

**4-streifiger Ausbau der B 171 von
der Siemensstraße bis zum Löfflerweg**

Anschrift

Landesrechnungshof

6020 Innsbruck, Eduard-Wallnöfer-Platz 3

Telefon: 0512/508-3030

Fax: 0512/508-3035

E-mail: landesrechnungshof@tirol.gv.at

Impressum

Erstellt: Jänner - Juni 2012

Herstellung: Landesrechnungshof

Redaktion: Landesrechnungshof

Herausgegeben: LR-1020/34, 27.8.2012

Abkürzungsverzeichnis

AN	Auftragnehmer
BLR	Baulandreserve
BVergG	Bundes-Vergabe-Gesetz
CTUA	chemisch-technische Umweltschutzanstalt
gem.	gemäß
idF	in der Fassung
JDTV	jährlicher durchschnittlicher täglicher Verkehr
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
LGBl.	Landesgesetzblatt
LRH	Landesrechnungshof
LRHG	Landesrechnungshofgesetz
LWL	Lichtwellenleiter
mbK	mehrfach besetzte Kraftfahrzeuge
Mio.	Million(en)
rd.	rund
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
	1.1. Allgemeines.....	1
	1.2. Zuständigkeiten	2
	1.3. Planungsgebiet.....	2
2.	Vorprojekte	4
3.	„Einreichprojekt 2008“	8
	3.1. Straßenrechtliche Baubewilligung.....	8
	3.2. Wasserrechtliche Bewilligung	10
	3.3. Naturschutzrechtliche Bewilligung	11
	3.4. Weitere Behördenverfahren.....	12
4.	Ausführungsprojekt.....	13
	4.1. Ausführungsplanung.....	13
	4.2. Ausführung	13
	4.3. Bewertung	14
5.	Berücksichtigung der Regionalbahn.....	16
6.	Ausschreibung - Vergabe - Abrechnung.....	18
	6.1. Geistige Dienstleistungen	18
	6.2. Bauaufträge.....	21
	6.3. Kostenmanagement.....	26
7.	Finanzierung.....	27
8.	Zusammenfassung	30

Stellungnahme der Regierung

Bericht über die Prüfung des 4-streifigen Ausbaus der B 171 von der Siemensstraße bis zum Löfflerweg

1. Einleitung

1.1. Allgemeines

Prüfungsauftrag,
Prüfungsumfang
und Prüfungsziel

Gegenstand der Prüfung ist das Projekt „4-streifiger Ausbau der B 171 zwischen der Siemensstraße in Rum und dem Löfflerweg in Hall i. T.“ hinsichtlich der Projektentstehung und Projektabwicklung. Der LRH führte eine Initiativprüfung im Sinne des § 1 Abs. 1 lit. a Tiroler LRHG, LGBl. Nr. 18/2003, als Projektprüfung über das zeitlich und finanziell abgegrenzte Bauvorhaben mit folgenden Schwerpunkten durch:

- die Entstehung und die Entwicklung des Projektes,
- die einzelnen Projektphasen,
- die Bewilligungsverfahren,
- das Vergabewesen von Dienstleistungen und Bauaufträgen,
- die Abrechnung und die Ursachen für Kostenänderungen sowie
- die Finanzierung.

Prüfungszeitraum

Der wesentliche Prüfungszeitraum für das Projekt „4-streifiger Ausbau der B 171“ umfasste den Realisierungszeitraum der Jahre 2008 - 2011.

Prüfungsabwicklung

Mit der Prüfung war ein Prüfer beauftragt. Die Einschau erfolgte von Januar bis März 2012 in der Abteilung Straßenbau, im Baubezirksamt Innsbruck und in der Abteilung Verkehrsplanung¹.

¹ Mit Regierungsbeschluss vom 19. Oktober 2004 wurde die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung mit Wirksamkeit 1.1.2005 geändert: Die Abteilung Gesamtverkehrsplanung wurde in Verkehrsplanung umbenannt.

Umsatzsteuer Die im Bericht angegebenen €-Beträge enthalten die gesetzliche Umsatzsteuer.

1.2. Zuständigkeiten

Seit der Verordnung der Tiroler Landesregierung vom 3.1.2006 über die Geschäftsordnung² fällt das Projekt lt. Anlage „Geschäftsverteilung der Landesregierung“ in die Ressortzuständigkeit von LHStv. Anton Steixner.

Gemäß der Verordnung des Landeshauptmannes vom 8.11.2005 über die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung³ war und ist innerhalb der Gruppe Bau und Technik die Abteilung Straßenbau für den Bau von Landesstraßen (B + L) zuständig. Sie hatte somit auch die Projektleitung inne.

Das Bauvorhaben befindet sich im politischen Bezirk Innsbruck-Land, daher ist das Baubezirksamt Innsbruck, als Außenstelle der Abteilung Straßenbau, u.a. auch für die Landesstraßenverwaltung zuständig. Bedienstete des Baubezirkamtes Innsbruck nahmen deshalb die örtliche Bauaufsicht wahr.

1.3. Planungsgebiet

Nach dem 4-streifigen Ausbau der B 171 „Haller Straße“ von der Gemeindegrenze der Stadt Innsbruck bis zur Kreuzung „Siemensstraße“ in der Marktgemeinde Rum galt es, eine Gesamtverkehrslösung für das Gewerbe- und Industriegebiet von Hall i. T. und Thaur, der überlasteten Kreuzung „Unterer Stadtplatz“ in Hall i. T. und der B 171 von Hall i. T. Richtung Innsbruck zu finden. Damit bestand aber auch die Notwendigkeit des Lückenschlusses der B 171 zwischen der Kreuzung „Löfflerweg“ in Hall i. T. (km 70,34) bis zur Kreuzung „Siemensstraße“ in Rum (km 71,84). Der Ausbau sollte 4-streifig erfolgen. Somit bestand das Planungsgebiet aus Flächen der Marktgemeinde Rum, der Gemeinde Thaur und der Stadtgemeinde Hall i. T..

² LGBl. Nr. 14/1999 idF LGBl. Nr. 27/2012

³ LGBl. Nr. 112/2005 idF LGBl. Nr. 128/2011

Die dazu erforderlichen Baumaßnahmen für das gesamte Verkehrsprojekt bestanden in weiterer Folge aus mehreren, zeitlich getrennten, Realisierungsabschnitten:

- die Autobahnanschlussstelle „Hall-West“,
- ein Kreisverkehr für die Kreuzung mit dem Autobahnzubringer, mit dem „Löfflerweg“ und der „Bert-Köllensperger-Straße“,
- die Adaptierung des Kreuzungsbereiches der B 171 mit dem „Löfflerweg“ und dem ÖBB-Bahnübergang „Löfflerweg“,
- die Verbindung des durch die B 171 und die ÖBB-Westbahntrasse getrennten Gemeindegebietes von Thaur durch ein Verbindungsbauwerk in Verlängerung der „Bert-Köllensperger-Straße“,
- die Schließung des ÖBB-Bahnüberganges „Löfflerweg“ für den motorisierten Verkehr und die Schaffung einer Rad- und Fußgängerunterführung,
- die Schließung des landwirtschaftlichen Bahnüberganges „Auweg“,
- der Bau des Kreisverkehrs „Burgfrieden“ für den Anschluss des Gewerbegebietes nördlich der ÖBB-Westbahntrasse,
- die Neugestaltung des Kreuzungsbereiches der B 171 mit dem Löfflerweg,
- die Sanierung und die Adaptierung des gesamten „Löfflerweges“ und
- der 4-streifige Ausbau der B 171 von der „Siemensstraße“ bis zum „Löfflerweg“.

In untenstehender Luftaufnahme sind die charakteristischen Punkte des Gesamtprojektes dargestellt.



Bild 1: Übersichtsplan der Baumaßnahmen des Gesamtverkehrskonzeptes (Bild: Quelle Google ©)

- 1 Kreuzung B 171 mit „Siemensstraße“, Gemeindegebiet Rum
- 2 Tankstelle West
- 3 geschlossener landwirtschaftlicher Bahnübergang „Auweg“
- 4 Kreuzung für die Verbindungsstraße - jetzt „Physiothermstraße“
- 5 Verbindungsbauwerk „Bert-Köllensperger-Straße“
- 6 Tankstelle Ost
- 7 geschlossener Bahnübergang „Löfflerweg“ mit neuer Rad- und Fußwegunterführung
- 8 Kreuzung B 171 mit „Löfflerweg“, Stadtgemeindegebiet Hall i. T.
- 9 Kreisverkehr Autobahnzubringer „Hall-West“ mit „Löfflerweg“ und „Bert-Köllensperger-Straße“

2. Vorprojekte

erste Planungen
ab 1982

Der bereits erwähnte Ausbau der „Haller Straße“ bis zur Kreuzung „Siemensstraße“ in Rum erforderte die Fortführung des Hochwasserentlastungsgerinnes für den „Arzler Gießen“. Für einen allfälligen weiteren 4-streifigen Ausbau der B 171 bis nach Hall i. T. und zur Festlegung der Weiterführung des Entwässerungsgerinnes „Arzler Gießen“ wurde damals ein Trassenvorschlag angedacht, welcher in gerader Linie von der Kreuzung „Siemensstraße“ in Rum bis zur Kreuzung „Löfflerweg“ in Hall i. T. verlief. Der „Arzler Gießen“ wurde damals als offenes Gerinne entlang der ÖBB-Westbahntrasse über das Gemeindegebiet von Thaur bis zum „Haller Gießen“ errichtet.

generelles
Projekt 1991

In Folge der Verkehrszunahme beabsichtigte die Abteilung Straßenbau den Straßenabschnitt auf der B 171 zwischen der „Siemensstraße“ in Rum und dem „Löfflerweg“ in Hall. i. T. auszubauen. Sie beauftragte im Jahr 1991 einen Zivilingenieur mit der Ausarbeitung eines generellen Projektes.

