
B170 Brixentalstraße - Umfahrung Brixen im Thale

Abkürzungsverzeichnis

a.o.	außerordentlich
BM	Bundesministerium
BVergG	Bundesvergabegesetz
DTV	durchschnittlicher Tagesverkehr
GAF	Gemeindeausgleichsfonds
GTV	größter Tagesverkehr
Kfz	Kraftfahrzeuge
LHStv.	Landeshauptmannstellvertreter
LR	Landesrat
LRH	Landesrechnungshof
LV	Leistungsverzeichnis(se)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RVS	Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau
SZR	Sonderziehungsrechte
UFT	Unterflurtrasse
USV	unterbrechungsfreie Stromversorgung
VAP	Voranschlagspost

Auskünfte

Landesrechnungshof

A-6010 Innsbruck, Eduard-Wallnöfer-Platz 3

Telefon: 0512/508-3030

Fax: 0512/508-3035

E-mail: landesrechnungshof@tirol.gv.at

Erstellt: Juni – September 2008

Herstellung: Landesrechnungshof

Redaktion: Landesrechnungshof

Herausgegeben: LR-1020/21, 15.12.2008

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	1
2. Bisherige Planungen	2
2.1 Vorprojekte	2
2.2 Generelles Straßenprojekt 1998.....	3
2.3 Einreichprojekt 2004	6
2.4 Verkehrsanalysen	9
3. Behördliche Bewilligungsverfahren	11
4. Terminliche Abwicklung.....	11
5. Vergabewesen	13
5.1 Geistige und geistig-schöpferische Dienstleistungen	13
5.2 Bauaufträge	16
6. Abrechnung	16
7. Ursachen für die Kostensteigerung	21
7.1 Vertragliche und behördliche Verpflichtungen	23
7.1.1 Vereinbarung mit den Österreichischen Bundesbahnen – ÖBB	23
7.1.2 Behördliche Verpflichtungen	29
7.2 In der Kostenermittlung nicht erfasst	29
7.3 Baubedingte Kostenerhöhungen	33
7.4 Bewertung der Ursachen der Kostenerhöhungen	35
8. Finanzierung.....	37
9. Schlussbemerkungen.....	41
10. Empfehlungen nach Art. 69 Abs. 4 TLO.....	42

Anhang Stellungnahme der Regierung

Bericht über die Ursachen der Kostenüberschreitung bei der B 170 Umfahrung Brixen im Thale

1. Einleitung

Prüfungsfestsetzung und Prüfungsziel

Der LRH stellte im Zuge der Vorbereitungsarbeiten für die Rechnungsabschlüsse des Landes Tirol für die Jahre 2004 bis 2007 fest, dass laut den Bauprogrammen der Landesstraßenverwaltung das Projekt „B 170 Brixentalstraße – Umfahrung Brixen im Thale“ sich erheblich und zwar von rd. 20,0 Mio. € auf rd. 40,0 Mio. € verteuern sollte. Der LRH beabsichtigte mit einer Überprüfung des Projektes zu erheben, ob diese, letzte Kostenprognose mit den tatsächlichen, abgerechneten Kosten übereinstimmt und die Gründe für die Kostenüberschreitung erforschen. Da das Projekt zum Prüfungszeitpunkt noch nicht vollständig abgerechnet war, sah sich der LRH veranlasst, gemeinsam mit der Landesstraßenverwaltung eine plausible Kostenprognose zu erstellen.

Als Maßstab für den Kostenvergleich sollten – wie international üblich – die Kosten herangezogen werden, die dem Entscheidungsträger (hier: der Tiroler Landesregierung und dem Tiroler Landtag) zum Zeitpunkt der Entscheidung, das Projekt zu verwirklichen, vorlagen.

Prüfungsart

Bei der Prüfung der „B 170 Brixentalstraße – Umfahrung Brixen im Thale“ handelt es sich um eine Projektprüfung, die das zeitlich, finanziell abgegrenzte Bauvorhaben zum Gegenstand hatte. Schwerpunkt der Prüfung war jedoch die Ursachen der Kostenüberschreitung zu ermitteln.

Kurz vor Prüfungsbeginn gab das Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Brücken- und Tunnelbau anlässlich der Verkehrsübergabe im Mai 2008 eine Baudokumentation über das Bauprojekt heraus. Der LRH zog diese teilweise für die Projektsbeschreibung heran.

Hinweis

Der LRH weist darauf hin, dass alle in diesem Bericht gewählten personenbezogenen Bezeichnungen aus Gründen der Übersichtlichkeit und leichteren Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt werden und gleichermaßen für Männer und Frauen gelten.

Die Prüfung erfolgte in den Monaten Juni 2008 bis August 2008, über das Ergebnis der Prüfung wird berichtet.

2. Bisherige Planungen

Zuständigkeit

Gemäß den Verordnungen des Landeshauptmannes über die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung war und ist innerhalb der Gruppe Landesbaudirektion (seit Jänner 2006 Gruppe Bau und Technik) die Abteilung Straßenbau für den Bau von Landesstraßen und die Abteilung Brücken- und Tunnelbau für den Bau und die Erhaltung von Brücken, Tunnels und Galerien für Landesstraßen zuständig. Für einzelne Projekte galt die Regelung, dass jene Abteilung die Federführung des Projektes übernimmt, deren bauliche Zuständigkeitsbereiche am Projekt überwiegen. Zu Projektsbeginn hatte bei der Umfahrung Brixen im Thale die Abteilung Straßenbau die Projektleitung inne. Im November 2003 wurde in gemeinsamer Absprache die Abteilung Brücken- und Tunnelbau mit der Federführung betraut.

Das Bauvorhaben befindet sich im politischen Bezirk Kitzbühel, daher ist das Baubezirksamt Kufstein als Außenstelle der Abteilungen der Gruppe Bau und Technik u.a. auch für die Landesstraßenverwaltung im Bezirk Kitzbühel zuständig. Bedienstete des Baubezirksamtes Kufstein übernahmen deshalb die örtliche Fachbauleitung sowie die örtliche Bauaufsicht.

2.1 Vorprojekte

Auf Grund des ständig steigenden Verkehrs an der B 170 – Brixentalstraße, beabsichtigte die Tiroler (Bundes-) Straßenverwaltung bereits in den 60er Jahren der bestehenden Brixentalstraße eine neue Linienführung zu geben und sie auszubauen.

Projekt 1966	Im Zuge einer Planung für die Strecke „Windau – Kirchberg“ aus dem Jahre 1966 war für den Bereich Brixen im Thale vorgesehen, den Ort von Hof bis Lauterbach südlich zu umfahren. Die gesamte Trasse wäre auf Dammschüttungen über der Geländeoberfläche geführt worden und hätte die Bahntrasse mittels Brücken überquert. Das Projekt kam damals nicht zur Ausführung.
Projekt 1981	Im Jahre 1981 beauftragte die Bundesstraßenverwaltung neuerlich einen Zivilingenieur mit der Planung der Teilstrecke von Westendorf nach Kirchberg. Im Vergleich zur nunmehr ausgeführten Trasse folgte die damalige Linienführung der Bahntrasse bis nach Hof, schwenkte leicht nach Norden aus und querte zwischen Hof und Brixen im Thale die Bahn. Ab etwa der Mitte der Ist-Trasse zeigt sie einen fast identischen Verlauf mit dieser und mündet vor dem Winschbach in die bestehende Brixentalstraße ein. Eine Besonderheit dieser Planung war, dass sie im Bereich des Schwimmbades bis zum Feuringweg eine rd. 800 m lange Unterflurtrasse vorsah. Die Bahnquerungen hätten ebenso wie die Vorgängerplanung über Hochbrücken erfolgen sollen. Im Zuge der Planungen wurden damals Detailvarianten ausgearbeitet und eine „bahnnahe“ Trasse als Variante bearbeitet. Das Projekt wurde insofern weiter verfolgt, als für die bahnnahe Trasse eine Lärmschutzuntersuchung in Auftrag gegeben wurde. In den Jahren 1996/97 wurde die Umfahrung Kirchberg – zum Großteil nach dieser Planung - errichtet.
Projekt 1992	Ein weiterer Planungsauftrag im Jahr 1992 hatte die Ausarbeitung einer Generellen Planung in zwei Varianten für eine Umfahrung von Brixen im Thale zum Gegenstand. Die erste Variante verfolgte die Idee einer bahnnahe Trasse, die jedoch aufwändige Sicherungs- und Lärmschutzmaßnahmen bedingte. Die so genannte „Südtrasse“ führte von Hof entlang des Hangfußes in etwa der Ist-Trasse bis zur Einmündung in die Brixentalstraße am östlichen Ortsende von Brixen im Thale. Auch bei dieser Variante wäre die Trasse oberirdisch verlaufen.

2.2 Generelles Straßenprojekt 1998

Wiederaufnahme	Nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen „Hopfgarten“ und „Umfahrung Kirchberg“ drängte auch die Gemeinde Brixen im Thale, das Projekt der Umfahrung der Gemeinde weiter zu verfolgen. Die Bundesstraßenverwaltung beauftragte deshalb im Jahre 1998 ein Planungsbüro mit der Ausarbeitung eines Generellen Projektes für
----------------	--

die Umfahrung von Brixen im Thale. Bei der Festlegung der Planungsrandbedingungen sprach sich die Gemeinde nunmehr für eine „Südtrasse“ aus. Weiters sollte die Trasse in den Bereichen von verbauten Gebieten, Erholungseinrichtungen und im Bauerwartungsland als Unterflurtrasse konzipiert werden. Ein erster Projektentwurf des Planers mit der Errichtung einer „Anschlussstelle Brixen – Mitte“ fand nicht die Zustimmung der Gemeinde und des Landes. Der Planer überarbeitete deshalb das Projekt nach den Wünschen der Gemeinde.

Trassenführung

Laut dem „Technischen Bericht“ der Planung schwenkt die neue Trasse im Ortsteil Hof nach Süden und unterquert die Bahntrasse und den Santenbach mittels einer 370 m langen Unterflurtrasse. Im weiteren Verlauf folgt die Trasse dem Hangfuß mit einer Brücke über das Schönbachl. Unmittelbar danach unterquert die Trasse die Gemeindestraße nach Maria-Luisenbad, den Brixenbach und das angrenzende Siedlungsgebiet, den Schleicherbach und die Bahntrasse mit einer 1.140 m langen Unterflurtrasse. Die Einmündung in die B 170 Richtung Kitzbühel erfolgt am östlichen Ortsende über einen „T-Knoten-Anschluss“ mit Linksabbiegespur.



Exkurs Bauprogramm Bund und Land

Das Bauvorhaben „Umfahrung Brixen im Thale“ war laut dem genehmigten Bundesstraßenausbauprogramm der Bundesstraßenverwaltung (damals zuständig: das BM für wirtschaftliche Angelegenheiten) aus dem Jahre 1999 in Stufe „2“ gereiht, was einen Ausbau nach dem Jahre 2010 bedeutet hätte. Das Land Tirol drängte

jedoch beim Bund um eine Aufnahme dieses Bauvorhabens in Stufe „1“, da das unausgebaute Straßenstück eine Beeinträchtigung für die touristische Entwicklung in diesem Fremdenverkehrsgebiet wäre. Im März 2000 reichte die Landesbaudirektion, Abteilung Straßenbau, das Vorprojekt (das entspricht dem Generellen Projekt 1998) beim nunmehr zuständigen BM für Verkehr, Innovation und Technologie zur Genehmigung und Zustimmung zur weiteren Bearbeitung ein. Das BM retournierte die Projektsunterlagen im Juni 2000 mit dem Hinweis, dass auf Grund der budgetären Situation des österreichischen Bundesstraßenbaus nicht mit einer Realisierung vor dem Jahr 2010 gerechnet werden kann.

Mit Wirksamkeit 1.4.2002 wurden die gesamten Bundesstraßen mit Ausnahme der Autobahnen und der Schnellstraßen den Bundesländern übertragen („Verlängerung“ der Bundesstraßen B).

Bauprogramm Tirol

Die Landesstraßenverwaltung legte daraufhin ein neues 10-Jahres Ausbauprogramm für die nunmehrigen Landesstraßen B fest. Das Bauvorhaben „UF-Brixen“ war darin im Ausbauprogramm von 2006 bis 2010 enthalten. Die Tiroler Landesregierung ermächtigte die Landesbaudirektion im Juli 2002, einzelne Vorhaben des 10-Jahres Bauprogramms vorzufinanzieren. Der mögliche Baubeginn für die UF-Brixen könnte demnach um zwei Jahre vorverlegt werden, was Vorfinanzierungskosten von 1,50 Mio. € verursachen würde.

Der Tiroler Landtag genehmigte diesen Regierungsbeschluss im November des Jahres 2002. Auf Grund der Hochwasserkatastrophe des Jahres 2005 hob der Tiroler Landtag dieses Sonderprogramm wieder auf. Es durften nur die angefangenen Bauvorhaben, darunter die UF-Brixen, zum Abschluss gebracht werden.

Im Zuge dieser Entwicklungen nahm die Landesbaudirektion das Bauvorhaben UF-Brixen auch in die Projektsliste für die Koordinationssitzungen der Abteilungen Raumordnung-Statistik, Umweltschutz, (Gesamt-)Verkehrsplanung, Wasserwirtschaft und Straßenbau auf.

2.3 Einreichprojekt 2004

Die Landesstraßenverwaltung vergab daraufhin die Projektierung und die Erstellung des Einreichprojektes für die UF-Brixen im Wege eines Verhandlungsverfahren an den Bestbieter. Das Land Tirol reichte das Projekt im Oktober 2004 bei der zuständigen Behörde ein und erhielt im November die erforderliche straßenbaurechtliche Bewilligung.

Trassenführung

An der Trassenführung hat sich nach diesem Projekt im Vergleich zum „Generellen Projekt 1998“ nichts geändert. Aus „technischen“ Gründen verlängerte sich jedoch die Unterflurtrasse „Hof“ in Richtung Osten um rd. 40 m auf rd. 410 m. Auch die Unterflurtrasse „Ost“ wurde nach Westen hin um rd. 140 m verlängert, um u.a. für die geplante Skipiste eine Überfahrt zu schaffen. Bei km 1,925 ist eine Notzufahrt (befahrbare Verbindung ins Freie gemäß RVS) mit entsprechendem Torverschluss und einer rd. 250 m langen Zufahrt zum Badhausweg vorgesehen.

Anbindungen alte Landesstraße

Teil des Projektes sind weiters die Anbindungen der neuen Landesstraße an den alten Straßenverlauf. Im Bereich des östlichen Ortsendes von Brixen im Thale wurde nach dem Tiroler Straßengesetz eine Begleitstraße (Lindenweg) mit einer Länge von rd. 340 m errichtet.



Nebenwege

Das Straßenprojekt beinhaltet auch die Planung und die Errichtung von Nebenwegen südlich der Bahntrasse mit einer Gesamtlänge von rd. 525 m, die Errichtung von einem mit einem Traktor befahrbaren Viehdurchlass inklusive weiterführender Straße und einer Zufahrtsstraße mit eigener Bahnunterführung im Bereich Erlensee (s.u.).

