

## **Sonderbericht des Rechnungshofes**

### **Ost-Autobahn**

**Bisher erschienen:**

Reihe Bund 1997/1

Nachtrag zum Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes über das  
Verwaltungsjahr 1995

**Auskünfte**

Rechnungshof

1033 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 - 8466 oder 8225

Fax (00 43 1) 712 49 17

**Impressum**

Herausgeber:

Rechnungshof

1033 Wien, Dampfschiffstraße 2

Redaktion und Grafik:

Rechnungshof

Druck:

Österreichische Staatsdruckerei

Herausgegeben:

Wien, im April 1997

**Abkürzungsverzeichnis****A-Z**

<b>Abs</b>	Absatz
<b>AG</b>	Aktiengesellschaft
<b>ARGE</b>	Arbeitsgemeinschaft
<b>Art</b>	Artikel
<b>ASAG</b>	Autobahnen- und Schnellstraßen AG
<b>BGBI</b>	Bundesgesetzblatt
<b>BM...</b>	Bundesministerium...
<b>BMV</b>	für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
<b>BMwA</b>	für wirtschaftliche Angelegenheiten
<b>B-VG</b>	Bundes-Verfassungsgesetz
<b>bzw</b>	beziehungsweise
<b>cm</b>	Zentimeter
<b>h</b>	Stunde
<b>Kfz</b>	Kraftfahrzeug(e)
<b>km</b>	Kilometer
<b>kV</b>	Kilovolt
<b>Lkw</b>	Lastkraftwagen
<b>m</b>	Meter
<b>m<sup>3</sup></b>	Kubikmeter
<b>Mill</b>	Million(en)
<b>Nr</b>	Nummer
<b>ÖBB</b>	Österreichische Bundesbahnen
<b>ÖSAG</b>	Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG
<b>rd</b>	rund
<b>RH</b>	Rechnungshof
<b>S</b>	Schilling
<b>ua</b>	und anderes
<b>USt</b>	Umsatzsteuer, Beträge ohne Zusatz enthalten keine USt
<b>zB</b>	zum Beispiel

## Abkürzungsverzeichnis

## A-Z

<b>Abs</b>	Absatz
<b>AG</b>	Aktiengesellschaft
<b>ARGE</b>	Arbeitsgemeinschaft
<b>Art</b>	Artikel
<b>ASAG</b>	Autobahnen- und Schnellstraßen AG
<b>BGBI</b>	Bundesgesetzblatt
<b>BM...</b>	Bundesministerium...
<b>BMV</b>	für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
<b>BMwA</b>	für wirtschaftliche Angelegenheiten
<b>B-VG</b>	Bundes-Verfassungsgesetz
<b>bzw</b>	beziehungsweise
<b>cm</b>	Zentimeter
<b>h</b>	Stunde
<b>Kfz</b>	Kraftfahrzeug(e)
<b>km</b>	Kilometer
<b>kV</b>	Kilovolt
<b>Lkw</b>	Lastkraftwagen
<b>m</b>	Meter
<b>m<sup>3</sup></b>	Kubikmeter
<b>Mill</b>	Million(en)
<b>Nr</b>	Nummer
<b>ÖBB</b>	Österreichische Bundesbahnen
<b>ÖSAG</b>	Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG
<b>rd</b>	rund
<b>RH</b>	Rechnungshof
<b>S</b>	Schilling
<b>ua</b>	und anderes
<b>USt</b>	Umsatzsteuer, Beträge ohne Zusatz enthalten keine USt
<b>zB</b>	zum Beispiel



**Sonderbericht  
des Rechnungshofes**

**über die**

**Ost-Autobahn**

**VORBEMERKUNGEN****A**

<u>Prüfungsverlangen</u>	1
<u>Prüfungsdurchführung</u>	1
<u>Vorlage an den Nationalrat</u>	2
<u>Darstellung des Prüfungsergebnisses</u>	2

**BMwA****Ost-Autobahn, Baulos Neusiedl — Staatsgrenze Nickelsdorf**

<u>Kurzfassung</u>	3
--------------------	---

## Allgemeines

## Rechtsverhältnisse

<u>Autobahnen- und Schnellstraßen AG (ASAG)</u>	6
<u>Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG (ÖSAG)</u>	6
<u>BMwA</u>	6
<u>Land Burgenland</u>	7
<u>Beschreibung des Vorhabens</u>	8
<u>Chronologie der Planung und der Vergabe</u>	10

## Vorbereitung der Straßen- und Brückenbauarbeiten

<u>Mengenmehrungen</u>	11
<u>Mehrungen der Abtragsmengen für die Regenbecken</u>	12
<u>Bodenwechsel</u>	12

## Vergabe der Straßen- und Brückenbauarbeiten

## Entscheidungsfindung

<u>Allgemeines</u>	13
<u>Ablauf</u>	13
<u>Fehlende Preisaufgliederung</u>	14
<u>Vorbehalt Ebenheit der Decke</u>	15
<u>Zementstabilisierung</u>	16
<u>Zusammenfassende Beurteilung der Vergabe</u>	16

## Autobahn-Querschnitt und Verbreiterung

<u>Begriffsbestimmungen</u>	17
<u>Ursprüngliche Festlegung</u>	17
<u>„Querschnitts-Richtlinie“</u>	17
<u>Erste Verbreiterung</u>	18
<u>Nochmalige Verbreiterung</u>	18
<u>Umsetzung des nochmaligen Verbreiterungsbeschlusses</u>	20
<u>Kosten der nochmaligen Verbreiterung</u>	21

<u>Ausführung der Straßen- und Brückenbauarbeiten</u>	22
---	----

	<b>Seite</b>
<b>B</b>	
Abrechnung der Straßen- und Brückenbauarbeiten	
Schlußrechnung	23
Einzelne Positionen	
Humusabtrag	23
Bodenwechsel	24
Zementstabilisierte Tragschichte	24
Qualitative Massenbilanz	24
Mehrverfuhrweiten	25
Nachtragsforderungen	26
Andere Vergaben	
Überblick	26
Elektrotechnische Ausrüstung	
Allgemeines	27
Systementscheidung und Notrufsäulenkonzept	27
Vergaben	29
Glatteisfrühwarnsystem	29
Schlußbemerkungen	30
<hr style="border: 1px solid blue;"/>	
<b>Anhang</b>	
Entscheidungsträger	
Autobahnen- und Schnellstraßen AG (ASAG)	35
Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG (ÖSAG)	36

## Vorbemerkungen

1

### Prüfungsverlangen

Mit Antrag vom 21. September 1995 stellten die Abgeordneten zum Nationalrat Mag Schweitzer, Apfelbeck und Genossen gemäß § 99 Abs 2 des Geschäftsordnungsgesetzes des Nationalrates an den RH das Verlangen, „eine Prüfung betreffend Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit hinsichtlich Ausschreibung(en), Vergabe, Baudurchführung und Abrechnung der A 4, Baulos 'Neusiedl — Staatsgrenze Nickelsdorf', durchzuführen“.

### Prüfungsdurchführung

In Entsprechung dieses Verlangens hat der RH von November 1995 bis April 1996 die Gebarung der Autobahnen- und Schnellstraßen AG bzw der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG als deren Rechtsnachfolgerin, des mit Aufgaben der Planung, Vorbereitung und Bauaufsicht betrauten Amtes der Burgenländischen Landesregierung sowie des BMwA überprüft. Die Prüfungsmitteilungen wurden diesen Stellen sowie den über Eigentumsanteile an der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG verfügenden Ländern Oberösterreich, Kärnten, Salzburg, Steiermark und Wien im September 1996 übermittelt.

Die Stellungnahmen der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG, des BMwA und der Burgenländischen Landesregierung langten im Dezember 1996 und im Jänner 1997 im RH ein. Der Wiener Stadtsenat und die Steiermärkische Landesregierung nahmen das Prüfungsergebnis zur Kenntnis; die Oberösterreichische, die Kärntner und die Salzburger Landesregierung nahmen nicht Stellung.

Seine Gegenäußerungen gab der RH im Jänner 1997 ab.

## Vorbemerkungen

2

### Vorlage an den Nationalrat

Der RH erstattet sohin gemäß Art 126 b Abs 4 und Art 126 d Abs 1 B-VG sowie gemäß § 99 Abs 6 des Geschäftsordnungsgesetzes Bericht über das Ergebnis der von ihm durchgeführten Gebarungüberprüfung.

Aufgrund der Beteiligung auch der Länder Oberösterreich, Kärnten, Salzburg, Steiermark und Wien an der überprüften Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG sowie der vom Amt der Burgenländischen Landesregierung wahrgenommenen Aufgaben berichtet der RH zeit- und wortgleich auch den allgemeinen Vertretungskörpern dieser Bundesländer.

### Darstellung des Prüfungsergebnisses

In der nachstehenden Darstellung des Prüfungsergebnisses werden die dem RH bedeutsam erscheinenden Sachverhalte (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren allfällige Beurteilung durch den RH (Kennzeichnung mit 2), die hiezu abgegebenen *Stellungnahmen* (Kennzeichnung mit 3 und in *Kursivschrift*) und eine allfällige Gegenäußerung des RH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

## Bereich des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten

### Ost-Autobahn; Baulos Neusiedl — Staatsgrenze Nickelsdorf

#### Kurzfassung

Die Bau- und Ausschreibungsvorbereitung für den Straßenbau war insofern mangelhaft, als die Erdbaumengen in der Ausschreibung wegen unzureichender Bodenuntersuchungen und des nicht abgeschlossenen Wasserrechtsverfahrens in erheblichem Maß unterschätzt wurden. Dies führte zu Mehrkosten, die bei realistischen Ausschreibungsmengen teilweise vermeidbar gewesen wären.

Das Amt der Burgenländischen Landesregierung hat im Juli 1992 der ASAG die Vergabe an einen Bieter vorgeschlagen, dessen Angebot sie wegen unbehebbarer Mängel im Juni 1992 ausgeschieden hatte.

Die Vergabe der Straßen- und Brückenbauarbeiten erfolgte im Widerspruch zu der Vergabeordnung für öffentliche Bauaufträge. Abgesehen davon wurde ein im Angebot des Auftragnehmers angemeldeter Qualitätsvorbehalt unzureichend berücksichtigt.

Die Entscheidung zur Verbreiterung der Ost-Autobahn von 25 m auf 28 m hielt der RH für vertretbar; allerdings wäre im Regelfall auch der Autobahn-Querschnitt von 25 m zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens geeignet gewesen, zumal der 28 m-Querschnitt keine Kapazitätserweiterung der Ost-Autobahn bewirkt, sondern lediglich im Baustellenfall der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs dient.

Der RH beanstandete, daß der schließlich verwirklichte Autobahn-Querschnitt (28 m) erst anlässlich der Spatenstichfeier und auf der Grundlage der Angebote für den ausgeschriebenen 25 m-Querschnitt grundsätzlich festgelegt wurde.

Die Gesamtkosten der Verbreiterung von 89,2 Mill S entsprachen etwa der im Zuge der Entscheidungsfindung genannten Größenordnung.

Im Zuge der Erdbauarbeiten erfolgte die Klassifizierung des Abtragsmaterials nicht in der für eine sparsame Materialdisposition und Abrechnung zweckmäßigen Weise. Schließlich wurden auch die ausbedungenen Auflagen für die Variante „Baumischverfahren“ nicht eingehalten.

## Kurzfassung

4

Die von der örtlichen Bauaufsicht bereits geprüfte Abrechnung für den Straßenbau beurteilte der RH größtenteils als geordnet. Allerdings beanstandete er Unstimmigkeiten in der Abrechnung von vier Bereichen des Erdbaues; dies führte in der Folge zu einer Kostenreduktion in Höhe von rd 4,3 Mill S (ohne Nachlaß, Preisgleitung und USt). An der bereits genehmigten Vergütung für eine höhere Transportentfernung bei den Erdarbeiten stellte der RH Unstimmigkeiten in einem Ausmaß von rd 6,5 Mill S fest.