Das beauftragte Zivilingenieurbüro führte eine Verkehrsuntersuchung durch, welche für einen „mittleren Werktag in 16 Stunden rd. 15.500 Kfz“ ergab. Unter der Annahme einer 30 %-igen Steigerung für das Prognosejahr 1993 müsste mit einer Verkehrszunahme auf „ca. 19.000 Kfz in 16 Stunden“ gerechnet werden. Auf Basis dieser Annahmen ergaben sich zwei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn von jeweils 8,75 m und inklusive eines Grünstreifens eine Kronenbreite von 19,95 m. Um die Grundinanspruchnahme für das Projekt möglichst gering zu halten, sollten die bestehende zweispurige B 171 und der dazu parallel verlaufende bestehende Wirtschaftsweg genutzt werden.

Für die Anbindung der Gemeinde Thaur war ein Unterführungsbauwerk im Bereich des bestehenden landwirtschaftlichen ÖBB-Bahnüberganges „Auweg“ vorgesehen. Zur Anbindung dieser Unterführung plante das beauftragte Zivilingenieurbüro einen ampelgeregelten T-Knoten Richtung Süden. Des Weiteren sollte auch eine spätere Weiterführung an die noch zu planende Autobahnanschlussstelle „Hall-West“ ermöglicht werden.

Von politischer Seite wurde jedoch die Errichtung der Autobahnanschlussstelle „Hall-West“ als vorrangiges Ziel erachtet und der Lückenschluss der B 171 vorerst nicht mehr weiter verfolgt.

Verkehrs-
untersuchung 1997

Um vor Inbetriebnahme der Autobahnanschlussstelle „Hall West“ die Knotenpunkte zur B 171 verkehrstechnisch zu lösen, beauftragte die Abteilung Gesamtverkehrsplanung im Jahr 1997 ein Ingenieurbüro mit der Durchführung einer Verkehrsuntersuchung und Leistungsfähigkeitsprüfung für diesen Bereich.

Die Untersuchung ergab, dass unter der Annahme eines 50 %-igen und eines 100 %-igen Ausbaues der Baulandreserve des Industrie- und Gewerbegebietes „Thaur-Hall“ folgende Verkehrsbelastungen zu erwarten sind:

Nutzung BLR	50 %	100 %
Innbrücke	17.500 - 20.500	23.000 - 26.000
B 171 West	23.800 - 24.800	30.500 - 31.500
Löfflerweg	16.800 - 19.800	22.000 - 25.000

Tab. 1: JDTV der Straßenäste für die zwei Erweiterungsszenarien je nach Nutzung der BLR in % des Industrie- und Gewerbegebietes „Thaur-Hall“

Ende 1997 erfolgte die Inbetriebnahme der Autobahnanschlussstelle „Hall-West“ mit dem Kreisverkehr „Löfflerweg - Bert-Köllensperger-Straße“ und der adaptierten VSLA der Kreuzung „B 171 - Löfflerweg“. Die beiden ÖBB-Bahnübergänge „Löfflerweg“ und „Auweg“ blieben weiterhin bestehen.

Verkehrsstrom- analyse 1999

Durch die Inbetriebnahme der Autobahnanschlussstelle „Hall-West“ erfolgte die prognostizierte, deutliche Verkehrszunahme im gesamten Verlauf des „Löfflerweges“ und auch auf der B 171 zwischen der Kreuzung „Siemensstraße“ und der Kreuzung „Löfflerweg“.

Auch die Gemeinde Thaur und die Stadtgemeinde Hall i. T. wiesen darauf hin, dass die „zwischenzeitlich eingetretene Verkehrssituation untragbar sei und es auch immer öfter zu gefährlichen Situationen und Unfällen kam“⁴.

Das Land Tirol und die Gemeinde Thaur kamen deshalb überein, dass zur Entschärfung der Verkehrssituation eine Unterführung in Verlängerung der „Bert-Köllensperger-Straße“ und die Schließung der beiden ÖBB-Bahnübergänge die beste Lösung darstelle. Zudem sollte eine Fuß- und Radwegunterführung im Bereich des zu schließenden Bahnüberganges „Löfflerweg“ errichtet werden.

Die Abteilung Straßenbau beauftragte deshalb im März 1999 einen Ingenieurkonsultanten für Bauwesen mit der Erstellung einer Verkehrsstromanalyse für die Gemeinden Rum und Thaur und die „Industriezone Thaur - Hall“. Untersucht werden sollte die Verkehrswirksamkeit einer Unterführung in Verlängerung der „Bert-Köllensperger-Straße“, auch in Hinblick auf den „4-streifigen Ausbau der B 171 zwischen Siemensstraße und Löfflerweg“.

⁴ Schreiben des Bürgermeisters der Stadt Hall i. T. vom 18.1.1999; Schreiben des Bürgermeisters der Gemeinde Thaur vom 14.9.2000

Die Erhebung ergab, dass im Untersuchungsgebiet Innsbruck, Mühlau/Arzl, Rum, Thaur, Absam und Hall i. T. an einem durchschnittlichen Werktag insgesamt rd. 21.500 Kfz-Fahrten durchgeführt werden und bestätigte somit die zwischenzeitlich „hohe Verkehrsbelastung am Löfflerweg und auf der B 171 zwischen Hall i. T. und Rum“. Zudem bestätigte sie, dass sich beim ÖBB-Bahnübergang „Löfflerweg“ in den „Morgen- und Abendspitzen erheblicher Rückstau“ bildete und es zu „unzumutbaren Wartezeiten und Verkehrsbehinderungen“ kam. Des Weiteren bewertete der Ingenieurkonsulent beim landwirtschaftlichen Bahnübergang „Auweg“ eine Querung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen über eine 4-streifige B 171 als verkehrsbehindernd.

Einreichprojekt 1999 Aufgrund des Ergebnisses der Verkehrsstromanalyse beauftragte die Abteilung Straßenbau ein weiteres Zivilingenieurbüro mit der Ausarbeitung eines Einreichprojektes, für einen „4-streifigen Ausbau der B 171 von der Siemensstraße bis zum Löfflerweg“. Des Weiteren war ein paralleler, gemeinsamer Rad- und Wirtschaftsweg, eine Unterführung in Verlängerung der „Bert-Köllensperger-Straße“ und eine Fuß- und Radwegunterführung beim Bahnübergang „Löfflerweg“ zu planen. Im Februar 2000 legte das Zivilingenieurbüro einen ersten Vorabzug vor.

Gegenüber dem ursprünglichen „Generellen Projekt 1991“ führte die nunmehrige Trasse der B 171 parallel zur ÖBB-Westbahntrasse und verschwenkte erst östlich der geplanten Unterführung zur bestehenden Kreuzung „Löfflerweg“. Des Weiteren war ein gemeinsamer Rad- und Wirtschaftsweg geplant.

Projektvariante 2000 Ebenfalls im Februar 2000 erteilte die Abteilung Straßenbau einen Zusatzauftrag an das Zivilingenieurbüro, alternativ ein Einreichprojekt für eine Überführung über die B 171 und die ÖBB-Westbahntrasse mit eigener Einfädelungsrampe von Norden in Fahrtrichtung Innsbruck auszuarbeiten.

Zusätzlich beauftragte die Abteilung Straßenbau im Juni 2000 ein weiteres Ziviltechnikerbüro mit der Untersuchung einer Kreisverkehrvariante für die Kreuzung „Löfflerweg“ und einer Kreisverkehrvariante im Bereich des Bahnüberganges „Auweg“ für die Anbindung der Unterführung. Beide Varianten erwiesen sich jedoch als unzweckmäßig und wurden nicht mehr weiter verfolgt.

Teilprojekt
Überführung
„Bert-Köllensperger-
Straße“

Die Abteilung Straßenbau entschied deshalb, das Projekt „Überführung Bert-Köllensperger-Straße“ umzusetzen. Die Baumaßnahmen wurden in den Jahren 2003 und 2004 durchgeführt.

Nach der Fertigstellung der Überführung schloss die ÖBB die beiden Bahnübergänge „Löfflerweg“ und „Auweg“. Zudem musste der Kreuzungsbereich „Löfflerweg“ adaptiert werden. Es wurden zwei Linksabbiegespuren vom „Löfflerweg“ in die B 171 und eine Rechtsabbiegespur von der B 171 in den „Löfflerweg“ errichtet. Auch die B 171 wurde deshalb in diesem Bereich 4-streifig ausgebaut.



Bild 2: Verkehrsumlegung Kreuzungsbereich B 171 mit Löfflerweg

In den Jahren 2005 - 2007 beauftragte die Abteilung Straßenbau einige Detailvarianten an schon beauftragte Planungsbüros und schloss die Sanierung des „Löfflerweges“ ab.

3. „Einreichprojekt 2008“

3.1. Straßenrechtliche Baubewilligung

Aus verkehrstechnischer Sicht bestand somit nur mehr das „Nadelöhr“ zwischen der „Siemensstraße“ in Rum und dem schon ausgebauten Kreuzungsbereich „Löfflerweg“ in Hall i. T.. Die Abteilung Straßenbau beauftragte deshalb im August 2008 das Zivilingenieur-

büro, welches schon die „Einreichplanung 1999“ erstellte, mit der (straßenbaurechtlichen) Einreichplanung für dieses Straßenstück. Das beauftragte Zivilingenieurbüro hatte das „Einreichprojekt 1999“ dem „Leitfaden der Abteilung Straßenbau“ anzupassen und zu überarbeiten.

Im November 2008 übergab das Zivilingenieurbüro das „Einreichprojekt 2008“ zur straßenrechtlichen Baubewilligung der Abteilung Straßenbau. Im Zuge der Bauverhandlung Mitte Januar 2009 vereinbarten die Abteilung Straßenbau, die Gemeinde Thaur und die betroffenen Grundstückseigentümer diverse Projektänderungen, insbesondere die Umgestaltung des Knotens „Physiothermstraße“.

Die Abteilung Straßenbau beauftragte daraufhin im Mai 2009 ein neues Ziviltechnikerbüro mit der Umplanung dieses Knotens. Diese Tekturplanung wurde im Mai 2009 eingereicht, die straßenrechtliche Baubewilligung erfolgte im September 2009.



