustellenkoordinator in keinem unselbständigen Dienstverhältnis zum Auftragnehmer stehen darf.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird nicht zur Kenntnis genommen. Die angeführte Lösung entspricht nur teilweise den Empfehlungen des LRH. Das BauKG sieht nicht vor, dass der Baustellenkoordinator von der bauausführenden Firma beauftragt wird.

12 Lokalaugenschein

Im Zuge der Prüfung wurde der fertig gestellte Straßenabschnitt begangen bzw. befahren und kann Folgendes festgestellt werden:

Der neu errichtete Straßenabschnitt auf der Böhmerwald Straße B 38 „Karlstift – Landesgrenze NÖ/OÖ“ entspricht augenscheinlich der Planung. Die Linienführungen im Auf- und Grundriss sowie der Straßenquerschnitt entsprechen den verkehrstechnischen Anforderungen. Durch die Anpassung an die Topografie der Landschaft entstand ein harmonisch wirkendes Straßenbauwerk.

Die erforderlichen Kunstbauten wurden sparsam durch Verbreiterung eines bestehenden Objektes bzw. durch den Einbau eines Stahlrohrdurchlasses bewerkstelligt. Die Eingriffe in die Landschaft wurden trotzdem gering gehalten. Die unvermeidbaren Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere auf die vorhandenen Gewässer, wurden dem Stand

der Technik entsprechend minimiert, und zwar durch vier entsprechend ausgestaltete Retentionsbecken.

Im Zuge der Begehung wurden an der bituminösen Decke des Teils I teilweise oberflächliche Ausmagerungen und ein beginnender Grobkornausbruch festgestellt; ein Schadensbild, das bei einer „jungen“ bituminösen Deckschicht noch nicht auftreten sollte.

Ergebnis 21

Die beginnenden leichten Schäden an der bituminösen Deckschicht sind im Auge zu behalten, erforderlichenfalls sind technische Untersuchungen zu veranlassen und, falls sich die Notwendigkeit einer Sanierung herausstellt, noch innerhalb der Gewährleistungsfrist mit der ausführenden Firma eine Sanierungslösung zu vereinbaren.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Gewährleistungsfristen werden durch die Straßenbauabteilung in Listen evident gehalten. Während und besonders vor Ablauf der Gewährleistungsfristen werden entsprechende Überprüfungen vorgenommen. Eventuell erforderliche Maßnahmen werden zeitgerecht vor Ablauf dieser Fristen veranlasst.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

St. Pölten, im Mai 2007

Der Landesrechnungshofdirektor

Dr. Walter Schoiber