Zusätzlich zur Abrechnung nach Einheitspreisen stellte die ausführende Unternehmung erhebliche Nachtragsforderungen, die teilweise reduziert wurden bzw teilweise noch strittig sind.

An der im Zuge des Vorbauloses (Landesgrenze Niederösterreich/Burgenland – Anschlußstelle Neusiedl) getroffenen Systementscheidung zugunsten eines neuen, umfassenden Ausstattungskonzeptes der Autobahn einschließlich einem neuen Notrufsäulen-Typus kritisierte der RH die unzureichende Abstimmung der ASAG-Planungen mit dem BMwA; die Entscheidung für einen neuen Typus der Notrufsäule bot keinen Grund zur Beanstandung.

Die weiteren vom RH überprüften Vergaben im Baulosbereich (Elektrotechnik und Sonstige) erfolgten fast ausschließlich an den jeweiligen Billigstbieter. Insoweit sah der RH keinen Anlaß zu schwerwiegenden Beanstandungen.

Bauvorhaben Neusiedl — Staatsgrenze Nickelsdorf		
Aufgabe		zuständig/verantwortlich
Planung und Vorarbeiten	Projektgenehmigung	BMwA
	Federführung	Amt der Burgenländischen Landesregierung; nach Inkrafttreten der Übertragungs-Verordnung: ASAG/ÖSAG
	Betreuung der Planungen	nach Inkrafttreten der Übertragungs-Verordnung: Amt der Burgenländischen Landesregierung
	Durchführung der Vorarbeiten	Amt der Burgenländischen Landesregierung
Grunderwerb	Durchführung der Planungen	diverse Ingenieurbüros
	Federführung	ASAG/ÖSAG
	Durchführung	Amt der Burgenländischen Landesregierung
Straßen- und Brückenbauarbeiten	Auftragsgenehmigung	Aufsichtsrat der ASAG
	Federführung bei Abwicklung	ASAG/ÖSAG
	Projektsteuerung/Bauaufsicht	Amt der Burgenländischen Landesregierung
	Durchführung	beauftragte Bauunternehmung
elektrotechnische Arbeiten	Federführung bei Abwicklung	ASAG/ÖSAG
	Bauaufsicht	Ingenieurbüros bzw Amt der Burgenländischen Landesregierung
	Durchführung	diverse Unternehmungen
andere Arbeiten	Federführung bei Abwicklung	ASAG/ÖSAG
	Bauaufsicht	Amt der Burgenländischen Landesregierung
	Durchführung	diverse Unternehmungen
		in Mill S
<b>Gesamtkostenrahmen</b> (gemäß Übertragungs-Verordnung BGBl Nr 575/1991)		1 405
<b>tatsächliche Kostenentwicklung</b> (Schätzung Dezember 1996)		
	Grunderwerb	174
	Planung	63
	Bau einschließlich Nebenaufträgen	1 032
	örtliche Bauaufsicht	50
	erwartete nachlaufende Kosten	25
	<b>Gesamtsumme</b>	<b>1 344</b>

6

## Allgemeines

### Rechtsverhältnisse

Autobahnen- und Schnellstraßen AG (ASAG)

- 1 Die Autobahnen- und Schnellstraßen AG (ASAG) wurde im Jahr 1981 mit Bundesgesetz (BGBl Nr 300/1981) gegründet; das Grundkapital dieser Gesellschaft stand zu 100 % im Eigentum des Bundes. Mit Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten (BGBl Nr 575/1991) wurden die Planung und die Errichtung des Abschnittes Parndorf (B 50) — Staatsgrenze bei Nickelsdorf der A 4 Ost-Autobahn der ASAG übertragen. Die Bezeichnung „Parndorf (B 50)“ entspricht der Anschlußstelle Neusiedl.

Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG (ÖSAG)

- 2 Mit dem Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften (BGBl Nr 826/1992) wurden die ASAG, die Pyhrn Autobahn AG, die Tauernautobahn AG und die Wiener Bundesstraßen AG mit Wirkung vom 1. Jänner 1993 zu einer neuen Gesellschaft, der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG (ÖSAG) verschmolzen. Die ÖSAG (Eigentumsverhältnisse: Republik Österreich 60,6 %, Steiermark 15,8 %, Kärnten 12,5 %, Salzburg 6,9 %, Oberösterreich 4,1 %, Wien 0,1 %) ist damit Rechtsnachfolgerin auch der ASAG.

BMwA

- 3 Die Verantwortlichkeit der Gesellschaftsorgane der ASAG und ab 1993 der ÖSAG richtet sich nach dem Aktiengesetz. Für den Bundesminister für Bauten und Technik, später Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, normieren Bundesgesetze gewisse zusätzliche Anweisungsberechtigungen gegenüber diesen Gesellschaften. So war der Bundesminister gemäß dem ASAG-Errichtungsgesetz (BGBl Nr 300/1981) berechtigt, der Gesellschaft allgemeine Anweisungen über die Durchführung ihrer Aufgaben zu erteilen und Auskünfte über ihre Tätigkeit zu verlangen. Das Maßnahmengesetz (BGBl Nr 826/1992) wiederum verpflichtet den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, der ÖSAG gegenüber die für die technische Durchführung sowie die bei der Vergabe von öffentlichen Bauaufträgen geltenden Grundsätze (insbesondere die Vergabeordnung für öffentliche Bauaufträge) entsprechend den im Bereich der Wirtschaftsverwaltung des Bundes anzuwendenden Vorschriften festzulegen. Weiters hat der Bundesminister der ÖSAG die erforderlichen Ziele vorzugeben.

**Allgemeines****7**

Land Burgenland

- 4 Für einen Teil der mit der Planung und der Errichtung des Autobahnbauloses verbundenen Aufgaben bediente sich die ASAG (und in der Folge die ÖSAG) des Mitarbeiterstabes des Landes Burgenland. Die ASAG hatte zu diesem Zweck mit dem Land Burgenland zwei Übereinkommen abgeschlossen.

In den diesbezüglichen Übereinkommen (aus 1990 bzw 1992) sind als Aufgaben genannt:

- (1) die Betreuung der Planung einschließlich der zugehörigen Vorarbeiten (Mitwirkung bei Behördenverfahren, Vermessung, Bodenerkundung, Projektierungen, Planung von Leitungsverlegungen),
- (2) die Bauvorbereitung (Behördenverfahren, Grundeinlösung, Betreuung der Bodenerkundungen, Ausarbeitung und Prüfung der Ausschreibungen einschließlich Vergabeempfehlung) und
- (3) die Bauaufsicht (Bauüberwachung, Projektsteuerung, Prüfung der Abrechnung und der Nachtragsangebote).

Als Entgelt wurden für die Planung 0,8 % der Nettoherstellungskosten und Grundeinlöse-Entschädigungen, für die Bauvorbereitung 0,2 % und für die Bauaufsicht 3,0 % der genannten Kosten vereinbart.

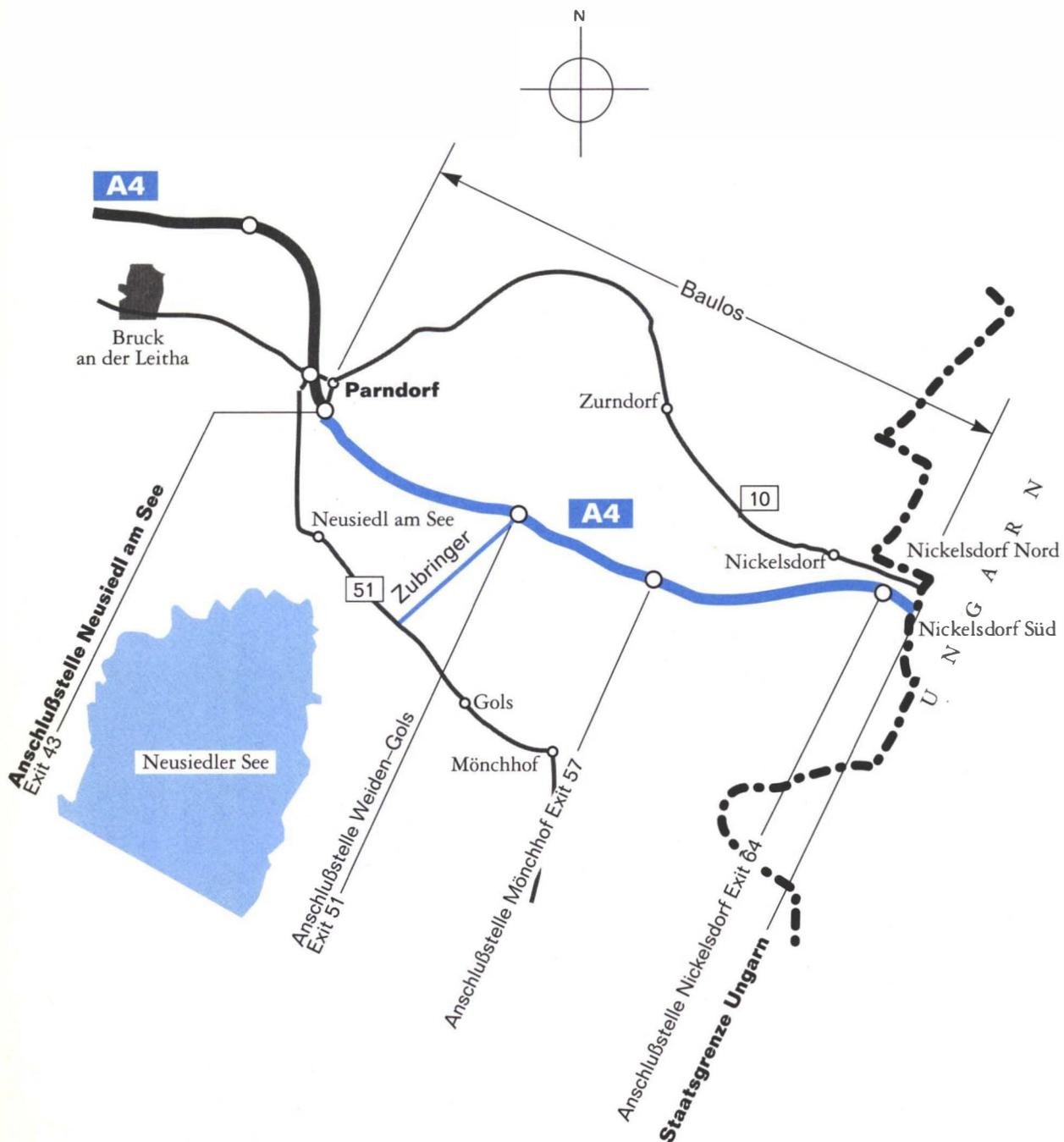
## Allgemeines

8

Beschreibung  
des Vorhabens

- 5 Das letzte noch offene Teilstück der A 4 Ost-Autobahn von der Anschlußstelle Neusiedl bis zur Staatsgrenze bei Nickelsdorf (Baulos 604) umfaßte rd 21,7 km Autobahn, 5,4 km Zubringer und 18 Brückenobjekte, davon 6 Grünbrücken von je 100 m Länge. Im Zentralbereich der Parndorfer Platte wurde die Ost-Autobahn auf einer Länge von 8 km aus Umweltschutzgründen in einen Einschnitt von rd 4 m Tiefe gelegt. Überdies umfaßte das Baulos 604 auch den Zollabfertigungsplatz an der Staatsgrenze (ohne Zollgebäude).