Bild 3: Straßenunterbau und Fernwärmeleitung TIGAS

Da aber im Zuge der straßenrechtlichen Bauverhandlung nicht mit allen Grundeigentümern - insbesondere mit der ÖBB - ein Übereinkommen geschlossen werden konnte, leitete das Land Tirol das Enteignungsverfahren ein. Letztendlich wurden bis zum Juni 2010 alle Vereinbarungen abgeschlossen und somit wurde aus straßenrechtlicher Sicht der Baubeginn jederzeit möglich.

3.2. Wasserrechtliche Bewilligung

Aufgrund der Parallelführung der B 171 mit der ÖBB-Westbahntrasse konnte der Hochwasserabfluss des „Arzler Gießen“ zum bestehenden Hochwasserentlastungskanal westlich der „Physiothermstraße“ nicht mehr im offenen Gerinne zwischen B 171 und ÖBB-Westbahntrasse gewährleistet werden.

Um den gesamten Hochwasserabfluss im Einzugsgebiet zu gewährleisten waren folgende Maßnahmen erforderlich:

- ein „Trennbauwerk West“ östlich der Kreuzung „Siemensstraße“ zur Einleitung der Hochwässer aus dem bestehenden „Arzler Gießen“ in einen Hochwasserentlastungskanal in der B 171,
- die Errichtung eines neuen Hochwasserentlastungskanals in der B 171 Richtung Osten zum bestehenden Hochwasserentlastungskanal, welcher zum Hochwasserpumpwerk am Inn führt,
- die Einbindung des bestehenden Notablaufkanals des „Rumer Bachl“, wodurch der neue Hochwasserentlastungskanal in der B 171 von der Straßenmitte Richtung Süden verschwenkt werden musste,
- die Verlegung des „Trennbauwerkes Ost“ für den „Haller Gießen“,
- ein Einlaufbauwerk in den bestehenden Hochwasserentlastungskanal für den neuen Hochwasserentlastungskanal, den einzubindenden bestehenden Notablaufkanal des „Rumer Bachl“, den Zulauf des „Trennbauwerkes Ost“ und die Einleitung der Oberflächenentwässerung der „Physiothermstraße“ sowie
- die Erweiterung des Versickerungsbeckens im Bereich der Überführung „Bert-Köllnerperger-Straße“.

Mit der wasserbautechnischen Planung für das wasserrechtliche Genehmigungsverfahren beauftragte die Abteilung Straßenbau im Juni 2008 eine weitere Ziviltechnikergesellschaft. Die Abteilung Straßenbau reichte die Planung für die wasserrechtliche Bewilligung im Dezember 2008 bei der zuständigen Behörde (Bezirkshauptmannschaft Innsbruck-Land) ein.

3.3. Naturschutzrechtliche Bewilligung

Um im neuen „Arzler Gießen“ wieder dieselben biologischen Bedingungen (Biotopzustände, Flora und Fauna, Ruhewasserzonen) wie im alten Gießen zu schaffen, mussten entsprechende landschaftspflegerische Begleitplanungen durchgeführt werden. Mit diesen Planungen wurde im Juni 2008 ein Technisches Büro für Kultur- und Wassertechnik beauftragt.

Dieses hatte die Gestaltung und die Rekultivierung des „Arzler Gießen“ zwischen den beiden Abflussregelungsbauwerken sowie einen Bepflanzungsvorschlag für den Grünstreifen zwischen B 171 und dem gemeinsamen Rad- und Wirtschaftsweg auszuarbeiten.



Bild 4: Grünstreifen zwischen alter B 171 und ÖBB-Westbahnstrecke

Als Ergebnis der Planung war in Zukunft nur mehr der Niederwasserabfluss in den weiterführenden „Arzler Gießen“ einzuleiten, die bestehende Bepflanzung abzutragen und wiederzuverwenden. Für den begrünten Mittelstreifen sah der Planer keine weitere Bepflanzung vor. Lediglich der Grünstreifen zwischen B 171 und dem gemeinsamen Rad- und Wirtschaftsweg sollte mit Strauchgruppen zu je drei Sträuchern begrünt werden.

Im Februar 2009 reichte die Abteilung Straßenbau das Projekt zum naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bei der Tiroler Landesregierung ein. Von den zuständigen Behörden wurden beide Verfahren zusammengezogen (die Tiroler Landesregierung ermächtigte mit Schreiben vom 2.3.2009 die Bezirkshauptmannschaft Innsbruck mit der Durchführung des naturschutzrechtlichen Bewilligungsverfahrens) und im Dezember 2009 die wasser- und naturschutzrechtliche Bewilligung in einem gemeinsamen Bescheid erteilt.

Bereits im Zuge der Verhandlungen zur Grundstücksablöse mit der ÖBB, wies diese auf die Einhaltung ihrer „Freihaltezone entlang ihrer Kabeltrasse“ hin. Alle drei Projektanten „vergaßen“ jedoch auf die planerische Einarbeitung dieser „Freihaltezone“. Daher war die bahnseitige Böschung des „Arzler Gießen“ von der „Siemensstraße“ Richtung Ost auf eine Länge von ca. 200 m abzuändern und eine naturschutzrechtliche Änderungsplanung einzureichen. Die zuständigen Behörden erteilten den Abänderungsbescheid im September 2010.

3.4. Weitere Behördenverfahren

Bescheid nach dem Denkmalschutz

Entlang der Projektstrecke befanden sich neben der B 171 denkmalgeschützte Bildstöcke. Das Bundesdenkmalamt beschied daher im Januar 2009, dass die Bildstöcke demontiert, saniert und später mit beidseitig zu bepflanzenden Bäumen wieder aufgestellt werden mussten. Der Ort der Wiederaufstellung blieb jedoch vorerst offen.

Flurbereinigung der südlichen Thaurer Felder

Im Zuge des Ausbauprojektes war für die südlichen Thaurer Felder östlich der Kreuzung „Siemensstraße“ bis zur Kreuzung „Physiothermstraße“ im Gemeindegebiet von Thaur eine Flurbereinigung erforderlich. In diesem Bereich sollten die Grundgrenzen so verschoben werden, dass nach Umsetzung des Straßenbauprojektes die privaten Grundstücke in ihrer damaligen Größe erhalten bleiben und die Grundeigentümer keine Flächen verlieren. Für den Flächentausch wurde Landesstraßengrund bereitgestellt. Die Abteilung Straßenbau stellte deshalb im Juni 2009 beim Amt der Tiroler Landesregierung das Ansuchen zur Flurbereinigung für die angrenzenden betroffenen Grundstücke und erhielt im Juni 2010 den positiven Bescheid.

4. Ausführungsprojekt

4.1. Ausführungsplanung

Um die drei getrennt durchgeführten Genehmigungsplanungen zu einem gemeinsamen Planstand zusammen zu fassen, Gesamtpläne für die Ausschreibung, die Angebotserstellung und einheitliche Ausführungspläne zu erhalten, beauftragte die Abteilung Straßenbau im April 2010 eine weitere Ziviltechnikergesellschaft mit der Zusammenführung der Genehmigungspläne.

Im Zuge des Flurbereinigungsverfahrens kamen das Land Tirol, die Gemeinde Thaur und die betroffenen Grundstückseigentümer überein, dass der gemeinsame Rad- und Wirtschaftsweg getrennt zu führen und zu erweitern war. Diesen zusätzlichen Weg ließ die Abteilung Straßenbau in die Ausführungspläne einarbeiten.

Eine neuerliche Einreichung seitens der Abteilung Straßenbau war nicht erforderlich, da der Wirtschaftsweg in die Zuständigkeit der Gemeinde Thaur als zu genehmigende Behörde fiel.

4.2. Ausführung

Planungsgrundlagen Die Ausbaustrecke reichte von der Kreuzung „Löfflerweg“ in Hall i. T. (km 70,34) bis zur Kreuzung „Siemensstraße“ in Rum (km 71,84).

Die Projektierungsgeschwindigkeit legte die Abteilung Straßenbau gem. damals gültiger RVS 3.63⁵ mit 85 km/h fest, das führte gem. „Leitfaden Querschnitte“ der Abteilung Straßenbau zu folgendem Regelquerschnitt:

Trassierungselement	Breite	Stk.	Gesamt
Fahrstreifen	3,25	4	13,00
befestigter Seitenstreifen	0,50	4	2,00
<i>Fahrbahn gesamt</i>	<i>3,75</i>	<i>4</i>	<i>15,00</i>
unbefestigter Seitenstreifen	0,50	2	1,00
Außenstreifen	0,75	2	1,50
<i>Bankett gesamt</i>	<i>1,25</i>	<i>2</i>	<i>2,50</i>
Grünstreifen	2,00	1	2,00
Kronenbreite			19,50

Tab. 2: Regelquerschnitt gem. „Leitfaden Querschnitte“ in m

⁵ Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr

Die Projektierungsgeschwindigkeit von 85 km/h erforderte gem. „Leitfaden für Rückhaltesysteme und Geländer“ der Abteilung Straßenbau Rückhaltesysteme (Leitschienen) für den Mittelstreifen.

Der Oberbau ergab sich aus dem „Leitfaden Oberbaukatalog“ der Abteilung Straßenbau bei einem JDTV > 10.000 Kfz und der Lastklasse I (Schwerverkehranteil 10 %).

4.3. Bewertung

Kritik - „Vielzahl von Dienstleistungsaufträgen“

Der LRH stellt vorerst fest, dass beginnend mit dem „Einreichprojekt 2008“ die Abteilung Straßenbau fünf Planungsbüros für die Einreich- und Ausführungsplanung des Straßenprojektes beauftragte. Zudem erfolgten noch weitere Planungsaufträge an Fachplaner. Die Vielzahl der Planer bedingt einen hohen Koordinierungsaufwand bei der Projektbetreuung in der Abteilung Straßenbau und birgt die Gefahr einer hohen Fehleranfälligkeit.

Stellungnahme der Regierung

Dazu wird festgestellt, dass dies durch die lange Projektentwicklungsdauer begründbar ist. Die zuständige Abteilung des Amtes der Landesregierung ist bemüht, die jeweiligen Planeraufträge entsprechend den fachlichen Schwerpunkten (Straßenbau, Siedlungswasserbau, ökologische Bauplanung etc.) und den örtlichen Kenntnissen an die jeweils geeignetsten regionalen Planer zu vergeben.

