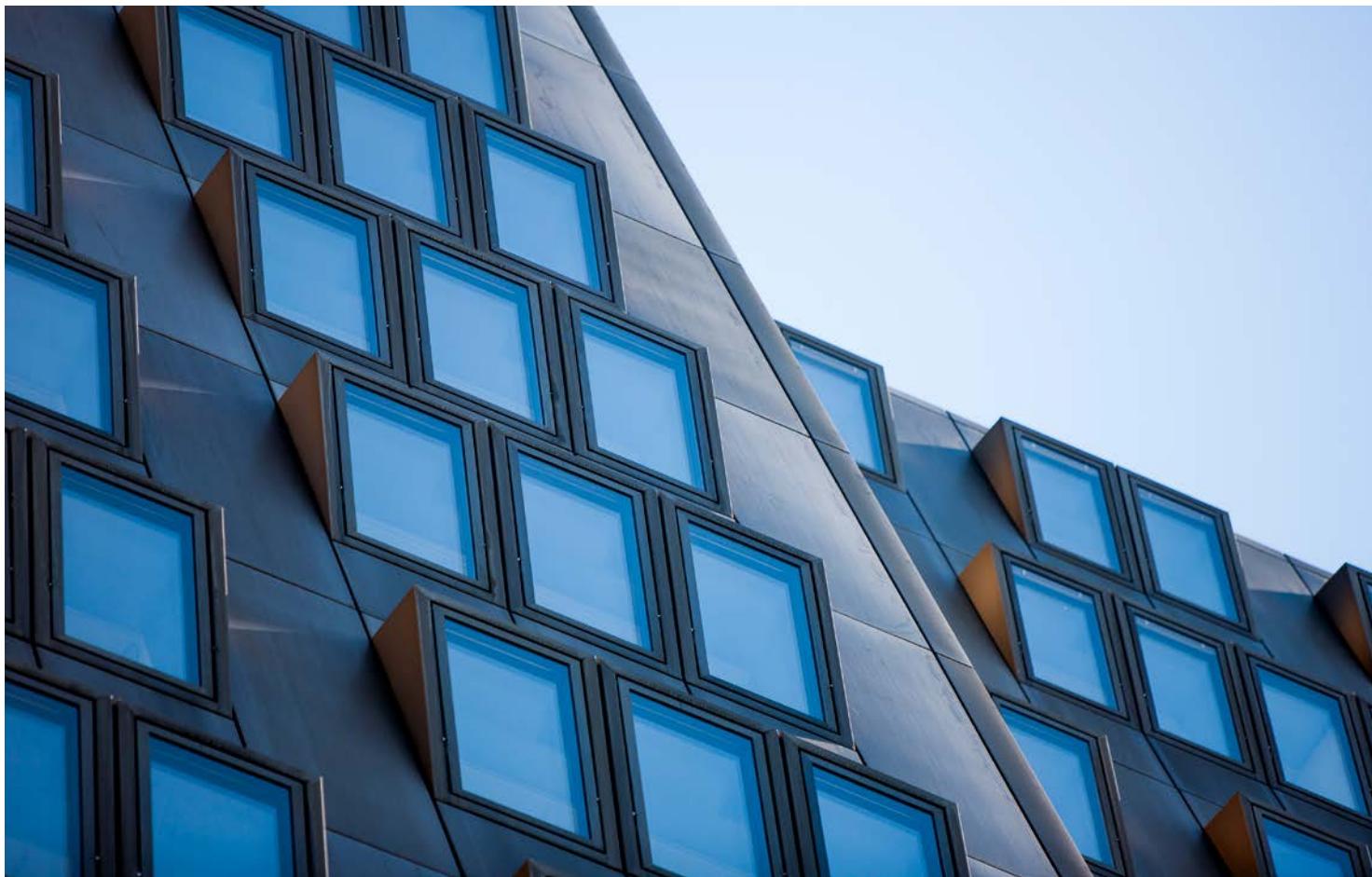




Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße; Follow-up–Überprüfung

Bericht des Rechnungshofes





Vorbemerkungen

Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat.

Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punkteweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes www.rechnungshof.gv.at verfügbar.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Rechnungshof Österreich

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

www.rechnungshof.gv.at

Redaktion und Grafik: Rechnungshof Österreich

Herausgegeben: Wien, im Februar 2022

AUSKÜNFTE

Rechnungshof

Telefon (+43 1) 711 71 – 8946

E-Mail info@rechnungshof.gv.at

facebook/RechnungshofAT

Twitter: @RHsprecher

FOTOS

Cover: Rechnungshof/Achim Bieniek



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	4
Glossar	5
Prüfungsziel	7
Kurzfassung	7
Empfehlungen	10
Zahlen und Fakten zur Prüfung	11
Prüfungsablauf und –gegenstand	13
Genehmigungsverfahren und Grundstücksbereitstellung	14
Kosten und Termine	18
Projektkoordination und Projektcontrolling	18
Begleitende Kontrolle	20
Kosten- und Terminverfolgung	22
Auftragsabwicklung	24
Mehrkostenforderungen	24
Dienstleistungsverträge	25
Berichtswesen	26
Bauabwicklung und –abrechnung	28
Schlussrechnungsberichte	28
Verträge mit Konsulenten	29
Umgang mit (gefährlichen) Abfällen	30
Mehrkostenforderungen	32
Verkehrsentwicklung	34
S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) zwischen 2016 und 2020	34
Modellrechnung und Beweissicherung der Verkehrsströme betreffend ausgewählte Landesstraßen vor und nach dem Ausbau der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße	41
Schlussempfehlungen	45
Anhang	48
Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger	48



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs von Montag bis Sonntag in den jeweils ersten drei Quartalen der Jahre 2019 und 2020	38
Tabelle 2: Durchschnittlicher täglicher Kfz– und Lkw–Verkehr auf der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) im Vergleich zur Prognose gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung für das Jahr 2025	39
Tabelle 3: Vergleich des hochgerechneten und prognostizierten Verkehrsaufkommens für das Jahr 2025 auf der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd)	40
Tabelle 4: Verkehrsprognosen (Modellrechnung gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung) für ausgewählte Landesstraßen ohne und mit Ausbau der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd)	42
Tabelle 5: Messwerte des Kfz– und Lkw–Verkehrs auf ausgewählten Landesstraßen vor und nach der Verkehrsfreigabe der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) im Vergleich zur Verkehrsprognose (Modellrechnung gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung) für das Jahr 2025	43



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lageplan der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) sowie der Messstellen zur Verkehrserfassung	35
Abbildung 2: Durchschnittlicher täglicher Verkehr von Montag bis Freitag beim Tunnel Götschka	37



Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
Abs.	Absatz
ASFINAG	Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs–Aktien–gesellschaft
BGBI.	Bundesgesetzblatt
bzw.	beziehungsweise
COVID	corona virus disease
etc.	et cetera
EUR	Euro
f(f).	folgend(e)
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
IT	Informationstechnologie
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
Lkw	Lastkraftwagen
m	Meter
Mio.	Million(en)
ÖNORMEN	Österreichische Normen
Pkw	Personenkraftwagen
rd.	rund
RH	Rechnungshof
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
S	Schnellstraße
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
z.B.	zum Beispiel



Glossar

Begleitende Kontrolle

Die Begleitende Kontrolle ist eine delegierbare Funktion des Bauherrn. Sie umfasst eine zeitnahe Prüfung und Nachkontrolle der Projektunterlagen und ermöglicht damit noch Korrekturen im Projektablauf. Sie stellt eine zweite Betrachtungsebene für den Auftraggeber dar (Vier-Augen-Prinzip) und bereitet Entscheidungsprozesse auf.

