

Oberösterreichischer



Landesrechnungshof

Initiativprüfung

Nordumfahrung Enns

Bericht

Auskünfte

Oberösterreichischer Landesrechnungshof

A-4020 Linz, Promenade 31

Telefon: #43(0)732/7720-11426

Fax: #43(0)732/7720-214089

E-mail: post@lrh-ooe.at

Impressum

Herausgeber: Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31

Redaktion und Grafik: Oberösterreichischer Landesrechnungshof
Herausgegeben: Linz, im April 2007

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	1
Überblick	3
Projektentwicklung	3
Planung	4
Generelle Planung, Einreichplanung und Grundeinlösen	4
Ausführungsplanung	5
Trassenverlauf	5
Brücken und Unterführungen	5
Straßenbau	6
Kosten und Finanzierung	6
Kostenschätzungen	6
Kostenentwicklung	7
Finanzierung	8
Projektorganisation	8
Projektmanagement	8
Kostencontrolling und Reporting	10
Evaluierung	11
Bauabwicklung	11
Auftragsvergaben	11
Baulos 1	11
Baulos 2	11
Baulos 4	12
Nachträge	12
Projektänderungen	13
Qualität	13
Über- bzw. Unterschreitungen der Auftragssummen	13
Nutzung bzw. Wirkungen der Umfahrung	14

Abkürzungsverzeichnis / Glossar

Begriff	Abkürzung
A	
ABS	Autobahnen, Brücken, Straßen
Abs.	Absatz
Abt. BauB	Abteilung Brücken- und Tunnelbau
Abt. BauN	Abteilung Strategische Straßenplanung und Netzausbau
Abt. Geol	Abteilung Geoinformation und Liegenschaft
Asfinag	Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft
B	
B 1	Bundesstraße 1
Baulos bzw.	Teil der Gesamt-Bauleistung zur Realisierung eines Vorhabens beziehungsweise
C	
ca.	cirka
D	
d.h.	das heißt
E	
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
etc.	et cetera
H	
HL-AG	Eisenbahn-Hochleistungsstrecken Aktiengesellschaft
I	
idgF	in der geltenden Fassung
inkl.	inklusive
K	
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
L	
LGBl.	Landesgesetzblatt
Lkw	Lastkraftwagen
LRH	Landesrechnungshof
LRHG	Landesrechnungshofgesetz
M	
m	Meter
Mio.	Millionen
MIS	Managementinformationssystem
N	
Nö.	Niederösterreich
Nr.	Nummer

O	
ÖBA	Örtliche Bauaufsicht
ÖBB	Österreichische Bundesbahn
Oö.	Oberösterreich
R	
rd.	rund
U	
USt	Umsatzsteuer
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
Z	
Z.	Ziffer
z.B.	zum Beispiel

Der Landesrechnungshof (LRH) hat in der Zeit vom 2. Oktober 2006 bis 26. Jänner 2007 (mit Unterbrechungen) im Sinne des § 2 Abs. 1 Z. 1 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Z. 1 des Oö. LRHG, LGBl. Nr. 38/99 idgF durchgeführt.

Gegenstand der Prüfung war die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit des Mitteleinsatzes beim Straßen-Neubauvorhaben Nordumfahrung Enns. Dabei wurden die Planungen, die Auftragsvergaben, die Bauabwicklung, das Projektmanagement, die Kostenverfolgung, die Budgetierung und die erzielten Wirkungen überprüft.

Das Prüfungsteam setzte sich aus Dipl.-Ing. Helmut Lipa als Prüfungsleiter, Manfred Holzer-Ranetbauer und Leopold Pesendorfer zusammen.

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung wurde den Vertretern der Landesbaudirektion in der Schlussbesprechung am 27. März 2007 zur Kenntnis gebracht.

Nachstehend werden in der Regel punktweise die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den LRH (Kennzeichnung mit 2), die *Stellungnahme der überprüften Stelle* (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck) sowie die allfällige Gegenäußerung des LRH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

KURZFASSUNG

(1) Das Land Oberösterreich baute die Nordumfahrung Enns von 2002 bis 2006 in Kooperation mit dem Land Niederösterreich und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Sie sollte die Ortsdurchfahrten Asten, Enns sowie Ennsdorf entlasten und den Ennsener Hafen besser aufschließen. Die Umfahrung verläuft weitgehend parallel zur neuen Westbahnstrecke. Sieben der insgesamt rund zehn Kilometer langen Straße liegen in Oberösterreich. Auf das Land Oberösterreich werden voraussichtliche Gesamtkosten von rd. 57,2 Mio. Euro (inkl. USt) entfallen.

(2) **Der LRH beurteilte die Umfahrungsstraße grundsätzlich als sinnvoll und zweckmäßig. Die Ziele waren für ihn nachvollziehbar. Die durch die Kooperation mit anderen Bauträgern in der Planung und Bauabwicklung genutzten Synergien wertete er positiv.**

Kritisch sah der LRH, dass zum Prüfungszeitpunkt ein aktueller, korrekter Gesamtüberblick über die Projekt-Kosten fehlte. Die eingesetzten Systeme und Vorgehensweisen der Landesbaudirektion reichten aber seiner Ansicht nach auch nicht aus, einen solchen zu erstellen. Kostenschätzung und -verfolgung sollten genauer, umfassender und einheitlich strukturiert erstellt werden. Verbesserungspotenzial lag auch im Projektmanagement. Außerdem wären weitere Maßnahmen zu setzen, die zur prognostizierten Entlastung der Ortsdurchfahrten führen.

(3) Die Trassenführung stellt einen akzeptablen Kompromiss zwischen Umwelt-, Verkehrs- und Wirtschaftlichkeitsaspekten dar. Die Planungen (Generelle Planung, Einreichplanung, Ausführungsplanung) erfolgten umfassend und professionell. Lob fand der LRH für die Auseinandersetzung mit Ausführungsvarianten im Brückenbau und empfahl eine solche verstärkt für künftige Vorhaben.

(4) Die Auftragsvergaben waren für den LRH grundsätzlich nachvollziehbar. Bei einer Beauftragung führte ein fehlerhafter bzw. missverständlicher Ausschreibungstext zu einem finanziellen Nachteil für das Land Oberösterreich. Der LRH empfahl, vor Veröffentlichung einer Ausschreibung die wesentlichen Positionen mit großem Anteil an der Auftragssumme einer abschließenden Qualitätsprüfung zu unterziehen.

(5) In qualitativer und terminlicher Hinsicht sowie im Umgang mit Nachtragsforderungen wurde das Bauvorhaben professionell abgewickelt. Verbesserungspotenzial liegt in der Vernetzung der beteiligten Landesstellen. Der LRH hielt es für sinnvoll, den begonnenen Weg des Organisationsprojektes „ABS 2000 plus“ der Landesbaudirektion konsequent weiter zu führen.

(6) Auf Grund fehlender Landesmittel konnten gegen Ende 2006 offene Rechnungen in Höhe von mehreren Mio. Euro nicht bezahlt werden. Der LRH regte an, den Budgetierungsprozess zu verbessern.