Dies zeigte sich insbesondere darin, dass trotz mehrfacher Hinweise von Seiten der ÖBB entlang der ÖBB-Westbahntrasse die „Freihaltezone“ nicht in den Plänen berücksichtigt war. Die landschaftspflegerische Begleitplanung musste deshalb geändert und neu eingereicht werden.

Durch die Vielzahl der Planer entstanden auch viele Schnittstellen, wodurch Synergieeffekte, wie bei einer kompakten Beauftragung, verloren gingen. Daraus resultierte ein erhöhter Koordinierungsaufwand welcher regelmäßige Planungsbesprechungen und ein vollständiges und nachvollziehbares Protokollwesen erforderte.

Kritik - „keine Protokolle der Planerbesprechungen“

Der LRH stellt kritisch fest, dass die Abteilung Straßenbau als Projektmanager in der Einreichplanungsphase zwar regelmäßige Planerbesprechungen und dazu handschriftliche Protokolle über die Besprechungsinhalte führte, jedoch keine Verteilung und Freigabe der Protokolle durch das Projektteam erfolgte. Somit gab es für das Projektteam keine einheitliche, vollständige und nachvollziehbare Beweisstruktur hinsichtlich Vereinbarungen, Anordnungen, Festlegun-

gen und Freigaben.

Anregung	Der LRH regt zur Verringerung des eigenen Koordinierungsaufwandes an, die Aufträge an die Planer in sinnvollen Leistungspaketen zusammen zu fassen und zudem ein effizientes und nachvollziehbares Protokollwesen einzurichten.
<i>Stellungnahme der Regierung</i>	<i>Diese Kritik des Landesrechnungshofes wird zur Kenntnis genommen und es wird angestrebt, bei künftigen Projekten dahingehende Verbesserungen einzuleiten.</i>
Feststellung	<p>Wie bereits erwähnt, betrug die Projektierungsgeschwindigkeit für die Ausbaustrecke 85 km/h. Unmittelbar vor Beginn des Straßenstücks auf dem Gemeindegebiet von Rum ist eine Geschwindigkeit von 70 km/h zugelassen. In der Vorbereitung zum Betriebsbewilligungsverfahren entschied die Abteilung Straßenbau rd. 250 m nach der Kreuzung „Siemensstraße“ auf eine kurze Strecke von ca. 500 m bis vor die Kreuzung „Physiothermstraße“ eine Geschwindigkeit von 100 km/h zuzulassen. Anschließend wird im Kreuzungsbereich „Physiothermstraße“ die Fahrgeschwindigkeit auf 70 km/h und wegen dem Rückstaubereich der Kreuzung „Löfflerweg“ auf 50 km/h weiter reduziert.</p> <p>Die Folge davon ist, dass im Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h aufgrund des „Leitfadens für Rückhaltesysteme und Geländer“ Leitschienen im Mittelstreifen zu montieren waren. Zudem wurden auch von der Kreuzung „Physiothermstraße“ bis zur Kreuzung „Löfflerweg“ im Mittelstreifen Leitschienen montiert.</p> <p>Der LRH ist der Ansicht, dass für das gesamte Straßenstück bis zum Rückstaubereich der Kreuzung „Löfflerweg“ mit einer durchgehenden Geschwindigkeit von 70 km/h mehrere positive Auswirkungen erzielt hätten werden können.</p> <p>Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit ergäbe sich ein gleichmäßiger Verkehrsfluss und somit eine höhere Verkehrssicherheit. Der damit verbundene Entfall von Beschleunigungs- und Verzögerungsmanövern würde zudem geringere Umweltbelastungen bewirken. Des Weiteren könnten gem. dem „Leitfaden für Rückhaltesysteme und Geländer“ dadurch die Leitschienen im Mittelstreifen entfallen, was zu Einsparungen bei den Investitionskosten sowie bei den Wartungs- und den Instandhaltungskosten (insbes. erschwerte Mäh- und Reinigungsarbeiten) geführt hätte.</p>

Berücksichtigung der Regionalbahn

Kritik - „Montage von Leitschienen nicht erforderlich“

Der LRH stellt auch kritisch fest, dass gem. dem „Leitfaden für Rückhaltesysteme und Geländer“ die Montage von Leitschienen im Mittelstreifen in der 50 km/h-Zone des Kreuzungsbereiches „Löfflerweg“ nicht erforderlich gewesen wäre.

Stellungnahme der Regierung

Wie im Bericht des Landesrechnungshofes zutreffend angeführt, war aufgrund der bestehenden Richtlinien und der gewählten Ausbaugeschwindigkeit eine Ausrüstung der Mittelstreifen mit Rückhaltesystemen erforderlich. Die Erfahrungen seit Verkehrsfreigabe (tatsächlich gefahrene Geschwindigkeiten) haben die Landesstraßenverwaltung bereits veranlasst, eine Überprüfung der höchstzulässigen Geschwindigkeit bei der zuständigen Behörde einzuleiten. Diese ist derzeit im Gange. Ohne das Ergebnis dieses Verfahrens vorwegnehmen zu können, ist bei der Verordnung einer geringeren Geschwindigkeit (70 km/h) davon auszugehen, dass die Leitschienen ohne großen Aufwand entfernt werden können und anderweitig im Landesstraßennetz Verwendung finden.

Eine Entfernung der Mittelleitschienen in der 50 km/h-Zone ist aus Sicht der Landesstraßenverwaltung nicht möglich, da diese einerseits als Schutz im Bereich der Brückenpfeiler erforderlich sind und andererseits in diesem kurzen Abschnitt die Linienführung verdeutlichen sollen.

5. Berücksichtigung der Regionalbahn

Schon in den Jahren 1993 und 1994 erstellte die Tiroler Landesregierung für ein „Tiroler Regionalbahnkonzept“ eine Verkehrsstudie für den „Raum Jenbach bis Telfs“; sie verfolgte dieses Projekt vorerst nicht weiter. Im Jahre 1998 beauftragte die Tiroler Landesregierung ein Ingenieurbüro mit der Erstellung einer „Verkehrsstudie zur Regionalbahn mit einem Trassenverlauf von Innsbruck bis Hall/Mils“. Diese - 2002 fertig gestellte - Studie sah die Führung der Regionalbahntrasse zwischen Rum und Hall. i. T. südlich zur B 171 vor.

Im Oktober 1999 fand beim Landesbaudirektor eine Besprechung zur „Regionalbahnuntersuchung Innsbruck - Hall/Mils“ statt. Dabei sollte der prinzipielle Trassenverlauf der Regionalbahn auf einem eigenem Gleiskörper entlang der B 171 der Abteilung Straßenbau vorgestellt werden.

Die „Einreichplanung 1999“ vom Februar 2000 enthielt unter anderem das Verbindungsbauwerk (Brücke über die B 171 und ÖBB) für den Anschluss der Gemeinde Thaur. Im Zuge des Bewilligungsverfahrens für diese Brücke überprüfte die Abteilung Straßenbau, ob die Regionalbahn unter dem Bauwerk durchgeführt werden könnte. Der Nachweis erfolgte mit einer händischen, skizzenhaften Eintragung des Regionalbahnlichtraumprofils im Längenschnitt des Überführungsbauwerkes.

Ein weiteres Bekenntnis von Seiten des Landes Tirol zur Regionalbahn („Langfristigen Sicherstellung des Betriebes der Stubaitalbahnen und zur Errichtung eines Regionalbahn- und Regionalbussystems im Großraum Innsbruck“ von Völs bis Hall i. T.) erfolgte mit den Beschlüssen der Tiroler Landesregierung im Jahr 2003 und des Tiroler Landtages im Jahr 2004.

Die Funktionsplanungen (prinzipielle Trassenführungen) für das Regionalbahnprojekt sahen ab dem Jahr 2007 die parallele Linienführung der Regionalbahn neben der B 171 vor. Für das Teilstück „Haltestelle Siemensstraße“ in Rum bis zur „Haltestelle Burgfrieden“ in Hall i. T. war die Führung der Regionalbahntrasse zwischen der B 171 und dem Rad- und Wirtschaftsweg vorgesehen.

Ergänzend zu den Funktionsplanungen erstellte ein beauftragtes Ingenieurbüro im Juli 2007 eine Maßnahmenuntersuchung „Regionalbahn Tiroler Zentralraum“. Auf dessen Basis fasste die Tiroler Landesregierung im Dezember 2007 und der Tiroler Landtag im Januar 2008 den Beschluss vorerst nur den Streckenabschnitt von Rum nach Völs zu realisieren und die Entscheidung über die Streckenverlängerung von Rum nach Hall i. T. auf spätestens zwei Jahre vor Fertigstellung des Projektes „Rum-Völs“ zu verschieben.

Kritik -
„Berücksichtigung
der Regionalbahn-
trasse“

Der LRH stellt kritisch fest, dass trotz des mehrmaligen Bekenntnisses der „Politik“ zum Regionalbahnprojekt die Entscheidung zur Verlängerung der Regionalbahn nach Hall i. T. fehlt. Dies bedeutet, dass die Trassenführung im Straßenbauprojekt der B 171 nicht berücksichtigt werden konnte und somit bei einer allfälligen Realisierung der Regionalbahnstrecke der Rad- und Wirtschaftsweg verlegt und ein neues Grundabläseverfahren eingeleitet werden muss.

Stellungnahme der Regierung Im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung wurde die Regionalbahntrasse Richtung Hall sehr wohl berücksichtigt. Aufgrund der fehlenden Beschlusslage für eine Verlängerung der Regionalbahn Richtung Hall (im Grundsatzbeschluss der Tiroler Landesregierung wird eine Entscheidung diesbezüglich einer späteren Beschlussfassung vorbehalten), konnten im Straßenbauprojekt keine vorausschauenden (strategischen) Grundstückserwerbe im Hinblick auf eine Trassensicherung sowie für Begleitmaßnahmen (Verlegung Rad- und Wirtschaftsweg) durchgeführt werden.