Landesstraßen B

Diese Straßen sind übergeordnete Straßen (ehemalige Bundesstraßen) und wurden bis 31. März 2002 vom Bund verwaltet. Mit Wirkung vom 1. April 2002 wurden alle Bundesstraßen, die keine Autobahnen oder Schnellstraßen waren, an die Länder übertragen. Diese ehemaligen Bundesstraßen B tragen in der Regel weiterhin die Abkürzung B sowie einen von der Region abgeleiteten Namen, z.B. Königswiesener Straße (B 124). Die Verwaltungskompetenz obliegt nunmehr den einzelnen Ländern.

Leistungsverzeichnis

Das Leistungsverzeichnis ist die Beschreibung der Leistungen für ein bestimmtes Bauvorhaben, zumeist gegliedert nach Positionen.

Leistungsverzeichnis-Position

Diese bezeichnet die kleinste, als verrechenbare Leistung festgelegte Zusammenfassung von Einzelleistungen. Der Positionstext enthält die technische Beschreibung der Leistung, wobei zusätzlich die die Position betreffenden Vertragsbestimmungen gelten.

Mehr- bzw. Minderkostenforderung

Mehr- bzw. Minderkostenforderung bedeutet die auf den Preisgrundlagen des Bauvertrags aufzubauende Forderung eines Vertragspartners betreffend die terminliche oder preisliche Anpassung des Vertrags.

Örtliche Bauaufsicht

Die Örtliche Bauaufsicht umfasst die Vertretung der Interessen des Bauherrn auf der Baustelle.

Preisgleitung

Bei Vereinbarung von veränderlichen Preisen werden die Angebotspreise bei Veränderung definierter Preisgrundlagen (z.B. Baukostenindex) unter bestimmten Voraussetzungen angepasst.



Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße; Follow-up–Überprüfung



WIRKUNGSBEREICH

- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße; Follow-up-Überprüfung

Prüfungsziel



Der RH überprüfte von Dezember 2020 bis März 2021 die ASFINAG Bau Management GmbH, um den Stand der Umsetzung von Empfehlungen aus dem Vorbericht „Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße“ (Reihe Bund 2019/27) zu beurteilen. Den Schwerpunkt der Follow-up-Überprüfung legte der RH auf die Empfehlungen mit grundsätzlichen Anregungen für (Straßen-)Bauprojekte der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (**ASFINAG**) mit dem Ziel, bei künftigen Projekten die Qualität der Leistungserbringung zu erhöhen. Darüber hinaus analysierte der RH die Verkehrsentwicklung auf der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße und den angrenzenden Landesstraßen, um erste Aussagen über die Wirksamkeit des Schnellstraßenausbaus treffen zu können.

Kurzfassung

Verkehrsentwicklung

Die S 10 – Mühlviertler Schnellstraße ist die Verlängerung der A 7 – Mühlkreis Autobahn (Knoten Linz bis Unterweitersdorf). Im Vollausbau soll sie als vierstreifige Schnellstraße von Unterweitersdorf über Freistadt bis zur Staatsgrenze bei Wullowitz verlaufen. ([TZ 16](#))

Darüber hinaus sollte die S 10 – Mühlviertler Schnellstraße das nordöstliche Mühlviertel an den Linzer Zentralraum anbinden. Die Verkehrszahlen zeigten, dass dieses Ziel sowie eine Entlastung von Ortsdurchfahrten erreicht wurden. Die Auslastung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße lag im Jahr 2019¹ – rund drei Jahre nach Fertigstellung – bei 11.500 bis 21.600 Kfz pro Tag (Verkehrsstärke). Die Kapazität der Schnellstraße war aber noch nicht ausgeschöpft. Die weitere Entwicklung und damit die endgültige verkehrliche Wirksamkeit hingen davon ab, wie die S 10 – Mühlviert-

¹ Die Verkehrsdaten des Jahres 2020 sind – aufgrund des Rückgangs im Verkehrsaufkommen bedingt durch die COVID-19-Pandemie – nicht repräsentativ.



ler Schnellstraße nach ihrer Einbindung in das hochrangige Transeuropäische Straßennetz angenommen wird. ([TZ 16](#), [TZ 17](#))

Die Gesamtkosten für die Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße auf dem 22 km langen Abschnitt Süd beliefen sich auf 711,11 Mio. EUR. Die Kosten beinhalteten u.a. auch die anerkannten bzw. die mit Vergleich zuerkannten Mehrkostenforderungen, zusätzliche Leistungen aus der Nachbauphase sowie die Kosten für Optimierungsmaßnahmen aufgrund Erkenntnissen aus der Betriebsphase. Auf Basis der im Jahr 2007 vom Aufsichtsrat der ASFINAG genehmigten Kosten von rd. 689 Mio. EUR bedeutete dies eine Kostensteigerung von rd. 22,11 Mio. EUR bzw. um rd. 3 %. ([TZ 7](#))

Umsetzungsstand der Empfehlungen

Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte von 15 überprüften Empfehlungen des Vorberichts 13 um und zwei teilweise um. ([TZ 18](#))

Eine der zentralen Empfehlungen des Vorberichts, Bauleistungen erst nach Vorliegen sämtlicher behördlicher Genehmigungen zu vergeben, setzte die ASFINAG Bau Management GmbH um. Sie legte in ihrem Ablaufdiagramm zum Beschaffungsprozess das Vorliegen sämtlicher behördlicher Genehmigungen als Freigabebedingung für Auftragsvergaben fest. In den überprüften Fällen hielt sie diese internen Regelungen auch ein. ([TZ 2](#))

Nur teilweise setzte die ASFINAG Bau Management GmbH die Empfehlung zu den Vergleichsangeboten um: Bei mehr als 90 % der Gutachterleistungen im Liegenschaftsbereich holte sie Vergleichsangebote ein. Bei einzelnen Auftragsvergaben fehlten jedoch Vergleichsangebote. Wie vom RH empfohlen, teilte die ASFINAG Bau Management GmbH den externen Sachverständigen ihre Mindestanforderungen für Gutachten mit und prüfte auch die Einhaltung der Qualitätserfordernisse. ([TZ 3](#), [TZ 4](#))

Entsprechend einer Empfehlung des RH verbesserte die ASFINAG Bau Management GmbH die Projektkoordination und das Projektcontrolling, indem sie zusätzlich Bedienstete dafür aufnahm. Daraus war aber keine Aussage über die tatsächliche Aufgabenwahrnehmung durch das zusätzlich aufgenommene Personal ableitbar. In der Leistungsbeschreibung der Begleitenden Kontrolle führte sie – neben der Prüfung der Projektkostenpläne und Projektstrukturpläne – jedenfalls auch eine Stichprobenkontrolle der Leistungen anderer Auftragnehmer – etwa der Örtlichen Bauaufsicht – ein. ([TZ 5](#), [TZ 6](#), [TZ 14](#))

Für die Kosten- und Terminverfolgung nahm die Abteilung Controlling/Projektcontrolling seit 2019 zusätzlich die Funktion der Bauprogrammkoordination und des



Portfoliocontrollings wahr. Damit sollte das Kosten- und Termincontrolling verbessert werden. Dass eine laufende Optimierung des Kosten- und Termincontrollings notwendig war, zeigte sich an den Mehrkostenforderungen und der damit einhergehenden Kostenerhöhung bei der Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße.

