

**Bericht über die Kostenüberprüfung
gemäß § 10 K-LRHG des Bauloses
„Landesstraße B 100 Drautal Straße
von km 68,56 bis km 70,98“
(Umfahrung Greifenburg - West)**



Kärntner Landesrechnungshof
Kaufmannngasse 13 H
9020 Klagenfurt am Wörthersee

Tel. +43 (676) 83332-202

Fax +43 (676) 83332-203

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

DVR: 0746983

| | |
|----------------------|--|
| Erstellt: | 2012 |
| Herausgeber: | Landesrechnungshof |
| Redaktion: | Landesrechnungshof |
| Herausgegeben: | Klagenfurt, August 2012 |
| Prüfer: | DI Wolfgang Langthaler DI Susanne Koschat-Hetzendorf DI Erwin Rößler |
| Gesamtverantwortung: | DI Dr. Heinrich Reithofer |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | KURZFASSUNG..... | 6 |
| 2 | PRÜFUNGSZUSTÄNDIGKEIT UND PRÜFUNGS DURCHFÜHRUNG..... | 8 |
| 2.1 | Projektvorlage | 8 |
| 2.2 | Projektverantwortliche..... | 9 |
| 2.3 | Übermittelte Unterlagen | 10 |
| 3 | PROJEKTENTWICKLUNG..... | 14 |
| 3.1 | Anlageverhältnisse der B 100..... | 14 |
| 3.2 | Variantenentwicklung | 15 |
| 3.3 | Eingereichtes Projekt, Baubeschreibung..... | 21 |
| 3.4 | Behörden und Bescheide | 24 |
| 3.5 | Bauablauf..... | 26 |
| 4 | SOLLKOSTEN | 27 |
| 4.1 | Übersicht | 27 |
| 4.2 | Vorarbeiten, Projektierungskosten, Grundeinlöse | 29 |
| 4.2.1 | Vermessungsleistungen..... | 29 |
| 4.2.2 | Projektierung Straßenbau | 30 |
| 4.2.3 | Projektierung Brücken und Kunstbauten | 32 |
| 4.2.4 | Sonstige Vorleistungen | 33 |
| 4.2.5 | Planer- und Gutachterleistungen im UVP-Verfahren | 33 |
| 4.2.6 | Begleitung Bauausführung..... | 35 |
| 4.2.7 | Ersatzleistung Naturschutz | 36 |
| 4.2.8 | Grundeinlöse..... | 37 |
| 4.2.9 | Unvorhergesehenes | 37 |
| 4.3 | Baukosten und Sonstige Leistungen..... | 37 |
| 4.3.1 | Kostengliederung..... | 37 |
| 4.3.2 | Straßenbau Gnoppnitzbach bis Berg/Ost | 38 |
| 4.3.3 | Leitungsumlegungen KELAG, Verbund | 44 |

| | |
|---|-----------|
| 4.3.4 Sonstige Nebenleistungen..... | 45 |
| 4.3.5 Eigenleistungen | 45 |
| 4.3.6 Unvorhergesehenes Straßenbau..... | 46 |
| 4.3.7 Brückenbau Objekt G07 | 46 |
| 4.3.8 Brückenbau Objekt G09 | 47 |
| 4.3.9 Eigenleistungen | 48 |
| 4.3.10 Unvorhergesehenes Brückenbau | 48 |
| 4.4 Zusammenfassung der Soll-Kosten | 49 |
| 5 FOLGEKOSTEN..... | 50 |
| 6 FINANZIERUNG | 51 |
| 7 HINWEIS | 53 |

| | |
|----------|---|
| Abt | Abteilung |
| AKL | Amt der Kärntner Landesregierung |
| BauKG | Bauarbeitenkoordinationsgesetz |
| BT | Bauteil |
| BVergG | Bundesvergabegesetz |
| d.B. | des Berichtes |
| i.d.H.v. | in der Höhe von |
| JDTV | täglicher Verkehr im Jahresdurchschnitt |
| KELAG | Kärntner Elektrizitäts Aktiengesellschaft |
| KFZ | Kraftfahrzeug(e) |
| K-LRHG | Kärntner Landesrechnungshofgesetz |
| KS | Kostenstelle |
| LG (s) | Leistungsgruppe(n) |
| LKW | Lastkraftwagen |
| LRH | Landesrechnungshof |
| LV | Leistungsverzeichnis (se) |
| ÖBA | Örtliche Bauaufsicht |
| RVS | Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau |
| SKB | Soll-Kosten-Berechnung |
| StBA | Straßenbauamt |
| TB | Technisches Büro |
| UAbt | Unterabteilung |
| UVE | Umweltverträglichkeitserklärung |
| UVP | Umweltverträglichkeitsprüfung |
| z.B. | zum Beispiel |
| ZT | Ziviltechniker |

Die Abt. 17 – Straßen- und Brückenbau des AKL hat dem LRH am 7.4.2011 das Projekt „Umfahrung Greifenburg“ zur Überprüfung vorgelegt. Die prognostizierten Gesamtkosten des Projektes beliefen sich auf **rd. € 62,7 Mio**. Der LRH hat seinerzeit dieses Projekt einer eingehenden Prüfung unterzogen und folgende Problemfelder geortet:

- Orts- und Regionalentwicklungskonzepte mit ihren Auswirkungen auf die Projektkosten
- Kostenvergleich mit bereits realisierten Straßenbauprojekten, insbesondere mit dem Baulos Lengholz-Radlach/West
- Geplante Bauabläufe in Hinblick auf Verkehrswirksamkeit und Kapitalbindung
- Volkswirtschaftliche Aspekte der Linienführung
- Systemische Schwächen der Variantenbewertung
- Zweckmäßigkeit geplanter Bauausführungen, zum Beispiel betreffend Anschlussknoten, Nebenwege und Absetzbecken
- Zu erwartende Betriebs- und Erhaltungskosten
- Finanzierbarkeit

Nach einer eingehenden Diskussion in einer Schlussbesprechung mit dem Straßenbaureferenten hat die projektvorlegende Abteilung des AKL am 25.7.2011 dieses Projekt zum Zweck einer neuerlichen Evaluierung hinsichtlich Linienführung und Kostenentwicklung zurückgezogen.

Am 21.5.2012 hat die nunmehrige Abt. 9 – Kompetenzzentrum Straßen- und Brücken das Projekt „Landesstraße B 100 Drautal Straße, Gnoppnitzbach – Berg/Ost“ mit einer Gesamtsumme von € 13,000 Mio zur Überprüfung vorgelegt. Dieses Projekt umfasste nicht mehr die gesamte Umfahrung Greifenburg, sondern lediglich den westlichen Teil von der Gnoppnitzbachbrücke bis Berg/Ost. Die Linienführung dieses ersten Bauabschnittes der Umfahrung befindet sich in bahnparalleler Dammlage mit einigen Bachüberführungen und Nebenwegen. Im Zuge der Überprüfung stellte der LRH Mängel im Bereich des vorgelegten Mengen- und Preisgerüsts fest, worauf die Abt. 9 am 24.7.2012 eine revidierte Fassung vorlegte und die Gesamtkosten für den westlichen Bauabschnitt auf € 10,800 Mio korrigierte.

Nach der Überprüfung dieser revidierten Fassung durch den LRH ergeben sich für das vorgelegte Projekt Sollkosten i.d.H.v. € 10,700 Mio, die von den vorgelegten Sollkosten i.d.H.v. € 10,800 Mio um rd. € 0,100 Mio oder rd. 0,9 % abweichen und innerhalb der Toleranzbreite von +/-10% liegen.

Die der revidierten Soll-Kosten-Berechnung zugrunde gelegten Massenermittlungen waren nachvollziehbar und plausibel. Das letztlich vorgelegte Einheitspreisgerüst war angemessen.

Der östliche Bauabschnitt befindet sich derzeit in Umplanung und wird dem LRH als gesondertes Großvorhaben vorzulegen sein. Für diesen zweiten Bauabschnitt liegt derzeit eine Kostenschätzung i.d.H.v. € 30,360 Mio vor, die ebenfalls auf einer im Wesentlichen bahnparallelen Linienführung in Dammlage beruht.

Bei Realisierung dieser nunmehr ins Auge gefassten Trasse ist die gesamte Umfahrung Greifenburg im Vergleich zur seinerzeit ausgearbeiteten und nach Prüfung des LRH zurückgezogenen Trasse um **rd. € 20,00 Mio günstiger** zu realisieren.

2.1 PROJEKT VORLAGE

(1) Mit Schreiben Zl. 17-B-100127/31-2012 hat die Abteilung 9 – Kompetenzzentrum Straßen- und Brücken (kurz: Abt. 9) des AKL dem LRH am 21.5.2012 die Unterlagen für das Projekt „Landesstraße B 100 Drautal Straße „Gnopnitzbach – Berg/Ost“ von km 68,56 bis km 70,98 zur Überprüfung vorgelegt. Gemäß § 10 K-LRHG, LGBl.Nr. 91/1996, hat der LRH dieses Großvorhaben einer Überprüfung unterzogen. Die Überprüfung der Soll-Kosten und der Folge-Kosten wurde unter Bedachtnahme auf den Planungsstand vorgenommen und erstreckte sich insbesondere auf

- die Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Planungsgrundlagen,
- die ziffernmäßige Richtigkeit der Kostenaufstellung,
- die Nachvollziehbarkeit und Vollständigkeit der Kostenberechnung und
- die Plausibilität der Kostenansätze.

Während des Prüfungszeitraumes hat die Abt. 9 dem LRH am 24.7.2012 mit Schreiben Zl. 09-B-100127/41-2012 auch für den Bereich südlich und östlich von Greifenburg (Bauabschnitt 2) eine Trassenvariante vorgelegt, die mit dem Anschluss der B 87 Weissensee Straße die Grundlage für die Projektausführung in diesem Abschnitt bilden soll. Mit gleichem Schreiben hat die Abt. 9 im Hinblick auf vom LRH im Zuge der ggstl. Prüfung geübte Kritik an den angesetzten Preisen eine revidierte Soll-Kosten-Berechnung übermittelt.

Über das Prüfergebnis wird nachstehender Bericht erstattet.

Vom LRH festgestellte Sachverhalte sind mit „(1)“ und deren Bewertungen samt allfälligen Anregungen und Empfehlungen sowie Bemängelungen und Beanstandungen mit „(2)“ gekennzeichnet. Diese Stellungnahme des Landesrechnungshofes wird zusätzlich durch eine kursive Schriftweise hervorgehoben.

Im Bericht verwendete geschlechtsspezifische Bezeichnungen gelten grundsätzlich für Frauen und Männer.

Um diesen Bericht übersichtlich zu gestalten, wurde das enthaltene Zahlenwerk fallweise gerundet.

Die angegebenen Zahlenwerte verstehen sich grundsätzlich als Bruttowerte und beinhalten die Umsatzsteuer. Nur diejenigen Tabellen, die bis auf die Positionsebene heruntergebrochen sind, enthalten Nettopreisangaben.

Im vorliegenden Bericht befinden sich zahlreiche Beschreibungen, die entweder in den einschlägigen Projektbeschreibungen der Planer oder der Abt. 17 – Straßen und Brücken des Amtes der Kärntner Landesregierung enthalten und vom LRH stark gekürzt wiedergegeben sind. Sofern im Text nicht anders angeführt, entfällt die direkte Quellenangabe.

(2) *Die gesetzlichen Voraussetzungen zur Überprüfung dieses Großvorhabens durch den LRH sind gegeben.*

2.2 PROJEKTVERANTWORTLICHE

(1) Für das Projekt „Landesstraße B 100 Drautal Straße „Gnoppnitzbach – Berg/Ost“ von km 68,56 bis km 70,98 (in der Folge kurz „Umfahrung Greifenburg - West“ genannt) wurden dem LRH folgende Projektverantwortliche und Stellen genannt:

| | |
|---|---|
| Projektvorlegende Dienststelle: | Abt. 9C, Klagenfurt |
| Projektkoordination: | DI. Reinhard Schell, StBA Spittal/Drau |
| Sachbearbeiter Straßenbau BT 01: | DI. Reinhard Schell, StBA Spittal/Drau |
| Projektbearbeiter Straßenbau: | Ing. Gerald Rindler, StBA Spittal/Drau |
| Sachbearbeiter Brückenbau BT 02, BT03): | DI. Paul Jobst, StBA Spittal/Drau |
| Projektbearbeiter Brückenbau (BT 02, BT03): | Ing. Michael Hartlieb, StBA Spittal/Drau |
| Projektierung: | |
| UVP-Projekt ALT | DI. Kleinsasser, DI Auer, Abt. 9P, Klagenfurt |
| UVP-Projekt NEU | DI. Ludwig-Gustav Steinwender, DI(FH) Karsten Schröder, Abt. 9P, Klagenfurt |
| Sachbearbeiter Straßenplanung | DI. Ludwig-Gustav Steinwender, Abt. 9P, Klagenfurt |
| Projektbearbeiter Straßenplanung | DI(FH) Karsten Schröder, Abt. 9P, Klagenfurt |
| Sachbearbeiter Brückenplanung | DI. Paul Jobst, Abt. 9B, StBA Spittal/Drau |
| Projektbearbeiter Brückenplanung | Ing. Michael Hartlieb, StBA Spittal/Drau |
| Grundeinlöse: | Franz Trampitsch, Abt. 9V, Klagenfurt |
| Planungsleistungen: | |
| Vorprojekt 2000: | ZT Büro Kermer, 9500 Villach |
| Vorprojekt 2003: | ZT Büro Kermer, 9500 Villach |
| Einreichprojekt 2004: | DI. Poltnigg & Klammer ZT GmbH, Spittal/Drau |
| Variantenuntersuchungen 2011: | DI. Poltnigg & Klammer ZT GmbH, Spittal/Drau |
| Koordinator UVP ALT: | ZT Büro Kermer, 9500 Villach |
| Koordinator UVP NEU: | eb&p Umweltbüro GmbH |
| Projektierung Hochspannungsleitung: | DI. Poltnigg & Klammer ZTGmbH., Spittal/Drau |
| Vermessung: | Launoy & Santer ZT GmbH, Moosburg |

| | |
|-------------------------------|---|
| | DI. R. Humitsch, Ingenieurkonsulent, Spittal/Drau |
| | GeoSüd TB f. Vermessungswesen, Spittal/Drau |
| | DI. R. Missoni, Ingenieurkonsulent, Spittal/Drau |
| | Vermessungsbüro DI. Assam & DI. Görzer, Kötschach |
| ÖBA Straßenbau: | StBA Spittal/Drau |
| ÖBA Brückenbau: | StBA Spittal/Drau |
| Baukoordinator gem. Bau-KG: | n. n. |
| Ökologische Bauaufsicht: | n. n. |
| Wasserrechtliche Bauaufsicht: | n. n. |
| Bauaufsicht Lärmschutz: | n. n. |
| Flussmonitoring: | n. n. |

2.3 ÜBERMITTELTE UNTERLAGEN

- (1) Zur Überprüfung des Projektes wurden dem LRH am 21.5.2012 von der projektvorlegenden Stelle folgende Unterlagen übergeben:

Ordner 1 (KS 100.127)

A. Projektkosten

Gesamtkostenzusammenstellung KS B100.127 „Umfahrung Greifenburg West“

Detailkostenaufgliederungen

B. Projektunterlagen - Kosten

- I. Projektdatenblatt
- II. Gesamtprojektbeschreibung
- III. Vorarbeiten, Projektierungskosten (Angebote, Vergaben, Abrechnungen)
 - III.1 Vermessungsleistungen
 - III.2 Projektierungsleistungen (Vorarbeiten; Straßenbau; Brücken u. Kunstbauten; Hochspannungsleitungen)
 - III.3 bauausführende Begleitplanungen, durch SBA Spittal vergebene Leistungen (div. Bauaufsichten, Leistungen nach BauKG, Wasseruntersuchungen, Road Safety Inspektion, Flussmonitoring)
 - III.4 UVP-Bescheid
 - III.5 Grundeinlöse
 - III.6 Veröffentlichung Ausschreibungen

Ordner 2 (KS 100.127)

- III.7 Baukosten Straßenbau Teil 1 Gnoppnitzbach – Berg/Ost, gegliedert nach

- Straßenbau; Leitungsverlegungen Verbund bzw. KELAG; Sonstige Nebenleistungen Straßenbau; Eigenleistungen für ÖBA und Prüfkosten
- III.8 Baukosten Brückenbau (Teil 1), gegliedert nach Brückenobjekte G07 und G09; sonstige Nebenleistungen Brückenbau
- III.9 Folgekosten (mit Verweis auf Ordner 5)
- III.10 Finanzierung
- C) Projektunterlagen - Generell
 - I Schriftverkehr
 - II Straße Teil 1
 - III Brückenbau Teil 1