(7) Zusammenfassend empfahl der LRH:

I. Für dieses Vorhaben:

1. Verstärktes Setzen von Maßnahmen, um die prognostizierten Entlastungen der Ortsdurchfahrten zu erreichen. (siehe Berichtspunkt 31.2., Umsetzung ab sofort)

II. Generell für künftige Vorhaben:

1. Definieren von Kriterien, die als nachvollziehbare Voraussetzungen für die Errichtung einer Umfahrungsstraße dienen. (siehe Berichtspunkt 31.2., Umsetzung ab sofort)
2. Mehr Augenmerk auf genauere und umfassendere Kostenschätzungen sowie Entwicklung einer einheitlichen Struktur für die Kostenschätzung und –verfolgung von Straßenbauvorhaben. (siehe Berichtspunkt 11.2., Umsetzung ab sofort)
3. Setzen von Maßnahmen, die einen aktuellen und korrekten Gesamtüberblick über die Kosten eines Straßenbauprojektes sicherstellen und Kostentransparenz gewährleisten. (siehe Berichtspunkte 12.2. und 19.2., Umsetzung ab sofort)
4. Vermeidung von Liquiditätsengpässen am Jahresende (siehe Berichtspunkt 13.2. und 19.2., Umsetzung ab sofort)
5. Kritische Prüfung geltender Lärmschutz-Richtlinien auf Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit unter Beiziehen aller betroffenen Fachbereiche. (siehe Berichtspunkt 4.2., Umsetzung ab sofort)
6. Vor Veröffentlichung einer Ausschreibung umfassende Qualitätsprüfung der wesentlichen Positionen mit großem Anteil an der Auftragssumme. (siehe Berichtspunkt 24.2., Umsetzung ab sofort)
7. Eindeutige Definition von Zuständigkeiten, Kompetenzen und Aufgaben für alle Beteiligten eines Straßenbauprojektes sowie deren Kommunikation nach innen und außen. (siehe Berichtspunkt 14.2. und 16.2., Umsetzung ab sofort)
8. Entscheidung für ein geeignetes Informations- und Projektmanagementsystem und Einsatz dieses Tools zur optimierten Abwicklung von Straßenbauprojekten. (siehe Berichtspunkt 20.2., Umsetzung ab sofort)

Überblick

- 1.1. Das Straßenneubau-Vorhaben Nordumfahrung Enns wurde vom Land Oberösterreich in Kooperation mit dem Land Niederösterreich und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG (vormals Eisenbahn-Hochleistungsstrecken Aktiengesellschaft, HL-AG) realisiert. Diese Straße entlastet die Ortsdurchfahrten von Asten, Enns sowie Ennsdorf und bindet den Ennsener Hafen zweckmäßig an die bestehenden Straßenverbindungen an (Übersichtskarte siehe Beilage 1).

Die Gesamtkosten für das Land Oö. werden voraussichtlich rd. 57,2 Mio. Euro inkl. USt betragen. Die Gesamtlänge der Umfahrung beträgt rd. 10 km – davon verlaufen rd. 7 km auf oberösterreichischem Gebiet.

Die Umfahrung führt überwiegend parallel zur zeitgleich errichteten neuen Westbahn-Hochleistungsstrecke. Dies machte zwischen den beiden Verkehrsträgern Synergieeffekte in der Planung und Bauabwicklung nutzbar.

Die Straßenbaumaßnahmen begannen im Sommer 2002 mit der Errichtung der Ennsbrücke und endeten im Wesentlichen im Sommer 2006 mit den Arbeiten zur Verkehrsfreigabe der gesamten Umfahrung. Bereits im Dezember 2005 wurde ein Teilstück der Umfahrung bis zur Anbindung des Hafens Enns für den Verkehr freigegeben.
- 1.2. Der LRH beurteilte die Umfahrungsstraße grundsätzlich als sinnvoll und zweckmäßig. Die Kooperation mit anderen Bauträgern und die daraus entstandenen Synergien wertete er positiv.

Projektentwicklung

- 2.1. Bereits in den 1970er Jahren gab es Planungen für eine Hochleistungsstraße nördlich von Enns. Eine Trasse für die Umfahrung von Enns und Asten im Norden wurde im März 1978 verordnet. Anfang der 1990er Jahre nahmen die Bundesstraßenverwaltungen für Niederösterreich und Oberösterreich die Konzeption einer Umfahrung des Bereiches Asten, Enns und Ennsdorf wieder auf. Ziel war die Entlastung der Ortsdurchfahrten und eine leistungsfähige Anbindung des Ennsener Hafens sowie des damit verbundenen Industrie- und Gewerbegebietes an das hochrangige Straßennetz (Westautobahn A1). Zeitgleich wurde beim Westbahn-Ausbau überlegt, die Stadt Enns mit einer Hochleistungsstrecke zu umfahren. Die Planungsträger (Länder Oö. und Nö., ÖBB) vereinbarten umgehend ein koordiniertes Vorgehen und eine Bündelung der Trassen.
- 2.2. Die grundsätzlichen Ziele der Umfahrungsstraße waren für den LRH nachvollziehbar und zweckmäßig.

Planung

Generelle Planung, Einreichplanung und Grundeinlösen

- 3.1. Die generellen Planungen für die Umfahrungsstraße und für die neue Westbahnstrecke begannen im Jahr 1992. Der Trassenverlauf der Straße wurde dabei maßgeblich von räumlichen Zwangsgegebenheiten der neuen Westbahnstrecke beeinflusst. Das „Generelle Projekt“ lag im April 1996 vor und wurde nach diversen Ergänzungen vom zuständigen Bundesministerium im April 1997 genehmigt. Das „Einreichprojekt“ wurde im Mai 1998 fertig gestellt und im November 1998 genehmigt.

Die Auswirkungen auf die Umwelt waren für das Straßen- und Eisenbahnvorhaben gemeinsam zu untersuchen. Bei der im Juni 1998 für das Straßenprojekt eingeleiteten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wurde auf die Erfahrungen aus dem im November 1996 begonnenen UVP-Verfahrens der ÖBB zurückgegriffen. Beide Verfahren dauerten jeweils ca. 31 Monate.

Auf Basis der positiv abgeschlossenen UVP wurde die Trasse im März 2001 genehmigt und die weiteren rechtlichen Verfahren (Wasserrecht, Naturschutzrecht, Forstrecht, etc.) abgewickelt.

- 3.2. Nach Ansicht des LRH minimierte der weitgehend parallele Verlauf der Umfahrungsstraße zur Bahnstrecke den „Landschaftsverbrauch“. Die notwendigen Umwelt- bzw. Lärmschutzmaßnahmen waren für beide Verkehrsträger gemeinsam effizienter umsetzbar. Synergien ergaben sich auch aus der koordinierten Realisierung beider Vorhaben (Grundeinlösen, Planungen und Bauherstellung).

- 4.1. Neben der Hochwasserthematik - bedingt durch die Lage im Hochwasserüberflutungsgebiet der Donau - war auch der Lärmschutz umfangreich zu behandeln. Da die Hauptsiedlungsgebiete von Asten, Enns und Ennsdorf südlich der Straßentrasse liegen, schirmt die ebenfalls südlich der Straße und höher gelegene Bahntrasse den Lärm teilweise von den Siedlungsgebieten ab. Trotzdem waren für die im Umfeld der Straße, insbesondere nördlich gelegenen Siedlungen umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen nötig.

Die Senkung der Lärmschutz-Grenzwerte durch das zuständige Bundesministerium im Dezember 1999 machten zusätzliche Lärmschutz-Maßnahmen gegenüber dem „Einreichprojekt 1998“ nötig. Lärmschutzwände und -dämme reichten grundsätzlich aus, die geforderten Grenzwerte einzuhalten; nur bei wenigen Einzelobjekten waren ergänzende Maßnahmen erforderlich (z.B. Lärmschutzfenster).

- 4.2. Alle gesetzten Lärmschutzmaßnahmen waren gemäß den schalltechnischen Unterlagen auf Grund der seit Dezember 1999 geltenden Grenzwerte erforderlich. Für den LRH waren jedoch nicht alle Lärmschutzmaßnahmen entlang der Umfahrung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit nachvollziehbar. Dies vor allem dort, wo über weite Distanzen keine schützenswerten Objekte erkennbar waren.

Der LRH empfahl, die geltenden Lärmschutz-Richtlinien des Landes unter Beiziehen aller betroffenen Fachbereiche auf ihre Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit hin kritisch zu prüfen bzw. zu überdenken.

- 5.1. Um das Bauvorhaben zu realisieren, waren die für den Bau benötigten Grundflächen bereit zu stellen. Dies erfolgte durch Grundeinlösen und Einräumung von Servituten (Dienstbarkeiten). Bei den Grundstücken handelte es sich überwiegend um land- und forstwirtschaftliche Grundflächen und einige wenige Baulandflächen.