Zusätzlich setzte die ASFINAG Bau Management GmbH bei Großprojekten seit 2020 eine interne Projektsteuerung ein und die Begleitende Kontrolle führte die Kontrolle der Kosten- und Terminverfolgung durch. ([TZ 7](#))

Für die Auftragsabwicklung legte die ASFINAG Bau Management GmbH in ihrem Abrechnungsleitfaden eine einheitliche Verwendung des Begriffs Mehrkostenforderung fest, vereinheitlichte die Behandlung von Mehrkostenforderungen und differenzierte klar zwischen Leistungsabweichungen und reinen Mengenänderungen. ([TZ 8](#))

Die ASFINAG Bau Management GmbH standardisierte und präzisierte die Berichtsvorlagen für die Örtliche Bauaufsicht und die Begleitende Kontrolle. Sie schuf damit die Voraussetzungen für ein in sich stimmiges Berichtswesen. In der Dokumentenvorlage für den Schlussrechnungsbericht der Örtlichen Bauaufsicht merkte die ASFINAG Bau Management GmbH mehrfach an, aussagekräftige Begründungen zu verfassen sowie alle definierten Positionen vollständig aufzulisten. ([TZ 10](#), [TZ 11](#))

Der RH hatte im Vorbericht den Umgang mit asbesthaltigen Abfällen kritisiert. So fehlten Erkundungen, Entsorgungsnachweise und Maßnahmen zum Arbeitnehmerschutz. Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die diesbezügliche Empfehlung teilweise um: In einem Informationsschreiben an die Abteilungs- und Regionalleitungen im September 2018 thematisierte sie zwar den Umgang mit künstlichen Mineralfasern. Eine umfassende Information mit Bezug zu den aufgezeigten Mängeln – etwa bei Asbest und beim Arbeitnehmerschutz – erfolgte jedoch nicht. ([TZ 13](#))



Auf Basis seiner Feststellungen hob der RH folgende Empfehlungen an die AFINAG Bau Management GmbH hervor:

EMPFEHLUNGEN

- Bei Direktvergaben wäre die Einholung von Vergleichsangeboten grundsätzlich sicherzustellen und Ausnahmen davon wären restriktiv wahrzunehmen. (TZ 3)
- Beim Kostenmanagement wären die Einhaltung der zehn Punkte und beim Terminmanagement die Einhaltung der fünf Punkte gemäß Leistungsbeschreibung der Begleitenden Kontrolle auch in den Quartalsberichten zu dokumentieren und zu kontrollieren. (TZ 6)
- Das Problembewusstsein beim Umgang mit (gefährlichen) Abfällen wäre bei allen Projektbeteiligten durch gezielte Informationen zu schärfen, um so die aufgezeigten Mängel beim Umgang mit (gefährlichen) Abfällen zu vermeiden. (TZ 13)



Zahlen und Fakten zur Prüfung

S 10 – Mühlviertler Schnellstraße, Neubau Unterweitersdorf – Freistadt Nord			
Rechtsgrundlage	Genehmigung der damaligen Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, dem Bundesstraßengesetz 1971, dem Forstgesetz 1975 und dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz hinsichtlich der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße Abschnitt Unterweitersdorf – Freistadt Nord; 3. Juli 2009		
Gegenstand	Neubau der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße von Unterweitersdorf bis Freistadt Nord		
Umfang der Baumaßnahmen	Hauptbaulose	Länge (rd.)	wesentliche Maßnahmen
	Baulos 1:	2.500 m	2 Brücken, 4 Überführungen, 4 Durchlässe
	Baulos 2.1:	4.870 m	Tunnel Götschka, 1 Durchlass
	Baulos 2.2:	4.055 m	Tunnel Neumarkt, 3 Überführungen, 1 Durchlass
	Baulos 3:	4.675 m	3 Unterflurtrassen, 2 Brücken
	Baulos 4.1:	4.400 m	1 Unterflurtrasse, 2 Tunnel, 1 Galerie, 6 Brücken
	Baulos 4.2:	1.535 m	7 Brücken
Gesamtlänge	22,04 km		
Gesamtkosten	711,11 Mio. EUR		
Zeitraum	Baubeginn Juli 2009, Verkehrsfreigabe Dezember 2015, Gesamtfertigstellung inklusive 2. Nachbauphase bis 31. Dezember 2017		

Quelle: ASFINAG Bau Management GmbH



Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße; Follow-up–Überprüfung

Prüfungsablauf und –gegenstand

- 1 (1) Der RH überprüfte von Dezember 2020 bis März 2021 bei der ASFINAG Bau Management GmbH die Umsetzung von Empfehlungen, die er bei der vorangegangenen Gebarungsüberprüfung zum Thema „Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße“ abgegeben hatte. Den Schwerpunkt der Follow-up-Überprüfung legte der RH auf die Empfehlungen mit grundsätzlichen Anregungen für (Straßen-) Bauprojekte der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (**ASFINAG**) mit dem Ziel, bei künftigen Projekten die Qualität der Leistungserbringung zu erhöhen. Der in der Reihe Bund 2019/27 veröffentlichte Bericht wird in der Folge als Vorbericht bezeichnet.

Zur Verstärkung der Wirkung seiner abgegebenen Empfehlungen hatte der RH deren Umsetzungsstand bei der ASFINAG Bau Management GmbH nachgefragt. Das Ergebnis dieses Nachfrageverfahrens findet sich auf der Website des RH (www.rechnungshof.gv.at).

Der überprüfte Zeitraum der nunmehrigen Follow-up-Überprüfung umfasste im Wesentlichen die Jahre 2018 bis 2020.

Der RH weist in diesem Zusammenhang auf seine geübte Vorgehensweise und standardisierte Berichtsstruktur für Follow-up-Überprüfungen hin. Diese haben das Ziel, den Umsetzungsstand der Empfehlungen des Vorberichts unter Berücksichtigung der Angaben aus dem Nachfrageverfahren zu beurteilen und die Einstufung in „umgesetzt“, „teilweise umgesetzt“, „zugesagt“ und „nicht umgesetzt“ zu begründen.

(2) Die S 10 – Mühlviertler Schnellstraße ist die Verlängerung der A 7 – Mühlkreis Autobahn (Knoten Linz bis Unterweitersdorf) und soll im Vollausbau als vierstreifige Schnellstraße von Unterweitersdorf über Freistadt bis zur Staatsgrenze bei Wullowitz verlaufen.

Die Gesamtkosten für die Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße beliefen sich auf 711,11 Mio. EUR und beinhalteten u.a. auch die anerkannten bzw. mit Vergleich zuerkannten Mehrkostenforderungen, zusätzliche Leistungen aus der Nachbauphase sowie die Kosten für Optimierungsmaßnahmen aufgrund Erkenntnissen aus der Betriebsphase. Auf Basis der im Jahr 2007 vom Aufsichtsrat der ASFINAG genehmigten Kosten von rd. 689 Mio. EUR bedeutete dies eine Kostensteigerung von rd. 22,11 Mio. EUR bzw. um rd. 3 %.