Ordner 3 (KS 100.128)

Besprechungsprotokolle und Schriftverkehr August 2011 bis Mai 2012

Ordner 4 (KS 100.128)**A. Projektkosten**

Kosten Bauabschnitte Teil 1 und Teil 2

Gesamtkostenzusammenstellung KS B100.128 „Umfahrung Greifenburg Ost“

Detailkostenaufgliederung „Letztmalige Instandsetzungen Teil 1 + 2“

B. Projektunterlagen - Kosten

- III. Vorarbeiten, Projektierungskosten (Angebote, Vergaben, Abrechnungen)
 - III.1 Vermessungsleistungen
 - III.2 Projektierungsleistungen (Vorarbeiten; Straßenbau; UVE neu 2011)

Ordner 5 (KS 100.128)

- III.2 Projektierungsleistungen – Fortsetzung (Brücken u. Kunstbauten „altes Projekt“)
- III.3 sonstige Planungen u. Vorleistungen, durch SBA Spittal vergeben (Erkundungsbohrungen; ÖBB-Übereinkommen; Bodenaufschlüsse; Bodenanalysen; bauausführende Begleitplanungen; div. Bauaufsichten; Wasseruntersuchungen; Flussmonitoring;
- III.4 UVP-Änderung
- III.5 Grundeinlöse Leistungen
- III.6 Veröffentlichung Ausschreibungen
- III.7 Baukosten Straßenbau Teil 2 Radlach/West - Gnoppnitzbach, gegliedert nach:

- Straßenbau; Leitungsverlegungen; Sonstige Nebenleistungen Straßenbau; letztmalige Instandsetzungen; Eigenleistungen für ÖBA und Prüfkosten
- III.8 Baukosten Brückenbau (Teil 2):
 Objekte: Wilddurchlass Ost, Unterführung B87, Gnoppnitzbachbrücke;
 Sonstige Nebenleistungen Brücke; Eigenleistungen für ÖBA und Prüfkosten
- III.9 Folgekosten (Betriebs- u. Erhaltungskosten Straße NEU und Brücken NEU

Ordner 6 (KS 100.123) Projekt Umfahrung Greifenburg ALT:

Zusammenstellung Vergaben und Rechnungen

- III.1 Vermessungsleistungen
- III.2 Projektierungsleistungen (Straßenbau; Brücken u. Kunstbauten, Hochspannungsleitungen)
- III.3 sonstige Planungen u. Vorleistungen, durch SBA Spittal vergeben:
 (Erkundungsbohrungen, Schürfe, Abfallanalytik; rechtliche Beratung)
- III.4 UVP-Verfahren (Veröffentlichung, Kommissionsgebühr, Sachverständige)
- III.5 Grundeinlöse
- III.6 Veröffentlichung Ausschreibungen
- III.4 UVP-Bescheid
- III.5 Grundeinlöse
- III.6 Veröffentlichung Ausschreibungen

Kartonmappe Nr. I: Bauprojekt 2012 UMF Greifenburg

Abschnitt 1 Gnoppnitzbachbrücke – Berg Ost; km 68,56 – km 70,98

Technischer Bericht

Übersichtskarte 1:25.000

Übersichtslageplan 1:2.500

Lagepläne Teil1, BLA – km 69,7 und Teil 2, km 69,7 – BLE; 1:500

Längenschnitt LB100, 1:1000/100

Längenschnitte Begleitwege und Nebenanlagen, 1:1000/100

Querschnitte LB100, QP18 bis 58, 1:100

Kartonmappe Nr. 2: Querschnitte LB100, QP59 bis 139, 1:100

Querschnitte Rampe 3, AS Berg Ost, 1:100

Regelquerschnitte, 1:50

Achsberechnung, Kleinpunkte, Deckenbücher

Diese Projektunterlagen wurden auch auf Datenträger im pdf-Format übergeben.

- Flügelmappe Nr.1 Generelles Projekt Objekte G07 und G09
Technischer Bericht G07
Technischer Bericht G09
Übersichtslageplan 1 : 2.500
Objektsplan G07 – Flutöffnung, 1:100/25
Objektsplan G09 – Flutöffnung, 1:100/25
Massenermittlungen
- Faszikelmappe 1: Variantenvergleich, Planungsentscheidung „ALT – Projekt“
Schriftverkehr UVP-Verfahren
Projektunterlagen zum UVP Verfahren, erstellt durch ZT Büro Kermer:
 Vorprojekt 2000, Variantenuntersuchung Kurzfassung; Dez. 2000
 Vorprojekt 2000, Übersichtskarte; Dez. 2000
 Vorprojekt 2000, Übersichtslageplan Trasse A und D; Dez. 2000
 Vorprojekt 2000, Techn. Bericht; 19.7.2001
 Vorprojekt 2003, Variantenvergleich Bericht; Dez. 2003
 Vorprojekt 2003, Übersichtslageplan Trassen A, AU, D, E; Okt. 2003
 Vorprojekt 2003, Erg. 2004, Variantenvergleich Bericht; März 2004
 Vorprojekt 2003, Erg. 2004, Variantenvergleich, Ermittlung der
 Auswirkungen; März 2004
 Vorprojekt 2003, Erg. 2004, Übersichtslageplan Trassen A, AU, D, E, F
 UVE 2005, Zusammenfassender Bericht; 24.7.2006
 UVE 2005, Gesamtinhaltsverzeichnis; 24.7.2006
 UVE 2005, Übersichtslageplan; 9.5.2006
 UVE 2005, Grundbedarf; 24.7.2006
 UVE 2005, Fragebeantwortung zum Prüfbuch; 24.7.2006
- Weitere auf Datenträger vorgelegte Unterlagen:
 UVP-Bescheid ZI. 7-A-UVP-1142/56-2008 vom 25. September 2008
 Umweltverträglichkeitsgutachten, Jürgen Petutschnig vom 31. März 2008
 Einreichunterlagen zur UVE 2005
- (2) *Vom LRH im Zuge der Überprüfung nachgeforderte zusätzliche Unterlagen wurden dem LRH zeitnah geliefert. Offene Fragen wurden bereitwillig aufgeklärt, soweit sie durch die Projektbearbeiter beantwortet werden konnten.*

3.1 ANLAGEVERHÄLTNISSE DER B 100

- (1) Die B 100 Drautal Straße ist die wichtigste Ost – West - Verbindung Oberkärntens und erschließt das gesamte untere und obere Drautal. Sie beginnt in Villach bei der Einmündung der B 94 (Ossiacher Straße) zwischen dem Vassacher See und dem Leonharder See, führt weiter über Spittal an der Drau und Möllbrücke, über die Orte Steinfeld, Greifenburg (Abzweigung der B 87 Weissensee Straße) und Berg im Drautal bis nach Oberdrauburg. Auf Osttiroler Landesgebiet führt sie weiter über Lienz und endet in Sillian an der Staatsgrenze. Sie weist eine Gesamtlänge von rd. 136 km auf. Die B 100 Drautal Straße wird über die gesamte Strecke von der Bahnlinie der ÖBB Bleiburg – Innichen begleitet.

Die Planung für den Ausbau des rd. 28 km langen Teilstückes im oberen Drautal zwischen Obergottesfeld und Dellach ist seit mehr als 30 Jahren im Gang. Die Umfahrung Greifenburg von km 65,42 bis km 71,20 liegt in der Mitte des oberen Drautales und ergibt sich als Fortsetzung der bereits fertiggestellten Baulose „Mitterbreiten“, „Obergottesfeld“ und „Lengholz – Radlach West“.

Die bestehende B 100 weist im Durchschnitt eine Fahrbahnbreite von 6,5 m auf und führt mitten durch die Ortschaft Greifenburg. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind im bis dato noch nicht ausgebauten Bereich der B 100 auf 70 km/h, im Ortsbereich teilweise auf 30 km/h beschränkt. Der jährlich durchschnittliche Tagesverkehr (JDTV) betrug im Jahr 1998, also zum Ausgangszeitpunkt der dem Vorhaben zugrundeliegenden ersten Variantenuntersuchungen, rd. 6.000 KFZ/24 Std. bei einem LKW – Anteil von 10 %. Der relativ hohe LKW – Anteil erklärt sich einerseits aus der im Drautal und Pustertal ansässigen Wirtschaft und andererseits aus Umfahrungen der Brennerroute.

Gegen Ende der 90 –iger Jahre war auf Grund der rückläufigen Tourismusedwicklung zu beobachten, dass der PKW – Verkehr abgenommen hatte, der LKW – Anteil jedoch deutliche Zuwächse verzeichnete. In einem Variantenvergleich wurde eine jährliche Zuwachsrate von rd. 1,0 % angenommen und auf dieser Basis für das Jahr 2015 einen JDTV von ca. 7.100 KFZ/24h prognostiziert.

Im Bereich der bestehenden Ortsdurchfahrten, insbesondere in Greifenburg, führen Engstellen im Ortsbereich vor allem auf Grund des relativ hohen LKW- Anteils vermehrt zu Konfliktsituationen mit den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern. Der im direkten Ortsbereich von Greifenburg befindliche Knotenpunkt der B 100 mit der abzweigenden B 87 Weissensee Straße ist als besonderer Konfliktpunkt anzusehen, in dem die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs stark beeinträchtigt

und die Belastung durch den Schwerverkehr hoch ist.

Die geringe Fahrbahnbreite führt infolge des hohen LKW-Anteils zu vermehrter Spurrinnenbildung und damit zu erhöhtem Unfallrisiko. Im Bereich der Freilandstrecke stellt die fehlende Trennung des Langsamverkehrs (landwirtschaftlicher Verkehr, Radverkehr und Fußgänger) ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.

- (2) *Bis zum Jahr 2004 wurden flächendeckende Verkehrszählungen in Kärnten halbmanuell und auf Grund des hohen Aufwandes nur in regelmäßigen Intervallen von fünf Jahren durchgeführt. Innerhalb der Messzeiträume wurden Hochrechnungsalgorithmen zur Ermittlung der Verkehrszahlen verwendet, die jedoch nicht immer die tatsächlichen Verhältnisse abbildeten. Im Jahr 2004 entschloss sich die Abt. 17 – Straßen und Brücken des Amtes der Kärntner Landesregierung zur Einführung eines permanenten, vollautomatischen Erhebungssystems mittels Seitenradar etc., um diesen Mangel zu beheben.*

Die Inbetriebnahme des neuen Zählsystems erfolgte im Jahr 2006, seitdem sind gemäß den Angaben der Abt. 17 sogar tagesaktuelle Auswertungen der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse möglich. Mit Ende des Jahres 2009 war das Zählsystem in Kärnten auf 592 Zählabschnitte mit einer mittleren Länge von je fünf km ausgebaut. An der B 100 befinden sich zwischen Villach – Nord und Oberdrauburg insgesamt zehn Zählquerschnitte, von denen derjenige im Festungsbergtunnel bei Sachsenburg (km 47,475 der B 100) derjenige ist, der am ehesten die Verkehrsbeaufschlagung des ggstl. Bauloses wiedergibt.

Der dort für das Jahr 2009 festgestellte JDTV von 6.898 KFZ/24h bei einem LKW – Anteil von rd. 11 % harmoniert gut mit denjenigen Verkehrswerten, die vom Ersteller der dem BVH zugrundeliegenden ersten Variantenuntersuchungen für das Jahr 2015 prognostiziert wurden.

3.2 VARIANTENENTWICKLUNG

- (1) Am Beginn der Planungen im Bereich der B 100 vor mehr als 30 Jahren stand die Idee, die an der bestehenden B 100 liegenden Ortschaften großräumig durch eine weitgehend bahnparallele Trasse zu umfahren. Die Trassenuntersuchungen der Jahre 1985 bis 1990 erfolgten unter der Einbeziehung der Bürger im Wege einer „offenen“ Planung.

Als Ergebnis dieser Untersuchungen wurden für den Abschnitt Lengholz – Berg, in dessen Mitte sich die Ortschaft Greifenburg befindet, die Realisierung ortsnaher Umfahrungen mit Tunnellösungen vorgeschlagen. In den Jahren 1999 bis 2001 wurden weitere Trassenuntersuchungen für den Abschnitt Lengholz - Berg durchgeführt, wobei die Schwerpunkte der Untersuchungen auf die Umfahrungen von Steinfeld und Greifenburg gelegt wurden. Beide Gemeinden haben in diesen

Jahren Ortsentwicklungskonzepte erstellt und sind im Rahmen der Planungen zu unterschiedlichen Lösungen in der Frage der Ortsumfahrungen gekommen. Während sich der Gemeinderat von Steinfeld für eine bahnparallele Umfahrung im Süden des Ortes entschieden hat, wurde im Gemeinderat von Greifenburg (Beschlüsse vom 10.09.1998 bzw. 09.02.2001) vor allem aus Gründen der wirtschaftlichen und räumlichen Entwicklung des Ortes einer ortsnahen Umfahrung mit Tunnellösungen der Vorzug eingeräumt.

Die Umfahrung von Steinfeld wurde im Rahmen des Bauloses „Lengholz – Radlach West“ in den Jahren 2004 bis 2008 im Wesentlichen bahnparallel errichtet, der LRH hat darüber im Rahmen der Großvorhabensprüfung gemäß den §§ 10 und 11 des K-LRHG berichtet (siehe ZI. LRH 116/G/2003 und LRH 49/D/2009).

Für den rd. 5,8 km langen Abschnitt im Anschluss an das Baulos „Lengholz – Radlach West“ wurden im Vorprojekt 2000 „Lengholz – Berg, km 57,5 bis km 71,5“ von einem Planungsbüro die beiden Trassen A und D detaillierter untersucht, wobei auch der ursprüngliche Gedanke einer durchgehend bahnparallelen Trassenführung in Form der Trasse A weiter untersucht wurde. Die nachstehenden Trassenbeschreibungen umfassen im Wesentlichen den Gesamtverlauf der B 100 im Untersuchungsgebiet zwischen Lengholz und Berg. Die Trasse A verläuft von Radlach-West (Ausbauende B 100) bis östlich der Ortschaft Berg bahnparallel, wobei im Bereich des Bahnhofes Greifenburg der Anschluss der Weißensee Straße B 87 vorgesehen ist. Die Trasse C sah im Norden der Ortsbereiche von Greifenburg und Steinfeld Tunnellösungen vor, in den Freilandbereichen sollte der Bestand der B 100 beibehalten werden. Die Trasse D sah eine ortsnahen Umfahrung von Greifenburg im Norden mit Ausbaumaßnahmen in den Freilandbereichen vor. Längen- und Kostenangaben der im Vorprojekt 2000 untersuchten Varianten wurden vom LRH nicht in die nachstehende Tabelle aufgenommen, da sie auch das mittlerweile bereits fertig gestellte Baulos „Lengholz - Radlach West“ mit einbezogen hatten.

| Nr. | Vorprojekt 2000 - Beschreibung Trasse |
|------|---|
| Null | Bestandsfall ohne Ausbaumaßnahmen |
| A | Trasse in Dammlage parallel zur Bahnlinie Ortsbereiche werden über Anschlüsse angebunden |
| C | Tunnellösung (en in Steinfeld und) in Greifenburg nördl. der Ortsgebiete. In den Freilandstrecken Beibehaltung des Bestandes. Radlach wird im Süden bzw. Norden mit Unterflurtrasse umfahren. |
| D | (Steinfeld und) Greifenburg wird (werden) im Norden jeweils mittels Tunnel umfahren. Ausbaumaßnahmen in den Freilandbereichen. |

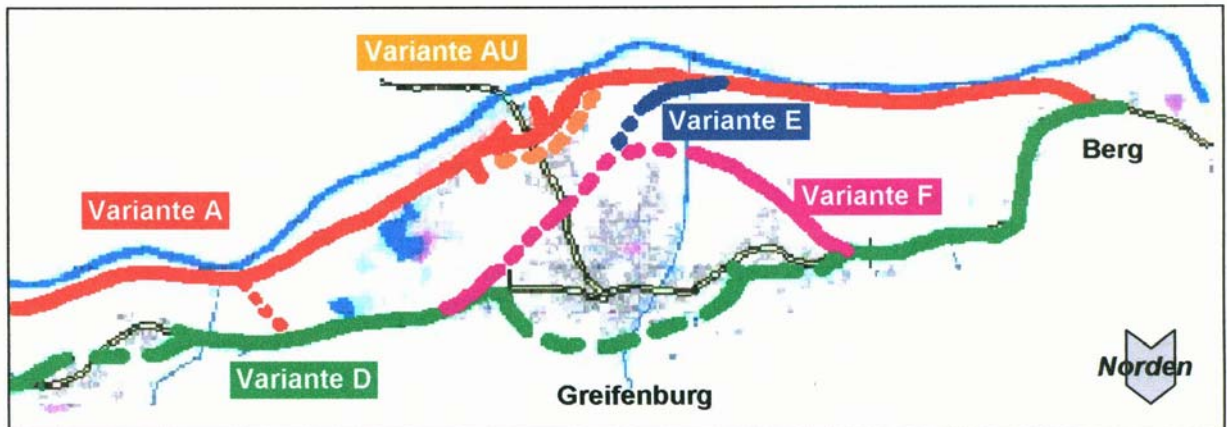
Beurteilt wurden die Varianten nach den Kriterien Raum (Zerschneidung, Flächenbedarf, Ortsentwicklung, Erholung und Freizeit), Umwelt (Lärm, Landschaftsbild, Naturraum), Verkehr (Verkehrswirksamkeit, Verkehrssicherheit) und Realisierung (Investitionskosten, Erhaltungskosten).