### OST-AUTOBAHN Anschlußstelle Neusiedl — Staatsgrenze Ungarn



## Allgemeines

9

Eine Besonderheit dieses Bauloses ist, daß wegen der ungewöhnlichen Geländeverhältnisse — über weite Bereiche des Bauloses ist keine Ableitung des Regenwassers in ein Vorflutgewässer möglich — das im Autobahnbereich anfallende Niederschlagswasser in großen Erdbecken zur Versickerung oder Verdunstung gebracht werden muß.

- 6 Der Straßenverlauf dieses Teilstückes der Ost-Autobahn wurde vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten mit einer Verordnung (BGBl Nr 261/1991) gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 festgelegt.

Der Trassenfestlegung für diesen Abschnitt waren jahrelange heftige Auseinandersetzungen mit verschiedenen Interessengruppen vorangegangen. Auch nach ihrer Festlegung wurde die Trasse von einzelnen Betroffenen vehement abgelehnt, was Auswirkungen auf die Bodenerkundungen und Grundeinlösungen hatte.

- 7 Baubeginn war Ende Juli 1992. Die Verkehrsfreigabe des Teilstückes Anschlußstelle Nickelsdorf — Staatsgrenze mit Zollabfertigung erfolgte am 1. Dezember 1993, das restliche Baulos (Anschlußstelle Neusiedl — Anschlußstelle Nickelsdorf) wurde am 28. Oktober 1994 für den Verkehr freigegeben.
- 8 Neben dem Hauptauftrag (Straßen- und Brückenbauarbeiten) war für die Herstellung dieses Autobahnstückes eine Vielzahl von Nebenaufträgen (für die elektrotechnischen Einrichtungen, Parkplätze, Verkehrszeichen, Bepflanzung ua) erforderlich.

## Allgemeines

### 10

#### Chronologie der Planung und der Vergabe

- 9 Hinsichtlich des Zeitablaufes der Planung und der Vergabe des Straßenbaues war festzustellen:
- |                   |  |
|-------------------|--|
| Oktober 1989      | Genehmigung als generelles Projekt mit 24 m-Querschnitt  |
| August 1990       | Genehmigung der Einleitung des Verfahrens gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes durch das BMwA   |
| Mai 1991          | Querschnitts-Richtlinie des BMwA für Neuplanungen  |
| Juni 1991         | Verordnung gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes   |
| August 1991       | Erlaß des BMV über die Abwicklung von Baustellen an bestehenden Autobahnen   |
| September 1991    | Erlaß des BMwA über die Sicherstellung der vierspurigen Verkehrsführung im Baustellenfall; Änderung des Regelquerschnittes für Neuplanungen verbindlich, für laufende Bauvorhaben nach wirtschaftlicher Abwägung |
| 11. Dezember 1991 | Aufsichtsratssitzung der ASAG, Verbreiterung von 24 m auf 25 m; weitere Verbreiterung auf 28 m wird verworfen wegen voraussichtlicher Mehrkosten von 150 Mill S und Verzögerung von einem Jahr                   |
| ab 13. März 1992  | Angebotsbehebung (Ausschreibung auf der Grundlage einer Autobahnbreite von 25 m)   |
| 27. April 1992    | Angebotseröffnung  |
| 2. Juni 1992      | Erster Prüfbericht und Vergabevorschlag des Amtes der Burgenländischen Landesregierung für Bieter A  |
| 19. Juni 1992     | Erste handschriftliche Kostenberechnungen (75 Mill S) des Amtes der Burgenländischen Landesregierung bezüglich Verbreiterung auf 28 m mit Preisen des Bieters A  |
| 24. Juni 1992     | Vormittag: Sitzung des Bauausschusses des Aufsichtsrates; Zurückweisung des Vergabevorschlages für Bieter A  |
| 24. Juni 1992     | Nachmittag: Aufsichtsratssitzung; Wortmeldung eines Vertreters des BMwA über Verbreiterung auf 28 m und diesbezügliche Kosten von 80 Mill S  |
| 1. Juli 1992      | Aufklärungsgespräche (auch) mit den Bietern A und B  |
| 9. Juli 1992      | Zweiter Prüfbericht und Vergabevorschlag des Amtes der Burgenländischen Landesregierung für Bieter B   |
| 15. Juli 1992     | Aufsichtsratssitzung; Genehmigung der Vergabe (25 m) an Bieter B   |
| 17. Juli 1992     | Spatenstichfeier; Grundsätzliche Festlegung durch Bundesminister Dr Schüssel in Richtung einer Verbreiterung auf 28 m  |
| 27. Juli 1992     | Schriftlicher Auftrag der ASAG an Bieter B über 25 m   |
| 25. August 1992   | Schreiben des BMwA mit nur teilweiser Zustimmung zur Verbreiterung auf 28 m  |
| 3. November 1992  | Schriftliche Zustimmung des BMwA zur Verbreiterung auf 28 m  |
| 15. Dezember 1992 | Aufsichtsratssitzung; Zurkenntnisnahme der geschätzten Mehrkosten der Verbreiterung von 81,5 Mill S  |

## Vorbereitung der Straßen- und Brückenbauarbeiten

- Mengenmehrungen** 10.1 Die Ausschreibungsunterlagen für das Straßenbaulos hat das Amt der Burgenländischen Landesregierung, aufbauend auf den Detailprojekten und in Abstimmung mit der ASAG, erstellt. Ende Februar 1992 bestätigte das Amt der Burgenländischen Landesregierung die Ausschreibungsreife des Bauvorhabens; die Massenermittlungen seien für die Ausschreibung ausreichend genau, die Übereinstimmung zwischen Projekt, geotechnischem Gutachten und Leistungsverzeichnis sei gegeben. Für die Grundeinlösung und das Wasserrechtsverfahren wurde ein Abschluß bis Ende Mai 1992 in Aussicht gestellt.

Auf dieser Grundlage und einer Autobahnbreite von 25 m erfolgte im März 1992 die Ausschreibung der Straßen- und Brückenbauarbeiten.

Tatsächlich erhöhten sich die Bodenabtragsmengen um rd 900 000 m<sup>3</sup>, wovon rd 157 000 m<sup>3</sup> auf die Verbreiterung der Autobahn von 25 m auf 28 m entfielen. Neben einer Anzahl anderer Aspekte betraf diese Mengenerhöhung insbesondere zwei Bereiche mit nachstehenden Kostenauswirkungen (Werte gerundet):

	ausgeschriebene bzw geschätzte Menge		Abrechnungsmenge in m <sup>3</sup>	Mengensteigerung	Kostenauswirkung in Mill S
	ohne Verbreiterung	mit Verbreiterung			
Abtrag Regenbecken	50 000	50 000	354 000	304 000	12
Bodenwechsel	12 000	15 000	276 000	261 000	20
bedingt dadurch:					
Schütten für Bodenwechsel	12 000	15 000	276 000	261 000	1
Seitenentnahmen	—	—	240 000	240 000	9
weitere daraus resultierende Mehrkosten:					
Mehrtransportweiten beim Wegschaffen von Abtrags- und Bodenwechselmaterial					12
Forcierungsnachträge (Anteil Erdbau geschätzt, Abtrags- und Bodenwechselmaterial)					10
Summe					64

- 10.2 Der RH beanstandete, daß die ASAG und das Amt der Burgenländischen Landesregierung das Bauvorhaben für ausschreibungsreif erklärten, obwohl die Bodenerkundungen wie auch das Wasserrechtsverfahren nicht einmal zu Baubeginn abgeschlossen sein konnten. Er hielt fest, daß ein Teil der Mehrkosten aufgrund der Mengenerhöhungen bei Berücksichtigung richtiger Mengen in der Ausschreibung vermeidbar gewesen wäre, und empfahl der ÖSAG wie auch dem Amt der Burgenländischen Landesregierung, Ausschreibungen erst nach Vorliegen ausreichender Bodenerkundungen und dem Abschluß der Behördenverfahren vorzunehmen, wie dies sowohl die internen Regelungen der ASAG als auch die für die Bundesstraßenverwaltung geltenden Bestimmungen vorsahen.

## Vorbereitung der Straßen- und Brückenbauarbeiten

12

- 10.3 *Laut Stellungnahme des Amtes der Burgenländischen Landesregierung sei das Wasserrechtsverfahren rechtzeitig eingeleitet worden; aufgrund des Vorverfahrens hätte ein Abschluß der Grundeinlösungen bis Ende Mai 1992 und des Wasserrechtsverfahrens bis Baubeginn erwartet werden können.*

*Die ÖSAG und das Amt der Burgenländischen Landesregierung verwiesen zudem auf die besondere Dringlichkeit des Baubeginns wegen der unzumutbaren Zustände in den Ortsdurchfahrten entlang der Bundesstraße B 10. Eine Verschiebung der Ausschreibung um einige Monate hätte eine um eine Bausaison, also um ein Jahr, verzögerte Fertigstellung bedeutet.*

### Mehrung der Abtragsmengen für die Regenbecken

- 11.1 Die Fehleinschätzung der Abtragsmengen für die Regenbecken in der Ausschreibung beruhte insbesondere darauf, daß das Aushubvolumen der Becken nur mit geschätzten Sickerwerten berechnet wurde. Die Wasserrechtsbehörde hatte die erforderlichen Maßnahmen nicht festgelegt, weil die Bodenerkundungen wegen des von mehreren Grundbesitzern verweigerten Grundstückzutritts im Jänner 1991 unterbrochen worden waren und die Betretungserlaubnis für Erkundungen auf dem Behördenweg nicht durchsetzbar schien.
- 11.2 Der RH vermeinte, trotz der Zutrittsprobleme wäre es möglich gewesen, diese Erkundungen vor der Ausschreibung weitgehend abzuschließen, da nur gegen zwei der 14 beantragten Betretungsbewilligungen eine Berufung eingebracht worden war.
- 11.3 *Die ASAG und das Amt der Burgenländischen Landesregierung teilten mit, sie hätten den Regenbecken-Abtragsmengen wegen ihrer zum Zeitpunkt der Ausschreibung vermeintlich untergeordneten Größe eine geringere Bedeutung beigemessen.*

*Hinsichtlich der Bodenerkundungen ergänzte das Amt der Burgenländischen Landesregierung, es hätte rechtzeitig im August 1990 um die Betretungsbewilligung der Grundstücke angesucht; unerwarteterweise sei aber für die Bohrungen eine wasserrechtliche Bewilligung gefordert worden.*

### Bodenwechsel

- 12.1 Der Austausch des schlecht verdichtbaren Untergrundes der Straßenkonstruktion durch eine Schichte guten Schotters („Bodenwechsel“) war in der Ausschreibung und dem zugehörigen geotechnischen Gutachten nur in geringem Ausmaß (einschließlich Verbreiterung 15 000 m<sup>3</sup>) vorgesehen. Laut Gutachten lagen allerdings zur Zeit der Erkundungen extrem tiefe Grundwasserstände vor, weswegen in niederschlagsreichen Perioden mit vernässten Bodenschichten gerechnet werden müsse.

Obwohl im zweiten, nach der Ausschreibung fertiggestellten Teil der Bodenerkundungen derartige ungünstige Bodenverhältnisse auftraten, sah die Endfassung des geotechnischen Gutachtens vom Juli 1992 keine zusätzlichen Bodenwechselmaßnahmen vor.

Drei Wochen nach Beginn der Abtragsarbeiten, im September 1992, wurde das Ausmaß der Bodenwechsel bereits mit 160 000 m<sup>3</sup> geschätzt; schließlich betrug es 276 000 m<sup>3</sup>.