(3) Neben dem Umsetzungsstand von Empfehlungen aus dem Vorbericht analysierte der RH weiters die Verkehrsentwicklung auf der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße und den bestehenden Landesstraßen im Einzugsgebiet zur S 10 – Mühlviertler Schnellstraße, um erste Aussagen über die Wirksamkeit des Schnellstraßenbaus treffen zu können (TZ 16 ff.).

(4) Zu dem im August 2021 übermittelten Prüfungsergebnis nahm die ASFINAG Bau Management GmbH im September 2021 Stellung. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nahm das übermittelte Prüfungsergebnis im November 2021 zur Kenntnis und gab dazu keine Stellungnahme ab. Eine Gegenäußerung des RH war nicht erforderlich.

Genehmigungsverfahren und Grundstücksbereitstellung

2.1

(1) Da die ASFINAG Bau Management GmbH Ausschreibungen für Bauleistungen teilweise ohne Vorliegen von Genehmigungen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000² oder anderen Gesetzen durchführte, hatte der RH der ASFINAG Bau Management GmbH in seinem Vorbericht (TZ 5) empfohlen, Bauleistungen erst nach Vorliegen sämtlicher behördlicher Genehmigungen zu vergeben. Vergabeverfahren wären erst einzuleiten, wenn Genehmigungen mit den Behörden soweit abgestimmt sind, dass eine Vorlage des Bescheids zeitlich gesichert ist, um Mehrkosten zu vermeiden.

(2) Laut Mitteilung der ASFINAG Bau Management GmbH im Nachfrageverfahren habe sie in ihrem Beschaffungsprozess die Anleitung aufgenommen, dass „Bauleistungen erst nach Vorliegen sämtlicher behördlicher Genehmigungen vergeben werden dürfen (z.B. Vorliegen rechtsgültiger Bescheide). Nur in begründeten und dokumentierten Fällen kann in Abstimmung mit der Geschäftsführung bzw. Genehmigung durch die Geschäftsführung von dieser Vorgehensweise abgewichen werden“.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die ASFINAG Bau Management GmbH in ihrem Ablaufdiagramm zum Beschaffungsprozess das Vorliegen sämtlicher behördlicher Genehmigungen als Freigabebedingung für Auftragsvergaben festlegte. In begründeten und dokumentierten Fällen sahen die Regelungen – nach Befassung (Abstimmung und Genehmigung) der Geschäftsführung – die Möglichkeit vor, von der definierten Vorgangsweise abzuweichen.

² BGBI. 697/1993 i.d.g.F.



Die ASFINAG Bau Management GmbH hielt in den vom RH überprüften Fällen diese internen Regelungen ein und legte im Anlassfall die Gründe für eine Abweichung vom Prozess – wie im Ablaufdiagramm festgeschrieben – dar. Ebenso lagen Genehmigungen der Geschäftsführung bzw. Vermerke zur Abstimmung mit der Geschäftsführung der ASFINAG Bau Management GmbH bei den überprüften Fällen vor.

- 2.2 Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlung des RH um, indem sie grundsätzlich als Freigabebedingung für Auftragsvergaben das Vorliegen sämtlicher behördlicher Genehmigungen verlangte. Für den Fall des Abweichens von dieser Freigabevoraussetzung legte sie Begründungs- und Genehmigungserfordernisse fest. In den vom RH überprüften Fällen hielt die ASFINAG Bau Management GmbH diese internen Regelungen ein.
- 3.1 (1) Zur Bewertung der einzulösenden Liegenschaften beauftragte die ASFINAG Bau Management GmbH externe Gutachter direkt – ohne Einholung von Vergleichsangeboten – mit der Leistungserbringung. Daher hatte der RH der ASFINAG Bau Management GmbH in seinem Vorbericht (TZ 6) empfohlen, bei Direktvergaben zur Stärkung des Wettbewerbs Vergleichsangebote einzuholen.
- (2) Laut Mitteilung im Nachfrageverfahren sei im Beschaffungsprozess der ASFINAG Bau Management GmbH festgelegt, dass grundsätzlich zumindest drei geeignete Bieter auszuwählen und zur Angebotslegung einzuladen waren. Es sei auf eine laufende Rotation der Bieter (ständig wechselnder Bieterkreis, wobei kürzlich mit einer Direktvergabe beauftragte Unternehmen nicht einzuladen seien) und einen laufend wechselnden Auftragnehmerkreis zu achten. Die Bieterauswahl sei zu dokumentieren. Auf eine Bieterauswahl könne verzichtet werden, wenn das Produkt keinem Wettbewerb unterliege (z.B. Fachbücher) und die Kosten des Beschaffungsvorgangs zu den Kosten des Produkts in keinem wirtschaftlichen Verhältnis stünden.

Weiters sei vor der Einladung von BieterInnen zur Angebotslegung mit den jeweiligen BieterInnen abzuklären, ob diese grundsätzlich ein Interesse und die Bereitschaft zur Angebotslegung haben.

Nach Zustimmung von Führungskräften, der Dokumentation der Wirtschaftlichkeit des Angebots und bei Gewährleistung der Bieterrotation bestehe die Möglichkeit, – entgegen den allgemeinen Vorgaben des Beschaffungsprozesses – lediglich ein Angebot einzuholen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass der Beschaffungsprozess für Direktvergaben eine grundsätzliche Verpflichtung zur Einholung von Vergleichsangeboten vorsah. Diese Regelung galt auch hinsichtlich der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen für die Liegenschaftsbewertung. Die ASFINAG Bau Management GmbH holte im Zeitraum 2018 bis 2020 bei der überwiegenden Anzahl der Auftragsvergaben für Liegen-



schaftsbewertungen Vergleichsangebote ein. Bei 6,5 % des Gesamtauftragswerts der Auftragsvergaben bei Gutachterleistungen im Liegenschaftsbereich im Zeitraum 2018 bis 2020 lagen keine Vergleichsangebote vor. Die ASFINAG Bau Management GmbH begründete dies mit der sehr beschränkten Anzahl von geeigneten, zuverlässigen und leistungsfähigen BieterInnen. Dies zeigte sich speziell bei der Bewertung landwirtschaftlicher Nebenentschädigungen (z.B. für Wirtschaftsumwege, Verkleinerungen von Feldstücken, Viehtriebserschwernisse).

- 3.2 Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlung des RH teilweise um, indem sie – gemessen an den Auftragswerten – bei mehr als 90 % der Auftragsvergaben bei Gutachterleistungen im Liegenschaftsbereich Vergleichsangebote einholte. Bei einzelnen Auftragsvergaben fehlten jedoch Vergleichsangebote.

Der RH empfahl daher der ASFINAG Bau Management GmbH, bei Direktvergaben die Einholung von Vergleichsangeboten grundsätzlich sicherzustellen und Ausnahmen davon restriktiv wahrzunehmen.

- 3.3 Laut Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH seien grundsätzlich gemäß ihren internen Prozessvorgaben ab einem geschätzten Auftragswert von 5.000 EUR zumindest drei Angebote einzuholen. Unter diesem Schwellenwert könne von der Einholung von Kontrollangeboten abgesehen werden, sofern sichergestellt sei, dass die Preise des Angebots angemessen seien. Dies treffe beispielsweise dann zu, wenn „Wettbewerbspreise“ aus aktuellen Verfahren vorliegen würden, die nicht älter als zwölf Monate seien.