Überblick

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die wesentlichen Änderungen zwischen dem „Generellen Projekt 1998“ und der Einreichplanung, die sich aus dem „Detailprojekt 2004“ ergibt. Wie schon erwähnt, besteht der Hauptunterschied in der Verlängerung beider Unterflurtrassen, in den längeren untergeordneten Straßen für die Anbindung in den Altbestand und der Errichtung des Begleitweges sowie in der Übernahme der Errichtung von Gemeindewegen.

Projektsvergleich 1998 – 2004

Projektsdaten	GP 1998	DP 2004
Projektanfang	km 17,3+70,00	km 17,3+70,00
Projektende	km 20,2+20,59	km 20,2+20,59
UFT Hof Anfang	km 0,2+65	km 0,2+40,94
UFT Hof Ende	km 0,6+35	km 0,6+50,00
Länge	370 m	409,06 m
UFT Ost Anfang	km 1,3+90	km 1,2+50,00
UFT Ost Ende	km 2,5+30	km 2,5+28,00
Länge	1.140 m	1.278,00 m
Entwurfselemente Landesstraße		
Fahrbahnbreite	7,00 m	7,00 m
Befestigte Seitenstreifen	2 x 0,50 m	2 x 0,50 m
Bankette	2 x 1,00 m	2 x 1,00 m
Kronenbreite	10,00 m	10,00 m
Längen Untergeordnete Straßen		
Anbindung Hof	90 m	103,10 m
Anbindung Ost und Begleitstr. Lindenweg	140 m	339,00 m
Notzufahrt	0 m	234,95 m

Längen Untergeordnete Straßen		
Begleitweg Bahntrasse	0 m	523,23 m
Zufahrt Glaseranger	0 m	70,50 m
Zufahrt Erlensee	0 m	240,60 m

Sonstige Baumaßnahmen	Neben den bisher angeführten Baumaßnahmen wurden bei diesem Projekt auf Grund technischer Vorschriften, der behördlichen Vorschriften und der angewandten Planungsphilosophie noch eine Reihe, teils nicht direkt sichtbarer Einzelbaumaßnahmen umgesetzt.
Brücken Pfarrfeldgraben	Zur Ableitung der bei Starkregen und Unwetterereignissen stark wasserführenden und murfähigen Pfarrfeldgräben in der Freistrecke zwischen den beiden Unterflurtrassen wurden zwei Trogbrücken in Spannbetonbauweise errichtet. Diese dienen zudem als Wanderwege für Amphibien und der Pfarrfeldgraben West ist zusätzlich für landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar.
Unterflurtrasse Ost	Auf Grund der Länge der Unterflurtrasse Ost von über 1.000 m mussten neben der elektro - maschinellen Ausrüstung mit der Betriebszentrale am Westportal, eine Notzufahrt in Tunnelmitte, zwei Fluchstiegenhäuser in den Viertelpunkten sowie sechs Ventilator- sowie Notruf- und Feuerlöschnischen ausgeführt werden.



Retentionsbecken Winschbach	Zur möglichst weitgehenden Vermeidung der Überflutungsgefahr der in Tieflage geführten UF-Brixen („Gullywirkung Portal Ost“) bei Hochwasserereignissen durch den östlich der Ausbaustrecke liegenden Winschbach wurde unmittelbar nach der Bahnbrücke Lauterbach ein Retentionsbecken mit einem Fassungsvermögen von rd. 10.600 m ³ errichtet.
Lärmschutzwand	Die primären Lärmschutzmaßnahmen bei der UF-Brixen werden durch die Unterflurtrassen selbst und die erhebliche, durch die Aufschüttung eines Erddammes, noch verstärkte Tieflage auf der Freistrecke gebildet. Im Bereich der östlichen Einbindung der Umfahrungsstraße an die bestehende Landesstraße wurde zwischen dem Begleitweg und der Landesstraße eine rd. 2,5 m hohe Lärmschutzwand errichtet. Diese erbringt eine rechnerische Lärmreduktion von rd. 7,3 dB.
Ökologische Baumaßnahmen	Neben den üblichen ökologischen, baubegleitenden Maßnahmen wie Wiederaufforstung und Rekultivierung des Baufeldes, ergab die ökologische Begleitplanung für dieses Projekt das Erfordernis von rd. 1.200 m langen Amphibienleiteinrichtungen zur Aufrechterhaltung der Wanderrouen der Amphibien zwischen den Laichgebieten und den Winterquartieren. Weiters die Herstellung von rd. 5.000 m ² Ausgleichsflächen als Rückzugsgebiet der Tier- und Pflanzenwelt am Erlensee sowie die naturnahe Neugestaltung von rd. 825 m Gerinne entlang des Bahngrabens und des Badhausbaches.

2.4 Verkehrsanalysen

Für das Einreichprojekt 2004 beauftragte die Straßenverwaltung einen Zivilingenieur mit einer Verkehrsuntersuchung um die Verlagerungswirkung der Umfahrungsstraße zu ermitteln. Mit einem für das Gebiet entwickelten Verkehrsmodell (Daten aus der Zählstelle Gundhabing bei Straßenkilometer 27,1, der Einwohner- und Gästebettenverteilung im Raum Kirchberg – Brixen im Thale) ergab sich für die verkehrsreichsten Wochenendverkehre im Winter 2002 eine Streckenbelastung von 14.500 Kfz/24h westlich und 13.500 Kfz/24h östlich von Brixen. In der Ortsmitte betrug die Belastung rd. 15.750 Kfz/24h. Die Verteilung auf die Umfahrungsstraße zum Ortsverkehr wurde mit einem Verhältnis von 73 % zu 27 % prognostiziert.

Der LRH stellte diesem Modell die an den Zählstellen Gundhabing und Windau (diese existiert erst seit dem Jahr 2005, sie liegt bei Straßenkilometer 12,8 und ist somit der UF-Brixen näher als Gundhabing) tatsächlich gezählten Kraftfahrzeuge für die Monate August der Jahre 2002 und 2007 sowie vom Jänner der Jahre 2002 und 2008 gegenüber. An der Zählstelle Windau war der Feber 2008 verkehrsreicher als der Vormonat.

Verkehrsdaten um Brixen

Zählstelle B 170	Gundhabing km 27,1		Windau km 12,8	
Zeitraum	DTV_{24h}	GTV_{24h}	DTV_{24h}	GTV_{24h}
August 2002	12.816 Kfz	14.562 Kfz		
August 2007	13.285 Kfz	15.431 Kfz	9.290 Kfz	10.437 Kfz
Jänner 2002	11.990 Kfz	15.726 Kfz		
Jänner/Feber 2008	12.155 Kfz	16.829 Kfz	9.248 Kfz	12.436 Kfz

Hinweis Modellrechnung

Nach Ansicht des LRH ist im Nachhinein betrachtet aus der Tabelle erkennbar, dass die Verkehrsmodellberechnung nur für den Straßenteil östlich von Brixen im Thale in Richtung Kircheng/Kitzbühel das richtige Ist-Verkehrsaufkommen lieferte. Für diesen Straßenteil wurde im Betrachtungszeitraum „Jänner“ die berechnete Streckenbelastung im Winter von rd. 13.750 Kfz/24h erreicht. Für den Straßenteil westlich von Brixen im Thale in Richtung Wörgl ist die rd. 5,0 km westlich der neuen Umfahrung gemessene Streckenbelastung geringer als in der Modellberechnung errechnet. Das würde bedeuten, dass die neue Umfahrung für Brixen im Thale nicht dem Ausmaß belastet sein wird wie in der Verkehrsanalyse angenommen.

Die Umfahrungsstraße wurde erst im Mai 2008 dem Verkehr übergeben. Nicht berücksichtigt ist daher ein, allfälliger Verlagerungsverkehr von der „B 178 Loferer Straße“ auf die „B 170 Brixentalstraße“, da die neue Umfahrung von Brixen eine kürzere Fahrzeit in den Raum Kitzbühel ermöglicht. Das könnte bedeuten, dass die durch den Verlagerungsverkehr langfristig entstehende höhere Streckenbelastung dem Belastungs-Prognosewert nahe kommt.

3. Behördliche Bewilligungsverfahren

Die Einholung der erforderlichen behördlichen Bewilligungen ist nicht Gegenstand der Überprüfung, der LRH stellt aber fest, dass diese ordnungsgemäß von der Landesstraßenverwaltung beantragt und durchgeführt wurden. Lediglich für die vollständige Abwicklung der Baubewilligung nach dem Tiroler Straßengesetz waren insgesamt fünf Bescheide erforderlich.

Bewilligungsbescheide

Materie	Bescheiddatum	Bescheidzahl
Straßenrechtliche Baubewilligung	30.11.2004	IIb1-L-2687/8
Naturschutzrechtliche Bewilligung	24.03.2005	U-13.800/14
Straßenrechtliche Bewilligung/ Ergänzung	07.02.2005	IIb1-L-2687/12-2005
Wasserrechtliche Bewilligung	17.03.2005	3-8445/WA/13-2005
Naturschutzrechtliche Bewilligung Erg. Deponieprojekt	23.06.2005	3-8445/WA/10-2005
Forstrechtliche Rodungsbewilligung	10.05.2005	3-8445/WA/16-2005
Wasserrechtliche Ergänzungsbescheid Baulos 2	22.11.2005	3-8445/WA/26-2005
Manipulationsfläche Schwimmbad Süd	03.07.2006	U-13.800/29
Wasserrechtliche Bewilligung Umleitung Brixenbach	01.09.2006	3-8445/WA/34-2006
Wasserrechtliche Bewilligung Umleitung Brixenbach	24.05.2007	3-8445/WA/48-2007
Straßenrechtliche Bewilligung/ Ergänzung	08.08.2007	IIb1-L-2687/14-2007
Straßenrechtliche Bewilligung/ Ergänzung Berichtigung	17.08.2007	IIb1-L-2687/15-2007
Straßenrechtliche Bewilligung/ Ergänzung Berichtigung	28.08.2007	IIb1-L-2687/16-2007
Wasserrechtliche Bewilligung Regulierung Winschbach	10.03.2008	3-8445/WA/57-2008

4. Terminliche Abwicklung

Ablaufprocedere
Land Tirol

Die Landesstraßenverwaltung erstellt für ihre Baumaßnahmen grundsätzlich keine eigenen, detaillierten Terminpläne. Auf Grund des Umfangs der Gesamtarbeiten an der Umfahrung Brixen im Thale hat die Landesstraßenverwaltung die Baumaßnahmen in drei Baulose aufgeteilt und für alle Baumaßnahmen einen Zeitrahmen von rd. 3,5 Jahren festgelegt. Die Baudauer pro Baulos für die

Hauptarbeiten liegt zwischen 14 und 19 Monaten. In den LV der drei Baulose sind die terminlichen Besonderheiten (insbesondere die mit der ÖBB abgestimmten Termine der Gleissperren und –umlegungen) eingearbeitet. Diese (Zwischen-Termine mussten von den Auftragnehmern eingehalten werden. Der Baubeginn für die einzelnen Baulose wurde jeweils während des Zuschlagsverfahrens festgelegt.

Aufgabe
Auftragnehmer

Für die Ausführung erstellen die Auftragnehmer einen auf die Vorgaben der Ausschreibung abgestimmten Rahmenterminplan sowie Detailterminpläne für Sonderbauwerke und zeitkritische Bauteile. Für den Ein- und Ausbau der Bahnhilfsbrücken wurden die mit en ÖBB abgestimmten Detailpläne auf Stundenbasis angefertigt.

Beim Bau der Umfahrung Brixen im Thale gab es außer bei der Errichtung der Bahnunterführungen keine zeitkritischen Baumaßnahmen. Die vorgesehene Gesamtbauzeit konnte sogar trotz einzelner, örtlich bedingter Verzögerungen um rd. sechs Monate unterschritten werden. Letztendlich wurden die Baumaßnahmen wie folgt abgewickelt:

Übersicht Termine

	Baubeginn Ist	Übernahme Soll	Übernahme Soll	Übernahme Ist
		Hauptaktivitäten	Räumung Bst.	Fertigstellung
Baulos 1	14.03.2005	30.06.2006	30.09.2006	19.09.2007
Baulos 2	04.10.2005	30.11.2006	31.05.2007	27.11.2007
Baulos 3	18.04.2006	31.10.2007	30.09.2008	29.04.2008
Verkehrsfreigabe Soll				31.10.2008
Verkehrsfreigabe Ist				10.05.2008

Verzögerungen

Einzelne Bauverzögerungen gab es beim Baulos 1 durch erhebliche Hangwasserzutritte. Beim Baulos 2 im Bereich der Bahnunterführung Erlensee durch die nicht in diesem Ausmaß vorgesehene Schlammabsaugung der Aushubsohle, bei der Herstellung der Unterwasser-Betonsohle, zusätzlichen Baugrubensicherungen, die beim Lenzen der Baugrube sich erforderlich zeigten sowie durch ein erhebliches, örtliches Hochwasserereignis im Juni des Jahres 2006. Bei beiden Baulosen wurde die Herstellung der Asphaltdecke zurückgestellt. Die Asphaltdecke wurde dann für das gesamte Bauwerk in einem Zuge (vom Auftragnehmer des Baulos 2) aufgebracht.

Die Landesstraßenverwaltung gewährte den Auftragnehmern für die aufgetretenen Verzögerungen aus formalen Gründen eine Bauzeitverlängerung.

5. Vergabewesen

5.1 Geistige und geistig-schöpferische Dienstleistungen

Rechtliche
Rahmenbedingungen

Wie schon erwähnt, begannen die konkreten Planungen für das Projekt Umfahrung Brixen im Jahre 1998. Ab diesem Zeitpunkt wurden auch die Planungskosten dieser Kostenstelle zugeordnet. Die Landesstraßenverwaltung hat dabei „Dienstleistungsaufträge“ bis Ende des Jahres 2007 an verschiedenste Auftragnehmer erteilt. Für die Vergabe von Aufträgen waren für den öffentlichen Auftraggeber „Land Tirol“ in diesem Zeitraum die Vergabevorschriften die sich aus den BVergG 1997, BVergG 2002 und BVergG 2006 ergaben zu beachten. Das Gros der Auftragsvergaben erfolgte im Geltungsbereich des BVergG 2002.

Bei Durchsicht von rd. 65 Dienstleistungsaufträgen stellte der LRH fest, dass der Großteil dieser Vergaben in die Rubrik „geistig-schöpferische Dienstleistungen“ fiel. Als Verfahrensart galt für diese Aufträge im Gültigkeitsbereich des BVergG 2002:

- das nicht offene Verfahren ohne vorherige Bekanntmachung bis zu einem Auftragswert von € 60.000,--,
- das Verhandlungsverfahren ohne vorherige Bekanntmachung, ebenfalls bei einem Auftragswert unter € 60.000,--,
- das Verhandlungsverfahren ohne vorherige Bekanntmachung mit nur einem Bieter, wenn im Hinblick auf die Eigenart der Leistung die Durchführung eines Wettbewerbes ... nicht vertretbar ist bis 130.000 SZR (das waren € 162.293,-- ab Jänner 2004 € 154.000,--) und
- die Direktvergabe bis zu einem Auftragswert von € 30.000,--.