Mit Zustimmung des Landes Oö. wurden von der HL-AG zur Ermittlung angemessener Entschädigungen der Grundeigentümer Gutachten eingeholt. Diese dienten dem Land Oö. als Grundlage für die Grundeinlöseverfahren.

Die Grundeinlösen betragen samt Nebenkosten per 30.11.2006 insgesamt rd. 9,4 Mio. Euro. Aufgrund der Endvermessungen ist noch mit weiteren rd. 800.000 Euro zu rechnen.

- 5.2. Der LRH stellte die ordnungsgemäße Abwicklung der Grundeinlöseverfahren sowie eine ortsübliche und angemessene Höhe der Grundeinlösepreise und der Nebenentschädigungen fest.

Ausführungsplanung

Trassenverlauf

- 6.1. Die Umfahrung wurde mit einer Gesamtkronenbreite von 11 m (Fahrbahn 8,5 m, Bankett je 1,25 m) zweistreifig konzipiert und ist mit Gegenverkehr zu befahren. Sie beginnt westlich von Asten in Oberösterreich (bei der Autobahnanschlussstelle Asten), unterfährt nach etwa einem Kilometer die Westbahn, verläuft dann nördlich von Asten sowie Enns weitgehend parallel zur Westbahn und überspannt mittels Brücken die Hafensbahn und den Ennsfluss (Landesgrenze zwischen Ober- und Niederösterreich). Südöstlich von Ennsdorf mündet sie bei der Ortschaft Rems wieder in die bestehende Bundesstraße 1 ein (Übersichtskarte siehe Beilage 1).
- 6.2. Der Trassenverlauf stellt nach Ansicht des LRH einen akzeptablen Kompromiss zwischen Umwelt-, Verkehrs- und Wirtschaftlichkeitsaspekten dar.

Brücken und Unterführungen

- 7.1. Für die gesamte Umfahrungsstraße waren über 20 „Kunstbauten“ nötig (Brücken, Unterführungen, wasserdichte Wannen).
Besondere Planungs- und Baumaßnahmen erforderten die Überbrückung des Ennsflusses einschließlich der Hafensbahn, die Herstellung wasserdichter Wannen und die Unterführung der Westbahn bei laufendem Betrieb.
Die notwendigen Planungsleistungen wurden mit besonderem Augenmerk auf die zu erwartende Qualität und die Leistungsfähigkeit der Planungsbüros vergeben.
- 7.2. Der LRH merkte positiv an, dass die Vergaben der Planungsleistungen zweckmäßig erfolgten. Neben den Qualitätskriterien wäre auch weiterhin der wirtschaftliche Wettbewerb zwischen den potentiellen Anbietern zu nutzen. Dazu ist es notwendig, möglichst viele – im Sinne des Vergaberechts geeignete - Bieter sicherzustellen.
- 8.1. Ein Kernelement der Umfahrung stellte die Brücke über den Ennsfluss und die Hafensbahn mit einer Gesamtlänge von rd. 420 m dar (Stützweiten: maximal rd. 120 m, mindestens rd. 30 m, in der Ausführung als „Baulos 1“ bezeichnet). Nach einem Vergabeverfahren wurde im Mai 2001 ein Zivilingenieurbüro mit der konkreten Projektierung beauftragt. Um eine möglichst wirtschaftliche Realisierung sicherzustellen, wurden mehrere technische Ausführungsvarianten geplant und als Bauauftrag ausgeschrieben.
- 8.2. Aus Sicht des LRH war die Entwicklung von Ausführungsvarianten sinnvoll, trug zur wirtschaftlichen Baudurchführung bei und ist für künftige Vorhaben verstärkt zu empfehlen.
- 9.1. Die Unterführung der Westbahn (in der Ausführung als „Baulos 4“ bezeichnet) wickelte die ÖBB-Infrastruktur Bau AG für das Land Oö ab. Diese Form der Realisierung wurde

gewählt, um Planungs- und Baumaßnahmen in diesem eng begrenzten Bereich an der bestehenden Westbahn unter Betrieb, der Westbahn-Neubaustrecke und der notwendigen Straßenunterführung bei einem Auftraggeber zu bündeln und von diesem koordinieren zu lassen.

- 9.2. Der LRH beurteilte die Übertragung des Bauloses 4 an die ÖBB als zweckmäßig. Dadurch konnte das Wissen der ÖBB über effiziente Planung und Bauführung bei in Betrieb befindlichen Bahnstrecken genützt werden.

Straßenbau

- 10.1. Die Straßenbaumaßnahmen (inkl. diverser Kunstbauten) auf oberösterreichischem Gebiet bildeten mit Ausnahme der Ennsbrücke (Baulos 1) und der Westbahnunterführung (Baulos 4) das vom Land Oö. geplante und in Auftrag gegebene „Baulos 2“. (Anm.: Die Straßenbaumaßnahmen auf niederösterreichischem Gebiet wurden als Baulos 5 zusammengefasst und waren daher nicht Gegenstand dieser Prüfung.)

Die Ausführungsplanung („Bauprojekt“) der Umfahrungsstraße im Baulos 2 wurde im Dezember 2001 an ein Ziviltechnikerbüro vergeben. Die Kunstbauten („Objektplanung“) planten vier dafür jeweils speziell qualifizierte Büros.

Auf Grund des weitgehend parallelen Verlaufes der Straße zur Bahntrasse erforderte die Planung Abstimmungen und präzise Abgrenzungen der beiden Vorhaben. Das koordinierte Vorgehen erzeugte Synergien.

- 10.2. Die Ausführungsplanung war der Größe des Vorhabens entsprechend umfangreich und lieferte die für eine professionelle Realisierung nötigen Informationen.

Kosten und Finanzierung

Kostenschätzungen

- 11.1. Über das Bauvorhaben lagen zwei Kostenschätzungen von den mit dem Einreichprojekt beauftragten Ziviltechnikern aus dem Jahr 1996 und 1998 über rd. 26,1 bzw. 31,2 Mio. Euro vor. Eine Überarbeitung der „Kostenschätzung 1998“ im Jahr 2001 durch die Abt. BauN (Abteilung Strategische Straßenplanung und Netzausbau) ergab Gesamtkosten von rd. 51,2 Mio. Euro (ohne Planungskosten, UVP-Kosten, Vermessungskosten und sonstige Vorleistungskosten).
- 11.2. Den ersten Kostenschätzungen mangelte es nach Ansicht des LRH an der nötigen Qualität. Sie lagen weit unter den nunmehr zu erwartenden Gesamtkosten. Erst eine Überarbeitung durch die Abt. BauN näherte die Schätzung den tatsächlichen Kosten an. Der LRH hielt es für notwendig, auf genauere, umfassendere und professionellere Kostenschätzungen mehr Augenmerk zu legen. Dies gilt insbesondere bei zugekauften Leistungen in diesem Bereich. Er empfahl, die Kostenschätzungen einheitlich für alle Straßenbauvorhaben zu strukturieren und dabei die einschlägigen ÖNORMEN zu beachten. Um die Kostenentwicklung von der Planungsphase bis zur Baudurchführung und Endabrechnung leichter verfolgen und steuern zu können wäre diese Struktur sinnvoller Weise für die gesamte Projektdauer beizubehalten.

Weiters sollten mit anderen Auftraggebern (z.B. Bund, Länder, Asfinag, ÖBB) der Kontakt intensiviert, Preisvergleiche durchgeführt bzw. Vergleichspreis-Datenbanken eingerichtet werden. Diese Maßnahmen könnten die Genauigkeit sowie Verlässlichkeit der Kostenschätzungen in jeder Projekt-Phase steigern.