Sämtliche Abteilungs- und Regionalleitungen seien auf die Einhaltung der internen Regelungen zur Einholung von Vergleichsangeboten sensibilisiert worden. Die Regionalleitungen würden die Projektteams im Zuge der laufend stattfindenden Gruppen- und Teambesprechungen besonders darauf hinweisen. Diese Maßnahme werde bis Herbst 2021 abgeschlossen sein. Die Gründe für etwaige Ausnahmen seien zu dokumentieren, soweit erforderlich würden die Prozessvorgaben und Genehmigungsdokumente adaptiert.

Weiters seien die Quartalsberichte des Fachbereichs Bauwirtschaft und Vergabe mit weiteren Auswertungen zu Direktvergaben der ASFINAG Bau Management GmbH (Direktvergaben an einen Bieter) ergänzt worden. Diese Auswertungen seien seit Juni 2021 Teil der Berichterstattung an die Geschäftsführung und die Abteilungsleitungen der ASFINAG Bau Management GmbH.

- 4.1 (1) Im Vorbericht hatte der RH festgestellt, dass einzelne Gutachten für die Bewertung von Liegenschaften kein Datum und auch keine Angaben zu Personen aufwiesen, die bei der Befundung anwesend waren. Da das Liegenschaftsbewer-



tungsgesetz³ diese Angaben als allgemeine Erfordernisse an ein Gutachten definierte, hatte der RH der ASFINAG Bau Management GmbH in seinem Vorbericht (TZ 6) empfohlen, darauf zu achten, dass bei der Erstellung von Gutachten von externen Sachverständigen die Qualitätserfordernisse des Liegenschaftsbewertungsgesetzes einzuhalten sind.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte die ASFINAG Bau Management GmbH mitgeteilt, dass sie bereits seit 2017 – vor Abschluss der Gebarungsüberprüfung zum Vorbericht – Maßnahmen zur Qualitätssicherung von Sachverständigengutachten umgesetzt habe. Insbesondere habe sie einen einheitlichen Qualitätsstandard definiert, der über die Vorgaben des Liegenschaftsbewertungsgesetzes hinausging. Diesen Qualitätsstandard habe die ASFINAG Bau Management GmbH sämtlichen externen Sachverständigen schriftlich zur Kenntnis gebracht.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die ASFINAG Bau Management GmbH im Dezember 2017 in einem Rundschreiben sämtliche externe Gutachter u.a. über die folgenden Mindestanforderungen für ihre Gutachten informierte:

- Datum des Ortsaugenscheins und dabei anwesende Personen,
- Angabe von Vergleichspreisen,
- Begründung für die Wahl des Bewertungsverfahrens,
- Foto der Liegenschaft und
- Unterschrift und Datum des Sachverständigen.

Weiters teilte die ASFINAG Bau Management GmbH den Sachverständigen mit, deren Gutachten auf Einhaltung der Mindestanforderungen zu überprüfen. Ergänzend erweiterte sie ihren Grundeinlöseprozess um den Prozessschritt der Überprüfung von Gutachten.

Die vom RH überprüften Gutachten aus den Jahren 2018 bis 2020 erfüllten die definierten Mindestanforderungen und entsprachen somit den Bestimmungen des Liegenschaftsbewertungsgesetzes.

- 4.2 Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlung des RH um, indem sie den externen Sachverständigen ihre Mindestanforderungen für Gutachten mitteilte und ergänzend in ihrem Grundeinlöseprozess die Überprüfung der Gutachten auf Einhaltung der Qualitätserfordernisse vorsah. Sämtliche vom RH überprüften Gutachten entsprachen dem Liegenschaftsbewertungsgesetz.

³ BGBI. 150/1992

Kosten und Termine

Projektkoordination und Projektcontrolling

5.1

(1) Im Vorbericht hatte der RH festgestellt, dass die Projektkoordination und das Projektcontrolling der ASFINAG Bau Management GmbH aufgrund der geringen personellen Ausstattung in die Kostenplanung wenig eingebunden waren. Der RH hatte deshalb der ASFINAG Bau Management GmbH in seinem Vorbericht (TZ 8) empfohlen,

- die Aufgabenteilung – Erstellung der Kostenplanung durch die Örtliche Bauaufsicht, Kontrolle durch die Abteilung Projektcontrolling und Steuerung durch die Projektkoordination mit Eigenpersonal – beizubehalten sowie
- das unternehmensinterne Projektcontrolling und die Projektkoordination ausreichend mit Ressourcen auszustatten, um eine entsprechende Steuerung und Kontrolle der Kosten durchführen zu können.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte die ASFINAG Bau Management GmbH mitgeteilt, dass sie durch Schaffung bzw. Vereinheitlichung von Prozessen bei Bauprojekten und Einführung einer IT-gestützten Projektmanagement-Plattform die Inhalte der Kostenplanung und auch das darauf aufbauende Berichtswesen standardisiert habe. Dies habe den wesentlichen Vorteil gebracht, dass für alle Projekte dieselben Vorgaben einzuhalten seien.

Für eine höhere Kostenstabilität im Bereich der Kostenplanung laufe ein Projekt, das von einer kostenartenorientierten zu einer auftragsorientierten Kostenplanung führen werde. Das System der auftragsorientierten Kostenplanung sei 2020 realisiert worden und werde noch ausgiebig getestet. Für Herbst 2020 sei eine flächen-deckende Ausrollung auf sämtliche Projekte angedacht. Damit solle sichergestellt werden, dass den Projektteams ein leistungsfähiges und gut getestetes Werkzeug zur Verfügung gestellt werde.

Seit Anfang 2020 sei bei den Großbauprojekten S 1 – Wiener Außenring Schnellstraße und S 7 – Fürstenfelder Schnellstraße eine interne Projektsteuerung installiert worden. Das entsprechende Leistungsbild sei aufgrund der Erfahrungen mit der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße und den jeweiligen projektspezifischen besonderen Erfordernissen angepasst worden.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die ASFINAG Bau Management GmbH die Systematik der Aufgabenteilung – Erstellung der Kostenplanung durch die externe Örtliche Bauaufsicht, Kontrolle und Steuerung mit Eigenpersonal – beibehalten hatte. Die interne Aufgabenteilung sah vor, dass die Abteilung Controlling/Projektcontrolling eine Plausibilitätskontrolle (u.a. mit Abweichungsanalysen, Steuerungs-



vorschlägen) sowie die kaufmännische Beratung in den regelmäßig stattfindenden Besprechungen durchführte, das zuständige Projektmanagement (Technikerinnen und Techniker, Projekt- und Regionalleitung) die operative Kontrolle und Steuerung der Kostenplanung. Einer internen Projektsteuerung⁴ im Ausmaß von einem Vollzeitäquivalent pro Projekt oblagen bei den Großbauprojekten S 1 – Wiener Außenring Schnellstraße und S 7 – Fürstenfelder Schnellstraße die operative Kontrolle und Steuerung der Kostenplanung seit 2020. Bei künftigen Projekten (wie der A 26 – Linzer Autobahn) soll laut ASFINAG Bau Management GmbH auch eine interne Projektsteuerung eingesetzt werden.