In aller Regel erfolgten die Vergaben in der Verfahrensart Direktvergabe, bei einer Vergabe (Detailprojekt UFT-Baulos 2, Auftragssumme rd. € 156.000,--) wurde das nicht offene Verfahren ohne

vorherige Bekanntmachung gewählt. Bei zwei Aufträgen erfolgte die Vergabe nach dem Verhandlungsverfahren ohne vorherige Bekanntmachung mit nur einem Bieter und in einem Fall wurde über dem Schwellenwert der Direktvergabe ein Auftrag im Anhangsverfahren an den Auftrag einer anderen Baumaßnahme vergeben. In Summe wurden 65 Aufträge mit einem Gesamtwert von rd. 1,68 Mio. € vergeben. Nur bei wenigen Aufträgen wurden die Gründe für die Wahl der Verfahrensart schriftlich dargelegt.

Kritik Verfahrensart Der LRH stellte fest, dass die Landesstraßenverwaltung bei rd. 10 % der Auftragsvergaben für (geistige) Dienstleistungen eine nicht den Vergabevorschriften entsprechende Verfahrensart wählte.

Kritik fehlende Transparenz Der LRH weist zudem daraufhin, dass nach dem BVergG die für die Durchführung eines Verhandlungsverfahrens maßgeblichen Gründe schriftlich festzuhalten sind.

Stellungnahme der Regierung *Grundlage für die Vergabe von geistig-schöpferischen Dienstleistungen im Brückenbau stellt die Honorarordnung für den Brückenbau (im Folgenden kurz „HOB-B“) in der jeweils gültigen Fassung dar. Mit dieser Gebührenordnung ist gewährleistet, dass alle Planungsaufträge in ihrem Bearbeitungsgrad und Lieferumfang klar definiert sind, wobei bei Direktvergaben im Bereich von geistig-schöpferischen Dienstleistungen ein allgemeiner Behördennachlass von 7,5 % auf das Honorar gewährt wird. Somit stellt dieses Regelwerk eine für die Landesstraßenverwaltung kostengünstige allgemein gültige Honorarrichtlinie dar.*

Dienstleistungsaufträge bis zum gesetzlich festgelegten Schwellenwert wurden unter Einhaltung der Rahmenbedingungen des Bundesvergaberechts direkt vergeben. Sofern tiroler Ingenieurbüros für Brücken- und Tunnelbau den Auftrag erhalten haben, konnten aufgetretene Probleme aufgrund der örtlichen Nähe auf kurzem Wege gelöst werden.

Im Übrigen ist es bei Tiefbauplanungen erforderlich, Projekte zweistufig auszuarbeiten. So wird zwischen generellem Projekt und Detailprojekt unterschieden, wobei von den Gesamtplanungskosten ca. 30 % das generelle Projekt und ca. 70 % das Detailprojekt betreffen. In der Phase des generellen Projektes findet das gesamte Bewilligungsverfahren und die Ausschreibung statt, für die Bauausführung sind Detailprojekte erforderlich.

Hat ein Zivilingenieurbüro über das generelle Projekt hinaus auch den Zuschlag für das Detailprojekt erhalten, so konnte nach der HOB-B ein weiterer Honorarnachlass von 8 % abgezogen werden, und ein allfällig notwendiger Informationsaustausch zwischen generellem Planer und Detailplaner war nicht erforderlich.

Große Planungsaufträge (Straßenprojekt, Planung Unterflurtrasse BT02) wurden im nicht offenen Verfahren ohne vorherige Bekanntmachung ausgeschrieben, wobei geeignete Bieter zur Angebotslegung eingeladen wurden.

Für die Vergabe der örtlichen Bauaufsicht für die betriebs- und sicherheitstechnische Ausrüstung wurde das Verhandlungsverfahren gewählt. Das in der Folge beauftragte Ingenieurbüro hatte hier bereits die Ausschreibungsprojekte und auch die Detailplanung bearbeitet, war bei der Umfahrung Wörgl-Bruckhäusl beauftragt und hat schon in der Planungsphase wesentliche Angelegenheiten dieser komplexen Materie zur vollsten Zufriedenheit der Landesstraßenverwaltung erarbeitet. Grundlage für die Honorarerstellung für dieses Verhandlungsverfahren war die GOI-T (Honorarordnung für industrielle Technik), im Zuge des Verhandlungsverfahrens konnte ein Nachlass von 50% auf die Honorarordnung erzielt werden. Dieser unüblich große Nachlass konnte durch die geographische Nähe der Baustelle Wörgl-Bruckhäusl und der damit gegebenen Synergieeffekte begründet werden.

Somit konnte der Bau der B170 Brixentalstraße – Umfahrung Brixen im Thale auf die kostengünstigste Weise erfolgen, alle erforderlichen Schritte wurden präzise, insbesondere auch in Aktenvermerken, dokumentiert.

Replik des LRH

Der Hinweis der Regierung auf eine „Gebührenordnung“ und einen „Behördennachlass“ als „Grundlage für die Vergabe von geistig-schöpferischen Dienstleistungen steht in Widerspruch zu den, zum Zeitpunkt der Durchführung, der Vergabeverfahren geltenden Rechtsvorschriften des BVergG 2002.

Eine Gebührenordnung mag zwar für den Anbieter als (unverbindliche) Kalkulationsgrundlage dienen, steht jedoch in keinem Zusammenhang mit der Wahl des Vergabeverfahrens. Der Versuch in der Stellungnahme die jeweilige Wahl des Vergabeverfahrens mit wirtschaftlichen Aspekten zu recht-

fertigen geht an der Kritik des LRH vorbei. Dieser hat auf die Nichteinhaltung der vergaberechtlichen Vorschriften hingewiesen. Diese werden auch nach der Stellungnahme aufrechterhalten.

Im Übrigen hält der LRH fest, dass die Bundes-Architekten- und Ingenieurkonsulentenkammer mit Wirksamkeit 31.12.2006 alle unverbindlichen Honorarleitlinien („Gebührenordnungen“) außer Kraft gesetzt hat.

5.2 Bauaufträge

Bei den Bauaufträgen handelt es sich vorwiegend um Baumeisterarbeiten, um die Montage der elektro-maschinellen Einrichtungen, um die Bepflanzungsarbeiten und einer Vielzahl von Kleinaufträgen für die zur betriebsbereiten Herstellung einer Straße erforderlichen Nebenleistungen.

Feststellung
Verfahrensart

Alle Aufträge (zwischen 4,22 Mio. € und 11,36 Mio. € exklusive USt.) für die Bauarbeiten an den drei Baulosen sowie für die elektro-maschinelle Ausrüstung (4,90 Mio. € exklusive USt.) der beiden Unterflurtrassen wurden auf Grund des geschätzten Auftragswertes von über 5,0 Mio. € nach einem EU-weiten Vergabeverfahren vergeben. Zwei Auftragsvergaben erfolgten vergaberechtskonform im Anhängerverfahren. Drei Vergaben erfolgten nach dem offenen Verfahren, alle anderen Aufträge wurden in Form der Direktvergabe vergeben.

Hinweis
Vergabeeinsprüche

Bei keinem Vergabeauftrag wurde von einem Bewerber oder Bieter ein Vergabeeinspruch bei einer Vergabekontrollbehörde eingebracht. Nach Ansicht des LRH bedeutet das Fehlen von Einsprüchen zwar nicht die vollständige Einhaltung aller Vergabevorschriften, zeigt aber doch, dass die Vergabegrundsätze von der vergebenden Stelle eingehalten werden.

6. Abrechnung

Tabellenformular

Für die ordnungsgemäße Bewirtschaftung von Bauvorhaben verwendet die Landesstraßenverwaltung seit Jänner 2005 ein eigenes Tabellenformular, damit eine jederzeitige Kenntnis über den Stand der Bauarbeiten und der Abrechnung vorliegt. Die zuständigen Bauleiter sind laut einer entsprechenden Dienst-anweisung angehalten eine derartige Aufzeichnung für alle Bauvorhaben zu führen. Das Tabellenformular enthält neben allgemeinen Projektsinformationen eine Aufteilung in die Kosten-gruppen Grundeinlösen, Straßenbauarbeiten, Nebenleistungen und Elektrotechnik.

Laut der Liste „Ausgabenstand Baulos UF-Brixen“ beträgt der Aus-gabenstand Ende August 2008 rd. 35,50 Mio. €. Das Bauprojekt wird nach einer gemeinsam mit der Landesstraßenverwaltung vorgenommenen Abschätzung des LRH mit rd. 42,47 Mio. € ab-gerechnet. Der Gesamtkredit, das ist die Summe der vorläufig an-genommenen Errichtungskosten, ist in der Ausgabenstandliste mit 40,68 Mio. € ausgewiesen.

Abrechnungsprognose Umfahrung Brixen im Thale (€)

Nr.	Untergliederung	Kredit	Prognose
01	Grundeinlösen	2.150.000	2.475.000
50	Baulos 1	5.900.000	5.915.733
51	Baulos 2	9.180.000	9.400.000
52	Baulos 3	16.890.000	16.800.000
53	Nebenleistungen	560.000	700.000
70	Tunnelausrüstung	6.000.000	5.380.000
80	Planungsleistungen	0	1.800.000
Summe		40.680.000	42.470.733

Grundeinlösen

Die Kostenberechnung in Höhe von 2,15 Mio. € wird auf Grund der genauen Grundeinlöseberechnung und der noch ausstehenden Flur-schadenabrechnung auf rd. 2,48 Mio. € steigen.

Baulos 1

Die tatsächlichen Baukosten in Höhe von 5,54 Mio. € liegen um 0,43 Mio. € über der Auftragssumme von 5,11 Mio. €. Da beim Baulos 1 auch die Pauschalabgeltung der ÖBB abgerechnet wurde

beträgt der Anteil des Landes Tirol bei diesem Baulos rd. 4,89 Mio. €. Die Ist-Zahlungen des Landes für seinen Anteil betrugen Ende Juli 2008 rd. 5,15 Mio. €, die damit entstandene Überzahlung von 0,26 Mio. € wurde mit den, aus der Hochwasserkatastrophe vom Juni 2006 entstandenen Mehraufwendungen (rd. 0,38 Mio. €) gegen verrechnet. Insgesamt sind im Baulos 1 somit 5,915 Mio. € verbucht.

Baulos 2

Die Auftragssumme für das Baulos 2 beträgt rd. 9,9 Mio. €. Darin sind auch die Nachträge für die Mehraufwendungen bei der Unterführung Erlensee für die Schlammabsaugung, das zweite Schlammabsetzbecken und die verstärkte Wasserhaltung mit rd. 0,53 Mio. € enthalten. Auf Grund von Einsparungen bei den Erdarbeiten – auf der Trassensüdseite war bei diesem Baulos die Böschung stabiler als angenommen, die Massen für den Böschungsabtrag mit nachfolgender Dammschüttung mit einem geeignetem Filter- oder Schüttmaterial waren deshalb wesentlich geringer als im Leistungsverzeichnis kalkuliert – wird dieses Baulos mit rd. 9,4 Mio. € abgerechnet.

Baulos 3

Die Auftragssumme nach dem Vergabeverfahren von 13,6 Mio. € musste auf Grund von Nachträgen für einen Durchlass beim Winschbach, die Herstellung eines bituminösen Fugenvergusses und den Mehrkostenforderungen infolge eines Böschungsrutsches auf insgesamt 15,3 Mio. € erhöht werden. Nach Auskunft der Fachbauleitung der Landesstraßenverwaltung wird der Gesamtauftrag letztendlich mit rd. 15,7 Mio. € abgerechnet.

„Böschungsrutsch“

Im Juli 2006 erfolgte in diesem Baulos ein Böschungsrutsch über rd. 50 m Trassenlänge. Die Aufräumarbeiten hiefür nahmen rd. zwei Tage in Anspruch. Der Böschungsrutsch veranlasste den Auftragnehmer aus verschiedenen Positionen (Böschungsänderung, Änderung der Baugrubensicherung, Maßnahmen am Böschungsfuß, Wasserhaltung, Betonbau, verzögerte Entscheidungsfindung des Auftraggebers, Produktivitätsverluste, verlängerte Bauzeit, sonstigen Zusatzkosten, Preiserhöhungen, Kosten für die Ermittlung und die Abwicklung der Mehrkostenforderung sowie geänderter Einheitspreise) eine Mehrkostenforderung von 3,2 Mio. € zu stellen. Nach mehreren Verhandlungsrunden einigten sich das Land Tirol und der Auftragnehmer auf eine zusätzliche Auftragssumme von 1,56 Mio. €, wovon 1,0 Mio. € unmittelbar nach der Einigung zu bezahlen war. Mit der Anerkennung der Mehrkostenforderung verzichtete der Auftragnehmer auch auf weitere Forderungen aus dem Titel „Behinderung und gestörter Bauablauf“. Die Mehrkostenforderung ist „bauvertragskonform“, das heißt nach den tatsächlich angefallenen

Massen abzurechnen.

Claim-Management

Bei Durchsicht der Unterlagen „Mehrkostenforderung“ durch den LRH, beabsichtige der Auftragnehmer nach Ansicht des LRH offensichtlich, bei diesem Projekt über die Auftragssumme hinaus zusätzliche Einnahmen zu erzielen. Bei diesem, seit mehreren Jahren verstärkt zu beobachtetem Phänomen versuchen die Auftragnehmer generell, aus angeblich veränderten Bedingungen auf der Baustelle exorbitant hohe Mehrkosten, meist aus dem Titel Produktivitätsverlust, geänderte Bauverfahren, Bauzeitverlängerungen durch Behinderungen und dergleichen durchzusetzen. Als Gegenmaßnahme der öffentlichen Hand hat sich ein sorgfältig vorbereitetes Leistungsverzeichnis, basierend auf ausreichenden Bodenerkundungen und einer ausgereiften Planung sowie eine sorgfältige Bauüberwachung und –dokumentation bewährt. Diese Voraussetzungen wären bei diesem Bauvorhaben vorhanden gewesen.

Zusätzlich bedarf es aber auch einer Härte des Auftraggebers, den Bemühungen der Auftragnehmer - die Mehrkosten durchzusetzen - entgegenzutreten. Eine Haltung „wir vereinbaren einen Kompromiss knapp unterhalb der Hälfte der ursprünglichen Forderung“ um einen Rechtsstreit zu vermeiden, ermuntert nach Ansicht des LRH die Auftragnehmer derartige Mehrkostenforderungen bei (fast) jedem Projekt zu stellen.

Seiner Ansicht nach hätte es bei diesem Projekt gute Gründe gegeben diesen Rechtsstreit erfolgreich zu führen. Offenbar hat den Verantwortlichen für die Entscheidung - keinen „Kompromiss“ anzunehmen - der Mut gefehlt.