Im Rahmen der Untersuchungen der Trasse D wurden fünf weitere Untervarianten einer kleinräumigen Umfahrung im Norden des Zentrums der Marktgemeinde Greifenburg mit unterschiedlichen Tunnellösungen und unterschiedlichen Längen und Anbindungen (Untervarianten DG 1 bis DG 5) untersucht. Die Untervariante DG5 mit einer Tunnellösung von rd. 1,6 km Länge entsprach der Lösung, für die sich der Gemeinderat der Marktgemeinde Greifenburg mit Gemeinderatsbeschluss am 9.2.2001 ausgesprochen hatte. Der mit der Erstellung des Vorprojektes 2000 beauftragte Planer empfahl, die ortsnahen Varianten für Greifenburg weiter zu verfolgen, räumte jedoch ein, dass diese Empfehlung im Lichte einer höheren Gewichtung der künftigen Ortsentwicklungen im Vergleich zu anderen Kriterien zu sehen sei.

Nach der Übertragung der Bundesstraßen an die Länder im Jahre 2002 und der Festlegung einer Sonderfinanzierung für den Ausbau der B 100 Drautal Straße stellte sich heraus, dass die Tunnellösungen in Greifenburg nicht finanzierbar waren. Mit Schreiben Zl.: LR3-11-1/33/2002 wurde vom damals zuständigen Straßenbaureferenten der Marktgemeinde Greifenburg mitgeteilt, dass der „Kilometersatz“ der Umfahrung Greifenburg (Tunnel) mehr als das Doppelte der übrigen Gemeinden betrage und daher diese Variante mit den zur Verfügung stehenden Budgetmitteln nicht finanziert werden könne.

Daraufhin wurde dem bereits mit dem Vorprojekt 2000 beauftragten Zivilingenieurbüro der Auftrag zur Erstellung eines weiteren Vorprojektes erteilt. In diesem „Vorprojekt 2003“ wurden neue Überlegungen in Richtung einer Kompromisstrasse angestellt, wobei alternative Trassenvorschläge in den Planungsprozess miteinbezogen wurden (Trassen AU, E und F, siehe nachstehende Skizze). Der untersuchte Teilabschnitt betraf nur mehr die Möglichkeiten zur Umfahrung von Greifenburg auf einer Gesamtlänge von rd. 2,8 km (km 65,898 bis km 68,712). Die in der Ergänzung März 2004 zum Vorprojekt 2003 enthaltenen Kostenangaben betreffen ebenfalls nur den Teilabschnitt von rd. 2,8 km.

Abbildung 1: Übersicht Varianten im Jahr 2003



| Nr. | Vorprojekt 2003 mit Ergänzung 2004 - Beschreibung Trasse | Länge | Kosten (Mio €) |
|-----|--|------------|----------------|
| A | Trasse in Dammlage parallel zur Bahnlinie Ortsbereiche werden über Anschlüsse angebunden | ca. 2,8 km | keine Angabe |
| AU | Trasse in Dammlage parallel zur Bahnlinie. Lage wie Var. A Ortsbereiche werden über Anschlüsse angebunden Unterflurtrasse Länge 500 m im Süden bei Anbindung B 87 | ca. 2,8 km | 13,300 |
| D | Östlich von Greifenburg Lage wie Bestand. Greifenburg wird im Norden umfahren (Tunnel Länge 1.340 m, Unterflurtrasse Länge 480 m). Anschluß an B 87 über Westportal des Tunnel, Freilandstrecken folgen dem Bestand | ca. 2,8 km | 30,000 |
| E | Östlich von Greifenburg wie Trasse D dem Bestand folgend. Danach Schwenk nach Süden, Querung des Tales mittels zweier Unterflurtrassen von 520 m und 850 m Länge. Auf Höhe Gnoppitzbach Einbindung in den Verlauf der Trasse A bis Ende. Anbindungen: Greifenburg Ost einhüftig, Greifenburg Mitte zweihüftig. | ca. 2,8 km | 20,800 |
| F | Vom Baulosbeginn bis zur zweiten Unterflurtrasse dem Verlauf der Var. E folgend, danach Schwenk nach Norden und Einbindung bei Hauzendorf in den Bestand. Danach dem Verlauf der Var. D folgend bis Baulosende. | ca. 2,8 km | 18,800 |

Beurteilt wurden die Varianten nach denselben Kriterien wie im Vorprojekt 2000, wobei die Variante A unbeurteilt blieb. Der Planer gelangte für den Nahbereich von Greifenburg zu dem Ergebnis, dass die Variante E mit zwei Unterflurtrassen den weiteren Planungen zu Grunde zu legen sei. Wiederum erfolgte die Beurteilung unter der Einschränkung einer Höhergewichtung der Zielsetzung der künftigen Ortsentwicklung, der Umweltverträglichkeit und der Verkehrswirksamkeit im Vergleich zu den anderen Kriterien.

Der Gemeinderat der MG Greifenburg hat im Widerspruch zum eigenen Orts- und Regionalentwicklungskonzept am 8.7.2005 eine Resolution mit dem Ersuchen um „Abänderung der Trassenführung der Drautalstraße – Umfahrung Greifenburg – von der ortsnahen Unterflurtrasse zur

bahnparallelen Trassenführung mit größtmöglichen Schutzmaßnahmen für die anwohnende Bevölkerung“ beschlossen. Diese Resolution wurde dem Straßenbaureferenten mit Schreiben der MG Greifenburg vom 13.7.2005 übermittelt. Eine der Resolution entsprechende Beschlussfassung des Gemeinderates der MG Greifenburg hinsichtlich der Änderung bereits gefasster Beschlüsse (z.B. vom 10.09.1998 bzw. 09.02.2001) erfolgte nicht.

Entsprechend der Empfehlung der Variantenuntersuchung erarbeitete das AKL bis 2011 eine Trasse von km 65,42 bis km 71,20 mit zwei ortsnahen Unterflurtrassen südöstlich des Ortskernes von Greifenburg und legte dieses Projekt dem LRH mit Schreiben Zl. 17-B-100123/30-2011 am 7.4.2011 als „Umfahrung Greifenburg“ (in weiterer Folge „Projekt 2011“ genannt) zur Überprüfung vor. Der Schwerpunkt lag auf dem östlichen Teil der Trasse von km 65,42 bis km bis zur B 87 Weißensee Straße inkl. Unterflurtrasse G04 (Länge ca. 490 m).

Für das „Projekt 2011“ war gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Um drei einzelne UVP-Verfahren (Umfahrung Greifenburg, Umfahrung Berg, Umfahrung Dellach) zu vermeiden, war festgelegt worden, für die Strecke der B 100 von Radlach West bis Dellach nur ein Verfahren durchzuführen. Innerhalb dieses Verfahrens wurden drei Bereiche definiert. Danach ersuchte die damalige UAbt. 17P – Projektierung die Abt. 8 – Umweltschutzrecht als zuständige Behörde, für den Gesamtabschnitt Radlach West - Dellach ein informelles Vorverfahren gemäß § 4 UVP-G einzuleiten. Um Verzögerungen zu vermeiden, wurde der Abschnitt Dellach von einer gemeinsamen Einreichung zur Umweltverträglichkeitsprüfung abgekoppelt. Der Abschnitt Radlach West - Berg West (km 65,42 – km 72,3) wurde danach entsprechend den gesetzlichen Rahmenbedingungen, ausgearbeitet und bei der Behörde zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht. Am 18.06.2008 erfolgte die mündliche Verhandlung in Greifenburg. Der UVP Genehmigungsbescheid wurde mit Zl. 7-A-UVP-1142/56-2008 am 25.9.2008 erlassen. Von der UVP - Behörde wurden zusätzlich 241 Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben. Gegen den Entscheid der Behörde erster Instanz wurde von mehreren Parteien Berufung eingebracht. Der Umweltsenat hat mit Bescheid Zl. US 4B/2008/12-22 vom 6.5.2009 diese Berufungen zurückgewiesen.

Vom LRH war das damals vorgelegte Projekt einer eingehenden Prüfung unterzogen worden, dabei wurden folgende Problemfelder geortet:

- Orts- und Regionalentwicklungskonzepte mit ihren Auswirkungen auf die Projektkosten
- Kostenvergleich mit bereits realisierten Straßenbauprojekten, insbesondere mit dem Baulos Lengholz-Radlach/West

- Geplante Bauabläufe in Hinblick auf Verkehrswirksamkeit und Kapitalbindung
- Volkswirtschaftliche Aspekte der Linienführung
- Systemische Schwächen der Variantenbewertung
- Zweckmäßigkeit geplanter Bauausführungen, zum Beispiel betreffend Anschlussknoten, Nebenwege und Absetzbecken
- Zu erwartende Betriebs- und Erhaltungskosten
- Finanzierbarkeit

Nach eingehender Besprechung der Problemfelder mit dem Straßenbaureferenten und der projektvorlegenden Abteilung des AKL war mit Schreiben Zl. 17-B-100123/53-2011 vom 25.7.2011 (eingelangt beim LRH am 27.7.2011) das dem LRH damals vorgelegte Projekt zum Zwecke einer Evaluierung hinsichtlich der Linienführung und der Kostenentwicklung zurückgezogen worden.

Das jetzt vorgelegte Projekt „Landesstraße B 100 Drautal Straße Gnoppnitzbach – Berg/Ost von km 68,56 bis km 70,98“ (Kilometrierungsangaben gemäß Neuplanung) entspricht auf der Gesamtlänge von rd. 2,4 km im Wesentlichen dem Ergebnis der UVP und ist als Ergebnis der Evaluierung durch die Abt. 9 anzusehen. Es ist nunmehr vorgesehen, das Gesamtbauvorhaben in zwei Abschnitten herzustellen. Der erste Bauabschnitt „Umfahrung Greifenburg/West“ ist Gegenstand des vorliegenden Berichtes und ist hinsichtlich der Trassenführung von den vorgenannten Problemen nicht betroffen. Der Bauabschnitt zwischen dem Gnoppnitzbach und Berg/Ost beginnt bei Km 68,56 und endet bei km 70,98 (Kilometrierung gemäß Neuanlage). Die Länge dieses Bauabschnittes beträgt 2.420 m.

Der zweite Bauabschnitt „Radlach/West - Gnoppnitzbach“ reicht von km 64,5 (km Bestand) bis km 68,56 (km Neuanlage). Er enthält auch den „Anschluss Berg/Ost“ zwischen Km 70,98 und 71,20 und weist eine Länge von ca. 4.100 m auf. Für diesen Bauabschnitt liegt nur eine grobe Kostenschätzung vor. Hinsichtlich der Planung der nach Umsetzung des ersten Bauabschnittes bestehenden Lücken westlich und östlich von Greifenburg ist die projektvorlegende Abt. 9 des AKL derzeit bemüht, die vom LRH erkannten Probleme der Erstprojektierung zu lösen.

- (2) *Im Zuge der Besprechungen der Problemfelder mit dem Straßenbaureferenten und der projektvorlegenden Abteilung des AKL im Juli 2011 empfahl der LRH, das „Projekt 2011“ nicht umzusetzen, da es nicht den gebotenen Grundsätzen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit für die Verwendung öffentlicher Mittel entsprach. Ein wesentlicher Grund für diese Empfehlung war, dass im Zug der Variantenvergleiche die Variante A (Trasse in Dammlage parallel zur Bahnlinie, Ortsbereich über Anschluss eingebunden) unbewertet geblieben war, obwohl sie mit dem geringsten Aufwand*

herzustellen gewesen wäre.

Das nunmehr vorgelegte Projekt des westlichen Teiles der Umfahrung Greifenburg ist im Wesentlichen vom Konsens der durchgeführten UVP umfasst. Der Knoten Greifenburg West wird im Gegensatz zum UVP - Projekt (Kreisverkehr) als T – Knoten ausgeführt. Da der außerhalb des vorgelegten ersten Bauabschnittes gelegene Knoten Greifenburg Mitte (Kreuzung B 100 – B 87) als Kreisverkehr ausgeführt werden soll, erachtet der LRH diese Änderung als sinnvoll.

Der zweite (östliche) Bauabschnitt wird dem LRH nach Abschluss der Planung als eigenes GVH vorzulegen sein.

3.3 EINGEREICHTES PROJEKT, BAUBESCHREIBUNG

- (1) Die nachstehende Baubeschreibung wurde dem LRH von der UAbt. 9C – Controlling zur Verfügung gestellt und ist gekürzt wiedergegeben. Obwohl nur der westliche Abschnitt des Bereiches zwischen Radlach West und Berg Ost zur Prüfung eingereicht wurde, wird aus Verständnisgründen der gesamte geplante Trassenverlauf der B 100 zwischen Radlach West und Berg Ost beschrieben.

Der Abschnitt Radlach West – Berg Ost beginnt am Ende des Projektabschnittes Lengholz - Radlach West bei km 64,500 und endet östlich von Berg bei km 71,200 (Kilometrierung entsprechend der neuen Trassenführung), wo die Trasse wieder in den Bestand einbindet.

Die vorgesehene Haupttrasse zweigt beim bestehenden Objekt LR9 (Brücke über Radlacher Bach) bei km 64,500 von der bestehenden B100 ab und verläuft bahnparallel bis auf Höhe des Badesees Greifenburg, wo sie leicht verschwenkt, um der bestehenden Bebauung auszuweichen. Auf Höhe eines Betriebsgeländes, wo auch die Anschlussstelle Greifenburg Mitte geplant ist, schwenkt die Trasse auf die ehemalige Eisenbahnzufahrtsstraße.

Östlich des Bahnhofes Greifenburg soll eine Kreisverkehrsanlage mit einem Durchmesser von rd. 50 m errichtet werden. Dieser Kreisverkehr dient einerseits als Tempobremse für den Durchzugsverkehr, als auch als Anschluss der B 87 in Richtung Süden. In Richtung Norden wird die ortsnahe Anbindung der Marktgemeinde Greifenburg mit einer Länge von rd. 470 m errichtet. Die im Knotenbereich bestehende B 87 Weißensee Straße wird im Bereich des Geländes einer Fertighausfirma als Sackgasse der Gemeinde übertragen. Östlich und westlich des Knotens Greifenburg sind entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Danach verläuft die neue Trasse in Dammlage bahnparallel weiter bis zum Beginn des Waldstreifens

westlich von Greifenburg, wo sie Richtung Nordwesten schwenkt und durch den Waldstreifen entlang der vorhandenen 110 kV-Leitung führt. Der Gnoppnitzbach wird in diesem Bereich mit einer ca. 80 m langen Brücke gequert.

Vom östlichen Baulosanfang bis zur Gnoppnitzbachbrücke wurde die Trasse gegenüber dem „Projekt 2011“ neu geplant. Westlich dieser Brücke wird die Trasse entsprechend dem UVP-Bescheid ausgeführt. Am Ende des Waldstreifens im Übergang zum Hauzendorfer Feld schmiegt sich die neue Trasse der B 100 an den Bahnkörper der ÖBB Strecke Bleiburg – Innichen und folgt diesem bis St. Athanas. Auf Höhe St. Athanas quert die Trasse die zwischen der bestehenden B100 und der Bahntrasse befindlichen Felder und schwenkt in den Bestand ein. Kurz vor dem Baulosende bei km 71,20 ist die Anschlussstelle Greifenburg West bzw. Berg/Ost vorgesehen.