Die ASFINAG Bau Management GmbH evaluierte laufend die interne Ressourcenausstattung auf Basis des jeweils aktuellen Bauprogramms. Zur Zeit der Follow-up-Überprüfung evaluierte sie u.a. die Ressourcenausstattung im Projektmanagement und im Projektcontrolling.

Im Zeitraum von 2017 bis 2020 stieg der Personalstand der ASFINAG Bau Management GmbH von 285 auf 419 Bedienstete an. Im Projektmanagement (Projektleitung, Technikerinnen bzw. Techniker) erfolgten 85 Neuaufnahmen (dies entsprach 63 % der gesamten Neuaufnahmen), im Projektcontrolling vier.

- 5.2 Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlung um, indem sie die Aufgabenteilung zur Kostenplanung beibehielt, die Ressourcenausstattung im Projektmanagement und im Projektcontrolling laufend evaluierte und zusätzlich Bedienstete im Bereich Projektmanagement und Projektcontrolling aufnahm.

Der RH merkte aber im Hinblick auf die Gesamterhöhung des Personalstands um 47 % (2017 bis 2020) an, dass daraus noch keine Bewertung der tatsächlichen und effizienten Aufgabenwahrnehmung durch das zusätzlich aufgenommene Personal ableitbar war.

⁴ Die Funktion bzw. die Leistungen der Projektkoordination gehen bei den Großbauprojekten in der Funktion bzw. den Leistungen der Projektsteuerung auf.

Begleitende Kontrolle

6.1

(1) Im Vorbericht hatte der RH kritisch festgestellt, dass in der ASFINAG Bau Management GmbH übliche Leistungen einer Projektsteuerung (wie Kosten- und Terminkontrolle) auf verschiedene Funktionen (u.a. Begleitende Kontrolle) aufgeteilt waren, die jeweils eine grobe und oberflächliche Kosten- und Terminkontrolle durchführten. Die Begleitende Kontrolle hatte die Kosten lediglich anhand von nicht aussagekräftigen Checklisten kontrolliert, die keine textlichen Ausführungen zu Beanstandungen bzw. vorgefundenen Mängeln aufwiesen.

Der RH hatte der ASFINAG Bau Management GmbH in seinem Vorbericht (TZ 8) deshalb empfohlen, eine Begleitende Kontrolle als Sekundärkontrolle, z.B. für die Überprüfung der Kostendokumentation und der Kostenkontrollberichte sowie der Analyse und Bewertung der Maßnahmen zur Kostensteuerung, zu installieren und auf die Trennung zwischen primärer und sekundärer Kontrolle zu achten.

Weiters hatte er in seinem Vorbericht (TZ 8) empfohlen, die Begleitende Kontrolle als Sekundärkontrolle mit der Überprüfung der Terminpläne und der Kontrolle der Terminkontrollberichte sowie der Analyse und Bewertung der Terminsteuerung zu beauftragen.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte die ASFINAG Bau Management GmbH mitgeteilt, dass das Leistungsbild der Begleitenden Kontrolle die Kontrolle der Kostendokumentationen, die Kontrolle der Projektterminpläne auf Vollständigkeit und Durchführbarkeit sowie die laufende Kontrolle der Aktualisierungen der Terminpläne beinhaltet; dies umfasste u.a. die Kontrolle der Plausibilität der geplanten Kostenansätze, die Plan–Ist–Vergleiche bei Kosten und Terminen, die Beurteilung der monetären Auswirkungen der Abweichungen und allenfalls das Aufzeigen von Gegensteuerungsmaßnahmen, die Kontrolle der Korrelation der Kosten– und Terminplanung mit der Projektkosten– und –terminplanung sowie die Kontrolle des Risikomanagementsystems. Die Begleitende Kontrolle habe allenfalls Vorschläge für Anpassungsmaßnahmen und allfällige Gegensteuerungsmaßnahmen aus der Kontrolltätigkeit bzw. Terminverfolgung abzuleiten.

Diese Leistungen würden in den Monatsberichten sowie detaillierter in den Quartalsberichten dokumentiert und im Rahmen der quartalsweise stattfindenden Berichtspräsentationen der Begleitenden Kontrolle besprochen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Leistungsbeschreibung (Vertragsbestandteil) zur Begleitenden Kontrolle beim Kosten– bzw. Terminmanagement die Überprüfung der Projektkostenpläne bzw. Projektstrukturpläne und der Projektterminpläne enthielt. Die Begleitende Kontrolle hatte dabei die von der Projektleitung bzw. Projektsteuerung und der Örtlichen Bauaufsicht erstellten Projektkosten-



pläne bzw. Projektstrukturpläne (anhand von zehn Punkten) und die Projektterminpläne (anhand von fünf Punkten) zeitnah auf Vollständigkeit und Richtigkeit zu prüfen und laufend zu kontrollieren. Dadurch erfolgte auch eine Trennung zwischen primärer und sekundärer Kontrolle.

Die Leistungsbeschreibung der Begleitenden Kontrolle enthielt nunmehr auch eine explizite Verpflichtung zur vertieften Stichprobenkontrolle, ob andere Auftragnehmer (z.B. Örtliche Bauaufsicht) ihre Leistungen vertragsgemäß erfüllen. Weiters sah die Leistungsbeschreibung eine halbjährlich durchzuführende Selbstdeklaration der Begleitenden Kontrolle vor, welche auf Basis der zehn bzw. fünf Punkte gemäß Leistungsbeschreibung im Detail vorzulegen war. Die zehn bzw. fünf Punkte umfassten z.B. die Kontrolle der Vollständigkeit und Richtigkeit der geplanten Kosten bzw. der Projektterminpläne inklusive des je nach Projektphase gebotenen Detaillierungsgrades, die Kontrolle der Korrelation der Kosten- bzw. Terminplanung mit der Projektplanung, die Beurteilung der monetären Auswirkungen der Abweichungen und allenfalls das Aufzeigen von Gegensteuerungsmaßnahmen.

Die zehn bzw. fünf Punkte gemäß Leistungsbeschreibung waren weder in der standardisierten Vorlage zum Quartalsbericht der ASFINAG Bau Management GmbH noch in einem dem RH übermittelten Quartalsbericht zu einem Großbauprojekt enthalten.

6.2 (1) Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlungen um. Sie regelte in der Leistungsbeschreibung der Begleitenden Kontrolle, neben der Überprüfung der Projektkostenpläne bzw. Projektstrukturpläne sowie der Projektterminpläne, auch eine Stichprobenkontrolle der Leistungen anderer Auftragnehmer sowie eine Selbstdeklaration der vertraglich geforderten Leistungen. Dabei achtete sie auf die Trennung zwischen primärer und sekundärer Kontrolle.

(2) Der RH wies allerdings darauf hin, dass eine Dokumentation der Aufgabenwahrnehmung der Begleitenden Kontrolle gemäß Leistungsbeschreibung in den Quartalsberichten nicht vorgesehen war. Eine Berücksichtigung der zehn Punkte gemäß Leistungsbeschreibung für die Kostenplanung bzw. der fünf Punkte gemäß Leistungsbeschreibung für die Terminplanung würde – nach Ansicht des RH – einen umfassenden Informationsstand über die einzelnen Projekte gewährleisten.