Kostenentwicklung

12.1. Da eine strukturierte Gesamtübersicht der Ist-Kosten der Nordumfahrung Enns fehlte (siehe auch Kapitel Kostencontrolling und Reporting), versuchte der LRH zunächst über die Buchhaltung der Abt. Bau-Services bzw. über die Landesbuchhaltung die Kosten zu ermitteln. Dies war jedoch aus folgenden Gründen nicht möglich:

- Mangelhafte Übernahme historischer Daten (wie z.B. Planungs- und Vermessungskosten) in die seit dem Jahr 2000 beim Land Oö. eingesetzten Buchhaltungssysteme. Bei der Abt. Bau-Services lagen derartige Daten erst ab Mitte 2002 vor.
- Durch die „Verlängerung der Bundesstraßen“ im Jahr 2003 waren noch Buchungen mit dem Buchungsansatz des Bundes im System enthalten und damit nicht eindeutig dem Vorhaben zuordenbar.
- Die Kostenrechnung war noch nicht flächendeckend eingesetzt. Kostenrechnungsmerkmale wurden daher behelfsmäßig im Textfeld des Buchhaltungssystems des Landes erfasst. Auch die ungenügenden Angaben im Textfeld machten eine exakte projektbezogene Auswertung nicht möglich.

In weiterer Folge erstellte der LRH mit den ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen (Vergabeakten, Vorhaben-Kontoblätter, Rechnungsaufstellungen, Kostenübersichten) und den von den involvierten Abteilungen (Abt. BauN, BauB und Geol) eingeholten Informationen und Zahlenmaterialien eine Gesamtkostenübersicht. Die Erhebungen ergaben per 30.11.2006 unter Berücksichtigung der noch offenen Rechnungen und zu erwartenden Kosten voraussichtliche Gesamtkosten für das Land Oö. von rd. 57,2 Mio. Euro (inkl. USt, näheres siehe Beilage 2 bzw. untenstehende Übersichtstabelle). Diese Zusammenstellungen enthalten nicht die Kosten des Landes für eigene Leistungen, insbesondere die Personalkosten.

Grundeinlösen inkl. Nebenkosten	10,2
Brückenbau	20,5
Straßenbau	24,1
Planungskosten u. sonst. Vorleistungen	1,2
Kosten für Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	0,6
Vermessungskosten	0,4
Sonstiges	0,2
Voraussichtliche Gesamtkosten (in Mio. Euro)	57,2

12.2. Es war für den LRH schwierig und zeitaufwändig diese Übersicht zu erstellen, da die Projektkostenkontrolle und die damit verbundene Erhebung des Finanzmittelbedarfes sehr unterschiedlich und zum Teil auch unübersichtlich gehandhabt wurde. Für die Zukunft empfahl der LRH, das Informationssystem so zu verbessern und zu vereinheitlichen, dass jederzeit ein strukturierter Gesamtüberblick über den jeweils aktuellen Ist-Kostenstand gewährleistet ist.

Der LRH regte weiters an, zur umfassenden Ermittlung der Gesamtkosten künftig auch die im Zuge der Projektabwicklung angefallenen landesinternen Kosten in die Kostenübersichten mit einzubeziehen (insbesondere Personalkosten). Dies würde nach Meinung des LRH die Kostenwahrheit steigern und bessere Informationen zur Entscheidung über Eigenerstellung oder Fremdvergabe liefern.

Um in Zukunft auch eine aktuelle projektbezogene Kostenauswertung aus der Finanzbuchhaltung leichter und schneller zu ermöglichen, empfahl der LRH, die an einem Projekt beteiligten Abteilungen so zu koordinieren, dass sämtliche Kosten des jeweiligen Projektes mit den gleichen Kostenrechnungsmerkmalen ausgestattet in die Kostenrechnung einfließen.

Finanzierung

- 13.1. Die Kosten wurden entsprechend den vereinbarten Aufteilungsschlüsseln zwischen Land Oö., Land Nö. und ÖBB (HL-AG) anteilig abgerechnet. Der Anteil des Landes Oö. am Bauvorhaben wird ausschließlich aus Budgetmitteln des Landes finanziert.

Verwaltet werden die Finanzmittel von der Abt. Bau-Services auf Grund des periodisch bekanntgegebenen voraussichtlichen Finanzmittelbedarfes der am Vorhaben beteiligten Abteilungen der Landesbaudirektion. Dazu führt die Abt. Bau-Services auch seit der „Veränderung der Bundesstraßen“ im Jahr 2003 ein mittelfristiges Bauprogramm (Finanzierungsplan) aller Vorhaben, welches laufend aktualisiert wird. So gibt es einen groben, unterschiedlich aktuellen Überblick der jeweiligen geschätzten Gesamtkosten der einzelnen Projekte. Bauprogramme bzw. Finanzierungspläne des Bundes vor dem Jahr 2003 sind in das Bauprogramm der Abt. Bau-Services eingeflossen.

- 13.2. Der LRH stellte fest, dass gegen Ende des Jahres 2006 aufgrund fehlender finanzieller Mittel offene Rechnungen nicht mehr bezahlt werden konnten.

Er empfahl daher, den voraussichtlichen Finanzmittelbedarf jeweils so rechtzeitig und genau wie möglich bekanntzugeben, dass ausreichend budgetiert werden kann und keine Liquiditätengpässe größeren Ausmaßes eintreten können. Darüber hinaus wäre das Bauprogramm des Landes Oö. an die budgetären Möglichkeiten regelmäßig anzupassen. Neben einer ordnungsgemäßen und raschen Bezahlung der Auftragnehmer würde dies eventuell auch den Verfall vereinbarter Preisnachlässe aufgrund nicht fristgerecht bezahlter Rechnungen verhindern.

Projektorganisation

Projektmanagement

- 14.1. Sowohl bei der ÖBB (HL-AG) als auch beim Land Oö. war jeweils für ihren Bereich ein gesamtverantwortlicher Projektleiter eingesetzt. Der Projektleiter der ÖBB leitete das gesamte Projekt von Beginn bis zur Fertigstellung. Beim Land Oö. wechselte die Projektleitung nach der abgeschlossenen Projekt-Planung zum Projektleiter für die Bauphase. Dieser leitete gleichzeitig die Abt. BauN. Der Wechsel in der Projektleitung entsprach der bisherigen Vorgehensweise bei Straßenbauprojekten des Landes. Neben der Abt. BauN waren auch andere Abteilungen der Landesbaudirektion (z.B. BauB, GeoL) an diesem Projekt beteiligt.

Personelle Wechsel erfolgten in der Planungsphase informell. Strukturierte Übergaben fanden nicht statt. Im ersten Halbjahr 2006 trat der Bau-Projektleiter des Landes in den Ruhestand. Für den Zeitraum danach wurden dem LRH vier verschiedene Personen als Projektleiter genannt.

- 14.2. Der LRH kam zum Schluss, dass in einzelnen Phasen des Projektes nicht klar war, wer für die Projektleitung des Landes verantwortlich war.

Der LRH empfahl, in jeder Phase eines Straßenbau-Vorhabens die Kompetenzen und Verantwortungen klar festzulegen und entsprechend zu kommunizieren. Dies gilt insbesondere für die Projektleitung.

- 15.1. Das Baumanagement des Landes wickelten Bedienstete der Abt. BauN und BauB (Abteilung Brücken- und Tunnelbau) ab. Als wesentlichste Aufgaben hatten sie das Projekt mit der ÖBB zu koordinieren, die Landesinteressen vor Ort zu vertreten sowie die Kosten und Termine zu verfolgen.

- 15.2. Der LRH stellte fest, dass in der Abt. BauB die Zuständigkeiten, die Aufgaben und Pflichten sowie die Kompetenzen des Baumanagements eindeutig und nachvollziehbar definiert und kommuniziert waren.

In der Abt. BauN waren die Zuständigkeiten weniger genau festgelegt. Sie waren daher für den LRH auch schwieriger festzustellen. Erschwerend war, dass es während des Projektes Nordumfahrung Enns in der Landesbaudirektion infolge des Organisationsprojektes „ABS 2000 plus“ zu einigen Strukturänderungen kam.

- 16.1. Ein Ergebnis dieses Organisationsprojektes legte fest, dass „jedes Projekt einen Namen hat, d. h. es gibt klare Ansprechpartner für Projekte“.