- 12.2 Der RH beanstandete, daß trotz des erkennbaren Risikos schlechterer Bodenverhältnisse kein entsprechender Mengensatz in die Ausschreibung aufgenommen wurde. Die geringe Ausschreibungsmenge bewirkte nicht nur einen deutlich überhöhten Einheitspreis, sondern auch teurer kalkulierte Forcierungskosten.
- 12.3 *Das Amt der Burgenländischen Landesregierung erachtete die Hoffnung auf günstige Witterung aus damaliger Sicht als berechtigt; die geologische Beurteilung erschien ihm allerdings in nachträglicher Betrachtung als zu optimistisch.*

## Vergabe der Straßen- und Brückenbauarbeiten

### Entscheidungsfindung

#### Allgemeines

- 13.1 Bei Angebotseröffnung der öffentlichen Ausschreibung Ende April 1992 lagen Angebote von 12 Bietern vor. Die „vertiefte Angebotsprüfung“ der in die engere Wahl zu ziehenden Bieter durch das Amt der Burgenländischen Landesregierung ergab bei allen geprüften Angeboten Mängel, welche nach den Beurteilungskriterien der Vergabeordnung für öffentliche Bauaufträge zur Ausscheidung dieser Angebote geführt hätten. Dem Amt der Burgenländischen Landesregierung erschien allerdings ein Ausscheiden aller Bieter wegen des Vorliegens auch von geringfügigen Verstößen unzumutbar.
- 13.2 Der RH räumte ein, daß die diesbezüglichen Vergabebestimmungen in der Fassung der ÖNORM A 2050 vom 1. Jänner 1993 seither weniger strikt gefaßt wurden.

#### Ablauf

- 14 Im Juni 1992 schlug das Amt der Burgenländischen Landesregierung der ASAG eine Vergabe an den Bieter A (abgeleitete Variante Angebotssumme 507 Mill S; Amtsentwurf 510 Mill S zuzüglich USt) vor. Die Angebote des mit seinem Amtsentwurf in Höhe von 511 Mill S nach Durchrechnung an vierter Stelle liegenden späteren Auftragnehmers (Bieter B) hat das Amt der Burgenländischen Landesregierung ausgeschieden, weil
- (1) die Aufgliederung der Preise der Variantenangebote fehlte,
  - (2) der Bieter einen Vorbehalt bezüglich der geforderten Fahrbahnbeschaffenheit angemeldet hatte und
  - (3) die Zusicherung eines Preisnachlasses bei „Verwendung von ungarischem Hilfspersonal“ mit einem Formfehler behaftet war.

Im Bauausschuß des Aufsichtsrates der ASAG kam es in der Sitzung vom 24. Juni 1992 zu einer intensiven Auseinandersetzung über die Gründe für die Ausscheidung des Bieters B. Der Bauausschuß sah die Mängel im Angebot des Bieters B als behebbare an, woraufhin der Vorstand seinen

## Vergabe der Straßen- und Brückenbauarbeiten

14

dem Prüfbericht und Vorschlag des Amtes der Burgenländischen Landesregierung entsprechenden Vergabevorschlag (Bieter A) zurückzog. In der am selben Tag stattgefundenen anschließenden Sitzung des Aufsichtsrates wurde die Vergabeentscheidung zur weiteren Prüfung und Klärung von Detailfragen bis zur nächsten Sitzung zurückgestellt. Am 9. Juli 1992 empfahl das Amt der Burgenländischen Landesregierung der ASAG in einem überarbeiteten Vergabevorschlag eine Beauftragung des zuvor ausgeschiedenen Bieters B mit Berücksichtigung der Varianten „zementstabilisierte Tragschichte im Baumischverfahren“ und „Verschleißschichte mit anderem Bitumen“. Die fehlende Preisaufgliederung wurde nunmehr als behebbarer Mangel angesehen; auch wurde der Vorbehalt zur Fahrbahnbeschaffenheit nunmehr anders bewertet und die Variante „Nachlaß für ungarisches Hilfspersonal“ nicht mehr berücksichtigt. Auf dieser Grundlage stimmte der Aufsichtsrat der ASAG am 15. Juli 1992 dem Zuschlag an den Bieter B zu. Der schriftliche Auftrag erging am 27. Juli 1992.

Der zunächst für den Zuschlag vorgesehene Bieter A brachte im Juli 1995 eine Klage (Streitwert 4,9 Mill S) gegen die ÖSAG ein. Mangels Fortsetzung durch den Kläger ruht das Verfahren seit März 1996.

Bezüglich der Ausführung der bituminösen Leistungen ersuchte der Auftragnehmer die ASAG im Juli 1993 um Zustimmung zur Beauftragung an einen Subunternehmer mit einem Asphaltmischwerk in unmittelbarer Nähe des Bauvorhabens, welche auch umgehend erteilt wurde. Hinsichtlich der auch im Nationalrat aufgrund einer Dringlichen Anfrage zur Ost-Autobahn (1892/J-XIX. GP) am 21. September 1995 erörterten Fragestellung, ob diese Subunternehmervergabe Voraussetzung für den Zuschlag an die bauausführende Unternehmung war, fand sich in den Vergabeunterlagen lediglich im Zusammenhang mit dem Bieter A ein Hinweis (Aufklärungsgespräch vom 1. Juli 1992), daß dieser mit dem gleichen Asphaltmischwerk Gespräche über Subunternehmerleistungen aufgenommen habe.

### Fehlende Preisaufgliederung

- 15.1 Die in den Variantenangeboten des späteren Auftragnehmers fehlende Aufgliederung der Einheitspreise in Lohn und Sonstiges beurteilte die ASAG zwar als gravierenden Formfehler, erachtete diesen Mangel aber insofern als tolerabel, als die Aufgliederung von den nachträglich vorgelegten Kalkulationsblättern plausibel abgeleitet werden könne. Das Amt der Burgenländischen Landesregierung schloß sich in seinem zweiten Vergabevorschlag vom 9. Juli 1992 — entgegen seiner ersten Bewertung vom 2. Juni 1992 — der Beurteilung der ASAG an.

Die — nach Abschluß des Vergabeverfahrens eingeschaltete — Vergabekontrollkommission beim BMWA beurteilte diese Entscheidung allerdings kritisch, weil die Aufteilung des Einheitspreises in Lohn und Sonstiges ein nicht zu vernachlässigendes Kriterium der Bestbieterermittlung bei Gleitpreisverträgen darstelle. So sei im Straßenbau von Jänner 1990 bis September 1992 der Index Lohn um + 27 % gestiegen, der Preisanteil Sonstiges im gleichen Zeitraum aber um – 1,5 % gefallen. Die nachträgliche Aufgliederung mit erst während der Zuschlagsfrist vorgelegten Kalkulationsblättern sei nicht zulässig, weswegen dieses Angebot auszuscheiden gewesen wäre.

## Vergabe der Straßen- und Brückenbauarbeiten

15

- 15.2 Aus den gleichen Erwägungen und mit demselben Ergebnis beanstandete der RH diese Vergabeentscheidung, weil laut der Vergabeordnung für öffentliche Bauaufträge das Fehlen der Preisaufgliederung einen unbeheb-  
baren Mangel darstellt.
- 15.3 *Laut Stellungnahme des Amtes der Burgenländischen Landesregierung lasse die Vergabeordnung für öffentliche Bauaufträge auch die Interpretation zu, das Fehlen von Preisaufgliederungen sei ein behebbarer Mangel. Auch seien die Vergleichspositionen des Amtsentwurfs ordnungsgemäß aufgegliedert gewesen, so daß eine aliquote Aufteilung der Variantenposition zulässig erschien.*
- 15.4 Der RH verblieb aufgrund der Textierung der Vergabeordnung für öffentliche Bauaufträge bei seiner Auffassung.
- Vorbehalt Ebenheit der Decke**
- 16.1 Der spätere Auftragnehmer hatte, wie auch andere Bieter, in seinem Angebot Bedenken vorgebracht, mit der ausgeschriebenen Konstruktion des Oberbaus könnten die geforderten Werte für Ebenflächigkeit und Rissefreiheit nicht eingehalten werden. Die Erklärung des Auftragnehmers in einem Aufklärungsschreiben, dieser Vorbehalt beziehe sich nicht auf sein Variantenangebot, wurde vom Amt der Burgenländischen Landesregierung zunächst nicht anerkannt. Die ASAG akzeptierte diese Erklärung aber dann — im Hinblick auf ihre unklare Textierung — als zulässige Erläuterung.
- 16.2 Nach Ansicht des RH galt der Vorbehalt des Auftragnehmers im Angebot auch für seine Deckenvariante, zumal dieser am Ende des Angebotsschreibens nach den Angebotsvarianten angeordnet und allgemein formuliert war. Insbesondere aber bezog sich der Vorbehalt technisch auf Konstruktionsbereiche, die vom Variantenangebot gar nicht berührt waren. Nach Ansicht des RH wäre die unterschiedliche Bereitschaft der Bieter, das ausschreibungsgemäße Risiko zu übernehmen, bei der Angebotsbeurteilung durch eine betragsmäßige Risikobewertung zu berücksichtigen gewesen.
- 16.3 *Das Amt der Burgenländischen Landesregierung verstand den Vorbehalt des Bieters weiterhin als nur für den Amtsentwurf geltend, da Vorbehalte nicht auf eigene Variantenvorschläge bezogen sein könnten. Die ÖSAG wiederum vermeinte, der Vorbehalt des Auftragnehmers sei nicht als Weigerung der Risikoübernahme zu lesen gewesen, die Risikozuordnung sei dann im Aufklärungsgespräch außer Zweifel gestellt worden.*
- 16.4 Der RH verblieb bei seiner Auffassung.

## Vergabe der Straßen- und Brückenbauarbeiten

16

### Zement- stabilisierung

- 17.1 Gemäß Ausschreibung war die Herstellung einer zementstabilisierten Tragschichte von 30 cm Stärke im Zentralmischverfahren vorgesehen. Auf Anfrage des Bieters A während der Angebotsfrist erteilten sowohl das Amt der Burgenländischen Landesregierung als auch die ASAG die Auskunft, daß eine Herstellung des Tragschichtgemisches nach den Straßenbaurichtlinien auf das Zentralmischverfahren ausgelegt sei. Gemäß Mitteilung der ASAG an die Vergabekontrollkommission habe sich diese Auskunft aber nur auf den Amtsentwurf ohne Einfluß auf die grundsätzliche Zulassung von Alternativangeboten bezogen.

Der spätere Auftragnehmer (Bieter B) bot als Variante anstelle des Zentralmischverfahrens „die technisch völlig gleichwertige Herstellung der zementstabilisierten Tragschichte im Baumischverfahren“ an. Zwei zur Beurteilung dieser Variante eingeholte Universitätsgutachten erachteten das Baumischverfahren im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit neuerer Baugeräte als eine technisch durchaus brauchbare Lösung, allerdings sollte die so hergestellte Tragschichte zur Erzielung eines technisch gleichwertigen Ergebnisses um 3 cm stärker (also 33 cm) ausgeführt werden und sollten zusätzlich die oberen 3 cm der darunterliegenden Frostschuttschichte mitverfestigt werden.

Die ASAG beauftragte daraufhin die Variante Baumischverfahren unter den genannten Gleichwertigkeitsbedingungen. Die Vergabekontrollkommission bestätigte die Zulässigkeit dieser Angebotsvariante gemäß Ausschreibung, nahm zur Frage der technischen Gleichwertigkeit aber inhaltlich nicht Stellung.