Der RH empfahl daher der ASFINAG Bau Management GmbH ergänzend, beim Kostenmanagement die Einhaltung der zehn Punkte und beim Terminmanagement die Einhaltung der fünf Punkte gemäß Leistungsbeschreibung der Begleitenden Kontrolle auch in den Quartalsberichten zu dokumentieren und zu kontrollieren.

6.3 Laut Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH werde sie die Vorlagen für die Quartalsberichte im Sinne der Empfehlung bis spätestens Ende 2021 adaptie-



ren und den Prozess anpassen. Künftig werde sie besonderes Augenmerk auf die ordnungsgemäße Dokumentation in den diesbezüglichen Bereichen legen.

Kosten– und Terminverfolgung

- 7.1 (1) Im Vorbericht hatte der RH festgestellt, dass die ASFINAG Bau Management GmbH weder eine detaillierte Kostenverfolgung (Darstellung von Abweichungen zu Budget und Plankosten inklusive Mehrkostenforderungen und Zahlungsstand) noch eine Terminverfolgung durchführte, bei der in einem Terminplan ein Soll–Ist–Vergleich – gegebenenfalls mit einer Sphärenzuordnung bei Verzögerungen – dargestellt ist.

Der RH hatte der ASFINAG Bau Management GmbH in seinem Vorbericht (TZ 9) daher empfohlen,

- die Kosten– und Terminverfolgung im Zuge der Kosten– und Terminkontrolle mit ausreichend Ressourcen durch das Projektcontrolling – wenn möglich mit eigenem Personal – durchzuführen,
- die Informationen der Verfolgung bzw. des Soll–Ist–Vergleichs zu Steuerungsmaßnahmen mit ausreichend Ressourcen durch die Projektkoordination – wenn möglich mit eigenem Personal – zu verarbeiten und
- die Kontrolle der Kosten– und Terminverfolgung durch die Sekundärkontrolle – Begleitende Kontrolle – vorzunehmen.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte die ASFINAG Bau Management GmbH mitgeteilt, dass die Verkehrsfreigabe der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) im vierten Quartal 2015 erfolgt sei. Aktuell befindet sich das Projekt in der Gewährleistungsphase. Das Projektvolumen habe sich auf jährlich 0,3 % des Investitionsvolumens verringert. Das Management für das Projektcontrolling sei aktuellressourcen-technisch gegeben.

Die ASFINAG Bau Management GmbH sei bestrebt, künftig bei Großprojekten – wie der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Nord) – mehr Ressourcen insbesondere für die kaufmännischen Agenden und damit auch im Projektcontrolling sicherzustellen und somit die Kosten– und Terminkontrolle zu verbessern.

Im Zuge der quartalsweise stattfindenden Erwartungsplanung seien Abweichungen zu den Kosten bzw. Terminen von der Projektleitung zu begründen und zu dokumentieren.

Gemäß dem aktuellen Leistungsbild der Begleitenden Kontrolle habe diese die Kontrolle der Kosten und Termine durchzuführen.



(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass sich die Gesamtkosten für die Errichtung des 22 km langen Abschnitts Süd der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße auf 711,11 Mio. EUR beliefen. Die Kosten beinhalteten u.a. auch die anerkannten bzw. mit Vergleich zuerkannten Mehrkostenforderungen, zusätzliche Leistungen aus der Nachbauphase sowie die Kosten für Optimierungsmaßnahmen aufgrund Erkenntnissen aus der Betriebsphase. Auf Basis der im Jahr 2007 vom Aufsichtsrat der ASFINAG genehmigten Kosten von rd. 689 Mio. EUR bedeutete dies eine Kostensteigerung von rd. 22,11 Mio. EUR bzw. um rd. 3 %.

Hinsichtlich seiner Empfehlungen stellte der RH weiters fest, dass die Abteilung Controlling/Projektcontrolling für die Kosten- und Terminverfolgung seit 2019 zusätzlich die Funktion der Bauprogrammkoordination bzw. des Portfoliocontrollings – mit dem Ziel einer Verbesserung des Kosten- und Termincontrollings – geschaffen hatte. Die ASFINAG Bau Management GmbH evaluierte laufend die interne Ressourcenausstattung auf Basis des jeweils aktuellen Bauprogramms; zur Zeit der Follow-up-Überprüfung beurteilte sie die Ressourcenausstattung im Projektmanagement und im Projektcontrolling.

Seit 2020 sah die ASFINAG Bau Management GmbH eine interne Projektsteuerung im Ausmaß von jeweils einem Vollzeitäquivalent bei den Großprojekten S 1 – Wiener Außenring Schnellstraße und S 7 – Fürstenfelder Schnellstraße vor.

Die Begleitende Kontrolle kontrollierte die Kosten- und Terminverfolgung (wie bei dem Projekt S 7 – Fürstenfelder Schnellstraße) und besprach die Kosten und Termine quartalsweise mit der ASFINAG Bau Management GmbH und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

7.2 Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlung um, indem die Abteilung Controlling/Projektcontrolling seit 2019 für die Kosten- und Terminverfolgung zusätzlich die Funktion der Bauprogrammkoordination bzw. des Portfoliocontrollings – mit dem Ziel, das Kosten- und Termincontrolling zu verbessern – sowie seit 2020 bei Großprojekten eine interne Projektsteuerung vorsah und die Begleitende Kontrolle die Kosten- und Terminverfolgung kontrollierte. Betreffend die Dokumentation und Kontrolle der Selbstdeklaration der Begleitenden Kontrolle verwies der RH auf TZ 6. Die Mehrkostenforderungen und die damit einhergehogene Kostenerhöhung bei der Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße zeigten die Notwendigkeit, die Kosten- und Terminverfolgung laufend zu optimieren.

Bezüglich der laufenden Evaluierung der Ressourcenausstattung und der Neuaufnahmen im Bereich Projektmanagement und Projektcontrolling verwies der RH auf seine Feststellung in TZ 5 und wiederholte, dass daraus keine Bewertung der tatsächlichen und effizienten Aufgabenwahrnehmung durch das zusätzlich aufgenommene Personal ableitbar war.

Auftragsabwicklung

Mehrkostenforderungen

- 8.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht die unterschiedliche Abwicklung der Mehrkostenforderungen und die unterschiedliche Verwendung der Begriffe (Ergänzungsleistungen, Nachträge, Mehrkostenforderungen, Zusatzangebote) für die Abhandlung von Veränderungen des Leistungsumfangs als nicht zweckmäßig beurteilt.

Er hatte der ASFINAG Bau Management GmbH in seinem Vorbericht (TZ 11) deshalb empfohlen,

- bei der Beauftragung der Mehrkostenforderungen die Begrifflichkeiten zur Abwicklung von Veränderungen des Leistungsumfangs zu vereinheitlichen bzw. sich an den ÖNORMEN und Leitfäden zu orientieren,
- eine einheitliche Vorgehensweise bezüglich der Abrechnung von Mehrkostenforderungen – Unterscheidung zwischen der Abrechnung mit neuen Einheitspreisen und der Abrechnung mit Positionen aus dem beauftragten Haupt–Leistungsverzeichnis – darzustellen sowie
- eine klare Unterscheidung zwischen Leistungsabweichungen und reinen Mengenänderungen nachvollziehbar darzustellen.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte die ASFINAG Bau Management GmbH mitgeteilt, dass es durch das Bundesvergabegesetz 2018 neue gesetzliche Vorgaben zur Abhandlung von Vertragsänderungen gebe. Die Prüfberichte und sonstigen Beschaffungsunterlagen habe sie dahingehend angepasst und die Bediensteten geschult.