- 16.2. Der LRH begrüßte diese Festlegung und empfahl, für künftige Projekte bereits zu Projektbeginn für alle Beteiligten der Landesbaudirektion die Zuständigkeiten, die Aufgaben, die Befugnisse sowie die Verantwortungen nach innen und außen eindeutig zu definieren und zu kommunizieren. Diese Festlegung muss nach Ansicht des LRH für alle in Frage kommenden Abteilungen gelten, da – je nach Projekt - nicht immer Bedienstete des Straßenbaus als Projektleiter eingesetzt werden können. Bei einem Tunnelbauprojekt beispielsweise ist es für den LRH vorstellbar, dass der Projektleiter aus dieser Organisationseinheit bestellt wird.

Insgesamt gewann der LRH aber den Eindruck, dass das Baumanagement des Landes das Projekt baulich – also in qualitativer Hinsicht - und terminlich gut abwickelte.

- 17.1. Die örtliche Bauaufsicht (ÖBA) wurde beim Straßen- und Brückenbau unterschiedlich gehandhabt.

Bei den Baulosen 1 und 2 des Brückenbaus wurde die ÖBA von eigenen Bediensteten wahrgenommen. Beim Baulos 4 erledigte dies eine externe ÖBA im Auftrag der ÖBB.

Der Straßenbau bediente sich bei allen Baulosen einer externen ÖBA. Um das Projekt optimal zu realisieren und die Interessen aller Beteiligten zu harmonisieren wurde zusätzlich ein externer Partner beauftragt die Bauaufsichten von Land und ÖBB zu koordinieren.

- 17.2. Nach Ansicht des LRH hat die im Straßenbau beigezogene externe ÖBA nicht alle vereinbarten Leistungen erbracht. Der LRH empfahl einen Honorarabzug zu prüfen. Weiters empfahl er für künftige Projekte bei der Ausschreibung von externen ÖBA's noch mehr qualitative Anforderungen zu berücksichtigen.

Kostencontrolling und Reporting

- 18.1. Die Abteilungen BauN und BauB wickelten ihr Kostencontrolling unterschiedlich ab. Die wesentlichsten Unterschiede bestanden darin, dass der Brückenbau ein eigenes Managementinformationssystem (MIS) benutzte, und die Zahlungen an die ausführenden Firmen selbst im MIS vorerfasste. Beim Straßenbau wurde während der Prüfung des LRH das Kostencontrolling für die Nordumfahrung Enns im Wesentlichen noch „händisch“ geführt. Daraus ergab sich in der Folge eine unterschiedliche Datenqualität.
- Jene Rechnungen, die den Straßenbau betrafen, wurden von der Abteilung Bau-Services im Buchhaltungssystem des Landes erfasst. Diese Abteilung ist auch zuständig für die Budgetierung aller Straßenbauprojekte des Landes. Zwischen der Abteilung Bau-Services und dem Straßen- und Brückenbau des Landes gab bzw. gibt es periodische Abstimmungen.
- 18.2. In der Abt. BauN wurde diese Schwachstelle im Kostencontrolling sowie im Reporting erkannt. Im letzten Quartal 2006 führte die Abteilung ein MIS ein (Weiterentwicklung des MIS der Abt. BauB). Mit diesem System sollen in Zukunft alle Projekte der Abteilung abgewickelt werden. Das größte Defizit dieses Systems ist derzeit, dass Zahlungen im MIS und im Buchhaltungssystem des Landes doppelt erfasst werden müssen. Der LRH begrüßte alle Maßnahmen, die dazu dienen, die Transparenz bei (Straßen-) Bauprojekten zu erhöhen. Allerdings empfahl er, Schritte zu setzen, um Doppelerfassungen künftig nicht mehr erforderlich zu machen.
- 19.1. Die Ermittlung der gesamten Kosten für das Projekt war für den LRH komplex und zeitintensiv. Es ermittelte zwar jede projektbeteiligte Abteilung der Landesbaudirektion ihre jeweiligen Beträge, einen aktuellen und richtigen Gesamtüberblick gab es jedoch nicht (siehe Kapitel Kostenentwicklung).
- 19.2. Der LRH vermisste - speziell für ein Projekt dieser Größenordnung - einen aktuellen und korrekten Überblick der Gesamtkosten. Seiner Meinung nach reichen die bisherigen Systeme und Vorgehensweisen in der Landesbaudirektion dazu nicht aus. Er empfahl daher, Maßnahmen zu setzen, die für künftige Projekte das Kostencontrolling und somit die Information über die Gesamtkosten verbessern. Dies würde auch den Budgetierungsprozess positiv beeinflussen.
- 20.1. Um Informationen bzw. einen Überblick über die Ausgaben und das Budget sowie die jährlich zur Verfügung stehenden Budgettraten des Projektes zu haben, war es für das Bau-Management des Straßenbaus erforderlich, in unterschiedlichster Form mit weiteren am Projekt beteiligten Abteilungen des Landes in Kontakt zu treten um Daten zu erhalten. Es gab verschiedene Informationstools. Diese wurden jedoch unterschiedlich gewartet und aktualisiert.
- 20.2. Der LRH stellte fest, dass die jeweiligen Projektbeteiligten grundsätzlich einen Überblick über ihren Bereich hatten. Eine laufende Information und Kommunikation aller am Projekt beteiligten Landesdienststellen war aber noch nicht institutionalisiert. Der LRH empfahl daher, verstärktes Augenmerk auf Information, Kommunikation, Dokumentation sowie auf die Vernetzung der Abteilungen zu legen. Eine besondere Rolle kommt hier der Projektleitung zu.
- Der LRH hielt die Schnittstellen zu den anderen Abteilungen für verbesserbar. Ziel sollte es nach Ansicht des LRH sein, dass alle Beteiligten den gleichen aktuellen Informationsstand haben um die Straßenbauprojekte noch effizienter abzuwickeln und auch zum Jahresende noch ausreichend Finanzmittel zur Verfügung zu haben. In diesem Zusammenhang verwies der LRH auf das Ergebnis des Organisationsprojektes „ABS 2000 plus“,

das zu diesem Punkt festhielt, dass die abteilungsübergreifenden Abstimmungsprozesse zu verbessern sind. Dadurch würde auch die Kostentransparenz verbessert werden. Allerdings funktionieren derartige Systeme nur dann, wenn sie auch permanent mit aktuellen Daten gespeist werden.

Basis für ein integriertes Informations- und Projektmanagementsystem könnte nach Meinung des LRH das MIS der Abt. BauN sein. Allerdings wären die Voraussetzungen für eine gemeinsame (=abteilungsübergreifende) Nutzung dieses Systems noch zu definieren. Ebenso müsste noch geklärt werden, wie das MIS mit dem Buchhaltungs- bzw. Kostenrechnungssystem des Landes „kommuniziert“. Der LRH hielt dieses System kurz- bis mittelfristig für geeignet, (Straßenbau-) Projekte des Landes transparent abzubilden. Die Erkenntnisse im Echtbetrieb und eine eingehende Evaluierung könnten Basis für ein Pflichtenheft bzw. für weitere Entscheidungen sein.

Evaluierung

- 21.1. Projektevaluierungen von Straßen- und Brückenbauprojekten wurden bzw. werden im Wesentlichen in Form von Soll-Ist-Vergleichen vorgenommen.
- 21.2. Der LRH begrüßte die Durchführung von Evaluierungen. Er regte an – beginnend von der Planung bis hin zur Fertigstellung – über Soll-Ist-Vergleiche hinaus zweckmäßige Evaluierungen der einzelnen Projektphasen durchzuführen. Dies könnte den Ablauf und die Qualität der Prozesse weiter verbessern.