Das Gesamtbauvorhaben wird in zwei Abschnitten hergestellt. Der erste, prüfungsgegenständliche Bauabschnitt „Umfahrung Greifenburg/West“ zwischen dem Gnoppnitzbach und Berg/Ost beginnt bei km 68,56 und endet bei km 70,98 (Kilometrierung gemäß Neuanlage). Die Länge dieses Bauabschnittes beträgt somit 2.420 m. Der 2. Bauabschnitt „Radlach/West - Gnoppnitzbach“ reicht von km 64,5 (km Bestand) bis km 68,56 (km Neuanlage) und weist eine Länge von ca. 4.100 m auf.

Im gesamten Trassenabschnitt sind drei Anschlussstellen vorgesehen, über welche neben der bestehenden B100 auch die B87 Weißensee Straße, sowie teilweise auch die mit zu errichtenden Begleitwege angebunden werden.

Bei der Anschlussstelle Greifenburg Ost wird die bestehende B100 nach dem Objekt LR9 mittels eines T-Knotens angebunden. Mit dieser Anschlussstelle wird neben dem östlichen Gebiet von Greifenburg auch der Ortsbereich Radlach/West erschlossen.

Die Anschlussstelle Greifenburg Mitte wird in Form eines Kreisverkehrs ausgeführt, mit dem das Zentrum von Greifenburg ortsnah angeschlossen werden soll und die B 87 Weissensee Straße angebunden wird.

Westlich von St. Athanas soll bei der Anschlussstelle Greifenburg West bzw. Berg/Ost die bestehende B100 an die neue Trasse mittels eines T-förmigen Knotens angebunden werden.

Wie bereits im Vorbaulos östlich von Radlach ausgeführt, ist auch im gegenständlichen Abschnitt vorgesehen, den Wirtschafts- bzw./und Langsamverkehr auf Nebenwegen zu führen.

Der ursprünglich als sogenannter B4-Querschnitt (Hauptregelquerschnitt 2 x 3,75 m Fahrfläche plus

2 x 0,50 m befestigter Seitenstreifen) wurde entsprechend dem UVP–Genehmigungsbescheid, Auflagenpunkt 1 auf den B5–Querschnitt (2 x 3,50 m Fahrfläche plus 2 x 0,50 m befestigter Seitenstreifen) reduziert. Die Kronenbreite von 11,0 m wurde jedoch beibehalten.

Die Dimensionierung des Oberbaues der B100 wurde vom AKL, Abt. 17BT, im Oktober 2003 für das Baulos Lengholz – Radlach/West durchgeführt und an die neuen RVS (siehe Schreiben Zl. Bau9Bt-2/029/12 vom 24.04.2012) angepasst. Der Oberbau im ggstl. Baulos entspricht jenem des Nachbarbauloses und ist in einer Stärke von insgesamt 72 cm geplant. Er besteht aus einer zweilagigen ungebundenen Tragschicht (30 cm + 20 cm), einer bituminösen Tragschicht (11 cm), der darüber eingebauten Binderschicht (7 cm) und einer 4 cm starken bituminösen Deckschicht. Die Begleitwege sollen mit einer 15 cm starken wassergebundenen Schotterdecke auf einer ca. 30 cm starken ungebundenen Tragschicht errichtet werden.

Die Entwässerung der neuen B 100 erfolgt in den Dammbereichen ungesammelt über die Bankette. In den Einschnittsbereichen werden die Oberflächenwässer in Rasenmulden gesammelt und durch Anordnung von Drainagen und Längskanälen vorgereinigt entweder in Vorfluter ausgleitet oder zur Versickerung gebracht. Die im Planungsbereich vorhandenen Bäche und Entwässerungsgräben bleiben erhalten oder werden wiederhergestellt.

Im Zuge des Ausbaues der B100 Drautal Straße sind im 1. Bauabschnitt die Brückenobjekte G07 bei km 69.114,50 – km 69.144,80 und G09 bei km 70.675,00 – 70.705,00 geplant. Für beide Objekte wurde für das Tragwerk ein unten offener Rahmen (lichte Weite = 30,00 m, lichte Höhe = 4,20 m) als statisches System gewählt. Die Bauwerke wurden für die Herstellung im Lehrgerüstzustand entworfen. Die Gründung des Rahmens erfolgt mittels Pfählen, die in den gewachsenen Boden einbinden.

Die Bachüberführungen G07.1 bei km 69.134,00, G07.3 bei km 69.832,00 gewährleisten die Durchleitung des Zameterbaches, das Objekt G07.2 die Durchleitung des Trebesinerbaches. Die lichte Weite beträgt jeweils 3,0 m.

Die nachstehenden Abbildungen zeigen denn vorgelegten ersten und den in Planung befindlichen zweiten Bauabschnitt der Umfahrung Greifenburg

Abbildung 2: Prüfungsgegenständlicher 1. Bauabschnitt



Abbildung 3: In Planung befindlicher 2. Bauabschnitt



3.4 BEHÖRDEN UND BESCHEIDE

- (1) Für die gesamte Umfahrung von Greifenburg war gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Eines der wesentlichsten Charakteristika dieser Verfahren ist die Verfahrenskonzentration. Das heißt, es gibt nur eine Behörde (Kärntner Landesregierung) als Ansprechpartner und einen Bescheid, der alle Genehmigungen und Bewilligungen umfasst.

Um drei einzelne UVP-Verfahren (Umfahrung Greifenburg, Umfahrung Berg, Umfahrung Dellach) zu vermeiden und den damit erforderlichen Zeitaufwand zu minimieren, war in einer Besprechung der Projektverantwortlichen am 26.04.2004 (siehe AV Zl. 17-B-100135/2-04 vom 28.04.2004) festgelegt worden, für die Strecke der B 100 von Radlach West bis Dellach nur ein Verfahren durchzuführen. Innerhalb dieses Verfahrens wurden drei Bereiche definiert. Danach ersuchte die

UAbt. 17P – Projektierung mit Schreiben, Zl. 17-B-100123/2-04 vom 18.05.2004 die Abt. 8 – Umweltschutzrecht als zuständige Behörde, für den Gesamtabschnitt Radlach West - Dellach ein informelles Vorverfahren gemäß § 4 UVP-G einzuleiten.

Zu Beginn der Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) für die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde im Jahr 2004 eine Risikobewertung (Schreiben Zl.: -20-NSCH-120/37-2004 vom 3.11.2004) der bahnparallelen Trasse für den Bereich des östlich von Dellach gelegenen Auwaldes durchgeführt (prioritärer Lebensraumtyp gemäß Fauna – Flora - Habitat Richtlinie). Aufgrund des Verfahrensrisikos wurde eine Variante für die Umfahrung des Auwaldes erarbeitet und diese mit der bahnparallelen Trasse nach den in der Phase der Trassenevaluierung verwendeten Kriterien verglichen. Auf Grund der Ergebnisse dieser Analysen wurde empfohlen, die UVP auf Basis der Variante „Umfahrung Auwald“ durchzuführen. Der Abschnitt Radlach West - Berg West (km 65,42 – km 72,3) wurde danach entsprechend den gesetzlichen Rahmenbedingungen, ausgearbeitet und bei der Behörde zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht. (Siehe u.a. AV Zl.: 8-UVP-1142/53-2005 vom 27.09.2005 und Schreiben Abt. 17P, Zl. 17-B-100135/15-06 vom 31.07.2006).

In den zur UVP eingereichten Projektunterlagen (Technisches Einreichprojekt und Umweltverträglichkeitserklärung) wurden alle gemäß UVP-G 2000 geforderten Inhalte aufbereitet und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen, mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder, soweit möglich, ausgeglichen werden können, dargestellt.

Das Stellungnahmeverfahren (nach §5 Abs. 3-5 UVP-G 2000) für die mitwirkenden Behörden, den Umweltanwalt (Naturschutzbeirat des Landes Kärnten), die Standortgemeinden, das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) sowie sonstige Formalparteien und Amtsstellen, wurde vom 31.1.2007 bis 2.3.2007 durchgeführt. Die öffentliche Bekanntmachung des Vorhabens (Edikt lt. §44a AVG) erfolgte am 12.3.2007, die daran anschließende öffentliche Auflage mit der 6-Wochen-Frist für schriftliche Einwendungen (nach §9 Abs. 1, 3 und 4 UVP-G 2000) dauerte vom 19.3.2007 bis 30.4.2007. Am 18.06.2008 erfolgte die mündliche Verhandlung in Greifenburg.

Der UVP Genehmigungsbescheid wurde mit Zl. 7-A-UVP-1142/56-2008 am 25.9.2008 erlassen. Von der UVP - Behörde wurden zusätzlich 241 Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben.

Gegen den Entscheid der Behörde erster Instanz wurde von mehreren Parteien Berufung eingebracht. Der Umweltsenat hat mit Bescheid Zl. US 4B/2008/12-22 vom 6.5.2009 diese Berufungen zurückgewiesen bzw. abgewiesen.

- (2) *Auf Grund der im UVP-G 2000 normierten Verfahrenskonzentration liegen mit dem rechtsgültigen UVP Genehmigungsbescheid alle für den westlichen Teil der Umfahrung Greifenburg erforderlichen Bewilligungen, Bescheide und Genehmigungen vor. Die Kosten von auferlegten Maßnahmen sind, sofern sie derzeit berechenbar sind, in der vorgelegten Kostenberechnung erfasst.*

3.5 BAUABLAUF

- (1) Der Bauablauf der gesamten Umfahrung von Greifenburg wurde im Zuge des UVP-Verfahrens behandelt bzw. im UVP-Bescheid (siehe Seite 79 ff) vorgeschrieben. Es war vorgesehen, die Umfahrung Greifenburg in 4,5 Jahren Bauzeit zu errichten, das Baulos im Westen von Greifenburg zu beginnen und in vier Bauphasen umzusetzen.

Auf Grund der im Osten von Greifenburg nunmehr anders als im UVP-Bescheid genehmigt verlaufenden Trasse erweist sich die Einteilung in die vier Bauabschnitte als nicht mehr zielführend. Auf Grund des Entfalls zweier Unterflurtrassen sind alle hinsichtlich Massendisposition und Massenausgleich im UVP - Verfahren getätigten Aussagen nicht mehr zutreffend. Im ggstl. westlichen Bauabschnitt können sowohl die nötigen Brückenobjekte als auch die Erdbaumaßnahmen unanhängig vom östlichen Trassenverlauf umgesetzt werden, wobei eine Bauzeit von ca. 2 bis 3 Jahren vorgesehen ist.

4.1 ÜBERSICHT

- (1) Die gegenständliche Großvorhabensprüfung umfasst ausschließlich den ersten (westlichen) Bauabschnitt, der zweite (östliche) Bauabschnitt wird dem LRH nach Festlegung der Trasse und Erstellung einer detaillierten Soll- und Folgekostenberechnung als eigenes GVH noch vorzulegen sein.

Von der Abt. 9 wurde für den ersten Bauabschnitt „Gnoppnitzbach – Berg/Ost am 21.5.2012 eine Sollkostenberechnung vorgelegt. Die Massenermittlungen basierten auf den Detailprojekten für Straßen und Brücken, wobei die Kosten ausführungorientiert aufgeschlüsselt waren. Zusätzliche Angaben betrafen Vorarbeiten, Projektierungskosten, Vermessung, Grundeinlöse, Behördenauflagen sowie die Folgekosten.

Für den zweiten Bauabschnitt Radlach/West – Gnoppnitzbach war die Trassenauswahl im Bereich zwischen Radlach/West und der Kreuzung mit der B 87 – Weissensee Straße zum Zeitpunkt der Vorlage des ersten Bauabschnittes noch nicht getroffen worden. Daher wurde für diesen zweiten Bauabschnitt nur eine Grobkostenschätzung beigelegt.

Nachfolgend sind die dem LRH am 21.5.2012 vorgelegten, prognostizierten Kosten für das Gesamtprojekt in einer Übersicht dargestellt:

| GEGENSTAND | Sollkosten Bauabschnitt 1 | Sollkosten Bauabschnitt 2 | Sollkosten Gesamt |
|--|------------------------------|------------------------------|----------------------|
| PROJEKTIERUNG UND GRUNDEINLÖSE | | | |
| Projektierung inkl. Vorarbeiten | 1.293.795 | 3.222.627 | 4.516.422 |
| Grund- und Objekteinlöse | 643.735 | 4.836.925 | 5.480.660 |
| Unvorhergesehenes | 162.470 | 940.448 | 1.102.918 |
| GESAMTSUMME Projektierung und Grundeinlöse | 2.100.000 | 9.000.000 | 11.100.000 |
| BAUKOSTEN UND SONSTIGE ARBEITEN | | | |
| Straßenbau inkl. letztmalige Instandsetzung | 8.697.234 | 16.761.872 | 25.459.106 |
| Unterflurtrassen, Brücken und Kunstbauten | 1.294.241 | 10.709.955 x) | 12.004.196 |
| Unvorhergesehenes | 908.525 | 2.678.173 | 3.586.698 |
| GESAMTSUMME Baukosten und Sonstige Arbeiten | 10.900.000 | 30.150.000 | 41.050.000 |
| GESAMTPROJEKTKOSTEN (inkl. 20% Ust.) | 13.000.000 | 39.150.000 | 52.150.000 |

x) Anmerkung: Mittelwert der angegebenen Bandbreite

Als Preisstichtag wurde der 16.4.2012 angegeben.

Die angefallenen Planungskosten aus dem dem LRH im April 2011 vorgelegten und dann im Juli

2011 zurückgezogenen „Projekt 2011“ werden mit einem Anteil von 36,9% dem prüfungsgegenständlichen ersten Bauteil zugerechnet. Die übrigen 63,1% werden dem noch vorzulegenden zweiten Bauteil zugeschlagen.

Die bisher angefallenen Kosten für Vermessung, Projektierung, Vorleistungen und UVP-Verfahren betragen insgesamt € 3.074.008,-, davon werden dem prüfungsgegenständlichen ersten Bauabschnitt € 1.202.925,- zugerechnet.

- (2) *Im Zuge der Überprüfung durch den LRH wurden Fehler in der Massenberechnung sowie Mängel im Bereich der angesetzten Einheitspreise festgestellt. Am 24.7.2012 wurde dem LRH daher von der Abt. 9 eine revidierte Sollkosten-Berechnung für den ersten Bauabschnitt mit korrigierten Mengen und Preisen vorgelegt.*

Für den zweiten Bauabschnitt Radlach/West – Gnoppnitzbach war zwischenzeitlich die Trassenauswahl im Bereich zwischen Radlach/West und der Kreuzung mit der B 87 – Weissensee Straße getroffen worden. Diese Trasse muss jedoch erst von den Planern ausgearbeitet und mit den zuständigen Behörden im Detail abgestimmt werden. Eine überarbeitete Grobkostenschätzung wurde beigelegt.

*Nachfolgend sind die dem LRH am 24.7.2012 vorgelegten, **revidierten Sollkosten für das Gesamtprojekt** in einer Übersicht dargestellt:*

| GEGENSTAND | Sollkosten Bauabschnitt 1 | Sollkosten Bauabschnitt 2 | Sollkosten Gesamt |
|--|---------------------------|---------------------------|-------------------|
| PROJEKTIERUNG UND GRUNDEINLÖSE | | | |
| Projektierung inkl. Vorarbeiten | 1.293.795 | 3.158.304 | 4.452.099 |
| Grund- und Objekteinlöse | 643.735 | 4.836.925 | 5.480.660 |
| Unvorhergesehenes | 162.470 | 704.771 | 867.241 |
| GESAMTSUMME Projektierung und Grundeinlöse | 2.100.000 | 8.700.000 | 10.800.000 |
| BAUKOSTEN UND SONSTIGE ARBEITEN | | | |
| Straßenbau inkl. letztmalige Instandsetzung | 6.708.869 | 17.216.493 | 23.925.362 |
| Unterflurtrassen, Brücken und Kunstbauten | 1.294.242 | 2.578.234 | 3.872.476 |
| Unvorhergesehenes | 696.889 | 1.865.273 | 2.562.162 |
| GESAMTSUMME Baukosten und Sonstige Arbeiten | 8.700.000 | 21.660.000 | 30.360.000 |
| GESAMTPROJEKTKOSTEN (inkl. 20% Ust.) | 10.800.000 | 30.360.000 | 41.160.000 |

In der folgenden Tabelle sind die Sollkosten des ersten Bauabschnittes detailliert dargestellt.

| 1. PROJEKTIERUNG UND GRUNDEINLÖSE | | Sollkosten |
|--|--|-------------------|
| 1.1 | Vermessungsleistungen | 59.226 |
| 1.2 | Projektierung Straßenbau | 146.093 |
| 1.3 | Projektierung Brücken | 120.935 |
| 1.4 | Sonstige Vorleistungen | 56.879 |
| 1.5 | Planer- und Gutachterleistungen im UVP-Verfahren | 335.549 |
| 1.6 | Begleitung Bauausführung | 158.629 |
| 1.7 | Ersatzleistung Naturschutz | 416.485 |
| 1.8 | Grundeinlöse | 643.735 |
| 1.9 | Unvorhergesehenes | 162.470 |
| GESAMTSUMME Vorarbeiten, Projektierung | | 2.100.000 |
| 2. BAUKOSTEN | | Sollkosten |
| 2.1 STRASSENBAU | | 7.300.000 |
| | Straßenbau Gnoppnitzbach - Berg/Ost | 5.964.223 |
| | Leitungsumlegungen KELAG, Verbund | 274.538 |
| | Sonstige Nebenleistungen | 118.210 |
| | Eigenleistungen AKL Abt. 17 Bauleitung Straße | 351.898 |
| | Unvorhergesehenes | 591.131 |
| 2.2 BRÜCKENBAU | | 1.400.000 |
| | Brückenbau G07 | 642.140 |
| | Brückenbau G09 | 597.572 |
| | Eigenleistungen AKL Abt. 17 Bauleitung Brücken | 54.529 |
| | Unvorhergesehenes | 105.759 |
| GESAMTSUMME Baukosten und Sonstige Arbeiten | | 8.700.000 |
| GESAMTPROJEKTKOSTEN (inkl. 20% Ust.) | | 10.800.000 |

Der Preisstichtag wurde mit 16.4.2012 beibehalten.