Der Landesstraßenverwaltung ist es aufgrund der Bestimmungen des Tiroler Straßengesetzes nicht möglich für eine Eisenbahntrasse über das Straßenprojekt hinausgehende zusätzliche Grundeinlösungen durchzuführen.

6. Ausschreibung - Vergabe - Abrechnung

6.1. Geistige Dienstleistungen

Die Abteilung Straßenbau beauftragte ab dem Jahr 1999 für das Gesamtprojekt „4-streifiger Ausbau der B 171 und der Überführung Bert-Köllensperger-Straße“ elf Ingenieurbüros (sowie eine Untersuchungsanstalt des Landes Tirol) mit geistigen Dienstleistungen. In nachfolgender Tabelle stellt der LRH die erteilten Planungsaufträge und die Abrechnungssummen zusammen.

Gewerk	AN	Auftragssummen gesamt	Auszahlungssummen
Einreichplanung 1999	1	39.243	39.243
Variantenausarbeitungen 2000 - 2004 *)	1	58.338	58.338
Verkehrsuntersuchung 2 Kreisverkehre	2	5.156	5.802
Einreichplanung Überführung	1	24.418	30.371
Gutachten Bodenmechanik	3	19.209	19.592
Einreichprojekt Variante 5	1	3.780	in Var. 2000
Kreisverkehr Löfflerweg-Autobahnanschluss	4	7.560	1.920
Provisorischer Ausbau B 171 vor Tankstelle Ost	1	16.320	16.434
Summe 1999 - 2004		174.024	171.700
Landschaftspflegerische Begleitplanung	5	8.736	8.736
Wasserbautechnische Einreichplanung	6	30.143	30.143
Umplanungen und Varianten wasserbaut. EP *)	6	44.900	44.911
Straßenrechtliche Einreichplanung 2008	1	33.240	32.997
Statik Trenn- und Verbindungsbauwerke	7	15.750	15.571
mbK-Busspur	8	44.154	40.800
VLSA neu	2	15.237	16.900
ökologische Bauaufsicht	5	4.908	4.723

Gewerk	AN	Auftragssummen gesamt	Auszahlungssummen
Beprobung und Analyse CTUA	9	10.125	0
Sanierung Hochwasserpumpwerk	10	27.907	27.907
Ausführungsplanung 2010 *)	10	32.392	32.392
Ausführungsplanung 2011 *)	10	2.432	2.432
Beleuchtungsplanung 2011 *)	11	2.322	2.322
geotechnisches Gutachten *)	12	2.448	2.448
geotechnisches Gutachten Ergänzung *)	12	3.360	3.360
Summe 2008 - 2011		278.054	265.642
Gesamtsumme		452.078	437.343

Tab. 3: Aufstellung der Planungsaufträge und der Auszahlungsbeträge in €;

*) Aufträge ohne Vertragsschablone

Einreichprojekt 1999 Für das „Einreichprojekt 1999“ und den getrennt geführten Einreichprojekten „Überführung Bert-Köllensperger-Straße“ und „Provisorischer Ausbau der B 171“ sowie Gutachtenerstellungen beauftragte die Abteilung Straßenbau bis Ende 2004 Dienstleistungen in Höhe von € 174.024 und rechnete € 171.700 ab.

Ein Zivilingenieur (AN 1) erhielt mehrere Aufträge für Einreichplanungen und Variantenuntersuchungen, wobei die Teilauftragssummen jeweils unter den Schwellenwerten der Direktvergabe lagen. Die Abrechnungssumme betrug insgesamt € 144.386.

Einreichprojekt 2008 Um die Kontinuität in der Straßenplanung zu gewährleisten, beauftragte die Abteilung Straßenbau im Jahr 2008 für das „Einreichprojekt 2008“ jenen Zivilingenieur, welcher bereits das „Einreichprojekt 1999“ erstellte. Die Auftragssumme betrug € 33.240 und die Leistung wurde mit € 32.997 abgerechnet.

Zusätzlich beauftragte die Abteilung Straßenbau im Wege der Direktvergabe fünf weitere Ingenieurbüros mit Planungsleistungen und rechnete Honorare in Höhe von € 174.945 ab. Dies betraf insbesondere:

- die Einreichplanung zum wasser- und naturschutzrechtlichen Bewilligungsverfahren,
- die Sanierung und Erweiterung des Hochwasserpumpwerkes,
- die Zusammenführung der Genehmigungsplansätze in einen Ausführungsplansatz,
- die statisch-konstruktive Bearbeitung der Trenn- und Verbindungsbauwerke und

- die geotechnischen Gutachten.

Des Weiteren beauftragte die Abteilung Verkehrsplanung Dienstleistungen in Höhe von € 59.391 für

- die Neuplanung der Kreuzung „Physiothermstraße“ und deren VLSA sowie
- die Erstellung des „Maßnahmenkonzeptes zur Optimierung des ÖPNV und Regionalverkehrs im Hinblick auf den Verkehrsraum“ für den Ballungsraum Innsbruck mit einer mbK-Busspur (kombinierten Spur für mehrfach besetzte Kraftfahrzeuge und für Busse).

Einzelne Planungs- und Gutachterleistungen beauftragte die Abteilung Straßenbau ohne Anwendung ihrer Vertragsschablonen⁶ und rechnete für diese € 87.865 ab.

Feststellung	Der LRH stellt vorweg fest, dass die Direktvergaben bei den Planungsaufträgen dem BVergG in der jeweils gültigen Fassung entsprachen.
Kritik - „keine Vertragsschablonen“	Der LRH stellt kritisch fest, dass die Abteilung Straßenbau einige Dienstleistungsaufträge zwar schriftlich, aber ohne Anwendung ihrer Vertragsschablonen für Auftragschreiben erteilte.
<i>Stellungnahme der Regierung</i>	<i>Vertragsschablonen wurden im Zuge der Weiterentwicklung des Qualitätsmanagement-Systems der Abteilung Straßenbau bereits erstellt und stehen nun auch zentral zur Verfügung. Festzuhalten ist, dass durch die formlose Beauftragung kein wie immer gearteter Nachteil für die Landesstraßenverwaltung entstand.</i>
Kritik - „Planungsvergaben“	Der LRH stellt kritisch fest, dass die Abteilung Straßenbau keine Leistungsverzeichnisse für die Planungsleistungen erstellte, sondern je ein Angebot bei den Ingenieurbüros einholte und auf dieser Basis die Auftragschreiben verfasste. Der LRH weist zudem darauf hin, dass nach dem BVergG die Wahl des Vergabeverfahrens schriftlich zu begründen ist, was nicht erfolgte.

⁶ Vertragsschablonen sind einheitlich strukturierte Vertragsvorlagen, in denen die allgemeinen und technischen Vertragsbedingungen und die Leistungsbeschreibungen der Fachbereiche enthalten sind. Dadurch gelten für alle Auftragnehmer dieselben Vertragsgrundlagen.

Stellungnahme der
Regierung

Alle Vergaben haben im Rahmen des Bundesvergabegesetzes stattgefunden. Planungsleistungen für Straßenprojekte und Brückenbauten werden entsprechend vorliegender Erlässe der ehemaligen Bundesstraßenverwaltung und darauf aufbauenden Tarifen seit vielen Jahren qualitäts- und kostenbewusst erbracht. Die Erstellung eines Leistungsverzeichnisses ist in der Regel nicht notwendig, da die Angebote alle benötigten Standardleistungen enthalten und selbstverständlich im Zuge der Angebotsprüfung kontrolliert werden. Derzeit wird von der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr an der Neufassung dieser Leistungsbilder gearbeitet. Die Landesstraßenverwaltung wird diese Leistungsbilder als Grundlage für künftige Planungsleistungen heranziehen. Zur Kritik, dass eine schriftliche Begründung über die Wahl des Vergabeverfahrens nach dem BVergG nicht erfolgte, wird angemerkt, dass die aktualisierten Vertragsschablonen diese Begründung künftig enthalten.

6.2. Bauaufträge

6.2.1. Baumeisterarbeiten für den Straßenbau

Vergabeverfahren

Die Abteilung Straßenbau schrieb die Straßenbauarbeiten (inkl. der Hochwasserentlastungsbauten) im Boten für Tirol vom 4.8.2010 in der Vergabeart „offenes Verfahren“ aus. Es wurden sieben Angebote fristgerecht abgegeben und die Vergabe erfolgte nach dem Kriterium des „wirtschaftlich günstigsten Angebotes“ an eine Bietergemeinschaft (in Folge: ARGE genannt) mit einer Bruttoauftragssumme in Höhe von € 2.951.795.

Leistungs-
änderungen

Während den Baumaßnahmen des Hochwasserentlastungskanal stellte sich heraus, dass der Untergrund die voraussichtlichen Belastungen aus dem Straßenverkehr nicht aufnehmen kann. Nach Prüfung mehrerer Varianten für den Unterbau entschied die Abteilung Straßenbau und das Baubezirksamt Innsbruck einen Bodenaustausch mit Frostkoffermaterial durchzuführen.



Bild 5: Hochwasserentlastungskanal und Einleitungsbauwerk

Beim Bau der Kreuzung „Siemensstraße“ und des provisorischen 4-streifigen Ausbaues bei der Überführung war für den späteren Ausbau der B 171 bereits Frostkoffermaterial eingebaut worden. Aus diesem Grunde wurden trotz der Mehrmassen aus dem Bodenaustausch die Gesamtmassen für das Frostkoffermaterial nicht überschritten. Aus der Reduktion der Position „Bodenabtrag“ sowie der Mehrmengen in der Position „Feinplanie für bestehenden Frostkoffer“ ergaben sich keine Mehrkosten.

Eine weitere Ausführungsänderung verursachte der Planungsfehler „vergessene Freihaltezone“ entlang der ÖBB-Westbahntrasse, bei der die Böschung des „Arzler Gießen“ auf eine Länge von ca. 200 m gespundet und mit einer Steinschichtung versehen werden musste.