Bauabwicklung

Auftragsvergaben

Baulos 1

- 22.1. Das Vergabeverfahren des Bauauftrages zur Errichtung der Ennsbrücke und der unmittelbar anschließenden Vorlandbrücke über die Hafenterrasse (Baulos 1) begann Anfang 2002. Für beide Brücken wurden Spannbeton- und Verbundtragwerkvarianten ausgeschrieben. Gemeinsam mit den beiden Straßenbrücken erfolgte die Ausschreibung der parallel verlaufenden Eisenbahnbrücken. Als Bestbietervariante wurde eine Kombination aus Spannbetontragwerk über die Enns und Verbundtragwerk über die Hafenterrasse ermittelt und im Juli 2002 beauftragt.
- 22.2. Für den LRH war das Vergabeverfahren nachvollziehbar. Die Ausschreibung von Ausführungsvarianten war ebenso wie die Kooperation mit anderen Bauträgern wirtschaftlich und zweckmäßig.

Baulos 2

- 23.1. Die im sogenannten Baulos 2 auf oberösterreichischem Gebiet zusammengefassten Straßenbaumaßnahmen (inkl. diverser Kunstbauten) wurden gemeinsam mit der Westbahn-Neubaustrecke im August 2003 beauftragt. Dem ging ein offenes Vergabeverfahren voraus, welches die HL-AG (später ÖBB-Infrastruktur Bau AG) und das Land Oö. als Bauherren ab dem Frühjahr 2003 durchführten.

Die gemeinsame Ausschreibung und Beauftragung des Bauloses 2 ermöglichte unter anderem die Nutzung von Synergien bei der Herstellung eines Dammkörpers für die weit-

- gehend parallel verlaufende Straße und Eisenbahn. Wesentlich dabei war, dass die Abrechnungsgrenzen zwischen Land Oö. und HL-AG in einem Übereinkommen klar festgelegt wurden.
- 23.2. Die Beauftragung des Bauloses 2 erfolgte nach Ansicht des LRH engagiert und zweckmäßig. Auch bei diesem Baulos hat sich die zwischen den Bauträgern koordinierte Errichtung bewährt.
- 24.1. Ein fehlerhaft bzw. missverständlich formulierter Ausschreibungstext des Landes Oö. als Auftraggeber bot dem Auftragnehmer die Gelegenheit für sich einen wirtschaftlichen Vorteil zu Lasten des Landes zu lukrieren. Konkret waren die Formulierungen betreffend die Herstellung von Dammschüttungen, die Anwendungsbereiche und die dazugehörigen Abrechnungsmodalitäten bei zwei Leistungspositionen nicht umfassend aufeinander abgestimmt. Dadurch konnte der Auftragnehmer die Leistungserbringung nach seinen wirtschaftlichen Interessen gestalten. Erst nach geraumer Zeit und bereits erheblichen Kosten für das Land Oö. gelang es in intensiven Verhandlungen die ursprünglich vorgesehene Form der Leistungserbringung sicherzustellen. Da es sich um wesentliche Leistungspositionen mit einem sehr großen Anteil an der Gesamtsumme des Auftrages handelte, summierte sich letztendlich der finanzielle Nachteil des Landes Oö. auf mindestens 500.000 Euro.
- 24.2. Der LRH empfahl, künftig eine Ausschreibung erst dann zu veröffentlichen, wenn die wesentlichen Positionen mit großem Anteil an der Auftragssumme einer abschließenden umfassenden Qualitätsprüfung unterzogen wurden (z.B. Richtigkeit der Massen, Schlüssigkeit der Formulierungen).

Baulos 4

- 25.1. Das Baulos 4 (Westbahnunterführung) realisierte die HL-AG für das Land Oö.. Diese führte im Frühjahr/Sommer 2004 das Vergabeverfahren durch und beauftragte den Bestbieter im Juli 2004.
- Die Übertragung des Bauloses an die HL-AG erfolgte insbesondere um das spezielle Wissen der HL-AG zur Durchführung von Bauvorhaben bei vollem Betrieb der Westbahn zu nutzen und wegen der naturgemäß engen Verzahnung des Straßenbaus und des Eisenbahnbaus im Bereich der Unterführung. Somit waren alle Baumaßnahmen im Bereich der Unterführung federführend bei einem Bauträger konzentriert, wobei die Kosten für die Straßenbauanteile des Bauloses 4 das Land Oö. trug.
- 25.2. Für den LRH waren die Gründe zur Übertragung des Bauloses 4 an die HL-AG nachvollziehbar. Er empfahl bei ähnlich gelagerten Fällen eine derartige Vorgangsweise wieder in die Überlegungen miteinzubeziehen.

Nachträge

- 26.1. Die Nachträge (also im Wesentlichen zusätzlich erbrachte Leistungen) bei der gesamten Nordumfahrung Enns beliefen sich auf rd. 1,15 Mio. Euro (inkl. USt). Erforderlich wurden die Nachträge wegen des Hochwassers im Jahr 2002, ökologischer Maßnahmen, Qualitätsverbesserungen, der Instandsetzung von Gemeindestraßen, den Änderungen von Sicherheitsvorschriften im Tunnelbereich sowie Forcierungsarbeiten um Termine einzuhalten.
- 26.2. Nach Ansicht des LRH ging das Land mit den Nachtragsforderungen der ausführenden Unternehmen professionell um.

- 27.1. Ein Nachtrag entstand aus einer Verbreiterung auf der Ennsbrücke, um einen „Brückenheiligen“ aufzustellen.
Das erste Kunstobjekt erwies sich aufgrund seiner Beschaffenheit und Größe als ungeeignet. In der Folge wurde im März 2006 bei einem lokalen Künstler eine zweite moderne Skulptur aus Metall bestellt und aufgestellt.
- 27.2. Der LRH stellte fest, dass der „Brückenheilige“ das Land Oö. rd. 43.200 Euro kostete (der zusätzliche Anteil des Landes Niederösterreich belief sich auf rd. 25.300 Euro). Darin enthalten sind auch Kosten einer externen Firma für die Überarbeitung der Skulptur auf Grund von Qualitätsmängeln. Beim Honorar an den Künstler wurde daher ein Abzug geltend gemacht.
Der LRH hält Maßnahmen im Rahmen von Kunst am Bau für sinnvoll, empfahl allerdings künftig professioneller vorzugehen.

Projektänderungen

- 28.1. Wesentliche Projektänderungen waren:
- Unterführung „Industriestraße“ als Folge des Hochwassers 2002 wasserdicht ausgeführt (die damit verbundenen Kosten beliefen sich inkl. Forcierungsarbeiten auf rd. 395.000 Euro),
 - Entwässerung der Ennsbrücke (ursprünglich geplant, sämtliche Brückenwässer nach Niederösterreich zu leiten; dies war jedoch technisch nicht möglich) sowie
 - Instandsetzung der Fabrikstraße in Enns (aufgrund einer Zusage des Landes Oö. wurde diese Gemeindestraße um rd. 203.000 Euro saniert).
- 28.2. Der LRH beurteilte die ursprünglich geplante Entwässerung der Ennsbrücke als Fehlleistung des Planers. In Bezug auf die Instandsetzung der Fabrikstraße in Enns stellte der LRH fest, dass das Land verabsäumt hatte, den Zustand dieser Straße im Vertrag mit der Stadtgemeinde Enns zu definieren. Die erforderlichen Projektänderungen selbst wickelte das Land nach Ansicht des LRH professionell ab.

Qualität

- 29.1. Ende September 2006 fand die Abnahme der Nordumfahrung Enns durch das Land Oö. statt. Im Übernahmeprotokoll wurden keine unbeheblichen Mängel festgestellt. Noch bestehende kleinere Mängel waren vom Auftragnehmer bis zum 30.11.2006 zu beheben.
- 29.2. Der LRH stellte fest, dass sämtliche Mängel bis zum vereinbarten Zeitpunkt behoben wurden. Weiters merkte er positiv an, dass Mängel, die während der Bauphase auftraten und nicht vollständig behoben werden konnten, zu Rechnungsabstrichen führten. Insgesamt war der LRH der Meinung, dass die während der Errichtung vorgenommenen Qualitätskontrollen professionell waren, und zu einem qualitativ guten Projektergebnis beitrugen.