Neben den Leistungen dieses Auftragnehmers werden in diesem Baulos auch die Leistungen für das Aufbringen der Betondecke in der Unterflurtrasse Ost mit rd. 0,75 Mio. € und die Beschichtungsarbeiten im Tunnel mit rd. 0,33 Mio. € abgerechnet. Unter Berücksichtigung dieser Leistungen werden in dieser Kostengruppe rd. 16,8 Mio. € ausgegeben und der Gesamtkreditstand von 16,89 Mio. € wird voraussichtlich um rd. 0,1 Mio. € unterschritten.

Nebenleistungen

In dieser Kostengruppe werden eine Vielzahl von teilweise geringfügigen Leistungen abgerechnet, die keine Berücksichtigung in den Hauptbauarbeiten finden. Bei diesem Bauvorhaben waren dies insbesondere Bohrarbeiten, Bodenverdichtungsarbeiten, Kabel-

arbeiten für die Strom-, Wasser- und Gasversorgung entlang des Baufeldes, Bepflanzungsarbeiten sowie Bauarbeiten an den Fluchttieghäusern und an zwei unmittelbar an das Baufeld angrenzenden Wohnhäusern und deren Nebengebäuden. Der Baukredit von € 560.000,-- wird voraussichtlich um rd. € 140.000,-- überschritten.

Elektro-maschinelle Ausrüstung

Einen zusehends höheren Kostenanteil an den Errichtungskosten nehmen die Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen für Tunnel und Unterflurstrecken ein. Insbesondere nach den Brandkatastrophen in Kaprun, im Tauern- und im Gotthard-Tunnel wurden in Österreich die maßgeblichen RVS-Richtlinien im Jahre 2002 erheblich verschärft. Die technischen Anforderungen gliedern sich in die Energieversorgungsanlagen, die Überwachung der Luftverhältnisse im Tunnel, die Verkehrslenkung und -überwachung, die Notrufeinrichtungen, die Informationsanlagen, die Gefahrenmeldeanlage, die Löscheinrichtungen, die Tunnelbeleuchtung, die Übertragungssysteme, die Anlagendatenverarbeitung, die Kabel und Leitungen und die Betriebsräumlichkeiten. Der Videoserver, auf dem die Bildsignale der Aufnahmekameras gespeichert werden, ist über ein Prozessleitsystem mit der „Leitstelle Tirol GmbH“ verbunden.

Die Vergabesumme von 5,88 Mio. € wird auf Grund von letztendlich vom Auftraggeber nicht geforderten und nicht (mehr) benötigten Einrichtungen (Kabelrinnen, einigen Brandabschottungen, bei der USV, bei der Funk- und Fernsehanlage, bei den Zählschleifen, bei der Höhenkontrolle etc.) um rd. € 500.000,-- unterschritten.

Honorare

In der Kostengruppe Honorare werden alle geistigen Dienstleistungen (Vermessungsarbeiten, Straßenprojektierung für das generelle und das Detailprojekt, Statik für die Kunstbauten, diverse Fachplanungen und örtliche Bauaufsichten sowie Sonderplanungsleistungen für Lärmschutzmaßnahmen, etc.) abgerechnet. Auf Grund der Vielzahl von verschiedenen Baumaßnahmen (das Straßenprojekt selbst, zwei Unterflurtrassen, die Begleitwege mit den Bahnunterführungen, den beiden Brücken über die Freistrecke, die Überbauung und Querung mehrerer Bachbette, den ökologischen Begleitmaßnahmen, etc.) wurden, um dem Prinzip die Aufträge auf mehrere Marktteilnehmer zu verteilen, auch mehr Ingenieurbüros als bei vergleichbaren Straßenbauprojekten beauftragt.

In Summe werden alle Leistungen in dieser Kostengruppe mit rd. 1,8 Mio. € abgerechnet. Der Anteil der Planungskosten an den Baukosten, das sind die Gesamtkosten ohne Grundeinlösen und

den Planungskosten beträgt 4,7 % und ist damit angemessen.

Hinweis nicht im
Baukredit

Der LRH weist daraufhin, dass in der Landesstraßenverwaltung die Verrechnung und Verbuchung der Honorare nicht in den Finanzpositionen des Baukredits, sondern bei den Projektierungs-, Bauleitungs- und Bauführungsausgaben erfolgt (s. u.).

7. Ursachen für die Kostensteigerung

Feststellung

Der LRH stellt vorweg fest, dass bei zu erwartenden Gesamtkosten von 42,47 Mio. € im Vergleich zu den angegebenen Gesamtkosten von 18,17 Mio. € des generellen Projektes, auf dessen Basis die Entscheidung zu Projektsausführung fiel, eine rein rechnerische Erhöhung der Gesamtkosten um 24,30 Mio. € (Differenz zu 22,57 Mio. € s.u.) vorliegt. Nach Ansicht des LRH hat diese Erhöhung mehrere Ursachen, die wie folgt sich darstellen (in Mio. €):

Ursachen Kostensteigerung

Ursachen Kostenüberschreitung	Höhe	Vermeidbarkeit
Vertragliche und behördliche Verpflichtungen		
Übernahme der Errichtung der Nebenwege	4,00	vermeidbar
Verbauung Winschbach	0,16	unvermeidbar
Forstweg	0,10	unvermeidbar
Ökologische Begleitmaßnahmen	0,44	unvermeidbar
Nicht in Kostenermittlung erfasst		
Keine Berücksichtigung der Tunnelausrüstung	5,38	unvermeidbar
Keine Berücksichtigung der Honorare	1,80	unvermeidbar
Pfarrfeldgraben-Brücken I+II	0,30	unvermeidbar
Errichtung einer Notzufahrt	0,33	unvermeidbar
Fluchtstiegenhäuser	0,44	unvermeidbar
Mehrmasse beim Begleitweg Lindenweg	0,18	unvermeidbar
Mehrmasse Unterflurtrassen	1,15	unvermeidbar

Ursachen Kostenüberschreitung	Höhe	Vermeidbarkeit
Baubedingte Kostenerhöhungen		
Baupreiserhöhung VI/1999 - XII/2006	6,35	unvermeidbar

Mehrkostenforderungen	1,56	(un-)vermeidbar
HWK 2006 - Santenbach	0,38	unvermeidbar
Summe	22,57	

Die Ursachen für die Mehrkosten gliedern sich nach einer vom LRH vorgenommenen Einteilung nach folgenden Gesichtspunkten:

- vertragliche und behördliche Verpflichtungen,
- in der Kostenermittlung nicht erfasst und
- in den Baumaßnahmen selbst liegend.

*Stellungnahme
der Regierung*

Im Bericht des Landesrechnungshofes wird die „Übernahme der Errichtung der Nebenwege“ in Höhe von vier Millionen Euro als vermeidbarer Kostenanteil bezeichnet. Diese Ansicht kann aus folgenden Gründen nicht geteilt werden:

Bei den errichteten Nebenwegen handelt es sich um den Lindenweg im Osten der Umfahrung mit einer Länge von 340 m (Kostenanteil € 88.515,83 ohne Lärmschutz) und den ca. 500 m langen neuen Zufahrtsweg im Westen (Bahnbegleitweg) zum Weiler Achenberg und zum Erlensee.

Mit der Errichtung des Lindenweges konnte die Verkehrssicherheit auf der B170 wesentlich verbessert werden, weil dadurch die Errichtung einer weiteren Linksabbiegespur unmittelbar östlich des Knotens Brixen Ost vermieden werden konnte.

Replik des LRH

Der LRH kritisierte nicht die Errichtung des Begleitweges „Lindenweg“, wohl aber, dass die Baukosten nicht in der Kostenermittlung erfasst wurden.

**Definition
Kostenermittlung**

Im Sinne der ÖNORM B 1801-1 Kosten im Hoch- und Tiefbau ist die Kostenermittlung die Vorausberechnung der entstehenden Kosten und nach Abschluss der Baumaßnahmen die Feststellung der tatsächlich angefallenen Kosten. Entsprechend dem Planungsfortschritt werden in den einzelnen Phasen der Bauwerkserrichtung die Arten: Kostenrahmen, Kostenschätzung, Kostenberechnung, Kostenanschlag und Kostenfeststellung unterschieden.

7.1 Vertragliche und behördliche Verpflichtungen

7.1.1 Vereinbarung mit den Österreichischen Bundesbahnen – ÖBB

Übereinkommen

Die Gemeinde Brixen im Thale und die ÖBB haben im Jahr 1999 ein Grundsatzübereinkommen ausgearbeitet, nach dem in deren Gemeindegebiet eine Reihe schienengleicher Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und für die bisherigen Verkehrsverbindungen Ersatz geschaffen werden soll. In diesem Vertrag ist u.a. „im Hinblick auf die diskutierte Umfahrung Brixen im Thale geregelt, dass ein anderer Vertragspartner in die getroffenen Vereinbarungen für bestimmte Eisenbahnkreuzungen eintreten kann“.



Auftrag Straßenprojektant

Aus den Akten ist ersichtlich, dass der Planungsauftrag für den Projektanten der Umfahrungsstraße im Jahr 2002 u.a. auch die „Erstellung einer Gesamtübersicht welche die zukünftige Umfahrungsstraße mit den prinzipiellen Änderungen auf Grund eines Informationsaustausches mit der Gemeinde und die Gesamtmaßnahmen im Ort Brixen im Thale nach Auflassung der beschränkten Bahnübergänge (durch die ÖBB)“ enthielt. Weiters war von ihm die Einreichplanung für rd. 500 m untergeordnete

Straßen (Begleitweg Bahn, Viehdurchlass und Zufahrtsstraße Erlensee) anzufertigen.

ÖBB Vertrag

Das Land Tirol, vertreten durch die Landesbaudirektion, schloss im Herbst 2004 mit den ÖBB eine Vereinbarung betreffend den Bau der Umfahrung Brixen im Thale und der Auflassung von schienen- gleichen Eisenbahnkreuzungen in diesem Bereich ab, da das Straßenprojekt mit der ÖBB-Strecke mehrere Berührungspunkte aufweist. Nach dieser Vereinbarung verpflichtete sich das Land Tirol im Wesentlichen:

- in die (damals noch nicht unterfertigte) Vereinbarung der ÖBB mit der Gemeinde über die Auflassung von fünf schienen- gleichenden Eisenbahnkreuzungen einzutreten und
- die Projektierung, die Abwicklung und die Baukosten für die Errichtung der Eisenbahnbrücken Hof, Erlensee (hier werden die Baukosten aufgeteilt auf das Land Tirol, die ÖBB und die Gemeinde) und Lauterbach sowie des Viehdurchlasses Glaseranger zu übernehmen. Die Eisenbahnbrücken gehen nach der Verkehrsübergabe in den Besitz der ÖBB über. Für die Erhaltung und künftigen Erneuerung der Brücken Hof und Lauterbach leistet das Land Tirol einen einmaligen Ablöse- betrag.

Im Gegenzug verpflichtete sich die ÖBB:

- zu den Baukosten einen Beitrag von € 540.000,-- netto zu leisten,
- die benötigten Grundflächen entschädigungslos zur Verfü- gung zustellen und
- alle bahneigenen Leistungen wie Umleitungen für Arbeiten im Gleisbereich, großräumige Umleitungen von Zügen, Langsamfahrkosten, Beistellung des erforderlichen Siche- rungspersonals im Bahnbereich, Oberbauarbeiten, Schotter- bett bis zur endgültigen Herstellung des Fahrweges, etc. auf eigene Kosten zu übernehmen.

Bewertung dieser Vereinbarung

Nach Ansicht des LRH hätte das Land Tirol nur die Kosten für die Errichtung der Eisenbahnbrücken Hof und Lauterbach zu über- nehmen gehabt, da es nach dem Tiroler Straßengesetz als Straßen- verwalter die Straßenbaulast für die Errichtung der Straße mit all seinen Teilen zu tragen hat. Darüber hinaus hat der Straßenerrichter bei einem Neubau oder einer baulichen Änderung dafür zu sorgen, dass die durch diesen Bau unterbrochenen Verkehrsverbindungen anderer Straßen und Wege aufrecht erhalten bleiben (§ 38 Tiroler

Straßengesetz).

Kritik Eintritt in ÖBB Vertrag

Der LRH stellt daher kritisch fest, dass der Eintritt des Landes Tirol in die Vereinbarung der Gemeinde Brixen im Thale mit der ÖBB als Geschenk des Landes an die Gemeinde und die ÖBB zu werten ist, da die Errichtung des Begleitweges entlang der Bahntrasse und der beiden Bahnunterführungen Glaseranger und Erlensee ursächlich mit der Auflassung der schienengleichen Bahnübergänge und nicht mit dem Neubau der Landesstraße in Verbindung stehen.

Das Land Tirol hatte durch die Errichtung der Nebenwege, insbesondere der sehr aufwändigen Unterführung Erlensee Mehrkosten in der Höhe von rd. 4,0 Mio. € zu tragen.



Kritik Vertragsabschluss

Der LRH stellt weiters kritisch fest, dass der Vertragsabschluss des Landes mit der ÖBB erst zwei Jahre nach dem Planungsauftrag an den Projektanten der Umfahrungsstraße und nach der Fertigstellung des Einreichprojektes erfolgte. Wenn die Landesstraßenverwaltung der Meinung war mit der ÖBB einen Vertrag abschließen zu müssen, hätte nach Ansicht des LRH die grundlegenden Vertragsinhalte mit der ÖBB vor dem Planungsauftrag geklärt werden sollen.

Stellungnahme

Der Zufahrtsweg (Bahnbegleitweg) zum Weiler Achenberg und zum

der Regierung

Erlensee mit den Eisenbahnbrücken Erlensee und dem Viehdurchlass Glaseranger musste nach § 38 des Tiroler Straßengesetzes, LGBI. Nr. 13/1989, zuletzt geändert durch das Gesetz LGBI. Nr. 101/2006, als Ersatz für eine bestehende Verkehrs- und Viehtriebverbindung hergestellt werden. Mit der Trassenwahl für die Umfahrung Brixen im Thale wurden der bestehende Gemeindeweg und der im Bahnbereich vorhandene Viehdurchlass auf Dauer unterbrochen. Eine Wiederherstellung in unmittelbarer Nähe des Bestandes war technisch nicht möglich.

Für die Haupttrasse der Umfahrung mussten zwei weitere Bahnbrücken in Hof und Lauterbach neu errichtet werden. In den Vorbesprechungen mit den Vertretern der ÖBB wurden die möglichen Betriebs- und Bauabläufe diskutiert. Dabei wurde klar erkannt, dass die Kosten für die bahneigenen Leistungen (Beistellung von Hilfsbrücken, Betriebserschwernisse, Gleissperren, Personalkosten etc.) – die vom Land Tirol zu tragen sind – sehr hoch werden. Für diese Leistungen mussten beispielsweise beim Bau der Umfahrung Kirchberg im Jahr 1996 für eine Bahnbrücke € 800.000,00 bezahlt werden. Für die Umfahrung Brixen im Thale hätten die bahneigenen Leistungen für zwei Brücken unter der Annahme einer moderaten Kostensteigerung von rd. 2,5% pro Jahr zwei Millionen Euro betragen.