4.2 VORARBEITEN, PROJEKTIERUNGSKOSTEN, GRUNDEINLÖSE

4.2.1 Vermessungsleistungen

- (1) Die vorgelegten Kosten der Vermessungsleistungen beinhalten Teile von im Zuge des „Projektes 2011“ ausgeführten Vermessungsleistungen, sowie auch Leistungen die noch für das gegenständliche Projekt erbracht werden. Sie gliedern sich wie folgt:

| 1.1 VERMESSUNGSLEISTUNGEN | Sollkosten |
|---|---------------|
| "Projekt 2011" Vermessungsleistungen anteilig 36,9% | 28.967 |
| Lage und Höhenaufnahme | 15.188 |
| Lage Bohrlöcher | 1.212 |
| Achsabsteckung Schürfe | 1.931 |
| Einmessen Schürfgruben | 436 |
| Aufnahme Wasseroberflächen | 789 |
| Gelände und Profile | 1.516 |
| katastraler Besitzstand | 7.895 |
| Weiterführung Achsabsteckung Querprofile ant. 36,9% | 14.952 |
| katastrale Endvermessung | 15.307 |
| SUMME Vermessungsleistungen | 59.226 |

Die für das „Projekt 2011“ erbrachten Vermessungsleistungen werden mit einem Anteil von 36,9% dem gegenständlichen Projektsabschnitt „Gnoppnitzbach – Berg/Ost“ zugeordnet. Da die Trasse in diesem Bereich im Wesentlichen jener aus dem „Projekt 2011“ entspricht, sind zusätzlich nur die Weiterführung der bereits im Zuge des „Projektes 2011“ beauftragten Achsabsteckung sowie die nach Abschluss der Bauarbeiten erforderliche katastrale Endvermessung angeführt.

Die Lage und Höhenaufnahme und die katastrale Besitzstandvermessung wurden für das „Projekt 2011“ ebenso wie die Achsabsteckung der Querprofile im Wege nicht offener Verfahren vergeben, die übrigen Leistungen waren direkt vergeben worden. Die katastrale Endvermessung wird erst bei Fertigstellung des gesamten Bauvorhabens vergeben, die Kosten dafür wurden auf der Basis des Bauloses „Lengholz – Radlach West“ geschätzt. Die angeführten Leistungen aus dem „Projekt 2011“ sind mit Ausnahme der Achsabsteckung der Querprofile abgeschlossen und schlussgerechnet, es liegen die Angebote, die Auftragschreiben und die Schlussrechnungen vor.

4.2.2 Projektierung Straßenbau

- (1) Wie bei den Vermessungsleistungen beinhalten die vorgelegten Kosten auch Teile der im Zuge des „Projektes 2011“ ausgeführten Planungsleistungen, sowie Leistungen die für das gegenständliche Projekt erbracht werden. Die Kosten der Projektierung für den Straßenbau gliedern sich wie folgt:

| 1.2 PROJEKTIERUNG STRASSENBAU | | Sollkosten |
|--|--------|----------------|
| "Projekt 2011" Straßenbau anteilig 36,9% | | 53.183 |
| Vorprojekt | 24.268 | |
| Ergänzende Planung | 9.614 | |
| Bauprojekt und Einarbeitung | 12.510 | |
| Visualisierung | 1.176 | |
| Wirtschaftlichkeitsuntersuchung | 3.988 | |
| Rechnunghoferat 1. Einreichung | 1.628 | |
| Weiterführung Straßenbautechnisches Projekt ant. 36,9% | | 29.329 |
| Bauprojekt Gnoppitzbach-Berg/Ost | | 47.006 |
| Anpassung Bauprojekt Gnoppitzbach-Berg/Ost | | 16.576 |
| SUMME Projektierung Straßenbau | | 146.093 |

Die für das „Projekt 2011“ erbrachten Planungsleistungen werden mit einem Anteil von 36,9% dem gegenständlichen Projektsabschnitt „Gnoppnitzbach – Berg/Ost“ zugeordnet und sind zum Teil als „verlorene Kosten“ anzusehen.

Für das „Projekt 2011“ wurde die Erstellung des Vorprojektes für den Straßenbau mit Variantenvergleich nach Vorlage eines Honorarangebotes im September 2003 an das Zivilingenieurbüro vergeben, welches schon mit den bis dahin durchgeführten Trassen- und Variantenstudien beauftragt war. Das Einreichprojekt für den Straßenbau wurde in einem Verhandlungsverfahren mit einem Bieter im Februar 2005 an ein anderes Zivilingenieurbüro vergeben. Die Kosten dafür (€ 201.211,- inkl. der Ergänzungen) sind nicht hier angeführt, sondern wurden bei den Planungen für das UVP-Verfahren erfasst. Die hier angeführten „Ergänzenden Planungen“ wurden im Februar 2007 als Nachtragsangebot zum Einreichprojekt vergeben. Das Bauprojekt mit Einarbeitung der UVP-Auflagen wurde im November 2009 ebenfalls als Direktvergabe an dieses Zivilingenieurbüro vergeben; ebenso wie auch die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im März 2011 und die Erstellung der Unterlagen für die Vorlage beim LRH.

Das schon im Zuge des „Projektes 2011“ als Direktvergabe beauftragte Straßenbautechnische Projekt für die Grundeinlöse wird für das ggstdl. Projekt weitergeführt, da die Trasse in diesem Bereich im Wesentlichen jener aus dem „Projekt 2011“ entspricht.

Für alle beauftragten Leistungen liegen dem LRH die Honorarangebote, die Auftragschreiben und - sofern bereits schlussgerechnet - die geprüften Schlussrechnungen vor.

- (2) *Die bereits in zahlreichen vorangegangenen Berichten bemängelte Vorgangsweise der Abt. 9, Planungsleistungen in Einzelteile zu splitten und in Einzelteilen zu vergeben, wurde auch beim*

vorliegenden Projekt festgestellt.

Die 2008 vom geschäftsführenden Leiter der Abt. 17 (nunmehr Abt. 9) herausgegebene Dienstanweisung der zufolge künftig eine Splittung der Planungsleistungen nicht mehr zulässig wäre, kam bei diesem Projekt auch nicht zur Anwendung. Begründet wird dies damit, dass die gegenständlichen Vergaben auf Grund der bereits erfolgten früheren Beauftragungen als „Altlast“ zu betrachten seien.

4.2.3 Projektierung Brücken und Kunstbauten

- (1) Auch bei den Projektierungen von Brücken und Hochspannungsleitung wird ein Teil der im Zuge des „Projektes 2011“ ausgeführten Planungsleistungen dem gegenständlichen Projekt zugerechnet. Die Kosten der Projektierung für Brücken und Kunstbauten gliedern sich wie folgt:

| 1.3 PROJEKTIERUNG BRÜCKEN UND LEITUNGSVERLEGUNG | Sollkosten |
|--|----------------|
| "Projekt 2011" Brücken und Hochspannungsleitung anteilig 36,9% | 6.414 |
| Vorprojekt Brücken G01,G03, G07, G08, G09 | 4.461 |
| Planung Hochspannungsleitung KELAG | 1.952 |
| Entwurf und Detailprojekt Brücke G07 und G09 | 61.519 |
| Überarbeitung Hochspannungsleitung KELAG | 2.691 |
| Beitrag an Verbund für Leitungsumlegung | 50.311 |
| SUMME Projektierung Brücken und Unterflurtrassen | 120.935 |

Für das „Projekt 2011“ wurde die Erstellung des Vorprojektes für die Brückenobjekte im März 2006 ebenso wie die Planung für die Hochspannungsleitung im August 2008 direkt an ein Planungsbüro vergeben. Die Leistungen für Entwurf und Detailprojekt Brücke G07 und G09 sowie die Überarbeitung der Hochspannungsleitung der KELAG für das ggstdl. Projekt wurden ebenfalls direkt an dasselbe Planungsbüro vergeben.

Die Beitragsleistung an die Verbund Austria Power Grid AG für den erforderlichen Umbau der 110 kV-Leitung wurde vertraglich festgelegt.

Die übrigen Leistungen im Bereich Projektierung Brücken und Unterflurtrassen wurden noch nicht vergeben, die Kosten dafür wurden auf Basis der Honorarordnung (HOB-B) hochgerechnet.

- (2) *Auch im Bereich Projektierung Brücken und Unterflurtrassen erfolgte die Vergabe der Leistungen in Einzelteilen und als Direktvergaben. In Hinkunft sollten zumindest die Planungsleistungen je Objekt gemeinsam ausgeschrieben und vergeben werden. Kleinere Objekte sollten zusammengefasst werden.*

4.2.4 Sonstige Vorleistungen

- (1) Die Kosten der sonstigen Vorleistungen beinhalten fast ausschließlich anteilige Kosten aus dem „Projekt 2011“ und gliedern sich wie folgt:

| 1.4 SONSTIGE VORLEISTUNGEN | Sollkosten |
|---|---------------|
| Vorleistungen "Projekt 2011" anteilig 36,9% | 56.179 |
| Erkundungsbohrungen | 50.571 |
| Schürfe Abfallwirtschaft | 493 |
| Schürfe Ergänzung | 224 |
| Veröffentlichungen Ausschreibungen | 239 |
| Abfallanalytik | 4.652 |
| Veröffentlichung Ausschreibungen | 700 |
| SUMME Sonstige Vorleistungen | 56.879 |

Aus dem „Projekt 2011“ wurden anteilig die erfolgten Erkundungsbohrungen und Schürfen sowie die Veröffentlichungen der Ausschreibungen angerechnet.

Abgesehen von den Veröffentlichungen der Ausschreibungen für das ggstdl. Projekt sind die Leistungen abgerechnet.

4.2.5 Planer- und Gutachterleistungen im UVP-Verfahren

- (1) Die Planungen und Gutachten für die Erstellung der UVE und für das UVP-Verfahren sowie die Gebühren für Veröffentlichung und Kommissionsgebühren des UVP-Verfahrens wurden dem ggstdl. Projekt anteilig zugerechnet. Da dieser Trassenteil im Wesentlichen jenem aus dem „Projekt 2011“ entspricht, ist kein neuerliches Verfahren erforderlich.

Die Gesamtkosten für die Erstellung der UVE und für das UVP-Verfahren sind im Folgenden dargestellt, wobei zwei geringfügige Übertragungsfehler von in Summe € 8.550,- bei den Kosten der Fachbeiträge für Naturschutz und Landschaft sowie Gewässerökologie und Fauna vom LRH korrigiert wurden:

| 1.5 PLANER- UND GUTACHTERLEISTUNGEN UVP | Sollkosten |
|--|-------------------|
| Einreichprojekt Straßenbau | 106.799 |
| Ergänzende Planungen Straßenbau | 94.412 |
| Fachbeitrag Geotechnik | 39.320 |
| Fachbeitrag Geologie | 37.687 |
| Fachbeitrag Wasserbautechnik und Wasserwirtschaft | 7.200 |
| Fachbeitrag Umweltmedizin | 8.435 |
| Fachbeitrag Luftschadstoffe | 12.366 |
| Fachbeitrag Raumplanung, Verkehr, Lärm und Bauphasen | 84.796 |
| Fachbeitrag Naturschutz und Landschaft | 14.901 |
| Fachbeitrag Wildökologie | 10.397 |
| Fachbeitrag Wald- und Forstwirtschaft | 14.793 |
| Fachbeitrag Gewässerökologie und Fauna | 34.186 |
| Fachbeitrag Vegetation und Biotope | 15.577 |
| Fachbeitrag Landwirtschaft | 17.737 |
| Fachbeitrag Klima | 3.000 |
| Erhebung Fisch- und Krebsbestand | 11.829 |
| Fachbeitrag Erschütterungen | 20.544 |
| Amphibienökologischer Aspekt | 3.000 |
| meteorologische Beweissicherung | 3.573 |
| Fachbeitrag Veterinärmedizin | 3.304 |
| Fachbeitrag Agrarrecht | 7.958 |
| Fachbeitrag Abfallwirtschaft | 6.300 |
| Landschaftspflegerische Begleitplanung | 27.205 |
| Landschaftspflegerische Begleitplanung Ergänzung | 12.764 |
| Landschaftspflegerische Gestaltung der Ersatzmaßnahmen | 43.271 |
| Beurteilung Auswirkungen Routenwahl | 7.701 |
| Machbarkeitsstudie Anschlussstelle Greifenburg Ost | 7.596 |
| Lärmschutzuntersuchung | 6.237 |
| Lärmschutzuntersuchung Ergänzung | 2.507 |
| Gesamtkoordination und Erstellung UVE | 69.402 |
| Gesamtkoordination UVE Mehrleistungen | 31.633 |
| Gesamtkoordination UVE Einarbeiten Behördenvorschreibungen | 28.340 |
| Gesamtkoordination UVE Einwendungen und Verfahrensbegleitung | 22.188 |
| UVP-Verfahren Koordination | 20.614 |
| UVP-Verfahren Koordination Mehrleistung 1 | 10.254 |
| UVP-Verfahren Koordination Mehrleistung 2 | 7.958 |
| Erstellung Präsentationsunterlagen für UVP-Verfahren | 3.000 |
| nichtamtlicher Sachverständiger für Erschütterungen | 5.386 |
| nichtamtlicher Sachverständiger für Verkehrsplanung | 14.486 |
| nichtamtlicher Sachverständiger für Erschütterungen | 969 |
| UVP-Verfahren Veröffentlichung | 9.833 |
| UVP-Verfahren Kommissionsgebühr | 10.772 |
| SUMME Planer- und Gutachterleistungen UVP | 900.228 |

Die einzelnen Gutachter- und Sachverständigenleistungen sowie Planungen wurden ab Oktober 2004 durchwegs einzeln in Verhandlungsverfahren mit einem Bieter gem. §26 Abs. 4 BVergG 2002 vergeben oder direkt beauftragt. Die gesamten angeführten Leistungen sind schlussgerechnet.