- 17.2 Der RH stimmte mit der ASAG in der Bewertung dieses Variantenangebotes überein, beanstandete aber, daß bei der Ausführung nicht ausreichend auf die Einhaltung der Gleichwertigkeitsbedingungen geachtet wurde.
- 17.3 *Das Amt der Burgenländischen Landesregierung verwies darauf, daß es seine erste Vergabeempfehlung auf Wunsch der ASAG im Hinblick auf den großen Kostenvorteil des Variantenangebots Baumischverfahren des späteren Auftragnehmers überarbeitet hätte.*

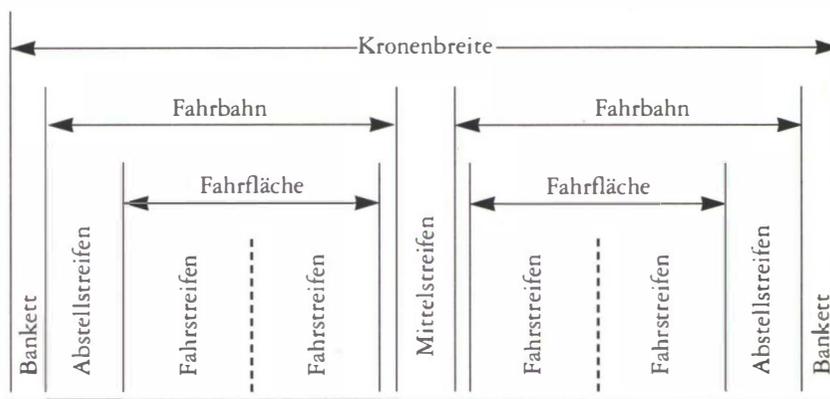
### Zusammenfassende Beurteilung der Vergabe

- 18.1 Die Vergabe der Straßen- und Brückenbauarbeiten war gekennzeichnet durch anfängliche Auffassungsunterschiede zwischen den beteiligten Stellen über ausscheidungsrelevante Mängel wie auch über die Zulässigkeit der zuletzt beauftragten Variante. Auch die Vergabekontrollkommission beurteilte diese Vergabeentscheidung kritisch, weil dieses Angebot auszuschneiden gewesen wäre.
- 18.2 Nach Ansicht des RH erfolgte die Vergabe im Widerspruch zu den Bestimmungen der Vergabeordnung für öffentliche Bauaufträge.
- 18.3 *Die ÖSAG wies allgemein auf die Dringlichkeit des Bauvorhabens hin und daß der Gesellschaft damals kein besseres Preisniveau erzielbar geschienen sei.*

## Autobahn-Querschnitt und Verbreiterung

### Begriffs- bestimmungen

- 19 Die nachstehende Graphik stellt die im Zusammenhang mit der Entwicklung des Querschnittes der Ost-Autobahn maßgeblichen Begriffe schematisch dar:



### Ursprüngliche Festlegung

- 20 Für den Abschnitt Neusiedl — Staatsgrenze der Ost-Autobahn war ursprünglich (Oktober 1989) eine Fahrbahnbreite von 9,50 m und eine Kronenbreite von 24 m vorgesehen gewesen.

### „Querschnitts- Richtlinie“

- 21.1 Zur Sicherstellung einer vierspurigen Verkehrsführung auf Autobahnen bei Sperre einer Richtungsfahrbahn im Baustellenfall modifizierte das BMwA im Mai 1991 die „Querschnitts-Richtlinie“ dahingehend, daß ab einem jahresdurchschnittlichen Tagesverkehr von 12 000 Kfz/24 h je Richtungsfahrbahn die Fahrfläche einer Richtungsfahrbahn 7,50 m breit auszubilden sei, woraus sich eine Fahrbahnbreite von insgesamt 11,00 m ergab. Im August 1991 forderte dann das BMV das BMwA sowie sämtliche Bundesstraßenverwaltungen und Sondergesellschaften auf, „durch entsprechende Planung bzw entsprechende Vorarbeiten sicherzustellen, daß zumindest während der Sommermonate je Richtungsfahrbahn mindestens zwei Fahrstreifen für den Verkehr offen bleiben“. Im September 1991 erweiterte das BMwA für laufende Planungen diese Fahrbahnbreite von 11,00 m auf 11,50 m.
- 21.2 Der RH merkte an, daß die Modifizierung der „Querschnitts-Richtlinie“ nicht mit der Erweiterung der Kapazität im Normalfall, sondern mit der Sicherheit und der Flüssigkeit des Verkehrs im Baustellenfall begründet war.

## Autobahn-Querschnitt und Verbreiterung

18

**Erste Verbreiterung** 22.1 Die geänderte „Querschnitts-Richtlinie“ des BMwA führte zu intensiven Diskussionen zwischen der ASAG, dem BMwA und dem Amt der Burgenländischen Landesregierung hinsichtlich der Breite des vor der Ausführung stehenden Abschnittes, wobei auch eine nur teilweise Verbreiterung erörtert wurde. Die Mehrkosten für eine Verbreiterung des vorliegenden Projektes auf die gemäß dieser Richtlinie erforderliche Breite wurden im Dezember 1991 auf 150 Mill S und die daraus resultierende Verzögerung der Fertigstellung auf ein Jahr geschätzt. Da Leistungsfähigkeitsberechnungen bei Sperre einer Richtungsfahrbahn auch eine Gegenverkehrsregelung mit zwei Spuren in der einen und einer Spur in entgegengesetzter Richtung auf der verbleibenden Fahrbahn dem BMwA vertretbar erscheinen ließen, entschloß es sich im Jänner 1992 schließlich zu einem Querschnitt mit verbreitertem Abstellstreifen von 2,50 m und einer Fahrbahnbreite von 10 m (Kronenbreite 25 m). Dies bedeutete eine Umplanung des bereits für den 24 m-Querschnitt vorliegenden Projektes („1. Verbreiterung“).

Die Ausschreibung erfolgte sodann auf Basis des 25 m-Querschnittes mit einer Fahrbahnbreite von 10 m auf der freien Strecke und 9,50 m in den Grünbrücken (Abstellstreifen hier nur 2 m). Die Angebotseröffnung war am 27. April 1992.

22.2 Der RH gelangte hinsichtlich der Entscheidungsfindung betreffend den Querschnitt zu der Ansicht, daß die Verkehrsentwicklung nach der Ostöffnung frühzeitig (bereits Ende der achtziger Jahre) und mit dem 24 m-Querschnitt ausreichend berücksichtigt wurde. Der 25 m-Querschnitt ermöglichte — im Gegensatz zum 24 m-Querschnitt — eine durchgehend dreispurige Verkehrsführung auf einer Richtungsfahrbahn im Baustellenfall für den Abschnitt Neusiedl — Staatsgrenze. Die Entscheidung zugunsten einer nur „kleinen“ Verbreiterung (25 m) war wegen der Vielschichtigkeit und unterschiedlichen Gewichtbarkeit der jeweiligen Aspekte (Verkehrssicherheit, Flüssigkeit des Verkehrs, Wirtschaftlichkeit ua) innerhalb der Bandbreite sachlich vertretbarer Alternativen.

### Nochmalige Verbreiterung

23.1 Nach Öffnung der Angebote für dieses Baulos Ende April 1992 wurde aufgrund der unerwartet niedrigen Preise neuerlich die volle Erfüllung der „Querschnitts-Richtlinie“ erwogen; die Mehrkosten für eine Kronenbreite von 28 m wurden nunmehr auf 80 bis 85 Mill S geschätzt.

Auch im Aufsichtsrat der ASAG wurde am 24. Juni 1992 die neuerliche Verbreiterung des Bauloses von einem Vertreter des BMwA zur Diskussion gestellt. Der Vorstand der ASAG stellte bei dieser Sitzung die Zweckmäßigkeit einer nochmaligen Projektänderung wegen der damit verbundenen Mehrkosten und einer möglichen Verzögerung der Fertigstellung in Frage. Die daraufhin vom Vorsitzenden erbetene Klärung dieser Frage wurde dann aber nicht mehr weiterverfolgt.

Bei der Spatenstichfeier am 17. Juli 1992 beschloß der damalige Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, Dr Wolfgang Schüssel, die Verbreiterung der Autobahn auf 11,50 m Fahrbahnbreite und somit 28 m Kronenbreite.

**Autobahn-Querschnitt  
und Verbreiterung**

19

- 23.2 Was die neuerliche Verbreiterung des Querschnittes nach Vorliegen der Angebote betrifft, erachtete es der RH angesichts der geringen Preise und der Aussicht, den Finanzrahmen einhalten zu können, für wirtschaftlich vertretbar, die seinerzeitige Entscheidung zu überdenken bzw zu revidieren, zumal eine derartige Entscheidung einen nur geringen zusätzlichen Verfahrensaufwand bewirkte. So erforderte diese Planungsänderung kein neuerliches Verfahren gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes, und konnte das Wasserrechtsverfahren bereits für die verbreiterte Ausführung der Autobahn abgewickelt werden.

Hinsichtlich der Frage, ob diese Entscheidung eine unbedingte Anweisung von Bundesminister Dr Schüssel oder eine Aufforderung zur nochmaligen ernsthaften Prüfung der Durchführbarkeit dieser Maßnahme (mit eindeutiger Präferenz des Entscheidungsträgers) darstellte, kam der RH zu keinem eindeutigen Ergebnis. Während von den an der Beschlußfassung bei der Spatenstichfeier beteiligten Personen die Vertreter der ASAG wie auch des Burgenlandes diese Entscheidung als endgültig ansahen, bezeichnete der Bundesminister in seiner Stellungnahme gegenüber dem RH seinen Beschluß lediglich als Auftrag zur neuerlichen Prüfung seiner Zielsetzung im Sinne seines Wunsches. Auch der damals ebenfalls anwesende Leiter der Sektion VI des BMwA und Vorsitzende des Aufsichtsrates der ASAG sprach anläßlich der Aufsichtsratssitzung vom 6. Oktober 1992 davon, daß „aufgrund der Weisung des Ministers“ die Möglichkeit der Verbreiterung zu studieren sei. Während die ASAG wie auch die Vertreter des Burgenlandes diese Entscheidung als endgültig ansahen, erkannten der Bundesminister und die Vertreter des BMwA darin lediglich einen Auftrag zur neuerlichen Prüfung im Sinne des Ministerwunsches.

Zur Frage der Verantwortlichkeit für diese Entscheidung schien dem RH von Bedeutung, daß im gegenständlichen Fall der Bundesminister in dieser Frage gegenüber der ASAG anweisungsbefugt war. Die vom Bundesminister abgegebene Willenserklärung, die zunächst verworfene große Verbreiterung der Ost-Autobahn mit vierspuriger Verkehrsführungsmöglichkeit auf einer Richtungsfahrbahn im Baustellenfall angesichts des preisgünstigen Angebotsergebnisses doch zu verwirklichen bzw die Umsetzbarkeit dieses Wunsches nochmals ernsthaft prüfen zu lassen, lag somit im Rahmen der Kompetenz des Entscheidungsträgers.

Zur Frage der Zweckmäßigkeit der nochmaligen Verbreiterung der Ost-Autobahn im Hinblick auf den Ausbau der benachbarten Bundesstraßen (B 50, B 51) wies der RH darauf hin, daß diese Maßnahme keine Kapazitätserweiterung der Ost-Autobahn darstellt. Der 28 m-Querschnitt verfügt ebenso wie der 25 m-Querschnitt über jeweils zwei ausreichend breite Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn. Die nochmalige Verbreiterung diene der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs im Baustellenfall (vierspurige Verkehrsführung) und im Bereich vor der Staatsgrenze und stand in keinem Zusammenhang mit dem umgebenden Bundesstraßennetz.

An der Entscheidungsfindung zugunsten der nochmaligen Verbreiterung kritisierte der RH allerdings, daß die bei der ASAG und im BMwA diesbezüglich angestellten Überlegungen erst anläßlich der Spatenstichfeier durch eine Willenskundgebung des Bundesministers Dr Wolfgang Schüssel in eine eindeutige Richtung gelenkt wurden.