Diese Zahlen können auch mit der Errichtung der Bahnunterführung St. Johann im Jahr 2008 belegt werden, wo bei einem relativ einfachen Hilfsbrückeneinbau mit extrem kurzer Bauzeit bahneigene Leistungen in der Höhe von rund € 450.000,00 angefallen sind. Hier waren keine Gleissperren (ausgenommen Hilfsbrückeneinbau) erforderlich, somit kamen auch keine Betriebserschwernisse seitens der ÖBB zur Abrechnung. Diese Fakten, verbunden mit der gesetzlichen Verpflichtung zur Wiederherstellung unterbrochener Wegverbindungen, haben für die Landesstraßenverwaltung zum vorgesehenen Einstieg in das Grundsatzübereinkommen für die Auflassung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen, welches zwischen der Gemeinde Brixen im Thale und den ÖBB abgeschlossen wurde, beigetragen.

Im Herbst 2004 wurde die Vereinbarung zwischen dem Land Tirol und den ÖBB unterzeichnet. Darin haben sich die ÖBB verpflichtet, alle anfallenden bahneigenen Leistungen zu übernehmen, die benötigten Bahngrundflächen entschädigungslos zur Verfügung zu stellen, einen Baukostenanteil für die Bahnbrücke Erlensee zu übernehmen (lt. Abrechnung € 1.557.870,19 brutto) und einen Beitrag zu den Baukosten in Höhe von € 540.000,00 netto zu

leisten.

Insgesamt ergeben sich folgende Beitragsleistungen der ÖBB:

<i>Bahneigene Leistungen Brücken Hof + Lauterbach S.O.</i>	<i>2.000.000,00</i>
<i>Bahneigene Leistungen Glaseranger (Viehdurchlass) geschätzt</i>	<i>250.000,00</i>
<i>Bahneigene Leistungen Brücke Erlensee geschätzt</i>	<i>650.000,00</i>
<i>Baukostenanteil Brücke Erlensee</i>	<i>1.298.225,16</i>
<i>Pauschalbeitrag zu den Baukosten lt. Vertrag</i>	<i>540.000,00</i>
<i>Beistellung Bahngrund 9.586 m² x € 17</i>	<i>162.962,00</i>
<i>Summe netto</i>	<i>4.901.187,16</i>
<i>zzgl. 20 % USt.</i>	<i>980.237,43</i>
	<i>€ 5.881.424,59</i>

Der Landesstraßenverwaltung sind für die Errichtung des Zufahrtweges (Bahnbegleitweg) zum Weiler Achenberg und zum Erlensee folgende Kosten erwachsen:

<i>Straßenbauarbeiten Achse 10</i>	<i>385.978,34</i>
<i>Straßenbauarbeiten Achse 20</i>	<i>26.245,82</i>
<i>Straßenbauarbeiten Achse 30</i>	<i>67.256,04</i>
<i>Brücke Erlensee Anteil LStV</i>	<i>1.966.971,66</i>
<i>Viehdurchlass Glaseranger</i>	<i>85.843,47</i>
<i>Zufahrtsweg Weiler Achenberg netto</i>	<i>2.532.295,33</i>
<i>zzgl. 20 % UST</i>	<i>506.459,07</i>
<i>Zufahrtsweg Weiler Achenberg brutto</i>	<i>€ 3.038.754,40</i>

Ergänzend darf angemerkt werden, dass nur durch eine enge Zusammenarbeit mit den ÖBB wesentliche, technisch einfache und damit auch kostengünstige Lösungen im Zuge der Hilfsbrückenarbeiten möglich waren. Speziell im Bereich der Bahnbrücke Hof ist es durch genehmigte Gleissperren und das mehrmalige Umsetzen von Hilfsbrücken gelungen, das Bahnbrückentragwerk ohne aufwendige Deckelbauweise mit umfangreichen Spezialtiefbauarbeiten auszuführen. Die Kostenersparnis bei den reinen Herstellkosten für die Landesstraßenverwaltung nur für diese Brücke kann mit

€ 600.000,00 (ohne Berücksichtigung der zusätzlichen bahneigenen Leistungen) beziffert werden.

Aus dieser Gegenüberstellung ist klar ersichtlich, dass der Einstieg der Landesstraßenverwaltung in den Vertrag der Gemeinde Brixen im Thale mit den ÖBB die richtige Entscheidung war.

Mit dem Bau dieses Zufahrtsweges konnte die Landesstraßenverwaltung der gesetzlichen Verpflichtung nach § 38 des Tiroler Straßengesetzes zur Wiederherstellung unterbrochener Wegverbindungen nachkommen.

Replik des LRH

Wie im Bericht des LRH angeführt, hat das Land gegenüber der Gemeinde Brixen im Thale und der ÖBB gegenüber Verpflichtungen übernommen, zu denen es nicht verpflichtet war. Der LRH bestreitet auch nicht, dass im Gesamtprojekt die Baumaßnahmen Bahnbegleitweg, Bahnunterführung Erlensee und Glaseranger erforderlich waren. Nur hätten diese eben von der Gemeinde und/oder der ÖBB finanziert werden müssen, weil damit die kreuzungsfreien Bahnunterführungen geschaffen wurden.

Darüber hinaus bestreitet der LRH die Höhe der von der Landesregierung dargestellten Kostenaufstellung. Da der LRH davon ausgeht, dass die im Eigentum der Gebietskörperschaften befindlichen Infrastruktur-Errichter für die Bahn und die Straße Partner auch bei gegenseitig berührenden Projekten sind, wären auch partnerschaftliche, gegenseitige Kostenverrechnungen möglich. Falls die Landesstraßenverwaltung glaubt, dass die ÖBB zu hohe Kostenforderungen stellt, könnte sie auch über die „politische Seite“ versuchen, die Kosten auf das gerechtfertigte Maß reduzieren zu lassen.

Die ÖBB hatte auch aus eigenen Gründen während der Bauarbeiten eine mehrwöchige Gleissperre angeordnet. Die Landesstraßenverwaltung hätte dementsprechend durch bauorganisatorische Maßnahmen eine parallele Bauführung für die beiden Bahnunterführungen einleiten können. Die so genannten „bahneigenen Leistungen“ wären dann wesentlich geringer ausgefallen.

7.1.2 Behördliche Verpflichtungen

Winschbach	Gleichzeitig mit dem Straßenprojekt plante die Wildbach- und Lawinenverbauung (WLV) ein Wasserbauprojekt für den Winschbach, der am östlichen Ende der Ausbaustrecke die Landesstraße quert. Da die Höhenlage der neuen Trasse der Landesstraße den Abflussquerschnitt des Winschbaches einengt, vereinbarten die Landesstraßenverwaltung und die WLV, dass das Land Tirol einen neuen Durchlass unter der Landesstraße errichtet und den Unterlauf des Winschbaches bis zur Einmündung in den Schleicherbach ausbaut. Weiters war die Fläche zwischen der Landesstraße, dem Winschbach und der Bahnlinie beckenartig als Retentionsbecken auszubilden. Diese Maßnahmen wurden dann im Wasserrechtsverfahren behördlich vorgeschrieben. Die Baukosten für die Errichtung des Durchlasses, den Ausbau des Unterlaufs und die Ausbildung des Retentionsbeckens betrugen rd. 0,16 Mio. €.
Forstweg	Die neue Landesstraße schnitt im Bereich der Freistrecke die Möglichkeit zur Holzbringung für einige Grundeigentümer ab. Diese verlangten zur Aufrechterhaltung der Holzbringung die Adaptierung und Erneuerung eines Forstweges südlich der Landesstraße. Diese Forderung erhob auch der Sachverständige für das Forstwesen in seinem Gutachten für das straßenrechtliche Bewilligungsverfahren. Die Baukosten zur Errichtung des Forstweges betrugen rd. 0,1 Mio. €.
Ökologische Begleitmaßnahmen	In den Verhandlungen im Zuge der Detailprojektierung mit den verschiedensten Sachverständigungen des Naturschutzes und sonstigen Projektbeteiligten stellte sich heraus, dass für eine Projektgenehmigung mehrere begleitende Baumaßnahmen getätigt werden müssen. Im Bereich der Freifeldstrecke zwischen den beiden Unterflurtrassen musste eine Amphibienleitstrecke mit einer sicheren Überquerung in die Laichplätze nördlich der Straße geschaffen werden. Die Straßenüberquerung ist in einer Brücke des Pfarrfeldgrabens integriert. Im Bereich des Erlensees wurden Ausgleichsflächen mit einer Ausdehnung von rd. 5.000 m² hergestellt (s. o.). Die geplanten Maßnahmen wurden dann im naturschutzrechtlichen Verfahren behördlich vorgeschrieben. Die Kosten dieser Baumaßnahmen betrugen letztlich rd. 0,44 Mio. €.

7.2 In der Kostenermittlung nicht erfasst

Tunnelausrüstung In den beiden Kostenermittlungen für das Generelle - und für das Detailprojekt waren die Kosten für Tunnelausrüstung als Teil der Betriebs- und Sicherheitseinrichtung nicht enthalten. Der Planer ging jeweils davon aus, dass für das Projekt eine eigene Planung für die Belüftung erstellt wird. Die Landesstraßenverwaltung vergab den Auftrag für die betriebliche und sicherheitstechnische Ausrüstungsplanung erst im August 2004 im Zuge der Detailplanung für die Umfahrung Brixen im Thale. Die zu erwartenden Kosten für die Tunnelausrüstung laut Ausschreibung in Höhe von 5,88 Mio. € wurde dann im Jahr 2007 in die Kostenermittlung aufgenommen. Wie schon erwähnt, betragen die zu erwartenden Abrechnungskosten rd. 5,38 Mio. €.

Stellungnahme der Regierung *Der Landesrechnungshof führt aus, dass in den beiden Kostenermittlungen für das generelle Projekt und für das Detailprojekt die Kosten für die Tunnelausrüstung als Teil der Betriebs- und Sicherheitseinrichtung nicht enthalten waren. Die Landesregierung kann das Fehlen der Kosten der Tunnelausrüstung in den Anfangsphasen der Projektierung nicht bestätigen, da bis zum Jahr 1999 die Tunnelausrüstung üblicherweise im Laufmeterpreis von Tunnels und Galerien inkludiert war. Die Brandkatastrophe im Tauern Tunnel und auch in Tunnels anderer europäischer Staaten (z.B. Mont Blanc Tunnel) hat zu einer wesentlichen Verschärfung der Richtlinien (RSV - Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) für die betriebs- und sicherheitstechnische Ausrüstung von Tunnels geführt. Zu Beginn der Objektplanung sind die Kosten für die Tunnelausrüstung geschätzt und bekannt gegeben worden. Sinngemäß gilt dies auch für Notzufahrten und Fluchtstiegenhäuser, diese Gewerke können erst im Zuge einer generellen Objektbearbeitung (und nicht im Straßenprojekt) festgelegt und erfasst werden.*

Replik des LRH Nach Ansicht des LRH ist die Stellungnahme der Landesregierung lediglich eine Schutzbehauptung, da der Planer des Straßenprojektes davon ausging, dass für den Tunnelausrüstungs-Teilbereich „Belüftung“ ein eigenes Projekt erstellt wird. Seine Kostenermittlungen basierten auf den reinen Baumaßnahmen und diese wurden von der Landesstraßenverwaltung auch so übernommen. Darüber hinaus bestreitet der LRH auch nicht, dass die Tunnelausrüstungskosten aus den von der Landesregierung angeführten Gründen stetig und stark steigen. Sie waren jedoch nicht in der Kostenermittlung erfasst.

Honorare	Da die Honorare bisher nicht in einer alle Kostenbereiche umfassenden Kostengliederung enthalten waren, wurden sie auch für diese Kostenermittlung nicht angeführt. Der Anteil der Honorare an den „Mehrkosten“ beträgt rd. 1,8 Mio. €.
Pfarrfeldgraben Brücken	Die Ableitung, der bei Starkregen anspringenden Gewässer in den beiden Pfarrfeldgräben war im generellen Projekt nicht dargestellt. Für die notwendige Ableitung wurden zwei trassenüberführende Brücken errichtet, die zusätzlich für die Amphibienquerung und als Fahrweg für die Bewirtschaftung der südlich der Landesstraße liegenden Flächen verwendet werden. Für die beiden Brücken werden rd. 0,30 Mio. € aufgewendet.
Kritik	Da die Ableitung der vorhandenen Kleinwasserläufe von Anfang in die Kostenermittlung hätte aufgenommen werden müssen, bewertet der LRH die fehlende Planung und Kostenermittlung als groben Fehler in der Kostenplanung der Landesstraßenverwaltung.
<i>Stellungnahme der Regierung</i>	<i>Die Landesregierung merkt zu den Brücken Pfarrfeldgraben an, dass diese Projektadaptierungen erst im Zuge der Objektplanungen und der Zusammenstellung der Operate zur Erreichung insbesondere der naturschutz- und wasserrechtlichen Bewilligung erforderlich waren. Die Brücken Pfarrfeldgraben sind nicht nur Wasserwege, sondern dienen zum einen als Feldzufahrt (Brücke 1) – somit konnten südlich der neuen Trasse der B170 im steilen Waldgebiet aufwendige Forstwege mit Brückentragwerken vermieden werden – zum anderen sind beide Brücken wichtige Amphibienleitwege, welche aus naturschutzrechtlichen Gründen so zu errichten waren. Somit konnten mit beiden Brücken „multifunktionale“ Bauwerke geschaffen werden, eine andere technische Lösung wäre nur für die Wasserableitung der beiden Gräben möglich gewesen.</i>
Notzufahrt Sicherheitseinrichtung	Die „RVS – Betriebs- und Sicherheitseinrichtung, Bauliche Anlage“ schreiben ab Juli 2002 für zweiröhrige Tunnel für Einsatzfahrzeuge befahrbare Querschläge oder Verbindungen ins Freie vor. Im Freien sind zusätzliche Abstellflächen für Kraftfahrzeuge sowie Anschlüsse an das sekundäre Straßennetz herzustellen. Dieser Planungsgrundsatz wird österreichweit aus sicherheitstechnischen Überlegungen auch für einröhrige Tunnel angewandt. Auch das BMVIT forderte bei früher errichteten Tunneln eine befahrbare Verbindung ins Freie. Weiters werden für jeden zu errichtenden Tunnel von der Landesstraßenverwaltung die Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen mit dem Landes-Feuerwehrinspektor besprochen und abgestimmt.