Über- bzw. Unterschreitungen der Auftragssummen

- 30.1. Die voraussichtlichen Gesamtkosten werden die Auftragssummen samt Nachträgen insgesamt um rd. 2,01 Mio. Euro überschreiten. Beim Straßenbau werden sich Überschreitungen von insgesamt rd. 2,30 Mio. Euro und beim Brückenbau Unterschreitungen von insgesamt rd. 291.000 Euro ergeben (siehe Beilage 2).

Die Wesentlichsten zu erwartenden Überschreitungen der Baukosten beim Straßenbau (Baulos 2) entstanden durch Massenänderungen bei den Dammschüttungen (Ausschreibungsfehler), höheren Preisgleitungskosten für Löhne und Sonstiges sowie sonstigen Mehrmassen. Außerdem lagen die Kosten für die Umweltverträglichkeitsprüfung, das Nachrüsten von Verkehrstafeln, für die Vermessung, die Rekultivierung bei Verlegungsarbeiten und Mehrprüfungen der Bodenprüfstelle um insgesamt rd. 190.000 Euro über den ursprünglichen Aufträgen. Die örtliche Bauaufsicht (Straßenbau und Koordinierung) hingegen kostet voraussichtlich durch zurückgenommene Leistungen um insgesamt rd. 300.000 Euro weniger.

Der Brückenbau unterschritt die Baukosten im Vergleich zu den Auftragssummen beim Baulos 4 um rd. 180.000 Euro und beim Baulos 1 um rd. 150.000 Euro. Auch die Kosten der Baustellenkoordination beim Baulos 1 lagen rd. 80.000 Euro unter der Auftragssumme. Für die Kunstbauten beim Baulos 2 sind hingegen bei den Bau- und Planungskosten insgesamt Überschreitungen von insgesamt rd. 120.000 Euro gegenüber den Aufträgen zu erwarten.

- 30.2. Der LRH stellte fest, dass sich die Gesamtbaukosten - mit Ausnahme der Baukosten beim Straßenbau im Baulos 2 - insgesamt im Wesentlichen innerhalb des beauftragten Rahmens hielten. Die Über- und Unterschreitungen konnten entsprechend begründet werden und waren für den LRH nachvollziehbar. Kritisch sah er den Ausschreibungsfehler bei den Dammschüttungen (siehe Kapitel Auftragsvergaben – Baulos 2).

Nutzung bzw. Wirkungen der Umfahrung

- 31.1. Mit dem Bau der Nordumfahrung Enns sollten folgende wesentliche Ziele erreicht werden:

- Entlastung der Ortskerne von Asten, Enns, Ennsdorf und Kristein
- Bessere Anbindung des Ennschafens an die bestehenden Straßenverbindungen
- Umlagerung von Verkehrsanteilen der Westautobahn in West-Ost-Richtung und in Richtung Mauthausen
- Verlegung des Lkw- und des Pendlerverkehrs

Die geschätzten Verlagerungspotenziale für das Jahr 2010 lagen zwischen 24 % und 73 %, wobei die größte Entlastung für Ennsdorf (Niederösterreich) prognostiziert wurde. Die Abt. BauN führte vor der Eröffnung der Nordumfahrung im Mai 2006 und nach der Eröffnung im Oktober 2006 auf der „alten Bundesstraße 1“ zwischen Enns und Asten Verkehrszählungen durch.

Außerdem wurden im Oktober 2006 Zählungen auf der neuen Umfahrung vorgenommen. In Ennsdorf, wo die größte Entlastung erzielt werden sollte, wurde der Verkehr nicht gezählt, weil die Gemeinde in Niederösterreich und somit außerhalb der Zuständigkeit des Landes Oö. liegt. Das Land Nö. führte nach eigenen Angaben bisher noch keine Zählungen durch.

Im Auftrag der Abt. BauN analysierte die Abteilung „Verkehrstechnik/Verkehrskoordination und öffentlicher Verkehr“ die erhobenen Zahlen und stellte fest, dass sich der Verkehr zwischen Enns und Asten im Ausmaß von rd. 15 % von der „alten B1“ auf die Nordumfahrung verlagerte. Die Verkehrsbelastung auf der Nordumfahrung Enns betrug je nach Abschnitt zwischen rd. 7.200 und 7.400 Kfz pro 24 Stunden mit einem sehr hohen Lkw-

Anteil von über 20 %. Weiters hielt die Analyse fest, dass im Bereich der Anschlussstelle Hafen wichtige Verbindungsstraßen bzw. Aufschließungen noch nicht fertig waren. Nach ihrer Fertigstellung und einer gewissen Eingewöhnungsphase wird das Verlagerungspotenzial auf rd. 9.000 Fahrzeuge pro 24 Stunden geschätzt.

- 31.2. Der LRH stellte fest, dass eine Entlastung der betroffenen Ortskerne sowie eine bessere Hafenanbindung erzielt wurde. Die berechneten Entlastungen von mindestens 24 % wurden bis Oktober 2006 noch nicht erreicht. Der LRH war daher der Meinung, dass das Land noch verstärkt Maßnahmen setzen sollte, um die prognostizierten Entlastungen bis zum Jahr 2010 zu erreichen.

Insgesamt merkte der LRH an, dass wenige Vergleichsdaten zur Messung der Zielerreichung vorlagen. Für künftige Projekte empfahl der LRH, mehrere vergleichbare Zählungen an vorher definierten Punkten mit standardisierten Methoden vor und nach einer Straßenbaumaßnahme vorzunehmen, um die Wirkung einer neuen Straße besser beurteilen zu können. Dadurch wären vertiefte Analysen möglich. Diese Ergebnisse könnten ebenfalls in die Evaluierungen einfließen, um die Qualität und die Wirkung von Straßenbauprojekten noch zu steigern.

Weiters empfahl der LRH Kriterien zu definieren, unter welchen nachvollziehbaren Voraussetzungen die Errichtung einer Umfahrungsstraße gerechtfertigt ist.

Bezüglich des noch fehlenden Anschlusses der Mitterstraße in Enns hielt der LRH fest, dass dies eine Gemeindestraße ist. Sie war als Zufahrt zur Nordumfahrung geplant, wurde aber von der Stadtgemeinde Enns bis Anfang 2007 noch nicht realisiert. Die Stadt Enns teilte dem LRH mit, dass diese Straße bis Ende 2008 fertig gestellt sein soll. Dadurch würde sich ein zusätzliches Nutzungspotenzial für die Nordumfahrung Enns ergeben.

Ebenso könnten die geplanten Rückbaumaßnahmen im Ortsgebiet von Asten eine noch bessere Auslastung der Nordumfahrung bewirken; zusätzliches Verlagerungspotenzial wird nach der Einbindung der geplanten Bundesstraße 309 erwartet (Verbindung Steyr-Enns-Mühlviertel).

Rückbaumaßnahmen im Ortsgebiet von Enns, niedrigere Tempolimits und Lkw-Beschränkungen auf der alten Bundesstraße 1 könnten die Auslastung der neuen Umfahrung zusätzlich erhöhen.