Dem ggstdl. Projekt wird ein Anteil von 36,9 % der o.a. Kosten zugerechnet, das sind € 335.549,-

- (2) *In den angeführten Kosten der Gutachten und Planungen für das UVP-Verfahren sind auch Kosten enthalten, die sowieso für die ursprüngliche Trassenplanung erforderlich gewesen wären (z.B. die Erstellung des Einreichprojektes für den Straßenbau, die Landschaftspflegerische Begleitplanung, die Lärmschutzplanung etc.).*

4.2.6 Begleitung Bauausführung

- (1) Die anteiligen Kosten der rechtlichen Beratung für Ausschreibungen aus dem „Projekt 2011“ und die im UVP-Verfahren vorgeschriebenen Bauaufsichten wurden in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

| 1.6 BEGLEITUNG BAUAUSFÜHRUNG | Sollkosten |
|---|----------------|
| Rechtliche Beratung "Projekt 2011" anteilig 36,9% | 18.696 |
| Ökologische Bauaufsicht 1. Abschnitt 2.400 lfm | 39.981 |
| Wasserrechtliche und geologische Bauaufsicht 1. Abschnitt | 27.780 |
| Bauaufsicht Lärmschutz 1. Abschnitt | 12.600 |
| Bau-, Projektskoordination gem. BauKG 1. Abschnitt | 12.711 |
| Trinkwasseruntersuchung 1. Abschnitt | 18.040 |
| Road safety Inspection 1. Abschnitt | 5.000 |
| Flussmonitoring | 23.821 |
| SUMME Begleitung Bauausführung | 158.629 |

Die rechtliche Beratung für das „Projekt 2011“ wurde direkt an eine Rechtsanwaltskanzlei vergeben. Die Vergabe mit einem Gesamtbetrag von € 39.273,- umfasste Beratungsleistungen sowie die EU-weite Bekanntmachung und Vorinformation für die Ausschreibung der drei Baulose des ursprünglich geplanten ersten Bauteils von Radlach/West bis zur Kreuzung mit der B87 Weißensee Straße. Die Leistungen wurden mit insgesamt € 50.635,- abgerechnet, in der o.a. Tabelle ist nur der Anteil von 36,9% für den ggstdl. Bauteil angeführt.

Die Kosten für die gem. UVP-Bescheid geforderten baubegleitenden Bauaufsichten und Untersuchungen wurden auf Basis unverbindlicher Preisauskünfte ermittelt.

- (2) *Die Abwicklung von Ausschreibungs- und Vergabeverfahren der im Bereich des StBA Spittal/Drau*

durchgeführten Straßenbauvorhaben wurden in der Vergangenheit, auch für Großvorhaben wie die Baulose „B100 Drautal Straße – Lengholz - Radlach West“ und „B100 Drautal Straße - Mitterbreiten“, von Mitarbeitern der Abt. 9 abgewickelt. Die umfangreiche Beziehung einer Rechtsberatung für die EU-weite Vorinformation und Bekanntmachung der Ausschreibungen ist daher nicht nachvollziehbar. Die Abrechnung dieser Rechtsberatung für die Ausschreibungen überschritt darüber hinaus die Vergabesumme um fast 30%, obwohl das „Projekt 2011“ in der Planungsphase abgebrochen und verworfen wurde.

Für den ggstdl. Bauabschnitt wurde nunmehr kein Ansatz für Rechts- und Beratungskosten vorgesehen. Aus einer Kostenaufstellung geht jedoch hervor, dass für den noch dem LRH vorzulegenden zweiten Bauabschnitt bereits rd. € 5.000,- für vergaberechtliche Stellungnahmen an eine Rechtsanwaltskanzlei bezahlt wurden.

Der LRH empfiehlt, zur Abklärung rechtlicher Belange in Zukunft vermehrt vorhandenes eigenes Personal heranzuziehen. Externe Beauftragungen sollten nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen.

Bau- und Projektskoordination gemäß BauKG sowie baubegleitende Bauaufsichten werden nicht nur in UVP-Verfahren, sondern bei allen Straßenbauvorhaben je nach Größe und Lage von den Behörden vorgeschrieben.

4.2.7 Ersatzleistung Naturschutz

- (1) Der Umfang der erforderlichen Naturschutzersatzflächen wird aus allen direkten und indirekten Verlustflächen ermittelt und ist Bestandteil des UVP-Bescheids. Angeführt sind hier 85.783 m² die mit der Ersatzfläche in Windschnurn abgegolten werden sollen. Die dafür angesetzten Sollkosten ergeben sich aus der gem. Kärntner Naturschutzgesetz zu leistenden Ersatzzahlung von € 10,97 je m² zerstörter Fläche, sofern keine geeigneten Ersatzflächen beschafft werden und werden anteilig auf den ggstdl. Bauabschnitt umgerechnet. Hinzugefügt wurden auch die anteiligen Kosten der Verträge für die Grundeinlöse für das Ersatzbiotop Windschnurn.

| 1.7 ERSATZLEISTUNG NATURSCHUTZ | Sollkosten |
|--|----------------|
| Ersatzleistung Naturschutz anteilig 36,9% | 389.396 |
| Verträge Grundablösen "Ersatzbiotop Windschnurn" anteilig 36,9 % | 27.089 |
| SUMME UVP-Verfahren und Ersatzleistungen | 416.485 |

4.2.8 Grundeinlöse

- (1) Die Kosten für die Grundeinlöse wurden auf der Basis der erforderlichen Flächen ermittelt und wie folgt bekannt gegeben.

| 1.8 GRUNDEINLÖSE | Sollkosten |
|---------------------------------------|----------------|
| Grund- und Objekteinlöse | 600.000 |
| Gebühren (FA, Notar, Grundbuch, etc.) | 21.000 |
| Eingabegebühr Bezirksgericht | 6.000 |
| Vertragserrichtungen, Gutachten | 16.735 |
| SUMME Grundeinlöse | 643.735 |

Gemäß dem Technischen Bericht zur Grundeinlöseplanung werden insgesamt 125.794 m² Fremdgrund für den Bau der Umfahrungsstraße im vorgelegten Bauabschnitt benötigt.

Etwas mehr als 60 % der Flächen betreffen Ackerland und Wiesen, etwa 35 % sind Wald der übrigen Teil sind Wege, Bauland oder Baurandlage. Die Grundabtretungsvereinbarungen wurden teilweise bereits auf Basis von Sachverständigengutachten mit den Grundstücksbesitzern ausverhandelt und die Kosten für die Grundeinlösen wurden auf dieser Grundlage berechnet.

4.2.9 Unvorhergesehenes

- (1) Für Unvorhergesehenes wurde auf die Summe der Kosten der Vorarbeiten, Projektierung und Grundeinlöse von € 1.937.530,- ein Aufschlag von rd. 8% angesetzt, der einem Betrag von € 162.470,- entspricht.
- (2) *Da der überwiegende Teil der Planungsleistungen bereits schlussgerechnet ist, die erforderlichen Ersatzleistungen für den Naturschutz kostenmäßig feststehen und auch die Kosten der Grundeinlösen bereits festgelegt wurden, erachtet der LRH den Ansatz von rd. 8 % für Unvorhergesehenes als zu hoch bemessen. Der LRH erachtet eine Reduktion des Ansatzes für Unvorhergesehenes um rd. € 100.000,- auf € 62.470,- oder rd. 3 % als angemessen.*

4.3 BAUKOSTEN UND SONSTIGE LEISTUNGEN

4.3.1 Kostengliederung

- (1) Neben den eigentlichen Straßenbauleistungen des 2,42 km langen Bauabschnittes sind im Kostenelement Straßenbau die Kosten für die Umlegung von Stromleitungen und weitere Nebenleistungen sowie die Kosten für die Bauleitung erfasst. In den Baukosten für den Brückenbau sind neben der

Herstellung der Objekte G07 und G09 ebenfalls die damit verbundenen Bauleitungskosten enthalten. In beiden Kostenelementen wurden auch Kosten für unvorhergesehene Leistungen berücksichtigt.

Für die Herstellung des gegenständlichen ersten Bauabschnittes wurden Kosten von insgesamt 10,9 Mio € vorgelegt, die folgendermaßen gegliedert waren:

| 2. BAUKOSTEN | | Sollkosten |
|--|-----------|-------------------|
| 2.1 STRASSENBAU | | 9.500.000 |
| Straßenbau Gnoppnitzbach - Berg/Ost | 7.962.588 | |
| Leitungsumlegungen KELAG, Verbund | 274.538 | |
| Sonstige Nebenleistungen | 108.210 | |
| Eigenleistungen AKL Abt. 17 Bauleitung Straße | 351.898 | |
| Unvorhergesehenes | 802.766 | |
| 2.2 BRÜCKENBAU | | 1.400.000 |
| Brückenbau G07 | 642.140 | |
| Brückenbau G09 | 597.572 | |
| Eigenleistungen AKL Abt. 17 Bauleitung Brücken | 54.529 | |
| Unvorhergesehenes | 105.759 | |
| GESAMTSUMME Baukosten und Sonstige Arbeiten | | 10.900.000 |

4.3.2 Straßenbau Gnoppnitzbach bis Berg/Ost

4.3.2.1 Vorgelegte Kosten und rechnerische Prüfung

- (1) Die Kostenberechnung umfasst neben den Leistungen zur Herstellung des Straßenkörpers der B100 und der Begleitwege 4, 5 und 6 die gesamte Straßenausrüstung und die Rekultivierungsmaßnahmen. Im ggstl. Bauabschnitt wird der Straßenkörper mit Ausnahme der bituminösen Fahrbahndecke fertig gestellt. Da die Abt. 9 beabsichtigt, die Fahrbahndecke erst im Zuge der Baumaßnahmen für den zweiten Bauabschnitt aufzubringen, ist die bituminöse Deckschicht im Umfang des ggstl. Bauloses nicht enthalten. Im Bauumfang der Straßenbauarbeiten ist auch die Verlegung der Kabeleinbauten sowie die Errichtung von im UVP-Verfahren durch Auflagen vorgeschriebenen Kleintierdurchlässe, Wild- und Blendschutzzäune enthalten. Die Bauloslänge der in der ggstl. Vorlage erfassten Straßenbaumaßnahmen beträgt 2.420 m.

Die Kostenberechnung wurde vom StBA Spittal durch Auspreisung eines Leistungsverzeichnisses erstellt. Auf Leistungsgruppenebene wies die Kostenberechnung folgende Untergliederung auf:

| LG Bezeichnung | LG-Summe vorgelegt |
|---|--------------------|
| 01 Projektierung-Bauwerksprüfung-Bodenerkund. | 13.200 |
| 02 Baustellengemeinkosten | 200.531 |
| 03 Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten | 2.267.852 |
| 04 Entwässerungs- und Kabelgrabarbeiten | 171.521 |
| 06 Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten | 11.085 |
| 08 Stahlbau | 97.959 |
| 10 Brückenausrüstung | 3.600 |
| 12 Steinsatz, Böschungs-, Ufer- und Sohlsicherung | 408.054 |
| 15 Unterbauplanum u. ungebundene Tragschichten | 979.434 |
| 16 Bituminöse Trag- und Deckschichten | 1.065.534 |
| 18 Pflasterarbeiten, Randbegrenzungen | 17.139 |
| 20 Lärmschutzbauten | 205.294 |
| 21 Sondergründungen | 46.899 |
| 23 Straßenausrüstung | 189.475 |
| 27 Landschaftsbau | 297.621 |
| 28 Kabelarbeiten | 46.631 |
| 29 Amphibien- u. Wildschutzeinricht., Zäune | 492.264 |
| 98 Regiearbeiten | 121.397 |
| Summe LV | 6.635.490 |
| zuzüglich 20% Ust. | 1.327.098 |
| Gesamtsumme inkl. USt. | 7.962.588 |

- (2) Die rechnerische Überprüfung der Kostenermittlung ergab, dass diese nicht konsistent war. Teilweise stimmte das Produkt aus Masse und Einheitspreis nicht exakt mit den ausgewiesenen Positionspreisen überein, in einzelnen Unterleistungsgruppen wich der aufsummierte Betrag von der Summe der Positionspreise ab. Insgesamt war die ziffernmäßige Richtigkeit in 5 der 18 Leistungsgruppen nicht gegeben. Die Absolutabweichung von der vorgelegten LV-Summe belief sich auf netto € 2.087,84.

Der LRH teilte dies der Abt.9 im Zuge seiner Prüftätigkeit mit. Die Berechnungen der Soll-Kosten waren mit einem Computerprogramm automatisiert erstellt worden. Die Abt.9 vermutete, dass die Mängel auf programmtechnische Fehler zurückzuführen waren und setzte sich in der Folge zur Behebung des Problems mit der Softwarefirma in Verbindung.

4.3.2.2 Prüfung der Massenermittlung

- (1) Die der Kostenberechnung zugrunde gelegte Massenermittlung wurde vom straßenbaulichen Projektanten erstellt. Die Hauptmassen für die Erdarbeiten und die Herstellung des Oberbaues wurden aus den Querprofilen im Abstand von 20 m automatisiert ermittelt. Die Massen der bituminösen Schichten, der Schotterdecken der Begleitwege, der Bankette, der Fahrbahnausrüstung und der Rodungsarbeiten wurden aus den Lageplänen planimetrisch hergeleitet. Die vom Straßenplaner ermittelten Massen wurden vom StBA Spittal hinsichtlich der

Leistungen für die Herstellung der Feldwegbrücken, der Kabelarbeiten und der Amphibien- und Wellblechdurchlässe ergänzt bzw. auch aufgerundet.

Die Fahrbahn der B100 wurde aus Gründen der Hochwassersicherheit ausschließlich in Dammlage geplant. Abtragsarbeiten fallen im ggstdl. Baulos nur in untergeordnetem Maße an. Die Summe der Abtragsmassen beträgt daher lediglich ca. fünf Prozent der benötigten Massen für die Dammschüttungen, die mit ca. 152.700 m³ angegeben wurden. Weiters ist im Projekt vorgesehen, dass die Böschungen des Straßenkörpers der B100 mit einem Magerrasen ausgebildet werden und auf diesen Flächen daher keine Humusierungen erfolgen sollen. Etwa 84 % des im Baulos gewonnenen Humus bzw. Oberbodens mit einer Gesamtmenge von 45.000 m³ werden aus diesem Grund wegzuschaffen sein, ein Massenausgleich ist nicht vorgesehen.

- (2) *Der Baubereich der in der ggstdl. Vorlage erfassten Straßenbaumaßnahmen erstreckt sich von Profil 18 bis Profil 139 des Projektes und weist eine Länge von 2.420 m auf. Die Überprüfung der SKB ergab, dass die am 21.5.2012 vorgelegte Massenermittlung auch Massen für die Herstellung des Straßenkörpers außerhalb des in den Projektunterlagen definierten Baubereiches enthielt. Die aus den Querprofilen abgeleitete Massenermittlung umfasste auch den Bereich zwischen Profil 0 und Profil 18 und reichte somit um 235 m über die östliche Baulosgrenze lt. Lageplan hinaus. Dies entsprach etwa 10 % der gesamten Bauloslänge. Dementsprechend lagen der am 21.5.2012 vorgelegten Kostenberechnung überhöhte Massenansätze zugrunde. In der LG 03 – Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten lagen die Massenvordersätze für das Liefern des Schüttmaterials und die Dammschüttungen um ca. 26.000 m³ bzw. 17% über den erforderlichen Mengen. Deutlich überhöht waren auch die Massen der Oberbodenarbeiten und der Abtragsarbeiten. Die Prüfung ergab weiters zu hohe Ansätze in der LG 15 – Unterbauplanum u. ungebundene Tragschichten. Die ermittelte Fläche des Unterbauplanums war um ca. 6.900 m² bzw. 11% zu hoch. Die Gesamtkubatur der ungebundenen Tragschichten lag infolge der unzutreffenden Ermittlung um 3.270 m³ bzw. 13% über der Soll-Menge. In den übrigen LG, insbesondere bei den bituminösen Schichten, wurden zufolge der Massenermittlung aus den Lageplänen keine gravierenden Abweichungen festgestellt. Die Genauigkeit der Massenermittlung lag jedoch bei wesentlichen Positionen außerhalb der zu fordernden Genauigkeit von +/-10%.*

Mit den Preisansätzen der Vorlage vom 21.5.2012 berechnet, hatten die überhöhten Massen allein in der LG 03 einen Kostenüberhang von ca. € 367.000,- zur Folge. In der LG 15 – Unterbauplanum u. ungebundene Tragschichten waren überhöhte Massen in der SKB enthalten, die einen weiteren Überhang von ca. € 97.000,- bewirkten. Insgesamt war die Kostenberechnung infolge der überhöhten Massen um etwa € 495.000,- zu hoch.

Neben der ungenauen Massenermittlung erkannte der LRH Einsparungspotential. Dies betraf

vorwiegend die im Projekt enthaltenen Nebenwege. Die Notwendigkeit des zwischen der Trasse der Umfahrung und der Gleisanlage der ÖBB situierten, als „Weg 6“ bezeichneten Begleitweges wurde hinterfragt. Dieser Weg wies lt. Projekt eine Gesamtlänge von 1.575 m auf. In einem Großteil dieser Länge wäre die Herstellung mit Umlegungsmaßnahmen der dort vorhandenen Kabeleinbauten verbunden und daher äußerst aufwendig. Weiters erachtete der LRH die Stärke der auf allen Nebenwegen aufzubringenden Schotterdecke als reduzierbar.