Zusatzauftrag

Für diese Leistungen legte die ARGE drei Nachtragsangebote in Höhe von gesamt € 126.026, welche die Abteilung Straßenbau in einen Zusatzauftrag zusammenfasste. Somit erhöhte sich die Bruttoauftragssumme auf insgesamt € 3.077.822.

weitere Leistungsänderungen

Während des Baufortschritts ergaben sich weitere Leistungsänderungen, welche über die Positionen des Leistungsverzeichnisses erfasst werden konnten. Sie betrafen insbesondere die Obergruppen „Straßenbauarbeiten B 171“, „Physiothermstraße mit Linksabbieger“ und „Verlegung Gießen und Entlastungskanal“. Insgesamt führten diese Leistungsänderungen zu einer Kosteneinsparung von € 20.000.

Um Leistungsänderungen in den jeweiligen Obergruppen erfassen zu können, verwendete das Baubezirksamt Innsbruck für die Abrechnung bereits vorhandene Positionen einer Obergruppe ohne die Massen in der ursprünglichen Leistungsgruppe zu korrigieren. Dadurch erhöhte sich die Gesamtauftragssumme rechnerisch um den Absolutbetrag der Leistungsänderungen.

Schlussrechnung
ARGE

Zum Zeitpunkt der Einschau lag das zwischen dem Baubezirksamt Innsbruck und der ARGE im Wesentlichen abgestimmte Schlussrechnungskonzept vor. Diese betrug zum Zeitpunkt der Einschau € 2.908.203. Sie liegt damit unter Berücksichtigung des TIGAS-Anteiles um rd. € 60.000 unter der Auftragssumme inkl. des Zusatzauftrages 3,08 Mio. € .

Bewertung

Insgesamt stellt der LRH fest, dass die Landesstraßenverwaltung die Baumeisterarbeiten beim Bauvorhaben „4-streifiger Ausbau der B 171“ sorgfältig abwickelte. Lediglich bei den Punkten „Bodenaustausch“ und „Kostenverfolgung“ sind kritische Bemerkungen anzuführen.

Kritik - „fehlende Erhebung der Bodenbelastbarkeit“

Die Abteilung Straßenbau ließ zu Planungsbeginn zwei Schürfgruben zur Feststellung des Bodenaufbaues ausheben und zwei Versickerungsversuche durchführen. Die Gutachten enthielten Aussagen über die Abschätzung der erforderlichen Maßnahmen zu Entsorgung der Niederschlagswässer (Sickerfähigkeit des Bodens). Der LRH stellt kritisch fest, dass die Abteilung Straßenbau kein geotechnisches Gutachten über die Bodenbelastbarkeit beauftragte.

Stellungnahme der Regierung

Die Frage der erforderlichen Detailtiefe von Vorerkundungen ist eines der schwierigsten Themen bei Straßenbauprojekten. Im gegenständlichen Fall hätte die vom Landesrechnungshof angeregte Untersuchung eine massive Beeinträchtigung des Verkehrs auf der B 171 Tiroler Straße nach sich gezogen und erhebliche Kosten verursacht. Der einzige Vorteil wäre gewesen, dass die nachträglichen festgestellten Maßnahmen (Verstärkung der ungebundenen Tragschichten) früher bekannt gewesen wären. Somit entschied die zuständige Abteilung diese Erkundungen nicht im Vorhinein durchzuführen.

Replik

Der LRH hält an seiner Kritik fest. Durch die Herstellung der von Schürfgruben für die Versickerungsversuche wäre auch eine Beurteilung zur Belastbarkeit des Untergrundes möglich gewesen.



Bild 6: Provisorische Verkehrsführung auf der B 171

Kritik -
„Kostenverfolgung“

Des Weiteren stellt der LRH kritisch fest, dass durch die mehrfache Verwendung von LV-Positionen und dem unterlassenen Massenausgleich eine Verzerrung der Auftragssumme entstand und somit das Kostenmanagement von einer überhöhten Auftragssumme ausging.

Im Zuge der Einschau unterbreitete der LRH dem Baubezirksamt Innsbruck einen Lösungsvorschlag, um die Nachvollziehbarkeit der Veränderungen transparent darzustellen (bei den in den Obergruppen neu eingefügten Positionen wird die Masse „0“ gesetzt). Das Baubezirksamt Innsbruck sagte die Umsetzung für künftige Projekte zu.

Stellungnahme der
Regierung

Der Vorschlag des Landesrechnungshofes zur Nachvollziehbarkeit der Veränderungen wurde bereits aufgenommen und wird künftig angewandt.

6.2.2. Baunebenleistungen

Die Baunebenleistungen umfassten im Wesentlichen die Errichtung einer VLSA, die Sanierung und die Erweiterung des Hochwasserpumpwerkes und das Demontieren, das Sanieren und das Versetzen der denkmalgeschützten Bildstöcke. Des Weiteren war die Montage von Leitschienen und die Auftragung der Bodenmarkierungen durchzuführen.

VLSA Die Abteilung Straßenbau beauftragte die Errichtung der VLSA für die Kreuzung B 171 mit der „Physiothermstraße“ im Wege der Direktvergabe mit einer Auftragssumme in Höhe von € 134.572. Den Auftrag erhielt jene Firma, welche schon die VLSA der Kreuzung „Löfflerweg“ errichtete, da diese beiden Signalanlagen aufeinander abzustimmen waren. Die Leistungen wurden geringfügig über der Auftragssumme mit € 137.944 abgerechnet.

Hochwasserpumpwerk Wie bereits beschrieben, war mit der Realisierung des Ausbauprojektes der B 171 das Hochwasserpumpwerk zu sanieren und zu erweitern. Die beauftragten Leistungen wurden auch abgerechnet.

Leistung	Auftrag	Abrechnung
Propellermotoren	84.871	84.871
E-Technik	91.712	91.712
Netzzugang	31.248	31.248
LWL-Anschluss	4.144	4.144
Summe	211.975	211.975

Tab. 4: Gegenüberstellung der Auftrags- und Abrechnungssummen der Hauptleistungen „Sanierung und Erweiterung Hochwasserpumpwerk“ in €

Bildstöcke Die Ausschreibung der Leistungen für die Demontage, die Sanierung und die Wiederaufstellung der Bildstöcke erfolgte durch die Abteilung Straßenbau in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt. Die Beauftragung erfolgte im Wege der Direktvergabe an eine vom Bundesdenkmalamt empfohlene Spezialfirma mit einer gesamten Auftragssumme von € 62.400. Zum Zeitpunkt der Einschau lag noch keine Schlussrechnung vor, da der Auftrag noch nicht abgeschlossen (Wiederaufstellung der Bildstöcke) war.

Jahresbauverträge Die Leistungen für die Leitschienenmontage (Abrechnungssumme € 273.668) und für die Bodenmarkierungen (Abrechnungssumme € 31.823) wurden über die jeweiligen Jahresbauverträge abgewickelt und abgerechnet.

interne Kosten- und Leistungsrechnung Zudem beauftragte die Abteilung Straßenbau auch die Straßenmeisterei Vomp mit diversen Klein- und Regiearbeiten und die CTUA mit der Durchführung von Labor- und Prüfdiensten. Diese Leistungen wurden über die interne Kosten- und Leistungsrechnung abgerechnet.

6.3. Kostenmanagement

- Kostenziel** Die Abteilung Straßenbau nahm das Ausbauprojekt B 171 erstmalig im Jahr 2007 mit einem Baukostenziel von 2,50 Mio. € in das Landesstraßenbauprogramm auf. Aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes und der allgemeinen (Bau)Preisindexierungen wurden die voraussichtlichen Baukosten bis zum Jahr 2009 auf 3,50 Mio. € erhöht.
- Kostenberechnung** Eine weitere Detaillierung erfolgte im Juni 2010 nach einer durchgeführten Kostenberechnung auf Basis des Leistungsverzeichnisses. Die Baukosten sollten nunmehr rd. 3,76 Mio. € betragen.
- Kostenanschlag** Mit Vorlage des Ausschreibungsergebnisses erstellte die Abteilung Straßenbau im September 2010 einen Kostenanschlag und ermittelte die voraussichtliche Baukosten in Höhe von 3,63 Mio. € (lt. Tab. 5).

Leistungsgruppen		Kostenberechnung	Kostenanschlag
1	Baustelleneinrichtung und Regiearbeiten	150.000	452.791
2	Anteil Straßenbauarbeiten B 171	1.710.142	1.246.672
3	Anteil Radweg	322.323	154.359
4	Anteil Verbindungsstraße, Linksabbieger	464.805	388.692
5	Anteil landwirtschaftlicher Bringungsweg	109.968	50.188
6	Anteil Verlegung Gießen, Entlastungskanal	852.721	479.271
7	Anteil Fernwärme (TIGAS)	50.000	94.326
8	Anteil Notablauf Versickerung Aurain (Thaur)	100.000	85.497
	Hochwasserpumpwerk Sanierung	0	419.670
	VLSA bei Gärtnerei	0	260.000
	Baukosten gesamt	3.759.959	3.631.465
	Leitschienen	320.000	320.000
	Bodenmarkierung	20.000	20.000
	Bildstöcke	62.400	62.400
	Honorare	265.642	265.642
	Grundstücksablösen	690.000	690.000
	Summe fehlende Kostenanteile	1.358.042	1.358.042
	Gesamtkosten	5.118.001	4.989.507

Tab. 5: Kostenberechnung und Kostenanschlag der Baukosten lt. Abteilung Straßenbau inkl. Ergänzung der fehlenden Kosten durch LRH in €

- Kritik - „unvollständiger Kostenanschlag“** Der LRH stellt kritisch fest, dass im „Kostenanschlag“ wesentliche Kostenfaktoren wie Grundablösen (rd. € 690.000), Honorare (rd. € 265.000) und Nebenleistungen (Leitschienen, Bodenmarkierungen, Bildstöcke) fehlten. Insgesamt hätten die Gesamtkosten mit rd. € 5,00 Mio. € ausgewiesen werden sollen.

Kritik - „Kostenmanagement“

Des Weiteren stellt der LRH abermals kritisch fest, dass die Abteilung Straßenbau in ihrer Funktion als Projektmanager kein durchgängiges Gesamtkostenmanagement gem. der ÖNORM B 1801-1⁷ führte. Wie schon bei früheren Prüfungen des LRH festgestellt, gab es auch diesmal keine gesamthafte Kostenstruktur nach Kostenbereichen und nach Projektphasen. So war die Abteilung Straßenbau nicht in der Lage, die Gesamtkosten des Projektes gem. ÖNORM B 1801-1 darzulegen.