## Autobahn-Querschnitt und Verbreiterung

20

### Umsetzung des nochmaligen Verbreiterungs- beschlusses

23.3 *Das BMwA und die ÖSAG nahmen zur verzögerten Entscheidungsfindung der Verbreiterung nicht Stellung.*

24.1 Unmittelbar nach dem Beschluß zur Verbreiterung des Autobahn-Querschnittes auf 28 m Kronenbreite bei der Spatenstichfeier am 17. Juli 1992 erhielt der Vorstand der ASAG von der Bauunternehmung die allerdings nur mündliche Zusicherung, daß diese Verbreiterung keine über die Mengenerhöhungen hinausgehenden Kostenfolgen haben werde. Das zehn Tage später abgefertigte Auftragsschreiben der ASAG an diese Bauunternehmung bezog sich ausschreibungsgemäß auf die Fahrbahnbreite von 25 m und ließ daher die nochmalige Verbreiterung unberücksichtigt.

Anfang August 1992 ersuchte die ASAG das BMwA um schriftliche Bestätigung der nochmaligen Verbreiterung, erhielt diese aber erst am 3. November 1992 und unter der Auflage, „zu Dokumentationszwecken“ eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vorzulegen. Ein erstes Antwortschreiben des BMwA von Ende August 1992 stimmte der bei der Spatenstichfeier getroffenen Entscheidung nur teilweise zu. Der Aufsichtsrat der ASAG nahm die mit der Durchführung der vom Bundesminister gewünschten Verbreiterung verbundenen Mehrkosten von geschätzt 81,5 Mill S am 6. Oktober bzw 15. Dezember 1992 zur Kenntnis.

24.2 Der RH beanstandete, daß das BMwA nach dem Verbreiterungsbeschluß nicht umgehend die erforderlichen Überprüfungen und formellen Veranlassungen hatte folgen lassen.

Aber auch die ASAG hat es verabsäumt, die mit diesem Beschluß verbundene Änderung des Auftragsumfanges rechtzeitig vertraglich abzusichern. Nach Ansicht des RH hätten Vorkehrungen gegen allfällige — die angebotenen Einheitspreise übersteigende — Forderungen aus dem Titel der Verbreiterung getroffen werden müssen. So erwies es sich in der Folge als sehr mühsam, die Kostenfolgen der Verbreiterung in Grenzen zu halten.

Selbst wenn sich die ASAG aufgrund der ausständigen Bestätigung des BMwA über die nochmalige Verbreiterung nicht sicher sein konnte, wäre es nach Ansicht des RH für die ASAG beim gegebenen Wissensstand (höchste Wahrscheinlichkeit der Verbreiterung) dennoch geboten gewesen, die damit verbundenen Kostenfolgen abzusichern.

Die Bestellung und das Ergebnis des „Wirtschaftlichkeitsgutachtens“ nach getroffener Entscheidung erachtete der RH für verfehlt. Abgesehen davon, daß das Gutachten zu diesem Zeitpunkt nur noch eine nachträgliche Legitimation darstellen konnte, waren dessen unter Zuhilfenahme des Instrumentariums der Nutzwertanalyse erzielte Ergebnisse im höchsten Maße von „weichen“ Annahmen (etwa über Verkehrswachstum, Unfallfolgekosten, Umweltkosten oder Inflation) abhängig; auch hielten einige dieser Annahmen einer objektiven Bewertung nicht stand. So waren die Annahmen für das Verkehrswachstum unbegründet hoch, und erschienen auch die Monetarisierungen der Unfall- bzw Umweltfolgekosten nicht überzeugend. Die Zweifelhaftigkeit der diesbezüglichen Annahmen wog umso schwerer, als die auf diesen Annahmen aufbauenden Kostenfaktoren das Gesamtergebnis des Wirtschaftlichkeitsvergleichs in überwiegenderem Maß bestimmten.

**Autobahn-Querschnitt  
und Verbreiterung**

21

- 24.3 Die ÖSAG vermerkte hierzu lediglich, sie hätte sämtliche vertragliche Interessen im Zusammenhang mit dem durch die Verbreiterung erhöhten Bauumfang gegenüber den Bauunternehmungen durchsetzen können.

Das Amt der Burgenländischen Landesregierung wies darauf hin, daß die im Wirtschaftlichkeitsgutachten getroffene Annahme eines Verkehrswachstums von 4 %/Jahr bisher der tatsächlichen Entwicklung entspreche.

Das BMwA entschuldigte die späte abschließende Bearbeitung mit einer hausinternen Fehlleitung.

**Kosten der  
nochmaligen  
Verbreiterung**

- 25.1 Die tatsächlichen Kostenfolgen der nochmaligen Verbreiterung der Autobahn betragen (einschließlich USt):

	Umplanung	vertragsgemäß abgerechnete Kosten	anteilige Preis- gleitung	zusätzliche Kosten für Forcierung	Summe
	in Mill S				
Straßenbau	2,3	26,7	1,9	–	30,9
Brückenbau	3,9	37,1	3,5	10,4	54,9
Planung und Bauaufsicht					3,4
Gesamtkosten der Verbreiterung					89,2

- 25.2 Die Kosten für die Verbreiterung blieben somit etwa im Rahmen der im Zuge der Entscheidungsfindung genannten Größenordnung. Die im Brückenbau angefallenen Forcierungskosten beruhten darauf, daß das vergrößerte Bauvolumen in der gleichen Bauzeit bewältigt werden mußte. Diese Mehrkosten wären nur zu vermeiden gewesen, wenn für das verbreiterte Projekt auch eine längere Bauzeit zugestanden worden wäre, was wegen der untragbaren Verkehrsbelastung der Anrainer der B 10 für das Amt der Burgenländischen Landesregierung außer Diskussion stand.

## Ausführung der Straßen- und Brückenbauarbeiten

- 26.1 Nach Fertigstellung des Bauvorhabens hat die örtliche Bauaufsicht die ordnungsgemäße Ausführung der Arbeiten bestätigt. Anfang 1996, nach Ende der Frostperiode, gab es jedoch in zwei Bereichen technische Probleme:

(1) Im Bereich der Anschlußstelle Mönchhof kam es zu Grundwasserzutritten, die ein Ansteigen des Wasserstandes der Regenbecken bis auf Fahrbahnniveau bewirkten, so daß ein Abpumpen zu einer zusätzlichen Versickerungsstelle erforderlich wurde.

(2) Weiters traten Risse, meist Querrisse, in der Fahrbahndecke auf. Auftragnehmer, örtliche Bauaufsicht und ÖSAG bemühten sich in der Folge um Abklärung der möglichen Ursachen für diese Schäden. Der Auftragnehmer wurde verpflichtet, die aufgetretenen Risse zu sanieren.

- 26.2 Der RH verwies bezüglich der Grundwasserprobleme auf die bei der Dimensionierung des Dammkörpers nicht vorhergesehenen, zeitweise bis in den Oberbau hineinreichenden Wasserstände beiderseits der Autobahn und empfahl, kurzfristige Schwankungen im Interesse der Lebensdauer des Dammkörpers möglichst zu vermeiden.

Hinsichtlich der Schäden im Oberbau empfahl der RH der ÖSAG, im Sinne der Gewährleistungsbestimmungen zu prüfen, ob durch die geplante Art der Sanierung die für die garantierte Lebensdauer notwendige Qualität auch tatsächlich erreicht wird.

- 26.3 *Das Amt der Burgenländischen Landesregierung teilte mit, zur Beherrschung des Grundwasserstandes sei ein zusätzliches Entlastungsbecken mit entsprechenden Pumpeinrichtungen gebaut worden. Die Risse in der Fahrbahndecke seien gemäß Zwischenbericht eines Gutachters vermutlich aufgrund der unzulänglichen Herstellung der zementstabilisierten Tragschicht — in Verbindung mit einer für diesen Fall nicht genügend dicken Asphalttschicht — entstanden. Die bisher durchgeführten Sanierungsarbeiten seien zweckmäßig.*

## Abrechnung der Straßen- und Brückenbauarbeiten

### Schlußrechnung

- 27 Der Auftragnehmer hat für das Baulos im Oktober 1995 die Schlußrechnung (einschließlich Nachtragsforderungen) von rd 980,3 Mill S einschließlich USt vorgelegt, wovon ein Betrag von rd 10 Mill S nicht die ÖSAG betraf (Zoll/Hochbau).

Von November 1995 bis April 1996 fand die örtliche Gebarungsüberprüfung des RH statt.

Im Jänner 1996 korrigierte das Amt der Burgenländischen Landesregierung die Schlußrechnungssumme — unter Ausklammerung eines Großteiles der im Bereich der ÖSAG weiterverhandelten Nachtragsforderungen — auf rd 813,5 Mill S. Die Summe der Regierechnungen betrug zusätzlich rd 1,6 Mill S.

Im Juli 1996 brachte die ÖSAG dem RH eine neuerliche Überarbeitung der Schlußrechnung zur Kenntnis, wodurch sich die Summe (ohne die noch offenen Nachtragsforderungen) weiter auf 808,8 Mill S (einschließlich USt) verringerte. Offen war noch die Beurteilung der qualitativen Massenbilanz. Von dieser Rechnungsdifferenz gingen 4,3 Mill S auf Prüfungsfeststellungen des RH zurück; ein weiterer vom RH aufgezeigter Abzugsbetrag von 6,5 Mill S (Mehrverfuhrweiten) ist noch strittig.

### Einzelne Positionen

#### Humusabtrag

- 28.1 Der Einheitspreis für den Humusabtrag (mit Wegschaffen) betrug 25,55 S/m<sup>3</sup>, jener für die unterhalb des Humusabtrags beginnende Boden- auswechslung (mit Wegschaffen) hingegen 78,36 S/m<sup>3</sup>. Die Stärke der Humusschichte war in den Schürfen des Bodengutachters mit meist 0,4 m festgestellt worden, in den Vorerkundungsaufnahmen mit 0,2 bis 0,8 m.

Tatsächlich wurde bei der Bauausführung vielfach der gesamte Humus einschließlich Zwischenboden abgetragen; als Humusabtrag abgerechnet wurden in der Regel jedoch nur die ersten 20 cm Abtrag.

- 28.2 Wenn auch in dem der Ausschreibung beiliegenden geotechnischen Längenschnitt für den Humusabtrag eine Regelstärke von 20 cm angenommen worden war, so wäre nach Ansicht des RH gemäß den Ausschreibungsbedingungen der Abtrag von Rasen, Mutterboden und Zwischenboden in seiner gesamten Stärke als Humusabtrag und erst der darunter liegende Abtrag als Bodenwechsel abzurechnen gewesen, woraus sich nach Berechnungen des Amtes der Burgenländischen Landesregierung eine Kostenminderung von rd 2,5 Mill S (ohne Nachlaß, Gleitung und USt) ergeben hätte.
- 28.3 *Laut Stellungnahme des Amtes der Burgenländischen Landesregierung hätte der Auftragnehmer diese Korrektur beansprucht, da der Humusabtrag für die Bodenvorbereitung mit 20 cm begrenzt sei. Ein notwendiger Mehrabtrag sei daher als Bodenwechsel zu vergüten.*
- 28.4 Der RH entgegnete, diese Kostenminderung entspräche dem Bauvertrag.