Hinsichtlich der Eisenbahnbegleitwege wird seitens des LRH überdies auf neue „Allgemeine Grundsätze“ aus dem Regelwerk der ÖBB – Streckenplanung verwiesen. Diese enthalten in Pkt. 2.5. (5) die Bestimmung, dass „eine generelle Ausführung von bahnparallelen Wegen nicht erforderlich ist.“ Diese Neufassung des Regelwerkes wurde mit 3.7.2012 in Kraft gesetzt. Der LRH empfiehlt, hinsichtlich der Anordnung von Eisenbahnbegleitwegen (insbesondere „Weg 6“) mit den zuständigen Stellen der ÖBB nochmals in Verhandlungen einzutreten, hier besteht weiteres Einsparungspotential.

Der LRH teilte im Zuge der Prüftätigkeit dem Projektleiter für den Straßenbau mit, dass die vorgelegte Massenermittlung überhöhte Massenansätze und Einsparungspotential enthielt. Die vorliegende Stelle überarbeitete in der Folge die Massenermittlung, wobei die Anregungen des LRH zum Teil aufgegriffen wurden. Die Abt.9 übermittelte am 24.7.2012 eine revidierte Fassung der Massenermittlung.

4.3.2.3 Prüfung der Angemessenheit der Preisansätze

- (1) *Lt. Angabe der vorliegenden Stelle erfolgte die Kostenberechnung auf Basis der allgemeinen Baupreisstatistik 2011 des Landes für Straßenbaumaßnahmen für „Großbaulose im Freilandbereich“. Ergänzt wurde diese Baupreisstatistik durch Preise von derzeit in Bau befindlichen vergleichbaren Projekten.*
- (2) *Der LRH hat für das vorgelegte Leistungsverzeichnis eine Analyse durchgeführt. Insgesamt enthielt die SKB der Straßenbauarbeiten 187 Leistungspositionen. Es zeigte sich, dass für 90 % der ermittelten Kosten 49 Positionen ausschlaggebend waren. Der LRH hat die Preisansätze dieser wesentlichen Positionen einer vertieften Prüfung unterzogen.*

In der verwendeten Baupreisstatistik waren für die einzelnen Leistungspositionen neben den Höchst- und Mindestpreisen auch die nach den Massenvordersätzen gewichteten Mittelpreise angeführt. Zur Neutralisierung der teilweise stark unterschiedlichen Massenvordersätze erachtete der LRH den Vergleich mit diesen gewichteten Mittelpreisen als zweckmäßig.

Ein großer Teil der in der Baupreisstatistik enthaltenen Preise der zu vergleichenden Positionen basierte

jedoch lediglich auf Kleinmengen. Da größere Massenvordersätze - kalkulatorisch bedingt - im Allgemeinen zu niedrigeren Preisen führen, liefert die verwendete Baupreisstatistik mit wenigen Ausnahmen keine brauchbaren Einheitspreisansätze für die Berechnung der Kosten der wesentlichen Positionen des ggstdl. Großvorhabens. Bei Durchsicht der verwendeten Baupreisstatistik fiel weiters auf, dass in der Vergangenheit vorgelegte Großvorhaben in dieser nicht abgebildet waren. Der LRH fordert zur Verbesserung der Aussagekraft eine sorgfältigere Führung dieser Datenbank.

Der Vergleich der wesentlichen Positionen der SKB zeigte, dass mehr als die Hälfte der angesetzten Einheitspreise der Vorlage vom 21.5.2012 über den Vergleichspreisen der Baupreisstatistik 2011 lagen. Es war somit daraus abzuleiten, dass das angesetzte Preisgerüst deutlich überhöht war. Nach Einschätzung des LRH sind bei der Abwicklung der Baustelle keine besonderen Erschwernisse zu erwarten, da sich das Baulos im Freiland abseits von bestehenden Verkehrswegen befindet.

Der LRH konfrontierte die vorliegende Stelle mit dem überhöhten Preisgerüst. Da die Einheitspreise der Baupreisstatistik nur eingeschränkt herangezogen werden konnten, regte der LRH an, vermehrt die Preise aus vergleichbaren Bauvorhaben heranzuziehen und empfahl der Abt. 9 eine Auswertung von Einheitspreisen derzeit laufender oder in jüngerer Vergangenheit abgewickelter Bauvorhaben von Landesstraßen mit verstärkter Berücksichtigung des Oberkärntner Raumes. Diese sah sich daraufhin veranlasst, die Preisansätze abteilungsintern nochmals zu diskutieren. Am 24.7.2012 übermittelte die Abt.9 dem LRH eine Kostenberechnung mit revidierten Preisansätzen.

Zu bemängeln war die Vorgangsweise der projekteinreichenden Stelle, dass die Preisansätze zunächst unreflektiert einer Datenbank entnommen und erst nach Rückfrage des LRH im Zuge der Prüfung genauer an die Rahmenbedingungen des ggstdl. Bauloses angepasst wurden. Um als Basis für Kostenberechnungen herangezogen werden zu können, sollte die Baupreisstatistik ständig gewartet bzw. mit aktuellen Preisen ergänzt werden.

4.3.2.4 Neuvorlage der Soll-Kosten vom 24.7.2012

- (1) Aufgrund der festgestellten Mängel bei der Massenberechnung und bei den Preisansätzen übermittelte die Abt. 9 dem LRH am 24.7.2012 eine revidierte Berechnung der Baukosten für den Straßenbau, die eine Korrektur der beanstandeten Mängel der Massenermittlung der Vorlage vom 21.5.2012 und eine teilweise Änderung der Preisansätze enthielt. Die neu vorgelegten Kosten lagen um € 1,998 Mio bzw. um ca. 25% unter der Erstvorlage vom 21.5.2012. In der folgenden Tabelle sind die neu berechneten Kosten der ursprünglichen Vorlage gegenüber gestellt:

| LG Bezeichnung | Vorlage 21.5.2012 | Neuberechnung 24.7.2012 |
|---|----------------------|----------------------------|
| 01 Projektierung-Bauwerksprüfung-Bodenerkund. | 13.200 | 13.200 |
| 02 Baustellengemeinkosten | 200.531 | 200.531 |
| 03 Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten | 2.267.852 | 1.517.871 |
| 04 Entwässerungs- und Kabelgrabarbeiten | 171.521 | 152.115 |
| 06 Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten | 11.085 | 11.085 |
| 08 Stahlbau | 97.959 | 97.959 |
| 10 Brückenausrüstung | 3.600 | 3.600 |
| 12 Steinsatz, Böschungs-, Ufer- und Sohlsicherung | 408.054 | 232.859 |
| 15 Unterbauplanum u. ungebundene Tragschichten | 979.434 | 560.727 |
| 16 Bituminöse Trag- und Deckschichten | 1.065.534 | 828.790 |
| 18 Pflasterarbeiten, Randbegrenzungen | 17.139 | 17.139 |
| 20 Lärmschutzbauten | 205.294 | 174.620 |
| 21 Sondergründungen | 46.899 | 46.899 |
| 23 Straßenausrüstung | 189.475 | 189.475 |
| 27 Landschaftsbau | 297.621 | 297.621 |
| 28 Kabelarbeiten | 46.631 | 32.289 |
| 29 Amphibien- u. Wildschutzeinricht., Zäune | 492.264 | 472.010 |
| 98 Regiearbeiten | 121.397 | 121.397 |
| Summe LV | 6.635.490 | 4.970.186 |
| zuzüglich 20% Ust. | 1.327.098 | 994.037 |
| Gesamtsumme inkl. USt. | 7.962.588 | 5.964.223 |

(2) Die der Neuberechnung der Soll-Kosten für den Straßenbau zugrundeliegende revidierte Massenermittlung war nachvollziehbar und entsprach dem im Bauteil 1 der Umfahrung festgelegten Bauumfang. Neben der Richtigstellung der Massen wurden in der Neuberechnung einige Anregungen des LRH berücksichtigt. Beispielsweise ist nunmehr beabsichtigt, den Begleitweg 6 umzutrasieren. Neben der Reduktion der Massen der Erdarbeiten wird dadurch der Aufwand für die Kabelumlegungen entlang der Bahnlinie geringer. Die Stärke der ungebundenen oberen Tragschicht der Begleitwege wurde ebenfalls reduziert.

Bei den Rodungsarbeiten wurden Massenreduktionen vorgenommen, zumal diese von den Grundbesitzern entsprechend den Grundeinlösevereinbarungen zum Teil selbst durchgeführt werden.

Die Anregung des LRH, die Menge des wegzuschaffenden Oberbodenmaterials durch weitere Verwendung auf anderen Baustellen zu reduzieren (z.B. bei der Gestaltung der ökologischen Ausgleichsflächen), wurde von der Abt. 9 als nicht machbar beurteilt. Der LRH stellt fest, dass dieser Massenüberschuss auf Auflagen aus dem UVP-Verfahren zurückzuführen ist.

Etwa die Hälfte der Einheitspreise der für die Ermittlung der Kosten wesentlichen Positionen wurde gegenüber der Vorlage vom 21.5.2012 abgemindert, wobei zum Teil die vom LRH ermittelten Preisansätze übernommen wurden, teilweise traf die vorliegende Stelle neue Ansätze, die durchwegs unter denen der Erstvorlage angesiedelt waren. Die größten Abminderungen betrafen die Preisansätze

der Oberbodenarbeiten, Dammschüttungen, Steinschlichtungen, die ungebundenen Tragschichten, Fahrbahnbankette, sowie die bituminösen Schichten und Lärmschutzelemente. Im Mittel wurden die Einheitspreise der wesentlichen Positionen von der Abt.9 um 20% reduziert. In einer begleitenden Stellungnahme wurden Abweichungen zur LRH-Auswertung mit derzeitigen Entwicklungen und baustellenspezifischen Rahmenbedingungen begründet. Das revidierte Preisgerüst liegt noch immer etwas über dem vergleichbarer Bauvorhaben, es ist jedoch festzuhalten, dass im UVP-Verfahren hinsichtlich der Baudurchführung Auflagen erteilt wurden, die dies gerechtfertigt erscheinen lassen.

Die Sollkostenberechnung ist nun ziffernmäßig korrekt. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die revidierte und am 24.7.2012 übermittelte Berechnung der Kosten der Straßenbauarbeiten des ersten Bauabschnittes nachvollziehbar und plausibel ist.

4.3.3 Leitungsumlegungen KELAG, Verbund

- (1) Im ggstdl. Projektabschnitt sind Energieleitungen von KELAG (20kV) und Verbund (110kV) vorhanden, die durch die Baumaßnahmen an der Umfahrungsstraße betroffen sind:

Energieleitungen:

| | |
|--------------------|---|
| km 70,800 – 70,900 | Querung 110 kV – Verbund mit Masthebung |
| km 68,650 – 68,900 | Längsführung 20kV – KELAG |
| km 70,440 | Querung 20kV – KELAG |
| km 70,800 – 70,900 | Querung 20kV – KELAG |

Diese Energieleitungen sind als Freileitungen vorhanden. Bei der 110kV-Leitung ist infolge des unzureichenden Abstandes des Leitungsdrahtes vom künftigen Verkehrsweg ein Gittermast zu erhöhen.

Die KELAG-Leitungen werden als Erdverkabelung ausgeführt. Die dafür anfallenden Baumeisterarbeiten (Grabungsarbeiten für die Kabelkүнette, Kabelschutzrohre, Mithilfe bei der Kabelverlegung) waren bereits im Umfang der Straßenbauarbeiten lt. Punkt 4.3.2. d.B. erfasst.

Für die den Leitungsbetreibern entstehenden Kosten aus dem Umbau der Energieleitungen wurden bei diesen Preisauskünfte eingeholt. Insgesamt wurden für Umbaumaßnahmen an Stromleitungen Kosten i. d. H. v. € 274.538,- vorgelegt.

- (2) Für den Bereich der Längsführung der 110kV-Leitung zwischen km 68,680 und km 68,820, wo ebenfalls nur geringe Leistungsabstände zur neuen Trasse vorliegen, sind keine Kosten in der Zusammenstellung

enthalten. Ob hier zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind, wird mit dem Leitungsbetreiber lt. Mitteilung des StBA Spittal erst im Zuge der weiteren Planung geklärt werden. Lt. Angabe des Projektleiters Straßenbau werden allfällige Kosten dafür mit dem zweiten Bauabschnitt vorgelegt werden.

Die Kostenangaben über die geplanten Maßnahmen waren in den vorgelegten Unterlagen nur sehr grob angeführt. Die Kosten für die Umbauten an Stromleitungen sind mit Unsicherheiten behaftet, hier ist die Inanspruchnahme von Reservemitteln nicht auszuschließen.

4.3.4 Sonstige Nebenleistungen

- (1) An „sonstigen Nebenleistungen“ waren in der Vorlage vom 21.5.2012 die Kosten für Bepflanzungen und Kunst am Bau angeführt. Für die Bepflanzungsmaßnahmen wurden vom StBA Spittal Kosten i.d.H.v. € 48.210,- ermittelt. Die Massen wurden aus den Auflagen des UVP-Bescheides hergeleitet. Für die künstlerische Gestaltung ist ein Kostenrahmen i.d.H.v. € 60.000,- vorgesehen.

Ergänzend zu den bereits angeführten Kosten wurde in der revidierten Kostenermittlung vom 24.7.2012 ein Ansatz für einen Sicherungsposten der ÖBB für Arbeiten im Bereich der Gleisanlage i.d.H.v € 10.000.- getroffen.

- (2) *Für die Beschilderung und die Bodenmarkierungen sind im ersten Bauabschnitt keine Kosten enthalten. Lt. Angabe der vorlegenden Stelle werden diese Leistungen erst mit dem zweiten Bauabschnitt ausgeführt und daher mit diesem Bauteil vorgelegt werden.*

4.3.5 Eigenleistungen

- (1) Seitens des StBA Spittal ist geplant, die Bauleitung für die ggstl. Maßnahmen durch eigenes Personal vorzunehmen. Die Abschätzung des Kostenrahmens erfolgte in Anlehnung an eine Honorarordnung auf Basis der Investitionskosten. Für Bauleitungskosten sind in der SKB insgesamt € 306.362,- enthalten.

Die weiteren hier vorgelegten Kosten ergeben sich aus dem im Zusammenhang mit diesem Bauvorhaben abzuwickelnden Prüfprogramm der Identitäts- und Abnahmeprüfungen. Die Kosten für die Materialprüfungen im Bereich des ersten Bauabschnittes wurden von der Abt.9 BT für ein 1,88 km langes Baulos bekannt gegeben und vom StBA Spittal längenbezogen auf den Umfang des ggstdl. Bauvorhabens hochgerechnet. Insgesamt wurden für die Prüfungen Kosten i.d.H.v. € 45.536,- angegeben. In diesen Kosten sind auch die Aufwendungen für die Prüfung der Brückenbauwerke enthalten.

- (2) *Der LRH begrüßt die Erbringung der Leistungen der Bauleitung durch Eigenpersonal.*

Der LRH empfiehlt, die Eigenleistungen projektbegleitend vollständig zu erfassen und zu bewerten.

4.3.6 Unvorhergesehenes Straßenbau

- (1) Für unvorhergesehene Leistungen wurde eine Kostenreserve von ca. 9% der Straßenbaukosten angesetzt, das sind € 591.131,-.

- (2) *Da im westlichen Teil des Bauloses im Zuge der Ausführung das Antreffen archäologischer Funde nicht auszuschließen ist, könnten sich zusätzliche Kosten ergeben. Weiters müssen die fehlenden Kosten für einzelne Leitungsumlegungen durch Reservemittel abgedeckt werden.*

Der LRH erachtet daher den Ansatz für Reserven in der angeführten Höhe für zweckmäßig.

4.3.7 Brückenbau Objekt G07

- (1) Das Objekt G07 ist im Abschnitt zwischen km 69,144 und 69,144 geplant. Es folgt im Grundriss einem Kreisbogen mit einem Radius von 600 m, die Fahrbahn steigt in diesem Bereich um 1,24% und weist eine Querneigung von 5% auf. Das Tragwerk weist eine lichte Weite von 30,30 m (in Fahrbahnmitte gemessen) und eine lichte Höhe von mindestens 4,20 m auf. Lt. Regelquerschnitt ist die Fahrbahnbreite 9,50 m breit, daran schließt sich beidseitig ein 1,25 m breiter Randbalken an. Somit weist die Brücke eine Gesamtbreite von 12,0 m auf. Der Fahrbahnaufbau ist insgesamt 12 cm dick.