Stellungnahme der Regierung

Im vergangenen Jahr wurde die Kostenverfolgung entsprechend der ÖNORM B 1801-1 weiter verbessert und wurden entsprechende Formblätter entwickelt. Diese werden bereits seit 2012 durchgehend verwendet. Auch die kritisierten fehlenden Kostenfaktoren sind darin enthalten.

Kostenfeststellung

Zum Zeitpunkt der Einschau lagen noch nicht alle Schlussrechnungen der ausführenden Firmen vor. Nach einer Berechnung des LRH wird die voraussichtliche Abrechnungssumme jedoch rd. 4,70 Mio. € betragen.

7. Finanzierung

Die beiden Projekte „Straßenbau Ausbau der B 171“ und „Hochwasserentlastung des Arzler Gießen“ wurden aus Kostengründen gemeinsam abgewickelt. Da Straßenbau- und Hochwasserprojekte unterschiedlich finanziert werden, musste für das Gesamtprojekt eine Mischfinanzierung gefunden werden.

Straßenbauprojekt

Die Finanzierung des Straßenbauprojektes erfolgte gem. §§ 10 und 11 des Tiroler Straßengesetzes⁸. Dieses sieht vor, dass die Straßenbaulast im Wesentlichen vom Land Tirol und für bestimmte Teilbereiche von den betreffenden Gemeinden zu tragen ist. Die Straßenbaukosten waren zwischen dem Land Tirol und der Gemeinde Thaur aufzuteilen.

⁷ ÖNORM B 1801-1 Bauprojekt- und Objektmanagement; Teil 1: Objekterrichtung, Ausgabe 1.6.2009; © Austrian Standards Institute 2009

⁸ Tiroler Straßengesetz, LGBl. Nr. 13/1989 idF LGBl. Nr. 101/2006

Wasserbauprojekt Die Aufteilung der Finanzierung des „Wasserbauprojektes“ erfolgte im Rahmen des Wasserbautenförderungsgesetzes. Die förderbaren Kosten betragen 50 % der Kosten des Hochwasserentlastungsprojektes. Die Finanzierung dieser Förderung teilten sich der Bund, das Land Tirol und die Interessenten zu je einem Drittel, wobei die Förderung des Bundes und des Landes Tirol über die Gemeinden abgewickelt wurden. Somit waren die Baukosten des gesamten Hochwasserentlastungsprojektes wie folgt zu finanzieren:

Straßenverwaltung	50,00 %
Land Tirol	16,67 %
Bund	16,67 %
Stadt Innsbruck	13,39 %
Marktgemeinde Rum	1,61 %
Gemeinde Thaur	0,53 %
Private Anrainer	1,14 %

Anteil Land Tirol Letztendlich sollten also die Gesamtkosten (aus den voraussichtlichen Schlussrechnungsbeträgen berechnet) in Höhe von rd. 4,81 Mio. € auf die einzelnen Interessenten aufgeteilt werden. Der Anteil des Landes Tirol beträgt insgesamt 3,75 Mio. €.

Land Tirol	3.746.988	77,92 %
Thaur	579.649	12,05 %
Innsbruck	353.121	7,34 %
Rum	19.162	0,40 %
TIGAS	109.712	2,28 %
Summe	4.808.632	100,00 %

Tab. 6: Aufteilung der Gesamtkosten und Aufteilungsmischsatz

Landeshaushalt Die Finanzierung des „4-streifigen Ausbaues der B 171“ erfolgte im o. Haushalt im Unterabschnitt 611 „Landesstraßen“ im Teilabschnitt 61110 „Landesstraßen Neu-Ausbau u. Instandhaltung“. Im Haushaltsjahr 2011 wurde das Projekt über den a.o. Haushalt finanziert.

Die Abteilung Straßenbau budgetiert ihre Projekte in den „Landesstraßen Bauprogrammen“ unter der jeweiligen Finanzposition (FiPos):

- Grundstückseinlösungen (FiPos 611103 0021),
- Straßenbauten durch Dritte (FiPos 611103 0602) und
- Projekt-, Bauleitungs- und Bauführungsausgaben (FiPos 611109 7282).

In der nachfolgenden Tabelle stellt der LRH die geplanten und die tatsächlichen bisherigen Ausgaben für das Ausbauprojekt der B 171 gem. „Landesstraßen Bauprogramm“ zusammen. Der LRH weist jedoch darauf hin, dass die Abteilung Straßenbau in dieser Aufstellung die Honorare nicht berücksichtigte.

Jahr	Gesamtkosten	Ausgaben geplant	Ausgaben bisher
2007	2,500	0,050	0,000
2008	2,500	0,150	0,003
2009	3,500	0,800	0,025
2010	3,500	1,000	1,669
2011	3,700	2,000	3,293
2012	3,609	0,400	0,000

Tab. 7: Landesstraßenbauprogramm der kumulierten Baukosten und der geplanten und bisherigen Jahresbeiträge des Landes Tirol in Mio. € zum Stichtag der Budgeterstellung

Bis zum Jahresende 2011 wendete das Land Tirol für die Straßenbauleistungen (inkl. Hochwasserentlastungsbauten), für die Nebenleistungen, für die Grundstücksablösen und für die Sanierung und die Kapazitätserweiterung des Hochwasserpumpwerkes in Summe € 3.294.383 auf. Unter Hinzurechnung der ausbezahlten Honorare betragen die Gesamtausgaben des Landes Tirol bis Jahresende 2011 € 3.560.025.

Für das Jahr 2012 plante die Abteilung Straßenbau für die Schlusszahlungen eine kumulierte Gesamtauszahlungssumme von € 3.609.000. Diese Zahlungen betreffen noch offene Schlusszahlungsbeträge der ausführenden Firmen und Restbeträge aus den Grundstücksablösen. Somit hat das Land Tirol bis Ende 2012 voraussichtliche Gesamtkosten in Höhe von € 3.874.642 zu übernehmen. Für die Endabrechnung im Jahr 2012 budgetierte die Abteilung Straßenbau € 400.000 für noch offene Auszahlungsbeträge.

	2011	2012
Grundeinlösen	690.419	691.000
Straßenbau B 171	2.114.507	2.350.784
Nebenleistungen	401.970	402.066
Sanierung Pumpwerk	87.487	165.150
Summe	3.294.383	3.609.000
Honorare "EP 2008"	265.642	265.642
Gesamtsumme	3.560.025	3.874.642

Tab. 8: kumulierter Auszahlungsstand 31.12.2011 und voraussichtliche kumulierte Endsumme 2012 der Ausgaben des Landes inkl. der bezahlten Honorare für das „Einreichprojekt 2008“ („EP 2008“) in €

8. Zusammenfassung

- Projektentwicklung** Mit der Inbetriebnahme der Autobahnanschlussstelle „Hall-West“ Ende 1997 trat die in einer Verkehrsuntersuchung prognostizierte Verkehrszunahme ein, was auch eine Verkehrsstromanalyse Anfang 1999 bestätigte. Ende 1999 erstellte ein Zivilingenieurbüro die Einreichplanung für den „4-streifigen Ausbau zwischen der Siemensstraße und dem Löfflerweg sowie ein Verbindungsbauwerk für die Verkehrsanbindung der Gemeinde Thaur“.
- Die Abteilung Straßenbau entschied jedoch das Gesamtprojekt zu teilen und vorerst als dringlichste Baumaßnahme die Überführung „Bert-Köllensperger-Straße“ zu realisieren, welche Ende 2004 in Betrieb ging.
- Projektrealisierung** Durch die weitere Verkehrszunahme und vor allem durch die immer häufiger werdenden Verkehrsbehinderungen auf der B 171 und im Kreuzungsbereich „Löfflerweg“ entschied die Abteilung Straßenbau im Jahr 2008 den 4-streifigen Ausbau zu realisieren. Sie beauftragte zur Projektumsetzung eine Vielzahl an Planungsleistungen. Dabei stellte der LRH fest, dass die Abteilung Straßenbau die Genehmigungsplanung des „Einreichprojektes 2008“ auf mehrere Planungsbüros aufteilte, um sie dann von einem weiteren Planungsbüro wieder in einen Gesamtplanstand zusammen führen zu lassen. Dadurch entstand ein erhöhter Koordinierungsaufwand, der ein effizientes Besprechungs- und Protokollwesen erfordert hätte.
- Der LRH stellt dazu kritisch fest, dass die Abteilung Straßenbau als „Projektmanager“ zwar an den regelmäßigen Planerbesprechungen teilnahm und handschriftliche Aufzeichnungen darüber führte. Eine Verteilung der Aufzeichnungen in Form von Protokollen an die Projektbeteiligten zur Kenntnis und Freigabe unterblieb jedoch.
- Regionalbahn** Zur Berücksichtigung der Regionalbahntrasse im Projekt „4-streifiger Ausbau der B 171 und der Überführung“ kritisiert der LRH, dass die Regionalbahntrasse lediglich in den Planungen der Überführung berücksichtigt wurde, nicht jedoch in den Planungen zum 4-streifigen Ausbau. Für eine Realisierung der Regionalbahn wären somit neue Grundstücksablöseverfahren und die Verlegung des Rad- und des Wirtschaftsweges erforderlich.