## Abrechnung der Straßen- und Brückenbauarbeiten

- 24**
- Bodenwechsel
- 29.1 In dem aus Umweltschutzgründen in rd 4 m Tiefe im Einschnitt verlaufenden Abschnitt des Bauloses ist beiderseits der Fahrbahn eine 1 m bis 2 m tiefe Entwässerungsmulde angeordnet. Die hierfür erforderliche Bodenauswechslung wurde fallweise jedoch in einer Breite abgerechnet, die bis in die seitlichen und ihrerseits bereits verrechneten Mulden reichte.
- 29.2 Der RH beanstandete diese Doppelverrechnung.
- 29.3 *Laut Stellungnahme des Amtes der Burgenländischen Landesregierung habe sie die Abrechnungssumme (ohne Nachlaß, Gleitung und USt) um 0,9 Mill S verringert.*
- Zementstabilisierte Tragschichte
- 30.1 Entsprechend der beauftragten Variante des Auftragnehmers für die zementstabilisierte Tragschichte und den im Schlußbrief festgelegten Bedingungen für die technische Gleichwertigkeit sollte geeigneter Schotter in 33 cm Stärke direkt auf die Frostschuttschichte aufgebracht und sodann Zement und Wasser mit Bodenfräsen eingearbeitet werden. Zusätzlich sollten 3 cm der 20 cm starken Frostschuttschichte mitverfestigt werden.
- Tatsächlich wurde jedoch die zementstabilisierte Tragschichte statt 33 cm nur 30 cm stark ausgeführt und dafür 6 cm Frostschuttschichte mitverfestigt, so daß die Gesamtstärke der zwei Schichten nur 50 cm statt 53 cm betrug. Da die Verrechnung der Tragschichte nach der Fläche erfolgte, blieb die verringerte Ausführungsstärke vorerst in der Schlußrechnung unberücksichtigt.
- 30.2 Der RH kritisierte, daß diese Verringerung der Ausführungsstärke im Einvernehmen zwischen Auftragnehmer und öffentlicher Bauaufsicht ohne weitere technische Begründung, nur mit Hinweis auf die Materialbilanz, vorgenommen wurde, und urgierte zumindest einen der verringerten Ausführungsstärke entsprechenden Abzug in der Abrechnung.
- 30.3 *Das Amt der Burgenländischen Landesregierung nahm aufgrund der Feststellungen des RH im Zuge der Schlußrechnungsprüfung bereits eine Korrektur um 0,4 Mill S für den geringeren Lieferumfang von Stabilisierungsmaterial vor. Darüber hinaus ermittelte das Amt der Burgenländischen Landesregierung im Einvernehmen mit dem RH einen weiteren Abzugsbetrag von 0,5 Mill S für das nicht erfolgte Ausbreiten und Verdichten der 3 cm Schottermaterial, der jedoch vom Auftragnehmer bisher nicht anerkannt wurde.*
- 30.4 Der RH beurteilte die Gesamtkorrektur von 0,9 Mill S als dem Vertrag entsprechend.
- Qualitative Massenbilanz
- 31.1 Als Grundlage für die Abrechnung des Abtrags erstellte der Auftragnehmer für die je nach Verwendung unterschiedlichen Abtragsqualitäten eine qualitative Massenbilanz unter Zuhilfenahme eines graphischen Längenschnittes. Grundlage dieser Massenbilanz war eine Serie von Aufschlüssen, die der Auftragnehmer kurz nach Baubeginn gemeinsam mit der örtlichen Bauaufsicht zur Erkundung von für die Zementstabilisierung geeignetem Material aufgenommen hatte.

## Abrechnung der Straßen- und Brückenbauarbeiten

25

Auf dieser Grundlage errechnete der Auftragnehmer das Ausmaß an zusätzlichem, aus Seitenentnahmen zu gewinnendem Schüttmaterial mit rd 240 000 m<sup>3</sup> und stellte für Abtrag und die zugehörigen Humus- und Grasarbeiten rd 9,1 Mill S (ohne USt) in Rechnung.

- 31.2 Nach Ansicht des RH hätte die qualitative Massenbilanz auf die jeweilige Eignung des Abtragsmaterials für die unterschiedlichen Verwendungen im Baulos abstellen müssen, und nicht ausschließlich auf die Eignung für die Zementstabilisierung. Weiters widersprachen die Angaben des Auftragnehmers fallweise den tatsächlichen Bodenverhältnissen in erheblichem Ausmaß. Auch die Bewertungen der Abtragsmaterialien der Regenbecken durch den Auftragnehmer widersprachen fallweise den Untersuchungen des Bodengutachters.

Der RH beanstandete diese unrichtige, für die Ermittlung des notwendigen und somit verrechenbaren Ausmaßes an Seitenentnahme-Material ungeeignete Darstellung der Ausscheidungsmengen durch den Auftragnehmer, die überdies den unzutreffenden Eindruck einer Übereinstimmung mit den Einstufungen des Bodengutachters erweckte.

- 31.3 *Nach Ansicht der örtlichen Bauaufsicht entspräche die Abrechnungssumme im Mittel den tatsächlichen Bodenverhältnissen. Die ÖSAG beauftragte ihre begleitende Kontrolle mit der Überprüfung der qualitativen Massenbilanz.*
- 31.4 Der RH ersuchte um Übermittlung des Ergebnisses der Untersuchungen der begleitenden Kontrolle.

### Mehrverfuhrweiten

- 32.1 Da die vergrößerte Menge an wegzuschaffendem Material die Kapazität der ursprünglich vorgesehenen, in der Baulosmitte liegenden Deponie überstieg, mußte ein Teil der Massen auf eine andere Deponie verbracht werden. Der Auftragnehmer wählte hierfür eine von ihm auch zur Schotterentnahme genutzte Grube am östlichen Ende der Baustelle. Für die nicht kalkulierte weitere Entfernung forderte der Auftragnehmer für rd 376 000 m<sup>3</sup> Abtragsmaterial einen Zuschlag von rd 12,5 Mill S (ohne USt).
- 32.2 Wie der RH anhand der wasserrechtlichen Endüberprüfung dieser Grube feststellte, wurden dort nur rd 179 000 m<sup>3</sup> wieder eingebracht; die Verrechnung der Mehrverfuhr lag damit um 197 000 m<sup>3</sup> über jenem Ausmaß, das gemäß Wasserrechtsbehörde in der Grube deponiert wurde. Bei einer um diese Menge verminderten Verfuhrleistung verringerte sich die Abrechnung um rd 6,5 Mill S (ohne USt).
- 32.3 *Aufgrund einer Mitteilung der ausführenden Unternehmung an das Amt der Burgenländischen Landesregierung, daß die Gesamtverfüllkubatur wegen vermutter Vermessungsfehler größer sein dürfte als der Wasserrechtsbehörde mitgeteilt worden war, beschloß diese, gemeinsam mit der Abfallwirtschaftsbehörde eine Überprüfung vorzunehmen.*

*Die ÖSAG teilte mit, daß sie die Auswirkungen dieses Überprüfungsergebnisses auf die Abrechnung weiter behandeln werde.*

## 26

Nachtrags-  
forderungen

- 33.1 Zum Zeitpunkt der Korrektur der Schlußrechnung im Jänner 1996 blieben strittige Nachtragsforderungen im Ausmaß von rd 150 Mill S offen. Diese betrafen überwiegend die Leistungsgruppen Baustelleneinrichtung und Erdarbeiten und wurden mit geänderten Bodenverhältnissen und Forcierung begründet. Ende 1996 waren davon rd 37 Mill S anerkannt und nur noch rd 75 Mill S strittig.
- 33.2 Der RH ersuchte die ÖSAG, ihm über das Ergebnis der Verhandlungen mit dem Auftragnehmer zu berichten.

## Andere Vergaben

## Überblick

- 34.1 Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die weiteren Vergaben im Bereich des Bauloses Anschlußstelle Neusiedl — Staatsgrenze. Vergaben mit Auftragssummen unter 1 Mill S sowie Aufträge, für die gemäß Vergabeordnung für öffentliche Bauaufträge eine freihändige Vergabe von vornherein zulässig war, wurden nicht berücksichtigt.

Gegenstand	Auftrag vom	Summe in Mill S	Art der Ausschreibung
Glatteisfrühwarnsystem Burgenland	Februar 1991	3,3	beschränkt
Druckleitung Nickelsdorf	August 1993	7,7	öffentlich
Straßenverkehrszeichen	August 1993	3,5	beschränkt
Pflanzenlieferungen	August 1993	12,2	öffentlich
Toilettenanlagen	November 1993	6,1	öffentlich
Kabellieferung	März 1994	8,1	öffentlich
Wasserver-/Abwasserentsorgung	April 1994	10,0	öffentlich
Elektrotechnik/Kabelverlegung	April 1994	41,2	öffentlich
Grünverbau Zubringer	Juli 1994	8,7	öffentlich
elektrotechnische Einrichtung			
Parkplätze	August 1994	1,1	öffentlich
Straßenverkehrszeichen	August 1994	2,9	öffentlich
Straßenverkehrszeichen	August 1994	2,1	öffentlich
Bodenmarkierungen*)	August 1994	1,0	freihändig
Bodenmarkierungen*)	August 1994	1,3	freihändig
Bepflanzung 2. Teil	Juni 1995	7,7	öffentlich
Glatteisfrühwarnsystem neu Burgenland (50 %)	Juni 1995	4,0	freihändig

\*) Diese Vergaben erfolgten nach Überprüfung der Preisangemessenheit im Rahmen eines für fünf Jahre geltenden Rahmenauftrages des Landes Burgenland.

Der Zuschlag erfolgte durchwegs an den Bieter mit dem jeweils niedrigsten Preis.

## Andere Vergaben

27

- 34.2 Da in den Ausschreibungen keine spezifischen zusätzlichen technischen oder wirtschaftlichen Kriterien für die Bestbieterermittlung genannt waren, kam jene Bestimmung der Vergabeordnung für öffentliche Bauaufträge zum Tragen, derzufolge von mehreren Angeboten bei ansonsten gleicher Qualifikation jenes mit dem niedrigsten Preis zu wählen ist.

## Elektrotechnische Ausrüstung

## Allgemeines

- 35 Die elektrotechnische Ausrüstung des gesamten burgenländischen Abschnittes der Ost-Autobahn erfolgte gemäß einem neuartigen Rahmenkonzept „Straße 2000“ mit dem Ziel einer umfassenden Ausstattung der Strecke mit Service- und Überwachungseinrichtungen (insbesondere beleuchtete „Komfort-Parkplätze“ mit wasserversorgten WC-Anlagen mit zentraler Steuerung und Überwachung, neuartige Notrufsäulen, Glatteiswarnsystem, Leitungen für die Übermittlung verkehrsrelevanter Daten).

Elektrotechnisches Kernstück dieses Konzeptes ist ein autobahnparalleles Leitungssystem, welches sowohl die Kraftstromversorgung für die Anlagen (20 kV-Kabel) als auch die Kabel für die nachrichten- und steuerungstechnischen Einrichtungen beinhaltet. Da die ÖBB an diesem Teil der Ost-Autobahn keinen Bedarf an einer ABSA-Leitung (im Einvernehmen mit den ÖBB an Autobahnen installierte „Autobahn-Selbstanschluß-Anlage“) hatten, konnte hierfür ein einfaches und kostengünstiges Datenübertragungskabel verwendet werden.

Dies ermöglichte auch den Wechsel zu einem moderneren und leistungsfähigeren Notrufsäulen-Typus mit Möglichkeit des Gegensprechens (wie Telefon).

## Systementscheidung und Notrufsäulenkonzept

- 36.1 Die ASAG entwickelte 1990 in Zusammenarbeit mit einem Planungsbüro für Elektrotechnik die Grundzüge des neuen Ausstattungskonzeptes für Autobahnen „Straße 2000“ einschließlich der neuen Notrufsäulen und informierte im Jänner 1991 das BMwA erstmalig darüber. Ein vom BMwA im April 1991 an die ASAG ergangenes Ersuchen um detailliertere Angaben zum neuen System wurde von der ASAG erst nach Einleitung der öffentlichen Ausschreibung der elektrotechnischen Arbeiten für das Baulos 603 (Vorbaulos der gegenständlichen Gebarungüberprüfung) beantwortet. In darauf folgenden Besprechungen konnten wegen der schon weit gediehenen Entwicklung nur noch geringfügige Änderungswünsche des BMwA bezüglich der Gestaltung der Notrufsäulen berücksichtigt werden.