Hinweis neue RVS	Im Entwurf der Nachfolgeversion zu dieser Vorschrift (nunmehr: RVS – Tunnelbau, Bauliche Gestaltung – Bauliche Anlagen) sind die Anzahl und gegenseitigen Abstände der Querschlüge und/oder der Verbindungen ins Freie präzise definiert. Das Datum wann die neuen RVS in Kraft tritt ist jedoch noch nicht festgelegt. Bei der Unterflurtrasse Ost ist in der Mitte der Trasse eine Verbindung ins Freie, die so genannte Notzufahrt, geschaffen worden. Der Anschluss an das Wegenetz erfolgt über einen neuen, rd. 235 m langen Verbindungsweg auf der Unterflurtrasse. Die Kosten für die Errichtung der Notzufahrt und der baulichen Maßnahmen betragen rd. 0,33 Mio. €.
Kritik	Der LRH stellt jedoch kritisch fest, dass in der Generellen Planung keine Kostenermittlung für eine „Verbindung in Freie“ durchgeführt wurde.
Stellungnahme der Regierung	<i>Die Verlängerung der Unterflurtrasse Ost um rund 140 m nach Westen war im generellen Projekt der Straßenplanung nicht erfasst. Ebenfalls erst im Rahmen der Objektplanung und der Ausarbeitung der Deponieplanung und der umwelttechnischen Planung wurde eine notwendige Verlängerung des Bauwerkes BT02 ersichtlich. Diese Kosten wurden dann auch in die neuen Kostenschätzungen aufgenommen.</i>
Fluchtstiegenhäuser	Nach der im Juli 2002 in Kraft getretenen neuen Projektierungsrichtlinien für Tunnel müssen zusätzlich zur befahrbaren Verbindung in Freie auch begehbare Verbindungen ins Freie oder Fluchtstiegenhäuser angeordnet werden. Für die Unterflurtrasse-Ost wurden daher in den Viertelpunkten zwei Fluchtstiegenhäuser, als unterirdischer Turm mit Schleusen und zweiläufigen Stiegen errichtet. Im Unglücksfall beträgt der maximale Fluchtweg vom Tunnel ins Freie rd. 160 m. Die Kosten für die beiden Fluchtstiegenhäuser belaufen sich auf rd. 0,44 Mio. €.
Lindenweg	Die Planung der neuen Straße für das Generelle Projekt erfolgte nur bis zum östlichen Ortsende von Brixen im Thale. Im Zuge der Detailplanung für den Ostknoten wurde festgestellt, dass für die Anbindung der Wohnsiedlung östlich des geschlossenen Ortsgebietes eine weitere Linksabbiegespur, kurz nach der Hauptanbindung erforderlich wäre. Da dies nicht der geltenden Sicherheitsphilosophie in der Straßenplanung entspricht, wurde im Sinne des Tiroler Straßengesetzes (§ 11) eine Begleitstraße mit dazugehöriger Lärmschutzwand geplant und errichtet. Die Kosten für

diese notwendigen Baumaßnahmen betragen rd. 0,18 Mio. €.

Unterflurtrassen

Im Generellen Projekt war die Unterflurtrasse-Hof mit 370 m und die Unterflurtrasse-Ost mit 1.140 m geplant. In der Detailplanung wurde festgestellt, dass die Unterflurtrasse Hof die „Brixentalloipe“ im Bereich des Santenbachs quert. Der Unterflurbereich wurde deshalb in Richtung Osten um 40 m verlängert.



Unterflurtrasse Ost

Zwischen der Planung für das Generelle Projekt und für das Detailprojekt haben die örtlichen Bergbahnen eine Skipiste von der Kandlalm geplant und behördlich genehmigen lassen. Weiters hat der Pächter der „Pfarrgründe“ im Zuge des straßenrechtlichen Bewilligungsverfahrens eine Wegverbindung zur Bewirtschaftung seiner südlich der Trasse gelegenen landwirtschaftlichen Flächen gefordert. Aus diesen Gründen wurde die Unterflurtrasse Ost rd. 140 m Richtung Westen verlängert. Die Kosten für beide Verlängerungen betragen bei einem Laufmeterpreis von rd. € 6.500,-- rd. 1,15 Mio. €.

7.3 Baubedingte Kostenerhöhungen

Baukostenindex

Im Bauwesen ist es üblich, dass Kostenermittlungen für eine bestimmte Planungsphase auf einen Stichtag bezogen werden, da

während der Berechnung weder der exakte Errichtungszeitraum – vielfach werden die Bauwerke erst Jahre nach Abgabe der Kostenermittlung errichtet - noch die Kostenkomponenten für den tatsächlichen Errichtungszeitraum bekannt sind. Für einen fairen Kostenvergleich zwischen den ursprünglich angegebenen Kosten und den Ist-Kosten müssen diese um den entsprechenden Baukostenindex korrigiert werden. Der LRH zog für die Berechnung der indexbereinigten Baukosten den Zeitraum von der Abgabe des Generellen Projektes im Juni 1999 bis zum theoretischen Leistungsschwerpunkt der Bauarbeiten, das ist in etwa die Mitte der tatsächlichen Bauzeit – hier: Dezember 2006 - heran.

Nach Ansicht des LRH ist das Bauvorhaben im Wesentlichen von den Kostengruppen „Konstruktive Betonarbeiten und Straßenbauarbeiten“ geprägt. Er wählte daher für die Berechnung der Mehrkosten als maßgeblichen Index den von der Wirtschaftskammer verlautbarten Baukostenindex für den Brückenbau. Die Berechnung ergab für den gewählten Zeitraum bei einer Kostenbasis von 18,17 Mio. € indexbedingte Mehrkosten in Höhe von 6,35 Mio. €.

Mehrkostenforderung	Wie schon erwähnt, einigten sich der Auftragnehmer für das Bau- los 3 und das Land Tirol darauf, die aus dem „Böschungsrutsch“ und den dadurch bedingten Baumaßnahmen resultierenden Mehr- kosten mit 1,56 Mio. € festzulegen. Diese Mehrkosten waren natur- gemäß in der Kostenermittlung nicht erfasst und bedeuten eine Kostenerhöhung um diesen Betrag.
---------------------	--

Hochwasserschaden Juni 2006	Ein Gewitter in Brixen im Thale am 22.6.2006 führte zu extremen Hochwässern entlang der „Bahngräben“. Diese fluteten und vermurten kurz vor den Betonarbeiten die bereits fertig gestellten Baugrubenabschnitte am Bauwerk „Bahnunterführung Erlensee“. Weiter- s war durch die hohen, außerplanmäßigen Wasserstände ein Versagen der Baugrubensicherung zu befürchten. Die neuerliche Schlammabsaugung, die Errichtung einer „Tot-Mann-Sicherung“ und die damit verbundene längere Bauzeit verursachte Mehrkosten in Höhe von rd. 0,38 Mio. €.
--------------------------------	---



Differenz

Ausgehend von einer Kostenprognose von rd. 42,5 Mio. €, der Kostenermittlung für das Generelle Projekt in Höhe von 18,2 Mio. € und den vom LRH eruierten Ursachen für Mehrleistungen und Nichtberücksichtigungen von rd. 22,6 Mio. € verbleibt noch eine nicht direkt zuordenbare Kostendifferenz von rd. 1,7 Mio. €.

Die Ursachen hierfür liegen nach Ansicht des LRH:

- in der Ungenauigkeit der Planung in dieser Projektierungsphase,
- im hohen Wasserandrang des südseitigen Berghanges,
- in nicht berücksichtigten Bepflanzungsarbeiten und
- in der Vielzahl kleiner, ebenfalls nicht berücksichtigter Leistungen.

7.4 Bewertung der Ursachen der Kostenerhöhungen

Feststellung

Der LRH hält vorweg nochmals fest, dass seiner Ansicht nach bis auf die Übernahme der Errichtung der Nebenwege und der Kosten aus dem Titel „Mehrkostenforderung“ alle Maßnahmen erforderlich waren und sinnvoll sind. Eine gänzliche Ablehnung der Mehrkostenforderung wäre jedoch mit einem Prozessrisiko verbunden gewesen.

Vertragliche und
behördliche
Verpflichtungen

Die aus den behördlichen Verpflichtungen stammenden Maßnahmen waren für die Landesstraßenverwaltung in der Phase des Generellen Projektes nur schwer abzuschätzen und wurden erst im Zuge der Grundeinlösen als Forderung erhoben. In der Detailplanung ergaben sich weitere Maßnahmen mit damit verbundenen zusätzlichen Kosten, die in die behördlichen Auflagen eingebunden wurden.

Kritik „nicht in der
Kostenermittlung“

Nach Ansicht des LRH hätten die in der Rubrik „Nicht in der Kostenermittlung erfassten“ Maßnahmen und Kostenkomponenten bei sorgfältiger Kostenplanung für das Generelle Projekt zumindest dem Grunde nach bekannt sein müssen. Der LRH vermisste auch eine durchgängige Systematik für die Ermittlung, Gliederung und Darstellung der Kosten, beginnend mit dem Generellen Projekt bis zur Projektsfertigungstellung.

Empfehlung nach
Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH empfiehlt der Landesstraßenverwaltung das derzeit von ihr im Aufbau befindliche „Qualitätsmanagement Landesstraßenverwaltung“ um ein Modul Kostenmanagement im Sinne der ÖNORM B 1801-1 „Kosten im Hoch- und im Tiefbau - Kostengliederung“ zu erweitern. Im Sinne dieser Norm ist ein Kostenmanagement die Gesamtheit aller Maßnahmen der Kostenermittlung, der Kostenkontrolle und der Kostensteuerung. Es begleitet kontinuierlich alle Phasen der Objekterrichtung während der Planung und der Ausführung und befasst sich systematisch mit den Ursachen und Auswirkungen der Kosten.

Stellungnahme
der Regierung

Die Landesregierung greift die Empfehlung des Landesrechnungshofes, im Zuge des Aufbaus des „Qualitätsmanagementsystems Landesstraßenverwaltung“ auch ein Modul „Kostenmanagement“ im Sinn der ÖNORM B 1801-1 „Kosten im Hoch- und Tiefbau – Kostengliederung“ einzuführen, auf. Die Landesstraßenverwaltung beabsichtigt, das Modul „Kostenmanagement“ für alle Bauvorhaben, die nach dem Bundesvergabegesetz 2006, BGBl. I Nr. 17, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 362/2008, EU-weit auszuschreiben sind, einzuführen.

Ein derartiges Kostenmanagementsystem würde sicherstellen, dass nicht ganze Kostenbereiche in der Kostenermittlung „vergessen“ werden. Weiters hätte es den Vorteil, dass Kosten in den einzelnen Planungsphasen wesentlich präziser angegeben werden könnten. Ein weiterer positiver Nebeneffekt ist, dass die nach den Vergabevorschriften erforderliche Vergabewertschätzung für die einzelnen Baumaßnahmen plausibel und dokumentiert durchgeführt werden.

8. Finanzierung

Landeshaushalt

Das Projekt UF-Brixen wird überwiegend aus dem Landeshaushalt aus den beiden Finanzpositionen 1/611503 „Neu- und Ausbau von Landesstraßen B“ und aus dem Sonderprogramm 5/611903 „Vorfinanzierung des 10-Jahres Bauprogramm“ finanziert. Entsprechend den tatsächlichen jährlichen Projektausgaben entwickelten sich der Landesvoranschlag und der Rechnungsabschluss für die beiden Finanzpositionen, beginnend mit dem Jahr 2005 wie folgt (in Tsd. €):

Landesvoranschlag und Rechnungsabschluss

	2005		2006		2007		2008		2009	
VAP	VA	RA	VA	RA	VA	RA	VA	RA	VA	RA
1/611503 Neu- und Ausbau	1	2.200	2.049	1.791	3.000	2.297	4.500	271	855	
5/611903 Vorfinanzierung	3.600	4.435	3.500	8.000	9.000	9.500	7.000	7.000		

Ausgaben 2008

Wie aus der Tabelle ersichtlich, wurde für die UF-Brixen in den Jahren 2005 bis 2007 rd. 28,2 Mio. € ausgegeben. Im Jahr 2008 kamen bis Ende August noch rd. 7,27 Mio. € dazu, sodass der Ausgabenstand nunmehr rd. 35,50 Mio. € beträgt (siehe auch oben).

Honorare

Die Finanzierung der Honorare (hier: rd. 1,80 Mio. €) erfolgt aus der Sammel-Finanzposition 1/611509-7282-004 „Projektierungs-, Bauleitungs- und Bauführungsausgaben“, aus der alle Dienstleistungsaufträge für Landesstraßen B bezahlt werden. In dieser Finanzposition werden von der Landesstraßenverwaltung rd. 2,50 Mio. € pro Jahr ausgegeben.

Beitrag ÖBB

Wie schon erwähnt, verpflichtete sich die ÖBB zu den Kosten der Eisenbahnbrücken „Hof“, „Viehdurchlass Glaseranger“, „Erlensee (zusätzlich)“ und „Lauterbach“ einen pauschalierten Beitrag von € 540.000,-- netto zu leisten. Die Bezahlung des Betrages sollte an die von der Landesstraßenverwaltung beauftragten Baufirmen erfolgen. Die tatsächliche Bezahlung des Pauschalbetrages durch die ÖBB erfolgte im September 2006 und im Februar 2007. Die Landesstraßenverwaltung wickelte die Gegenverrechnung mit den Auftrag-

nehmern jedoch erst im Zuge der Behandlung der Schlussrechnung von Baulos 1 im Sommer 2008 ab.

Kritik Abwicklung ÖBB-Pauschalbetrag	Der LRH stellt kritisch fest, dass die Bezahlung und die Abrechnung des von der ÖBB zu übernehmenden Pauschalbetrages nicht in einem Zuge und verursachergemäß abgewickelt wurde. Das Land Tirol hatte somit für rd. ein Jahr die um den Pauschalbetrag „erhöhten“ Baukosten zu tragen. Bei einem angenommenen Zinssatz von 4 % pro Jahr betrug der Zinsaufwand des Landes somit rd. € 21.600,--.
Beitrag Gemeinden	Laut den Beschlüssen zum Sonderprogramm „Vorfinanzierung“, müssen sich die Gemeinden in denen die Straßenbauprojekte zur Ausführung gelangen mit einem Prozentsatz zwischen 0 % bis 30 % an den Vorfinanzierungskosten beteiligen. Der Durchschnittssatz über alle Bauvorhaben sollte bei 10 % liegen. Im März 2003 legten LHStv. Ferdinand Eberle und LR Konrad Streiter den Beitragssatz mit Ausnahme von Bauvorhaben in der Stadt Innsbruck und dem „Lermooser Tunnel“ einheitlich mit 10 % fest. Die Hälfte dieses Beitragssatzes sollte der Gemeindeausgleichsfonds (GAF) übernehmen und in vier Jahresraten jährlich € 218.000,-- zur Verfügung stellen. Der Finanzierungsanteil der Gemeinden wurde damit faktisch halbiert. Im a. o. Haushalt wurde eine eigene VAP für die Einnahmen vom GAF angelegt.
Beitrag Brixen im Thale	Für die Gemeinde Brixen im Thale ergab sich somit bei berechneten Vorfinanzierungskosten von 1,50 Mio. € ein Finanzierungsbeitrag in Höhe von € 75.000,--. Die Landessstraßenverwaltung begehrte im April 2004 von der Gemeinde vor der Baueinreichung einen Beschluss über die Zustimmung zum Projekt, eine Verpflichtung zur Übernahme der bestehenden Ortsdurchfahrt an der B 170 und eine Verpflichtung zur Übernahme der Vorfinanzierungskosten in Höhe von € 75.000,--. Alle diese Punkte wurden vom Gemeinderat im Mai 2004 einstimmig beschlossen und das entsprechende Beschlussprotokoll dem Land Tirol übermittelt. Die Landesstraßenverwaltung schrieb daraufhin der Gemeinde deren Finanzierungsbeitrag in den Jahren 2005 bis 2007 in gleichen Teilen zu je € 25.000,-- vor und diese bezahlte den vorgeschriebenen Betrag umgehend.
Anregung Vertragsabschluss	Auch wenn das Vorfinanzierungsprogramm seit der Hochwasserkatastrophe 2005 ausgelaufen ist, vermisste der LRH für die „Verbarungen“ mit der Gemeinde einen eigenen (Muster)vertrag, der die gegenseitigen Rechte und Pflichten schriftlich festhält. Er regt deshalb an, dass bei ähnlich gelagerten Fällen eine derartige Ver-

einbarung auch schriftlich abgeschlossen wird.