- Vergabeverfahren Alle Planungsleistungen beauftragte die Abteilung Straßenbau im Wege der Direktvergabe. Die geltenden Schwellenwerte nach dem BVergG der jeweiligen Fassung wurden eingehalten. Der LRH vermisste jedoch die Ausarbeitung von Leistungsverzeichnissen für die Planungsleistungen und die Einladung mehrere Bieter zu einer Angebotslegung.
- Kostenmanagement Wie schon mehrfach vom LRH kritisch festgestellt, fehlte ein durchgängiges und nachvollziehbares Gesamtkostenmanagement im Sinne der ÖNORM B 1801-1. Er vermisste weiters eine gesamthafte Aufstellung aller Aufträge und eine Gesamtdarstellung aller Auszahlungen. Somit war die Abteilung Straßenbau nicht in der Lage, jederzeit über den Gesamtkostenstand des Projektes Auskunft zu geben. Die Gesamtkosten inklusive der Honorare, der Grundstücksablösen und der Baunebenleistungen betragen nach Berechnungen des LRH rd. 5,00 Mio. €.
- Finanzierung Das Ausbauprojekt „4-streifiger Ausbau der B 171“ nahm die Abteilung Straßenbau im Jahr 2007 mit einem Budget von 2,50 Mio. € in ihr Landesstraßenbauprogramm auf. Bis zum Budget 2011 erhöhte sich der Finanzierungsbeitrag aufgrund von Preisgleitungen und detaillierteren Planungen und Kostenberechnungen auf 3,70 Mio. €. Der LRH weist darauf hin, dass darin keine Honorare enthalten sind, da diese von der Abteilung Straßenbau nicht dem Projekt zugeordnet werden. Nach Ansicht des LRH sind die Honorare sehr wohl den Projektkosten zuzurechnen. Der kumulierte Auszahlungsstand inkl. Honorare betrug mit Ende 2011 für das Land Tirol € 3.560.025. Für Restzahlungen aus noch ausstehenden Auszahlungsforderungen budgetierte die Abteilung Straßenbau für das Jahr 2012 noch € 400.000.
- Nach fast 30-jähriger Projektdauer konnte mit Ende August 2011 das „Nadelöhr“ zwischen der „Siemensstraße“ und dem „Löfflerweg“ mit dem „4-streifigen Ausbau der B 171“ entfernt werden. Die Abteilung Straßenbau konnte trotz unvollständigem Gesamtkostenmanagement dieses Teilprojekt kosten- und termingerecht abwickeln.

DI Reinhard Krismer
Innsbruck, am 27.8.2012

Hinweise

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

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



Amt der Tiroler Landesregierung

Verwaltungsentwicklung

Dr. Gerhard Brandmayr

Telefon 0512/508-2120

Fax 0512/508-2125

verwaltungsentwicklung@tirol.gv.at

DVR:0059463

An den
Landesrechnungshof

i m H a u s e

Prüfbericht des Landesrechnungshofes " Bericht über den 4-streifigen Ausbau der B 171 von der Siemensstraße bis zum Löfflerweg"; Äußerung der Landesregierung

Geschäftszahl VEntw-RL-94/3-2012

Innsbruck, 20.07.2012

Der Landesrechnungshof hat in der Zeit von Jänner 2012 bis Juni 2012 das Projekt „4-streifiger Ausbau der B 171 von der Siemensstraße bis zum Löfflerweg“ einer Prüfung unterzogen und den Rohbericht vom 22. Juni 2012, Zl. LR-1020/32, erstellt. Die Tiroler Landesregierung erstattet aufgrund ihres Beschlusses hiezu folgende

Ä u ß e r u n g:

Vorbemerkungen

Einleitend wird festgestellt, dass das prüfungsgegenständliche Bauvorhaben exemplarisch für eine Vielzahl von Projekten der Landesstraßenverwaltung, in diesem Fall vertreten durch die Abteilung Straßenbau und das Baubezirksamt Innsbruck, steht. Dabei darf insbesondere auf die sehr lange Projektentstehungszeit von mehr als 30 Jahren und aufgrund der Ausdehnung und der Örtlichkeit auf die komplexen Zusammenhänge verwiesen werden.

So steht die große Anzahl der verschiedensten Projektpartner wie Gemeinde Thaur, Stadt Innsbruck, Stadtgemeinde Hall in Tirol, Markgemeinde Rum, ÖBB, Bundesdenkmalamt, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, diverse Dienststellen des Amtes der Tiroler Landesregierung, Behörden, Sachverständige, Planer, Bauausführende, die betroffenen Grundeigentümer und Anrainer und nicht zuletzt die Verkehrsteilnehmer in diesem Straßenzug beispielhaft für die Anforderungen an die Landesstraßenverwaltung bei der Umsetzung eines derartigen Infrastrukturprojektes.

Zu Punkt 4. Ausführungsprojekt (Seite 13ff)

Kritik - „Vielzahl von Dienstleistungsaufträgen“

Dazu wird festgestellt, dass dies durch die lange Projektentwicklungsdauer begründbar ist. Die zuständige Abteilung des Amtes der Landesregierung ist bemüht, die jeweiligen Planeraufträge entsprechend den fachlichen Schwerpunkten (Straßenbau, Siedlungswasserbau, ökologische Bauplanung etc.) und den örtlichen Kenntnissen an die jeweils geeignetsten regionalen Planer zu vergeben.

Kritik - „keine Protokolle der Planerbesprechungen“

Diese Kritik des Landesrechnungshofes wird zur Kenntnis genommen und es wird angestrebt, bei künftigen Projekten dahingehende Verbesserungen einzuleiten.

Kritik - „Montage von Leitschienen nicht erforderlich“

Wie im Bericht des Landesrechnungshofes zutreffend angeführt, war aufgrund der bestehenden Richtlinien und der gewählten Ausbaugeschwindigkeit eine Ausrüstung der Mittelstreifen mit Rückhaltesystemen erforderlich. Die Erfahrungen seit Verkehrsfreigabe (tatsächlich gefahrene Geschwindigkeiten) haben die Landesstraßenverwaltung bereits veranlasst, eine Überprüfung der höchstzulässigen Geschwindigkeit bei der zuständigen Behörde einzuleiten. Diese ist derzeit im Gange. Ohne das Ergebnis dieses Verfahrens vorwegnehmen zu können, ist bei der Verordnung einer geringeren Geschwindigkeit (70 km/h) davon auszugehen, dass die Leitschienen ohne großen Aufwand entfernt werden können und anderweitig im Landesstraßennetz Verwendung finden. Eine Entfernung der Mittelleitschienen in der 50 km/h-Zone ist aus Sicht der Landesstraßenverwaltung nicht möglich, da diese einerseits als Schutz im Bereich der Brückenpfeiler erforderlich sind und andererseits in diesem kurzen Abschnitt die Linienführung verdeutlichen sollen.

Zu Punkt 5. Berücksichtigung der Regionalbahn (Seite 15)

Kritik - „Berücksichtigung der Regionalbahntrasse“

Im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung wurde die Regionalbahntrasse Richtung Hall sehr wohl berücksichtigt. Aufgrund der fehlenden Beschlusslage für eine Verlängerung der Regionalbahn Richtung Hall (im Grundsatzbeschluss der Tiroler Landesregierung wird eine Entscheidung diesbezüglich einer späteren Beschlussfassung vorbehalten), konnten im Straßenbauprojekt keine vorausschauenden (strategischen) Grundstückserwerbe im Hinblick auf eine Trassensicherung sowie für Begleitmaßnahmen (Verlegung Rad- und Wirtschaftsweg) durchgeführt werden.

Der Landesstraßenverwaltung ist es aufgrund der Bestimmungen des Tiroler Straßengesetzes nicht möglich für eine Eisenbahntrasse über das Straßenprojekt hinausgehende zusätzliche Grundeinlösungen durchzuführen.

Zu Punkt 6. Ausschreibung - Vergabe - Abrechnung (Seite 18ff)

Kritik - „keine Vertragsschablonen“

Vertragsschablonen wurden im Zuge der Weiterentwicklung des Qualitätsmanagement-Systems der Abteilung Straßenbau bereits erstellt und stehen nun auch zentral zur Verfügung. Festzuhalten ist, dass durch die formlose Beauftragung kein wie immer gearteter Nachteil für die Landesstraßenverwaltung entstand.

Kritik - „Planungsvergaben“

Alle Vergaben haben im Rahmen des Bundesvergabegesetzes stattgefunden. Planungsleistungen für Straßenprojekte und Brückenbauten werden entsprechend vorliegender Erlässe der ehemaligen Bundesstraßenverwaltung und darauf aufbauenden Tarifen seit vielen Jahren qualitäts- und kostenbewusst erbracht. Die Erstellung eines Leistungsverzeichnisses ist in der Regel nicht notwendig, da die Angebote alle benötigten Standardleistungen enthalten und selbstverständlich im Zuge der Angebotsprüfung kontrolliert werden. Derzeit wird von der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr an der Neufassung dieser Leistungsbilder gearbeitet. Die Landesstraßenverwaltung wird diese Leistungsbilder als Grundlage für künftige Planungsleistungen heranziehen. Zur Kritik, dass eine schriftliche Begründung über die Wahl des Vergabeverfahrens nach dem BVergG nicht erfolgte, wird angemerkt, dass die aktualisierten Vertragsschablonen diese Begründung künftig enthalten.

Kritik - „fehlende Erhebung der Bodenbelastbarkeit“

Die Frage der erforderlichen Detailtiefe von Vorerkundungen ist eines der schwierigsten Themen bei Straßenbauprojekten. Im gegenständlichen Fall hätte die vom Landesrechnungshof angeregte Untersuchung eine massive Beeinträchtigung des Verkehrs auf der B 171 Tiroler Straße nach sich gezogen und erhebliche Kosten verursacht. Der einzige Vorteil wäre gewesen, dass die nachträglich festgestellten Maßnahmen (Verstärkung der ungebundenen Tragschichten) früher bekannt gewesen wären. Somit entschied die zuständige Abteilung diese Erkundungen nicht im Vorhinein durchzuführen.

Kritik - „Kostenverfolgung“:

Der Vorschlag des Landesrechnungshofes zur Nachvollziehbarkeit der Veränderungen wurde bereits aufgenommen und wird künftig angewandt.

Kritik - „unvollständiger Kostenanschlag“ und „Kostenmanagement“

Im vergangenen Jahr wurde die Kostenverfolgung entsprechend der ÖNORM B 1801-1 weiter verbessert und wurden entsprechende Formblätter entwickelt. Diese werden bereits seit 2012 durchgehend verwendet. Auch die kritisierten fehlenden Kostenfaktoren sind darin enthalten.

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

Für die Landesregierung

Günther Platter

Landeshauptmann