Als statisches System wurde ein unten offener Rahmen gewählt. Die Tragwerksplatte weist eine variable Höhe auf, die minimale Höhe in der Mitte der Brücke beträgt 90 cm. Die beiden als Rahmenstiele fungierenden Widerlager sind 160 cm dick und auf Pfählen mit einem Durchmesser von 1,20 m gegründet. Das Bauwerk bindet mit Flügelmauern beidseitig in den anschließenden Damm ein, der Ausgleich von Setzungen wird mit zwei 3,5 m langen Schleppplatten bewerkstelligt. An den Randbalken sind Geländer und Leitschienen befestigt.

Die Massenermittlung und Kostenberechnung erfolgten durch den Brückenplaner. Für das Bauwerk G07 wurden Kosten i.d.H.v. € 642.140,- vorgelegt, die folgend gegliedert waren:

| BRÜCKENBAU Objekt G07 | | Sollkosten vorgelegt |
|-------------------------------------|--|-------------------------|
| LG 02 | Baustellengemeinkosten | 68.000 |
| LG 03 | Vor-, Abtrags-, Erdarbeiten | 224 |
| LG 04 | Entwässerungs-, Kabelgrabarbeiten | 1.201 |
| LG 05 | Gründungsarbeiten | 3.463 |
| LG 06 | Beton-, Stahlbeton-, Mauerungsarbeiten | 340.532 |
| LG 07 | Oberflächenschutz Beton | 17.509 |
| LG 10 | Brückenausrüstung | 25.052 |
| LG 16 | Bituminöse Trag-, Deckschichten | 3.295 |
| LG 18 | Pflasterarbeiten, Randbegrenzungen | 1.047 |
| LG 21 | Sondergründungen | 58.902 |
| LG 90 | Prüfungen - Pfähle | 768 |
| LG 98 | Regiearbeiten | 15.123 |
| Summe | | 535.117 |
| zuzügl. 20% USt. | | 107.023 |
| Summe Objekt G07, inkl. USt. | | 642.140 |

- (2) *Die Wahl des statischen Systems ist plausibel. Das Gründungssystem basiert auf dem geotechnischen Bericht des Bodengutachters.*

Die Massenermittlung erfolgte auf Grundlage des Generellen Projektes 2012. Die Kostenberechnung wurde anhand eines ausgepreisten Leistungsverzeichnisses vorgenommen. Die angesetzten Einheitspreise korrespondierten mit dem Preisgerüst vergleichbarer Bauwerke. Die Ermittlung der Kosten war somit nachvollziehbar.

4.3.8 Brückenbau Objekt G09

- (1) Das Brückenobjekt G09 soll zwischen km 70,675 und 70,705 der Umfahrung Greifenburg errichtet werden. Wie das Objekt G07 weist das Bauwerk einen kreisbogenförmigen Grundriss auf, der Kurvenradius beträgt 400 m. Die Gefälleverhältnisse sind mit 1,25% in Längs- und 5,0% in Querrichtung vorgesehen. Das Tragwerk überspannt eine Breite von 30,0 m, die Tragwerksunterkante liegt um 4,20 m über dem darunter hindurchführenden Nebenweg. Die Fahrbahnplatte weist eine Regelbreite von 12,0 m auf. Die Bauwerksabmessungen und Bauteilstärken entsprechen dem Brückenobjekt G07.

Als statisches System wurde ebenfalls ein unten offener Rahmen gewählt. Die Gründung des Rahmens erfolgt bei diesem Objekt mittels Flachgründung

Die Massenermittlung und Kostenberechnung wurden ebenfalls durch das Planungsbüro der

Brückenbauarbeiten erstellt. Folgende Kosten wurden vorgelegt:

| BRÜCKENBAU Objekt G09 | | Sollkosten vorgelegt |
|-------------------------------------|--|-------------------------|
| LG 02 | Baustellengemeinkosten | 65.000 |
| LG 03 | Vor-, Abtrags-, Erdarbeiten | 341 |
| LG 04 | Entwässerungs-, Kabelgrabarbeiten | 1.441 |
| LG 05 | Gründungsarbeiten | 7.140 |
| LG 06 | Beton-, Stahlbeton-, Mauerungsarbeiten | 362.386 |
| LG 07 | Oberflächenschutz Beton | 17.639 |
| LG 10 | Brückenausrüstung | 24.495 |
| LG 16 | Bituminöse Trag-, Deckschichten | 3.365 |
| LG 18 | Pflasterarbeiten, Randbegrenzungen | 1.047 |
| LG 98 | Regiearbeiten | 15.123 |
| Summe | | 497.977 |
| zuzügl. 20% USt. | | 99.595 |
| Summe Objekt G09, inkl. USt. | | 597.572 |

- (2) *Das Bauwerk ist nahezu baugleich mit dem Objekt G07. Der geringfügige Unterschied der ermittelten Soll-Kosten resultiert aus der etwas einfacheren Gründung.*

4.3.9 Eigenleistungen

- (1) Wie bei den Straßenbauarbeiten soll auch die Bauleitung der Brückenbauarbeiten durch eigenes Personal der Abt. 9 durchgeführt werden. Die Abschätzung des Kostenrahmens erfolgte in Anlehnung an die Honorarordnung für Bauwesen auf Basis der Investitionskosten. Für Bauleitungskosten sind in der SKB insgesamt € 54.529,- enthalten.
- (2) *Auf die Empfehlung in Pkt. 4.3.5. wird verwiesen.*

4.3.10 Unvorhergesehenes Brückenbau

- (1) Für unvorhergesehene Leistungen im Bereich der Brückenbauarbeiten wurde eine Kostenreserve i.d.H.v. € 105.758,- oder ca. 8,1% der zugehörigen Baukosten angesetzt.
- (2) *Das Kostenrisiko bei der Durchführung der Brückenbauarbeiten ist wesentlich kleiner als jenes der Straßenbauarbeiten. Der LRH schätzt den dafür angesetzten Kostenrahmen als überhöht ein.*

4.4 ZUSAMMENFASSUNG DER SOLL-KOSTEN

(2) Nach der am 21.5.2012 vorgelegten und am 24.7.2012 revidiert vorgelegten Soll-Kosten-Berechnung ergeben sich für das gegenständliche Projekt nachstehende, vom LRH überprüfte Sollkosten (inkl. USt):

| 1. PROJEKTIERUNG UND GRUNDEINLÖSE | Vorlage 21.5. | Revision 24.7. | Korr. LRH |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| 1.1 Vermessungsleistungen | 59.226 | 59.226 | 59.226 |
| 1.2 Projektierung Straßenbau | 146.093 | 146.093 | 146.093 |
| 1.3 Projektierung Brücken | 120.935 | 120.935 | 120.935 |
| 1.4 Sonstige Vorleistungen | 56.879 | 56.879 | 56.879 |
| 1.5 Planer- und Gutachterleistungen im UVP-Verfahren | 335.549 | 335.549 | 335.549 |
| 1.6 Begleitung Bauausführung | 158.629 | 158.629 | 158.629 |
| 1.7 Ersatzleistung Naturschutz | 416.485 | 416.485 | 416.485 |
| 1.8 Grundeinlöse | 643.735 | 643.735 | 643.735 |
| 1.9 Unvorhergesehenes | 162.470 | 162.470 | 62.470 |
| GESAMTSUMME Vorarbeiten, Projektierung | 2.100.000 | 2.100.000 | 2.000.000 |
| 2. BAUKOSTEN | Vorlage 21.5. | Revision 24.7. | Korr. LRH |
| 2.1 STRASSENBAU | 9.500.000 | 7.300.000 | 7.300.000 |
| Straßenbau Gnoppnitzbach - Berg/Ost | 7.962.588 | 5.964.223,00 | 5.964.223 |
| Leitungsumlegungen KELAG, Verbund | 274.538 | 274.538,00 | 274.538 |
| Sonstige Nebenleistungen | 108.210 | 118.210,00 | 118.210 |
| Eigenleistungen AKL Abt. 17 Bauleitung Straße | 351.898 | 351.898,00 | 351.898 |
| Unvorhergesehenes | 802.766 | 591.131,00 | 591.131 |
| 2.2 BRÜCKENBAU | 1.400.000 | 1.400.000 | 1.400.000 |
| Brückenbau G07 | 642.140 | 642.140,00 | 642.140 |
| Brückenbau G09 | 597.572 | 597.572,00 | 597.572 |
| Eigenleistungen AKL Abt. 17 Bauleitung Brücken | 54.529 | 54.529,00 | 54.529 |
| Unvorhergesehenes | 105.759 | 105.759,00 | 105.759 |
| GESAMTSUMME Baukosten und Sonstige Arbeiten | 10.900.000 | 8.700.000 | 8.700.000 |
| GESAMTPROJEKTKOSTEN (inkl. 20% Ust.) | 13.000.000 | 10.800.000 | 10.700.000 |

Die angegebenen revidierten Sollkosten i.H.v. € 10,80 Mio weichen von den überprüften Sollkosten i.H.v. € 10,700 Mio um rd. € 0,100 Mio oder rd. 0,9% ab und liegen innerhalb der Toleranzbreite von +/-10%.

Die von den jeweiligen Planern erarbeiteten und der Soll-Kosten-Berechnung zugrunde gelegten Massenermittlungen sind nachvollziehbar und plausibel. Das in der Revision vom 24.7.2012 vorgelegte Einheitspreisgerüst ist angemessen.

Es ergeben sich für das ggstl. Baulos Kosten von € 4,254 Mio je km, wovon auf die Auflagen des UVP – Verfahrens ca. 0,537 Mio € je km zurückzuführen sind.

- (1) Die projektvorliegende Stelle hat – basierend auf der internen Kostenrechnung der Abt. 9 – die nach der theoretischen Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnittes der B 100 Drautal Straße jährlich anfallenden Folgekosten mit € 38.527,- angegeben, wobei die Betriebs- und Erhaltungskosten für den gemäß Vereinbarung der Marktgemeinde Berg zu übergebenden „alten“ Straßenzug der B 100 Drautal Straße, in Abzug gebracht wurden und der gemäß Vertrag noch auf zehn Jahre vom Land durchzuführende Winterdienst auf dem „alten“ Straßenzug anteilig hinzugerechnet wurde. Die prognostizierten Folgekosten verteilen sich wie folgt:

| BETRIEBS- UND ERHALTUNGSKOSTEN | Folgekosten |
|---|---------------|
| Betriebs- und Erhaltungskosten Straße im Freiland 2,42 km | 41.109 |
| Entfall/Rückgabe Straßenstück B100 1,7 km | -21.120 |
| Betriebs- und Inspektionskosten Brückenbau G07 | 6.421 |
| Betriebs- und Inspektionskosten Brückenbau G09 | 5.976 |
| Anteil Winterdienst B100 alt (lt. Vertrag, AKL 10 Jahre) | 6.140 |
| SUMME Betriebs- und Erhaltungskosten | 38.527 |

- (2) *Der ggstdl. erste Bauabschnitt kann alleine nicht in Betrieb genommen werden, da er weder im Osten noch im Westen in den Bestand einbindet. Bei der vorliegenden Folgekostenberechnung handelt es sich somit um eine rein theoretische Betrachtung. Erst mit Fertigstellung des zweiten Bauabschnittes wird das erste Teilstück verkehrswirksam.*

- (1) Im Zweckzuschussgesetz 2001 wurde im Rahmen der Verlängerung der Bundesstraßen ein Sonderzuschuss für den Ausbau der B 100 vorgesehen. Für das Land Kärnten wurden im BGBl. Nr. 120/2003 ein Zuschuss i.d.H.v. € 58,135 Mio für die Jahre 2003-2010 festgelegt. Dieser Betrag wurde im BGBl. Nr. 103/2007 auf € 57,252 Mio geändert. Die vereinbarten Jahresraten des Sonderzuschusses wurden entsprechend der Festlegung vom Bund in den Jahren 2003-2010 geleistet. Mit Jahresabschluss 2011 standen aus diesen Mitteln für die B 100 noch € 10,078 Mio zur Verfügung.

Die Budgetierung des Ausbaues der B 100 Drautal Straße erfolgt bei VA 61017 Landesstraßen B - Sonderfinanzierung. Im Landesvoranschlag für 2012 sind beim VA 61017 Landesstraßen B - Sonderfinanzierung lediglich € 100,- veranschlagt.

Die konkreten Straßenbaumaßnahmen werden einzeln in dem dem Landesvoranschlag des Landes Kärnten beigefügten Bauprogramm angeführt. Das Gesamtbaulos „Radlach/West - Berg“ schien erstmals im LVA 2007 als Straßenbaumaßnahme mit geplanten Gesamtbaukosten von € 33 Mio auf. In der folgenden Tabelle ist die Dotierung des ggstdl. Bauloses in den Bauprogrammen ab 2007 dargestellt.

| LVA | Gesamt-kosten | Bauraten | | | | | | | | | | |
|------|--|-----------|---------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | bisher | 2007 | 2008 | 2009 | 2010u. sp. | 2011u. sp. | 2012u. sp. | 2013u. sp. | 2014u. sp. | 2015u. sp. | 2016u. sp. |
| 2007 | 33.000.000 | 0 | 100.000 | 10.000.000 | 15.000.000 | 7.900.000 | | | | | | |
| 2008 | 37.300.000 | 0 | | 100.000 | 8.000.000 | 10.000.000 | 19.200.000 | | | | | |
| 2009 | 44.400.000 | 1.000 | | | 293.500 | 5.000.000 | 10.000.000 | 29.105.500 | | | | |
| 2010 | 53.000.000 | 26.000 | | | | 160.000 | 10.000.000 | 10.000.000 | 32.814.000 | | | |
| 2011 | 0 Projekt in Bauprogramm nicht enthalten | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 35.000.000 | 1.130.000 | | | | | | 100.000 | 2.000.000 | 5.000.000 | 5.000.000 | 21.370.000 |

Die für die Baumaßnahmen präliminierten Gesamtkosten wurden bis 2010 jährlich erhöht. Im Bauprogramm 2011 war das ggstdl. Projekt gar nicht angeführt. Im Jahr 2012 wurden die präliminierten Gesamtbaukosten wieder auf € 35 Mio gesenkt.

Nach der vorgelegten Sollkostenberechnung für den ersten Bauabschnitt und der vorläufigen Prognose für den zweiten Bauabschnitt werden beim Gesamtprojekt „Umfahrung Greifenburg“ Gesamtkosten von rd. € 41,16 Mio erwartet, wobei die Baukosten mit € 30,36 Mio angegeben werden. Die übrigen € 10,80 Mio sind für Grundeinlösen und Projektierungsleistungen vorgesehen.

- (2) Zur Festlegung des Finanzierungsaufwandes sind die angeführten Soll-Kosten um die Eigenleistungen (Bauaufsicht und Prüfungen) zu vermindern.

Aus dem Sonderzuschuss des Bundes für den Ausbau der B100 stehen nur mehr € 10,078 Mio zur Verfügung. Ein Volumen in Höhe von rd. € 30 Mio muss somit über das reguläre Straßenbaubudget finanziert werden. Für die entsprechende finanzielle Bedeckung dieser Summe ist Vorsorge zu treffen. Die Umsetzung der Umfahrung Greifenburg wird in jedem Fall über die nächsten Jahre eine wesentliche Höherdotierung der dem Straßenbau zuzuordnenden Budgetmittel erfordern. Die Entwicklung der Straßenbaubudgets der letzten Jahre zeigt jedoch einen gegenläufigen Trend.

- (2) *Um der gemäß § 11 K-LRHG obliegenden Verpflichtung zur Überprüfung der Durchführung des gegenständlichen Großvorhabens nachkommen zu können, wird die mit der Zusammenstellung der Kostenberechnungsunterlagen befasste und mit der Kostenverfolgung und Projektabwicklung beauftragte Stelle ersucht, dem LRH den erfolgten Baubeginn unverzüglich mitzuteilen und eine Kostenverfolgung des Projektes in Form eines laufenden Vergleiches zwischen den tatsächlich angefallenen Kosten und denen der Soll-Kosten-Berechnung vorzunehmen. Dabei ist von der Gliederung der vorgelegten Soll-Kosten-Berechnung auszugehen und dieser Vergleich dem LRH vierteljährlich zu übermitteln.*

Sollten im Zuge der Durchführung des Vorhabens Kostenüberschreitungen von mehr als 20% gegenüber der Soll-Kosten-Berechnung auftreten oder ist mit Kostenüberschreitungen zumindest in dieser Höhe zu rechnen, sind die Ursachen für diese Überschreitungen samt ausführlichen Begründungen dem LRH im Wege der projektvorlegenden Stelle unverzüglich zur Kenntnis zu bringen.

Klagenfurt, den 21.8.2012

Der Direktor:

DI Dr. Heinrich Reithofer e.h.

F.d.R.d.A.