Kritik Festlegung
Finanzierungsbeitrag

Der LRH stellt kritisch fest, dass die beiden Regierungsmitglieder nach der Tiroler Landesordnung nicht befugt waren, die im Landtagsbeschluss implizit festgelegte durchschnittliche Finanzierungsverpflichtung der Gemeinden zu Lasten des Landes Tirol zu verändern. Falls die Landesregierung der Ansicht war, dass der Finanzierungsbeitrag der Gemeinden zu hoch war, hätte sie neuerlich um die Zustimmung des Landtages ansuchen müssen.

Kritik Anteil GAF

Der LRH stellt weiters kritisch fest, dass der GAF von den, vom zuständigen politischen Referenten LR Konrad Streiter für die Jahre 2004 bis 2007 zugesagten Beiträgen von insgesamt € 872.000,-- nur rd. € 68.000,-- überwiesen hat. Die rechnerischen Vorfinanzierungskosten erhöhen sich dadurch für das Land Tirol um rd. € 800.000,--.

Stellungnahme
der Regierung

Was den vermeintlich fehlenden Beitrag aus dem Gemeindeausgleichsfonds betrifft, so war die Einbeziehung des Gemeindeausgleichsfonds (GAF) eine Forderung des damals zuständigen Finanzreferenten der Tiroler Landesregierung.

Durch den GAF wird ein gewisser Prozentsatz der Ertragsanteile der Gemeinden zum Zweck der individuellen Unterstützung von Gemeinden und Gemeindeverbänden zurückbehalten. Dabei handelt es sich um jene 12,7 % der Ertragsanteile der Gemeinden an den gemeinschaftlichen Bundesabgaben, die nicht im Wege von bestimmten (finanzausgleichsgesetzlichen) Schlüsseln verteilt, sondern im Einzelfall von der Landesregierung nach bestimmten Kriterien den Gemeinden und Gemeindeverbänden zur Verfügung gestellt werden (vgl. etwa den § 11 Abs. 1 des damals in Geltung gewesenen FAG 2005).

Nach § 12 Abs. 1 des Finanz-Verfassungsgesetzes 1948 können Bedarfszuweisungen zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung des Gleichgewichtes im Haushalt, zur Deckung außergewöhnlicher Erfordernisse oder zum Ausgleich von Härten gewährt werden, die sich bei der Verteilung von Abgabenertragsanteilen oder Schlüsselzuweisungen ergeben.

Damit stand bereits der Finanzierungsplan in einem unlösbaren Spannungsverhältnis zur finanzverfassungsgesetzlichen Rechtslage. Die seinerzeitigen politischen Gemeindereferenten waren

sohin zur Vermeidung eines Rechtsbruches verpflichtet, die Mittel aus dem Gemeindeausgleichsfonds zurückzuhalten.

Nicht zuletzt wegen verschiedener Verzögerungen in der Programmabfolge ließ sich das Vorhaben auch ohne die Einbeziehung des GAF finanzieren.

Nicht zuletzt wegen verschiedener Verzögerungen in der Programmabfolge ließ sich das Vorhaben auch ohne die Einbeziehung des GAF finanzieren.

Replik des LRH

Dem LRH sind die rechtlichen Grundlagen des GAF und des Finanzausgleichs bekannt (siehe Bericht des LRH über den Gemeindeausgleichsfonds, Zl. SF-0201/2 vom 17.11.2003). Tatsache ist, dass die beiden Mitglieder der Landesregierung nicht befugt waren, die vom Landtag festgelegten Finanzierungsbeiträge zu Lasten des Landes Tirols zu ändern. Wenn deren zwischenzeitlicher Schritt, GAF-Mittel für die Straßenfinanzierung zu verwenden, offensichtlich ein „Rechtsbruch“ war, hätten aber auch die € 68.000,-- aus dem GAF nicht ausbezahlt werden dürfen.

Ausgaben Sonderprogramm

Im a. o. Haushalt wurden für Baumaßnahmen aus dem Sonderprogramm „Vorfinanzierung Landesstraßen B“ unter der VAP „5-611903 Sonderprogramm Landesstraßen B“ in den Jahren 2003 bis 2008 rd. 47,7 Mio. € ausgegeben.

Kritik „Vorfinanzierung“

Nach Ansicht des LRH war deshalb die Bezeichnung „Sonderprogramm Vorfinanzierung“ irreführend und hätte die Landesregierung im Landtag vor allem um die entsprechenden Mittel für die Errichtungskosten der Baumaßnahmen ansuchen sollen.

Beiträge „Erlensee“

Im Bereich des „Erlensees“ münden drei Gemeindewege in die Bahnunterführung „Erlensee“ ein. Die Kosten für den westlichen und den nördlichen Wegteil trägt das Land Tirol im Rahmen der Begleitwege, die Kosten für den östliche Wegteil übernimmt die Gemeinde, deren Anteil beträgt hier rd. € 75.000,--. Die Kosten der Bahnunterführung werden zwischen der ÖBB und dem Land Tirol im Verhältnis 50 % zu 50 % aufgeteilt, der Anteil der ÖBB beträgt hier rd. 1,40 Mio. €.

Ergebnis Finanzierung

Zusammenfassend stellt der LRH fest, dass bei Gesamtkosten von rd. 42,5 Mio. € die ÖBB einen „Finanzierungsbeitrag“ in Höhe von

rd. 2,05 Mio. € und die Gemeinde Brixen im Thale einen Anteil von rd. 0,15 Mio. € leisten. Der Finanzierungsanteil des Landes Tirol beträgt letztlich somit rd. 40,27 Mio. €.

*Stellungnahme
der Regierung*

Die Landesregierung erlaubt sich abschließend noch darauf hinzuweisen, dass von der Abrechnungsprognose des Landesrechnungshofes in Höhe von rd. € 42,47 Millionen insgesamt € 3,17 Millionen abzuziehen sind. In der Kostenabschätzung des Landesrechnungshofes sind offensichtlich die von den ÖBB und der Gemeinde geleisteten Baukostenanteile noch enthalten.

Gesamtausgaben Stand 30.09.2008	35.645.906,58
Restzahlungen für Firmenleistungen - aufgerundet	1.250.000,00
Restzahlung Grundeinlöse + Flurschäden rd.	350.000,00
Ablösezahlung an ÖBB für Erhaltung und Erneuerung (Hof + Lauterbach)	250.000,00
Zahlungen aus Projektierung und Bauleitung Stand 6.11.2008	1.705.926,24
Restzahlungen	70.000,00
Gesamte Vorhabenskosten	39.271.832,82
Gesamte Vorhabenskosten aufgerundet	€ 39.300.000,00

Replik des LRH

Die Tiroler Landesregierung verwechselt hier offensichtlich die Begrifflichkeiten der (gesamten) Projektskosten, diese betragen rd. 42,5 Mio. €, mit dem Finanzierungsanteil des Landes Tirols, dieser beträgt rd. 39,30 Mio. €. Diese Differenz finanzieren die ÖBB und zum geringen Teil die Gemeinde Brixen im Thale.

9. Schlussbemerkungen

Ausgaben

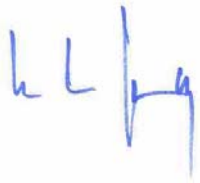
Das Projekt Umfahrung Brixen im Thale reiht sich in eine Reihe von Bauwerken ein, deren tatsächlichen Kosten die Kostenangaben zum Zeitpunkt der Entscheidung erheblich, hier von 18,5 Mio. € (ohne Honorarleistungen) auf rd. 42,5 Mio. € (mit Berücksichtigung der Honorarleistungen), überschritten haben. Obwohl die Ausgaben für Honorare traditionell nicht den einzelnen Projekten zugeordnet

werden hat der LRH diese hier dem Bauwerk zugeordnet, da sie integrierender Bestandteil eines jeden Projektes sein sollten.

Einnahmen	Dem gegenüber hat das Land auch Einnahmen von der Gemeinde Brixen im Thale erzielt, beziehungsweise wurde über vertraglich vereinbarte Kostenübernahmen der ÖBB eine weitere Kostenentlastung des Landes Tirol erreicht. Letztlich beträgt der Finanzierungsanteil des Landes Tirol bei diesem Projekt rd. 40,3 Mio. €.
Ursachen der Kostenüberschreitung	Nach Ansicht des LRH liegen die Ursachen der Kostenüberschreitung: • In einer Großzügigkeit des Landes Tirol gegenüber der ÖBB und der Gemeinde Brixen im Thale begründet, da das Land Tirol in einen Vertrag der Gemeinde mit der ÖBB eintrat, der die Beseitigung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen zum Ziel hatte. • In der Kostenermittlung auf deren Basis die Entscheidung für die Projektverwirklichung fiel, waren wesentliche Projekts- und Kostenelemente, insbesondere die Tunnelausrüstung, nicht erfasst. • Die Zeitdifferenz zwischen Projektierung (Generelles Projekt) und Ausführung bedingte durch die in diesem Zeitraum eingetretene Baupreiserhöhung eine erhebliche Kostenerhöhung. • Der Baugrund mit geringer Grundwassertiefe führte zu aufwändigen Sicherungsmaßnahmen und führte letztlich auch zu Mehrkosten aus nicht geplanten Baumaßnahmen.
Kostenmanagement-System	Der LRH vermisste in der Vorbereitungsphase ein entsprechendes Kostenmanagementsystem, mit dem seiner Ansicht nach ein Großteil der nicht geplanten Projekts- und Kostenelemente schon in der Planungsphase hätten erfasst werden können.
Verkehrsentlastung	Auch wenn nach Ansicht des LRH die prognostizierte Verkehrsentwicklung nicht für das ganze Planungsgebiet eintrat, entlastet die Umfahrungsstraße das Ortsgebiet von Brixen im Thale erheblich und reduziert die Fahrzeit zwischen Wörgl und Kitzbühel.

10. Empfehlungen nach Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH empfiehlt der Landesstraßenverwaltung das derzeit von ihr im Aufbau befindliche „Qualitätsmanagement Landesstraßenverwaltung“ um ein Modul Kostenmanagement im Sinne der ÖNORM B 1801-1 „Kosten im Hoch- und im Tiefbau - Kostengliederung“ zu erweitern. Im Sinne dieser Norm ist ein Kostenmanagement die Gesamtheit aller Maßnahmen der Kostenermittlung, der Kostenkontrolle und der Kostensteuerung. Es begleitet kontinuierlich alle Phasen der Objekterrichtung während der Planung und der Ausführung und befasst sich systematisch mit den Ursachen und Auswirkungen der Kosten.



Dr. Klaus Mayramhof

Innsbruck, am 15.12.2008

Hinweise

Gemäß § 7 Abs. 1 des Gesetzes über den Tiroler Landesrechnungshof hat der LRH die Äußerung der Landesregierung in seine Erwägungen einzubeziehen und in den Endbericht einzuarbeiten. Dies ist unter der jeweiligen Randzeile „Stellungnahme der Regierung“ und „Replik des LRH“ vollzogen worden.

Darüber hinaus hat der LRH die Äußerung der Regierung dem Endbericht als Beilagen anzuschließen. In Erfüllung dieses gesetzlichen Auftrages ist im Folgenden die Äußerung der Regierung angeschlossen, wobei die nicht bereits in den Bericht eingearbeiteten Textpassagen durch die Schriftart „fett – kursiv – rot“ gekennzeichnet sind. Alle nicht so gekennzeichneten Textstellen der Stellungnahme wurden bereits eingearbeitet.



Amt der Tiroler Landesregierung

Verwaltungsentwicklung

Dr. Norbert Habel

An den
Landesrechnungshof

Telefon 0512/508-2136

Fax 0512/508-2125

verwaltungsentwicklung@tirol.gv.at

im Hause

DVR:0059463

Rohbericht des Landesrechnungshofes "B170 Brixentalstraße – Umfahrung Brixen im Thale";

Äußerung

Geschäftszahl VEntw-RL-56/8

Innsbruck, 27.11.2008

Der Landesrechnungshof hat von Juni bis September 2008 den Bau der B170 Brixentalstraße – Umfahrung Brixen im Thale, einer Einschau unterzogen und den Rohbericht vom 22. Oktober 2008, Zl. LR-1020/18, verfasst. Die Tiroler Landesregierung erstattet aufgrund ihres Beschlusses vom 2. Dezember 2008 hierzu folgende

Ä u ß e r u n g :

Zu Punkt 5 – Vergabewesen (Seiten 12 und 13)

Grundlage für die Vergabe von geistig-schöpferischen Dienstleistungen im Brückenbau stellt die Honorarordnung für den Brückenbau (im Folgenden kurz „HOB-B“) in der jeweils gültigen Fassung dar. Mit dieser Gebührenordnung ist gewährleistet, dass alle Planungsaufträge in ihrem Bearbeitungsgrad und Lieferumfang klar definiert sind, wobei bei Direktvergaben im Bereich von geistig-schöpferischen Dienstleistungen ein allgemeiner Behördennachlass von 7,5 % auf das Honorar gewährt wird. Somit stellt dieses Regelwerk eine für die Landesstraßenverwaltung kostengünstige allgemein gültige Honorarrichtlinie dar.

Dienstleistungsaufträge bis zum gesetzlich festgelegten Schwellenwert wurden unter Einhaltung der Rahmenbedingungen des Bundesvergaberechts direkt vergeben. Sofern tiroler Ingenieurbüros für Brücken- und Tunnelbau den Auftrag erhalten haben, konnten aufgetretene Probleme aufgrund der örtlichen Nähe auf kurzem Wege gelöst werden.

Im Übrigen ist es bei Tiefbauplanungen erforderlich, Projekte zweistufig auszuarbeiten. So wird zwischen generellem Projekt und Detailprojekt unterschieden, wobei von den Gesamtplanungskosten ca. 30 % das generelle Projekt und ca. 70 % das Detailprojekt betreffen. In der Phase des generellen Projektes findet

das gesamte Bewilligungsverfahren und die Ausschreibung statt, für die Bauausführung sind Detailprojekte erforderlich.

Hat ein Zivilingenieurbüro über das generelle Projekt hinaus auch den Zuschlag für das Detailprojekt erhalten, so konnte nach der HOB-B ein weiterer Honorarnachlass von 8 % abgezogen werden, und ein allfällig notwendiger Informationsaustausch zwischen generellem Planer und Detailplaner war nicht erforderlich.