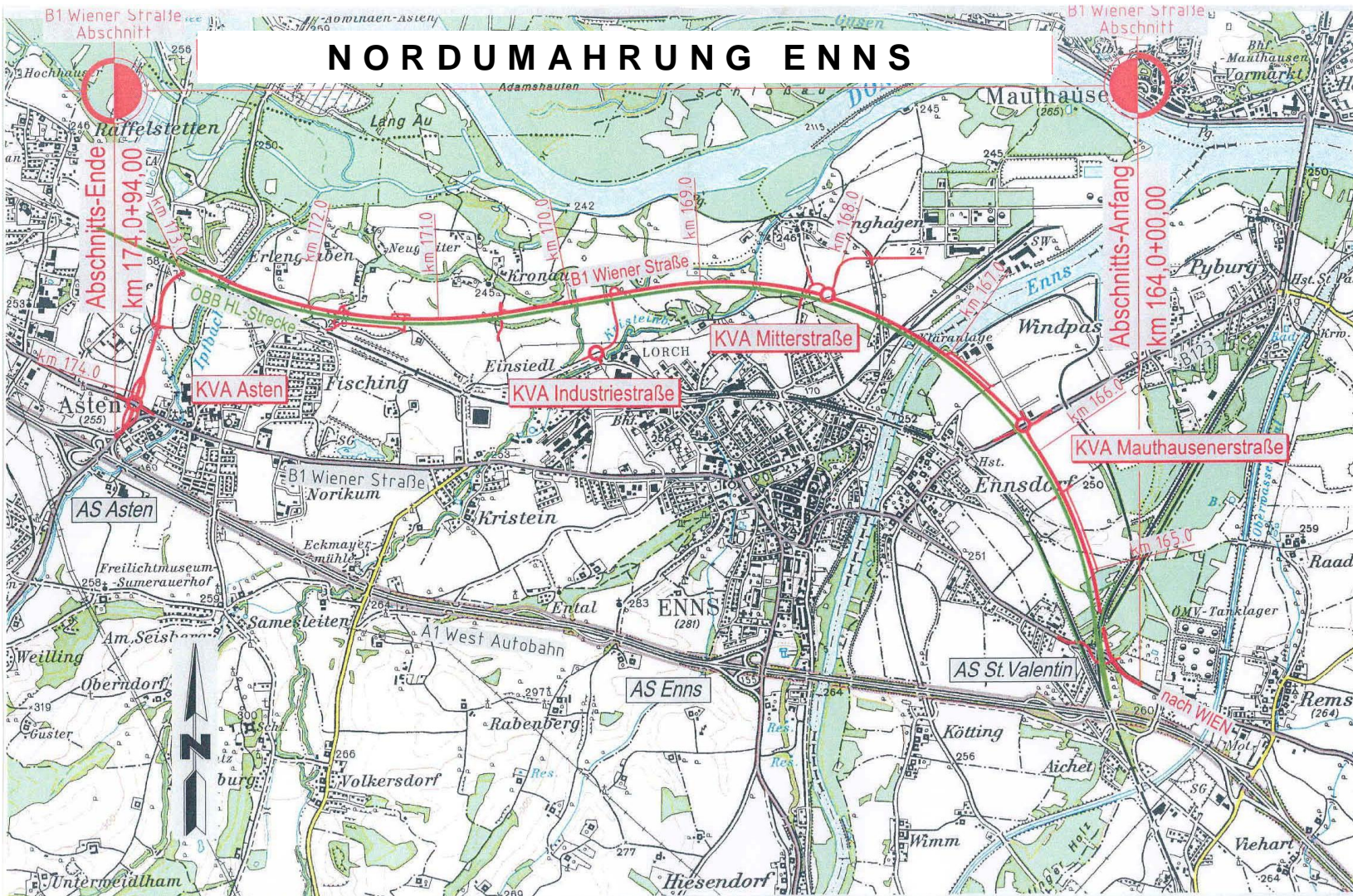
- 31.3. *Zu den Rückbaumaßnahmen im Ortsgebiet von Asten merkte die Abt. BauN an, dass die Umsetzung im Jahr 2008 erfolgen wird.*

Weiters merkte die Abt. BauB an, dass die alte Ennsbrücke aufgrund einer Generalsanierung im Jahr 2008 für ca. 7 Monate total gesperrt sein wird. Dadurch sind weitere Umlagerungseffekte auf die Umfahrungsstraße zu erwarten.

3 Beilagen

Linz, am 12. April 2007

Dr. Helmut Brückner
Direktor des Oö. Landesrechnungshofes



Übersichtskarte

Voraussichtliche Gesamtkosten Nordumfahrung Enns (Stand 30.11.2006)

in Tausend Euro inkl. USt	Aufträge inkl. Nachträge	voraussichtliche Ist - Kosten inkl. noch offener Rechnungen bzw. noch zu erwartender Kosten	Differenz Aufträge - Ist - Kosten
Grundeinlösen (Abt. GeoL)	10.187	10.187	0
Brückenbau (Abt. BauB):			
Baulos 1	4.757	4.528	-229
Baulos 2	9.047	9.162	115
Baulos 4	7.025	6.848	-177
Summe Brückenbau	20.829	20.538	-291
Straßenbau (Abt. BauN):			
Baulos 2	21.901	24.087	2.186
Planungskosten u. sonst. Vorleistungen	1.195	1.203	8
Kosten für Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	542	629	87
Vermessungskosten	344	362	18
Summe Straßenbau	23.982	26.281	2.299
Sonstiges	167	173	6
Voraussichtliche Gesamtkosten	55.165	57.179	2.014

AKTENVERMERK

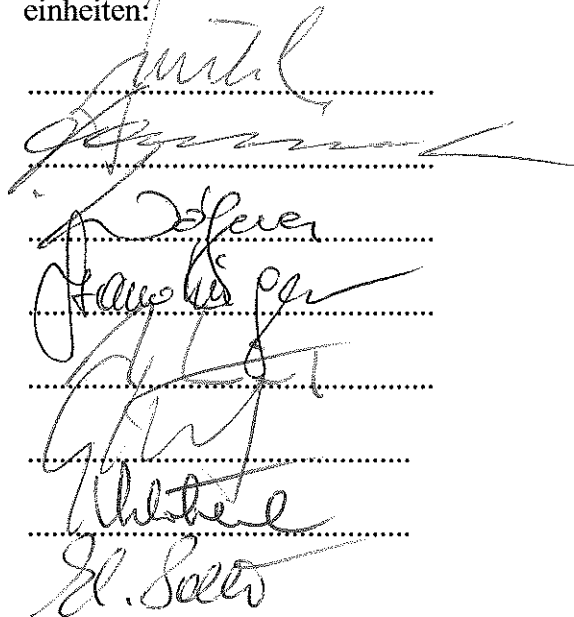
Gegenstand: Schlussbesprechung über die Initiativprüfung betreffend Nordumfahrung Enns
Aktenzahl: LRH-100032/4-2007-Li
Ort und Datum: Oö. Landesrechnungshof, Promenade 31, am 27. März 2007
Organisationseinheiten: Landesbaudirektion (BauN, BauB, GeoL)
Mitglieder des LRH: DI Helmut Lipa
Manfred Holzer-Ranetbauer
Leopold Pesendorfer

Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der oben angeführten Organisationseinheiten ist das vorläufige Ergebnis der Initiativprüfung in der gegenständlichen Schlussbesprechung vollinhaltlich zur Kenntnis gebracht worden.

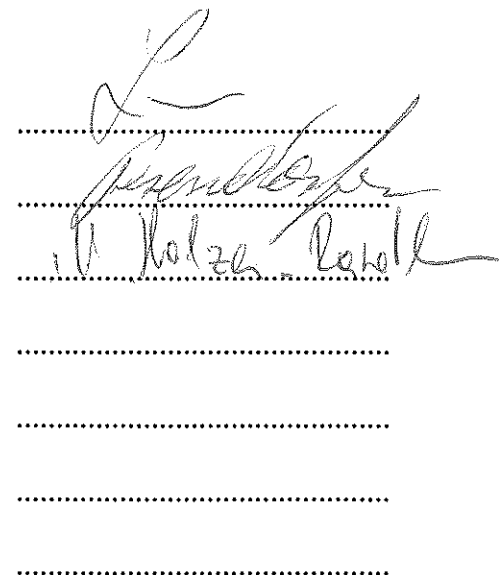
Über den Inhalt des vorgetragenen Ergebnisses konnte inklusive der während der Schlussbesprechung vorgenommenen Änderungen übereinstimmende Auffassung erzielt werden. Die von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern mündlich eingebrachten Stellungnahmen wurden eingearbeitet (Kennzeichnung mit 3 an der zweiten Stelle und mit Kursivdruck).

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der oben angeführten Organisationseinheiten verzichten auf die gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG eingeräumte Gelegenheit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zum vorläufigen Ergebnis.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Organisationseinheiten:


.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Mitglieder des LRH:


.....
.....
.....
.....
.....