Der Wunsch des BMwA nach zusätzlicher Ausstattung der Notrufsäulen mit Blinkampeln im September 1991 war mitentscheidend für die Aufhebung der Ausschreibung der elektrotechnischen Arbeiten für das Baulos 603 durch die ASAG. Den darin enthaltenen besonders dringlichen Leistungsteil der Kabelverlegung vergab die ASAG in der Folge freihändig an den auch bei dieser Teilleistung günstigsten Bieter (Auftragssumme 3,3 Mill S). Die von einem Bieter angerufene Vergabekontrollkommission erachtete die Aufhebung dieser Ausschreibung als der Vergabeordnung für öffentliche Bauaufträge widersprechend, da ihres Erachtens die Änderungen des Ausschreibungsinhaltes für eine Aufhebung zu

## Andere Vergaben

28

geringfügig waren. Bei der anschließenden beschränkten Ausschreibung der restlichen elektrotechnischen Arbeiten erwies sich der Billigstbieter der Erstausschreibung wiederum als Billigstbieter; dieser Unternehmung wurde auch der Auftrag erteilt (Auftragssumme 9,4 Mill S).

- 36.2 Der RH beurteilte das von der ASAG verwirklichte elektrotechnische Versorgungssystem positiv. Wegen der neuen Möglichkeiten und wirtschaftlichen Vorteile (billigere Kabel, marktgängige Systemkomponenten) sah der RH auch keinen Anlaß zur Beanstandung des Notrufsäulensystems.

Den Entscheidungsvorgang für die Systemwahl und die anschließende Vergabe beurteilte der RH jedoch als mangelhaft:

(1) So hat die damalige ASAG das BMwA — entgegen der erlaßmäßig auferlegten frühzeitigen Einbeziehung — zu spät in die Entscheidungsfindung über das neue System einbezogen. Dies wäre nach Ansicht des RH deshalb besonders wichtig gewesen, weil damals im BMwA generelle Überlegungen über eine Um- bzw Aufrüstung des Notrufsäulensystems auf den österreichischen Autobahnen im Gange waren. Wenn auch das BMwA selbst sein Interesse an dieser Frage nur zurückhaltend artikuliert haben mochte, so sah der RH die umfassende Information der Zentralstelle über diese Frage doch als Verpflichtung der federführenden ASAG an. Der von der ASAG ins Treffen geführte Zeitdruck hätte sie zu einem entsprechend frühzeitigen Tätigwerden veranlassen müssen.

(2) Hinsichtlich der Abwicklung der Ausschreibung der elektrotechnischen Ausstattung des Bauloses 603 teilte der RH die Kritik der Vergabekontrollkommission. Überdies beanstandete der RH die bei der Angebotsprüfung der Erst-Ausschreibung vorgenommene Korrektur der Bieterreihung im Zusammenhang mit mengenmäßig nicht definierten Ersatzmaterialien. Die Rückreihung des ursprünglich an erster Stelle gelegenen Bieters erfolgte seines Erachtens nicht korrekt und wäre bei sachlich richtiger Korrektur unterblieben.

- 36.3 *Die ÖSAG sah hinsichtlich der Abstimmung der Systementscheidung mit dem BMwA keine Versäumnisse im eigenen Bereich, zumal das BMwA diese Entscheidung letztlich der damaligen ASAG überlassen hatte. Auch sei das BMwA stets voll über die Vorgangsweise der ASAG informiert gewesen.*

*Hinsichtlich der erwähnten Elektrotechnik-Ausschreibung vermeinte die ÖSAG, die im Sommer 1991 vorgenommenen technischen Änderungen wären sehr wohl wesentlich gewesen, so daß eine Aufhebung der Ausschreibung gerechtfertigt gewesen sei.*

- 36.4 Der RH entgegnete, auch die Vergabekontrollkommission habe die Änderung des Leistungsumfanges der Ausschreibung als nur geringfügig beurteilt.

**Andere Vergaben**

29

## Vergaben

- 37 Die Vergabe des Hauptauftrages für die elektrotechnische Ausrüstung des Bauloses Anschlußstelle Neusiedl — Staatsgrenze (einschließlich Kabelverlegung sowie Lieferung und Montage der Notrufsäulen) erfolgte auf Grundlage einer öffentlichen Ausschreibung an den Billigst- und Bestbieter (Auftragssumme 41,2 Mill S) und war vom RH nicht zu beanstanden. Dies traf auch auf den Auftrag für die elektrotechnische Einrichtung der Parkplätze (Auftragssumme 1,1 Mill S) zu.

Die Vergabe der Lieferung der Kabel erfolgte nach öffentlicher Ausschreibung ebenfalls an den Billigst- und Bestbieter (Auftragssumme 8,1 Mill S). Trotz mehrfach unbefriedigender Auskünfte dieses Bieters bezüglich der Lieferkonditionen für sein (ausländisches) Produkt im Zuge der Aufklärungsgespräche konnte die ÖSAG letztlich befriedigende Auftragskonditionen sicherstellen. Der RH erachtete die Abwicklung dieser Vergabe noch für zulässig.

## Glatteisfrühwarnsystem

- 38.1 Für das Glatteisfrühwarnsystem der Ost-Autobahn hatte die ASAG zunächst ein neuartiges, auf einem Forschungsauftrag basierendes System vorgesehen. Die Aufträge für die Ausstattung der gesamten Autobahn (Fischamend — Staatsgrenze) mit dem neuen System ergingen auf Grundlage von zwei beschränkten Ausschreibungen an die gleiche Unternehmung, jeweils als Billigstbieter. Da das neue System im praktischen Betrieb jedoch die vom Lieferanten garantierten Leistungsmerkmale nicht erbringen konnte, veranlaßte die ÖSAG schließlich eine Umrüstung des Glatteisfrühwarnsystems auf die herkömmliche Technologie.
- 38.2 Das Glatteisfrühwarnsystem hatte Pilot-Charakter, war aufgrund der Forschungsergebnisse aber als zukunftsweisend anzusehen. Dementsprechend erachtete der RH die Vornahme von beschränkten Ausschreibungen als gerechtfertigt. Der RH gewann den Eindruck, daß die befaßten Stellen (insbesondere die ASAG und das für den niederösterreichischen Abschnitt der Ost-Autobahn zuständige Amt der Niederösterreichischen Landesregierung) die erstmalige großräumige Umsetzung des neuen Systems mit großem Engagement verfolgten. Daß die neue Technologie die in sie gesetzten Erwartungen letztlich nicht erfüllen konnte, erachtete der RH als ein bei technischen Innovationen fallweise hinzunehmendes Ergebnis. Mit der Inanspruchnahme der Gewährleistungsbestimmungen wurde dennoch ein wirtschaftlich vertretbares Ergebnis erzielt.

## Schlußbemerkungen

- 39 Das gegenständliche Bauvorhaben mit seinem großen Umfang (21,7 km Autobahn einschließlich sechs je 100 m langen Grünbrücken und 12 weiteren Brücken, des 5,4 km langen Zubringers Gols sowie Elektrotechnik und Nebenaufträgen) wurde von der ASAG bzw der ÖSAG sowie dem Amt der Burgenländischen Landesregierung trotz der entwässerungstechnischen Schwierigkeiten und der hohen Umweltansprüche in einer vergleichsweise kurzen Bauzeit und zu Baukosten von rd 48 Mill S/km verwirklicht.

Die Auftragserteilung der Straßen- und Brückenbauarbeiten erfolgte an einen Bieter, dessen Angebot nach der Vergabeordnung für öffentliche Bauaufträge auszuschneiden gewesen wäre.

Die Verbreiterung des Autobahn-Querschnittes an sich erachtete der RH für vertretbar, er kritisierte aber die Umsetzung dieser Entscheidung.

Kritisch beurteilte der RH auch Fehler in der geprüften, aber noch nicht anerkannten Schlußrechnung für die Straßen- und Brückenbauarbeiten, die jedoch mittlerweile weitgehend bereinigt wurden (Korrektursumme 4,3 Mill S ohne USt).

Der RH empfahl dem BMwA, der ÖSAG und der Burgenländischen Landesregierung die strikte Einhaltung der Vergabebestimmungen.

Weiters empfahl er der ÖSAG bzw der Burgenländischen Landesregierung:

- (1) Bei umfangreichen Projekten sollte der Zeitaufwand für die vorbereitenden Arbeiten (Bodenerkundungen, Grundeinlösen, örtliche Genehmigungsverfahren) realistisch abgeschätzt und auf deren Abschluß vor der Ausschreibung geachtet werden.
- (2) Im Zuge der Ausschreibungsvorbereitung sollte mehr Gewicht auf detaillierte und richtige Massenermittlungen gelegt werden.
- (3) Bei der Abfassung des Bauvertrages sollten absehbare Entwicklungen und Eventualitäten berücksichtigt werden, um spätere Auseinandersetzungen zwischen den Vertragspartnern hintanzuhalten.

**Schlußbemerkungen****31**

(4) Bei den Erdarbeiten sollte das Abtragsmaterial bei jeder für Verrechnung oder Verwendung bedeutsamen Änderung der angetroffenen Qualität umgehend vor Ort klassifiziert werden.

(5) Grundlegende Entscheidungen über die Einführung neuer Technologien mit Anwendungspotential im gesamten Bundesstraßenbereich sollten frühzeitig mit dem BMW A abgestimmt werden.

Wien, im April 1997

Der Präsident:

Dr Franz Fiedler

**32**

## **ANHANG**

### **Entscheidungsträger**

**[Vorstandsmitglieder sowie  
Aufsichtsratsvorsitzender und  
dessen Stellvertreter]**

**der überprüften Unternehmungen**

Anmerkung:

im Amt befindliche Entscheidungsträger in **Blaudruck**

**34**

## Autobahnen- und Schnellstraßen AG (ASAG)\*

### Aufsichtsrat

Vorsitzender                      Sektionschef Dr Friedrich FREUDENREICH  
(seit 8. Mai 1987)

Stellvertreter  
des Vorsitzenden                      Ministerialrat Mag Ernst KINAST  
(seit 20. Juni 1985)

Vorstand                                      Dr Engelbert SCHRAGL  
(seit 2. Juli 1989)

\*Übergang von ASAG zu ÖSAG mit Wirkung vom 1. Jänner 1993

## Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG ÖSAG\*

### Aufsichtsrat

Vorsitzender	Generaldirektor Kommerzialrat Dipl-Ing Dr Richard SCHENZ (seit 23. Februar 1993)
Stellvertreter des Vorsitzenden	Dipl-Ing Dr Erich RIBITSCH (23. Februar 1993 bis 16. Juni 1994)
	DDr Karl GOLLEGER (seit 16. Juni 1994)

### Vorstand

Vorsitzender	Generaldirektor Dr Engelbert SCHRAGL (seit 1. Jänner 1993 interimistisch; seit 23. April 1993 bestellt)
Stellvertreter des Vorsitzenden	Dipl-Ing Alois SCHEDL (seit 1. Jänner 1993 interimistisch; seit 23. April 1993 bestellt)

\* Mit BGBl Nr 826/1992 durch Fusion der Tauernautobahn AG, der Wiener Bundesstraßen AG, der Pyhrn Autobahn AG und der Autobahnen- und Schnellstraßen AG ab 1. Jänner 1993 gegründet; handelsrechtlich mit Eintragung im Firmenbuch am 23. April 1993 errichtet.