Große Planungsaufträge (Straßenprojekt, Planung Unterflurtrasse BT02) wurden im nicht offenen Verfahren ohne vorherige Bekanntmachung ausgeschrieben, wobei geeignete Bieter zur Angebotslegung eingeladen wurden.

Für die Vergabe der örtlichen Bauaufsicht für die betriebs- und sicherheitstechnische Ausrüstung wurde das Verhandlungsverfahren gewählt. Das in der Folge beauftragte Ingenieurbüro hatte hier bereits die Ausschreibungsprojekte und auch die Detailplanung bearbeitet, war bei der Umfahrung Wörgl-Bruckhäusl beauftragt und hat schon in der Planungsphase wesentliche Angelegenheiten dieser komplexen Materie zur vollsten Zufriedenheit der Landesstraßenverwaltung erarbeitet. Grundlage für die Honorarerstellung für dieses Verhandlungsverfahren war die GOI-T (Honorarordnung für industrielle Technik), im Zuge des Verhandlungsverfahrens konnte ein Nachlass von 50% auf die Honorarordnung erzielt werden. Dieser unüblich große Nachlass konnte durch die geographische Nähe der Baustelle Wörgl-Bruckhäusl und der damit gegebenen Synergieeffekte begründet werden.

Somit konnte der Bau der B170 Brixentalstraße – Umfahrung Brixen im Thale auf die kostengünstigste Weise erfolgen, alle erforderlichen Schritte wurden präzise, insbesondere auch in Aktenvermerken, dokumentiert.

Zu Punkt 7 – Ursachen der Kostensteigerung

Feststellung (Seiten 18 und 19)

Im **Rohbericht** des Landesrechnungshofes wird die „Übernahme der Errichtung der Nebenwege“ in Höhe von vier Millionen Euro als vermeidbarer Kostenanteil bezeichnet. Diese Ansicht kann aus folgenden Gründen nicht geteilt werden:

Bei den errichteten Nebenwegen handelt es sich um den Lindenweg im Osten der Umfahrung mit einer Länge von 340 m (Kostenanteil € 88.515,83 ohne Lärmschutz) und den ca. 500 m langen neuen Zufahrtsweg im Westen (Bahnbegleitweg) zum Weiler Achenberg und zum Erlensee.

Mit der Errichtung des Lindenweges konnte die Verkehrssicherheit auf der B170 wesentlich verbessert werden, weil dadurch die Errichtung einer weiteren Linksabbiegespur unmittelbar östlich des Knotens Brixen Ost vermieden werden konnte.

Der Zufahrtsweg (Bahnbegleitweg) zum Weiler Achenberg und zum Erlensee mit den Eisenbahnbrücken Erlensee und dem Viehdurchlass Glaseranger musste nach § 38 des Tiroler Straßengesetzes, LGBl. Nr. 13/1989, zuletzt geändert durch das Gesetz LGBl. Nr. 101/2006, als Ersatz für eine bestehende Verkehrs- und Viehtriebverbindung hergestellt werden. Mit der Trassenwahl für die Umfahrung Brixen im Thale wurden der bestehende Gemeindeweg und der im Bahnbereich vorhandene Viehdurchlass auf Dauer unterbrochen. Eine Wiederherstellung in unmittelbarer Nähe des Bestandes war technisch nicht möglich.

Für die Haupttrasse der Umfahrung mussten zwei weitere Bahnbrücken in Hof und Lauterbach neu errichtet werden. In den Vorbesprechungen mit den Vertretern der ÖBB wurden die möglichen Betriebs- und Bauabläufe diskutiert. Dabei wurde klar erkannt, dass die Kosten für die bahneigenen Leistungen (Beistellung von Hilfsbrücken, Betriebserschwernisse, Gleissperren, Personalkosten etc.) – die vom Land Tirol zu tragen sind – sehr hoch werden. Für diese Leistungen mussten beispielsweise beim Bau der

Umfahrung Kirchberg im Jahr 1996 für eine Bahnbrücke € 800.000,00 bezahlt werden. Für die Umfahrung Brixen im Thale hätten die bahneigenen Leistungen für zwei Brücken unter der Annahme einer moderaten Kostensteigerung von rd. 2,5% pro Jahr zwei Millionen Euro betragen.

Diese Zahlen können auch mit der Errichtung der Bahnunterführung St. Johann im Jahr 2008 belegt werden, wo bei einem relativ einfachen Hilfsbrückeneinbau mit extrem kurzer Bauzeit bahneigene Leistungen in der Höhe von rund € 450.000,00 angefallen sind. Hier waren keine Gleissperren (ausgenommen Hilfsbrückeneinbau) erforderlich, somit kamen auch keine Betriebserschwerisse seitens der ÖBB zur Abrechnung. Diese Fakten, verbunden mit der gesetzlichen Verpflichtung zur Wiederherstellung unterbrochener Wegverbindungen, haben für die Landesstraßenverwaltung zum vorgesehenen Einstieg in das Grundsatzübereinkommen für die Auflassung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen, welches zwischen der Gemeinde Brixen im Thale und den ÖBB abgeschlossen wurde, beigetragen.

Im Herbst 2004 wurde die Vereinbarung zwischen dem Land Tirol und den ÖBB unterzeichnet. Darin haben sich die ÖBB verpflichtet, alle anfallenden bahneigenen Leistungen zu übernehmen, die benötigten Bahngrundflächen entschädigungslos zur Verfügung zu stellen, einen Baukostenanteil für die Bahnbrücke Erlensee zu übernehmen (lt. Abrechnung € 1.557.870,19 brutto) und einen Beitrag zu den Baukosten in Höhe von € 540.000,00 netto zu leisten.

Insgesamt ergeben sich folgende Beitragsleistungen der ÖBB:

Bahneigene Leistungen Brücken Hof + Lauterbach s.o.	2.000.000,00
Bahneigene Leistungen Glaseranger (Viehdurchlass) geschätzt	250.000,00
Bahneigene Leistungen Brücke Erlensee geschätzt	650.000,00
Baukostenanteil Brücke Erlensee	1.298.225,16
Pauschalbeitrag zu den Baukosten lt. Vertrag	540.000,00
Beistellung Bahngrund 9.586 m² x € 17	162.962,00
Summe netto	4.901.187,16
zzgl. 20 % USt.	980.237,43
	€ 5.881.424,59

Der Landesstraßenverwaltung sind für die Errichtung des Zufahrtsweges (Bahnbegleitweg) zum Weiler Achenberg und zum Erlensee folgende Kosten erwachsen:

Straßenbauarbeiten Achse 10	385.978,34
Straßenbauarbeiten Achse 20	26.245,82
Straßenbauarbeiten Achse 30	67.256,04
Brücke Erlensee Anteil LStV	1.966.971,66
Viehdurchlass Glaseranger	85.843,47
Zufahrtsweg Weiler Achenberg netto	2.532.295,33
zzgl. 20 % UST	506.459,07
Zufahrtsweg Weiler Achenberg brutto	€ 3.038.754,40

Ergänzend darf angemerkt werden, dass nur durch eine enge Zusammenarbeit mit den ÖBB wesentliche, technisch einfache und damit auch kostengünstige Lösungen im Zuge der Hilfsbrückenarbeiten möglich waren. Speziell im Bereich der Bahnbrücke Hof ist es durch genehmigte Gleissperren und das mehrmalige Umsetzen von Hilfsbrücken gelungen, das Bahnbrückentragwerk ohne aufwendige Deckelbauweise mit umfangreichen Spezialtiefbauarbeiten auszuführen. Die Kostenersparnis bei den reinen Herstellkosten für die Landesstraßenverwaltung nur für diese Brücke kann mit € 600.000,00 (ohne Berücksichtigung der zusätzlichen bahneigenen Leistungen) beziffert werden.

Aus dieser Gegenüberstellung ist klar ersichtlich, dass der Einstieg der Landesstraßenverwaltung in den Vertrag der Gemeinde Brixen im Thale mit den ÖBB die richtige Entscheidung war.

Mit dem Bau dieses Zufahrtsweges konnte die Landesstraßenverwaltung der gesetzlichen Verpflichtung nach § 38 des Tiroler Straßengesetzes zur Wiederherstellung unterbrochener Wegverbindungen nachkommen.

Zu Punkt 7.2 – In der Kostenermittlung nicht erfasst

Tunnelausrüstung (Seiten 22 und 23)

Der Landesrechnungshof führt aus, dass in den beiden Kostenermittlungen für das generelle Projekt und für das Detailprojekt die Kosten für die Tunnelausrüstung als Teil der Betriebs- und Sicherheitseinrichtung nicht enthalten waren. Die Landesregierung kann das Fehlen der Kosten der Tunnelausrüstung in den Anfangsphasen der Projektierung nicht bestätigen, da bis zum Jahr 1999 die Tunnelausrüstung üblicherweise im Laufmeterpreis von Tunnels und Galerien inkludiert war. Die Brandkatastrophe im Tauerntunnel und auch in Tunnels anderer europäischer Staaten (z.B. Mont Blanc Tunnel) hat zu einer wesentlichen Verschärfung der Richtlinien (RSV - Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) für die betriebs- und sicherheitstechnische Ausrüstung von Tunnels geführt. Zu Beginn der Objektplanung sind die Kosten für die Tunnelausrüstung geschätzt und bekannt gegeben worden. Sinngemäß gilt dies auch für Notzufahrten und Fluchtstiegenhäuser, diese Gewerke können erst im Zuge einer generellen Objektbearbeitung (und nicht im Straßenprojekt) festgelegt und erfasst werden.

Pfarrfeldgraben Brücken und Kritik (Seite 23)

Die Landesregierung merkt zu den Brücken Pfarrfeldgraben an, dass diese Projektadaptierungen erst im Zuge der Objektplanungen und der Zusammenstellung der Operate zur Erreichung insbesondere der naturschutz- und wasserrechtlichen Bewilligung erforderlich waren. Die Brücken Pfarrfeldgraben sind nicht nur Wasserwege, sondern dienen zum einen als Feldzufahrt (Brücke 1) – somit konnten südlich der neuen Trasse der B170 im steilen Waldgebiet aufwendige Forstwege mit Brückentragwerken vermieden werden – zum anderen sind beide Brücken wichtige Amphibienleitwege, welche aus naturschutzrechtlichen Gründen so zu errichten waren. Somit konnten mit beiden Brücken „multifunktionale“ Bauwerke geschaffen werden, eine andere technische Lösung wäre nur für die Wasserableitung der beiden Gräben möglich gewesen.

Hinweis neue RVS (Seiten 23 und 24)

Die Verlängerung der Unterflurtrasse Ost um rund 140 m nach Westen war im generellen Projekt der Straßenplanung nicht erfasst. Ebenfalls erst im Rahmen der Objektplanung und der Ausarbeitung der Deponieplanung und der umwelttechnischen Planung wurde eine notwendige Verlängerung des Bauwerkes BT02 ersichtlich. Diese Kosten wurden dann auch in die neuen Kostenschätzungen aufgenommen.

Zu Punkt 7.4 – Bewertung der Ursachen der Kostenerhöhungen

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 27)

Die Landesregierung greift die Empfehlung des Landesrechnungshofes, im Zuge des Aufbaus des „Qualitätsmanagementsystems Landesstraßenverwaltung“ auch ein Modul "Kostenmanagement" im Sinn der ÖNORM B 1801-1 „Kosten im Hoch- und Tiefbau – Kostengliederung“ einzuführen, auf. Die Landesstraßenverwaltung beabsichtigt, das Modul "Kostenmanagement" für alle Bauvorhaben, die nach dem Bundesvergabegesetz 2006, BGBl. I Nr. 17, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 362/2008, EU-weit auszuschreiben sind, einzuführen.

Zu Punkt 8 – Finanzierung

Kritik Anteil GAF (Seite 29)

Was den vermeintlich fehlenden Beitrag aus dem Gemeindeausgleichsfonds betrifft, so war die Einbeziehung des Gemeindeausgleichsfonds (GAF) eine Forderung des damals zuständigen Finanzreferenten der Tiroler Landesregierung.

Durch den GAF wird ein gewisser Prozentsatz der Ertragsanteile der Gemeinden zum Zweck der individuellen Unterstützung von Gemeinden und Gemeindeverbänden zurückbehalten. Dabei handelt es sich um jene 12,7 % der Ertragsanteile der Gemeinden an den gemeinschaftlichen Bundesabgaben, die nicht im Wege von bestimmten (finanzausgleichsgesetzlichen) Schlüsseln verteilt, sondern im Einzelfall von der Landesregierung nach bestimmten Kriterien den Gemeinden und Gemeindeverbänden zur Verfügung gestellt werden (vgl. etwa den § 11 Abs. 1 des damals in Geltung gewesenen FAG 2005).

Nach § 12 Abs. 1 des Finanz-Verfassungsgesetzes 1948 können Bedarfszuweisungen zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung des Gleichgewichtes im Haushalt, zur Deckung außergewöhnlicher Erfordernisse oder zum Ausgleich von Härten gewährt werden, die sich bei der Verteilung von Abgabenertragsanteilen oder Schlüsselzuweisungen ergeben.

Damit stand bereits der Finanzierungsplan in einem unlösbaren Spannungsverhältnis zur finanzverfassungsgesetzlichen Rechtslage. Die seinerzeitigen politischen Gemeindereferenten waren sohin zur Vermeidung eines Rechtsbruches verpflichtet, die Mittel aus dem Gemeindeausgleichsfonds zurückzuhalten.

Nicht zuletzt wegen verschiedener Verzögerungen in der Programmapfolge ließ sich das Vorhaben auch ohne die Einbeziehung des GAF finanzieren.

Zu Punkt 8 – Finanzierung

Ergebnis Finanzierung (Seite 30)

Die Landesregierung erlaubt sich abschließend noch darauf hinzuweisen, dass von der Abrechnungsprognose des Landesrechnungshofes in Höhe von rd. € 42,47 Millionen insgesamt € 3,17 Millionen abzuziehen sind. In der Kostenabschätzung des Landesrechnungshofes sind offensichtlich die von den ÖBB und der Gemeinde geleisteten Baukostenanteile noch enthalten.

Gesamtausgaben Stand 30.09.2008	35.645.906,58
Restzahlungen für Firmenleistungen - aufgerundet	1.250.000,00
Restzahlung Grundeinlöse + Flurschäden rd.	350.000,00

Ablösezahlung an ÖBB für Erhaltung und Erneuerung (Hof + Lauterbach)	250.000,00
Zahlungen aus Projektierung und Bauleitung Stand 6.11.2008	1.705.926,24
Restzahlungen	70.000,00
Gesamte Vorhabenskosten	39.271.832,82
Gesamte Vorhabenskosten aufgerundet	€ 39.300.000,00

Personenbezogene Begriffe in dieser Äußerung haben keine geschlechtsspezifische Bedeutung. Sie sind bei der Anwendung auf bestimmte Personen in der jeweils geschlechtsspezifischen Form zu verwenden.

Für die Landesregierung:

Günther Platter
Landeshauptmann