Mit 2017 sei in den Prozessvorlagen ein Abrechnungsleitfaden aufgenommen worden. Dieser stelle auf eine klare Unterscheidung zwischen den Leistungsabweichungen ab und gebe hierzu genaue Vorgaben. Der Abrechnungsleitfaden werde laufend weiterentwickelt. Die Bediensteten seien hierzu entsprechend geschult worden.

Weitere Mitteilungen der ASFINAG Bau Management GmbH im Nachfrageverfahren betrafen die Definition des Leistungsziels und des Leistungsumfangs, die konkreten Vorgaben im Abrechnungsleitfaden, die Abrechnung von Mehrkostenforderungen, eine in den Dienstleistungsprozess der ASFINAG aufgenommene Rechnungsübersichtsliste und abgehaltene Abrechnungsschulungen für internes und externes Personal.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die ASFINAG Bau Management GmbH im Abrechnungsleitfaden mit dem Begriff Mehrkostenforderung eine einheitliche Definition für Veränderungen des Leistungsumfangs verwendete und dies auch bei



Abrechnungsschulungen thematisiert wurde. Im Schlussrechnungsbericht war weiterhin der Begriff „Ergänzungsleistungen“ enthalten, der sich aus der Buchhaltungssoftware ableitete und auch aus Gründen der Kontinuität beibehalten wurde.

Der Abrechnungsleitfaden sah eine einheitliche Vorgehensweise für die Abrechnung von Mehrkostenforderungen vor und unterschied klar zwischen Leistungsabweichung und reinen Mengenänderungen.

- 8.2 Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlung um, indem sie in ihrem Abrechnungsleitfaden eine einheitliche Verwendung des Begriffs Mehrkostenforderung festlegte. Weiters legte der Abrechnungsleitfaden eine einheitliche Behandlung von Mehrkostenforderungen fest und differenzierte klar zwischen Leistungsabweichungen und reinen Mengenänderungen.

Dienstleistungsverträge

- 9.1 (1) Der RH hatte im Vorbericht kritisch festgehalten, dass wesentliche Leistungsbestandteile – aufgrund widersprüchlicher Regelungen in den Dienstleistungsverträgen (z.B. Straßenplaner, Örtliche Bauaufsicht) – nicht auf Basis eines Vergabeverfahrens beauftragt wurden, wodurch die Preisbildung teilweise nicht unter Wettbewerbsbedingungen stattfand.

Der RH hatte der ASFINAG Bau Management GmbH in seinem Vorbericht (TZ 11) deshalb empfohlen, die Leistungsbilder der Konsulenten vor der Veröffentlichung auf Vollständigkeit und auf Abgrenzung des Leistungsspektrums zu anderen Auftragnehmern zu überprüfen.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte die ASFINAG Bau Management GmbH mitgeteilt, dass sie mit 1. Juli 2020 das Leistungsbild der Begleitenden Kontrolle ergänzt habe. Nunmehr habe die Begleitende Kontrolle vor der Veröffentlichung die Leistungsbilder der Konsulenten auf Vollständigkeit und auf Abgrenzung des Leistungsspektrums zu den anderen Auftragnehmern zu überprüfen. Die Stellungnahme der Begleitenden Kontrolle über die einzelnen Ausschreibungsprüfungen dokumentiere diesen Prozess.

Die ASFINAG Bau Management GmbH habe beim zweiten Ausbauabschnitt der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Nord) eine Schnittstellenmatrix für Dienstleistungsaufträge der Planungsphase erstellt, welche die Abhängigkeiten der verschiedenen Planungsleistungen darstellte. Die Schnittstellen zu anderen Planern des Bauprojekts seien dadurch umfangreich und für die Kalkulation des Planungsauftrags erschöpfend beschrieben worden.



Weiters habe sie beim Projekt A 26 – Linzer Autobahn einen eigenen Schnittstellenkoordinator beauftragt.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die ASFINAG Bau Management GmbH die Leistungsbeschreibung der Begleitenden Kontrolle adaptierte und sie dadurch die Vollständigkeit und die Abgrenzung des Leistungsspektrums zu anderen Auftragnehmern zu überprüfen hatte. Sie erstellte eine Schnittstellenmatrix, um bei den Dienstleistungsaufträgen die Leistungsspektren der unterschiedlichen Auftragnehmer abzustimmen.

Ebenso setzte die ASFINAG Bau Management GmbH beim Projekt A 26 – Linzer Autobahn einen externen Schnittstellenkoordinator ein.

9.2 Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlung des RH um, indem sie das Leistungsbild der Begleitenden Kontrolle um die Prüfung der Vollständigkeit und der Abgrenzung des Leistungsspektrums zu anderen Auftragnehmern ergänzte, eine Schnittstellenmatrix zur Abgrenzung der Leistungsinhalte der einzelnen Auftragnehmer erstellte und bereits bei einem Projekt eine externe Schnittstellenkoordinator bzw. einen externen Schnittstellenkoordinator hinzuzog.

Berichtswesen

10.1 (1) Der RH hatte im Vorbericht die Struktur und Aufbereitung der Berichtsdokumentation aufgrund der Vielzahl an unterschiedlichen Berichten, der zum Teil in mehreren Berichten ähnlich behandelten Themen und der sich teilweise wenig ändernden Inhalte kritisiert, weil dadurch die Übersichtlichkeit nicht mehr gegeben und das Herausfiltern von wesentlichen Inhalten erschwert war.

Der RH hatte der ASFINAG Bau Management GmbH in seinem Vorbericht (TZ 11) deshalb empfohlen, Maßnahmen für ein kohärentes, in sich stimmiges und nicht redundantes Berichtssystem zu setzen, um die Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit zu verbessern.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte die ASFINAG Bau Management GmbH mitgeteilt, dass sie bei laufenden Verträgen der Begleitenden Kontrolle Augenmerk auf die Berichtspräsentationen lege. Im Rahmen der Kick-off–Besprechung mit der Begleitenden Kontrolle würde explizit auf die erforderlichen Inhalte der Berichte hingewiesen und dies im Protokoll festgehalten.

Für Quartalsberichte der Örtlichen Bauaufsicht sei eine Standardvorlage mit Mindestinhalten zur Sicherstellung eines einheitlichen Berichtssystems geschaffen worden. Diese Berichte sollen die wesentlichen und steuerungsrelevanten Informationen für das Management bzw. die Projektleitung beinhalten.



Für den zweiten Ausbauabschnitt der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Nord) sei angedacht, das Berichtswesen der Örtlichen Bauaufsicht (Monats- und Quartalsberichte) nicht mehr der Begleitenden Kontrolle offiziell zur Verfügung zu stellen, um so Abschriften zu vermeiden, sowie die Begleitende Kontrolle zur Erstellung eigenständiger Berichte und somit zur Erfüllung dieses Leistungsteils zu verpflichten.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die ASFINAG Bau Management GmbH in den Berichtsvorlagen für die Örtliche Bauaufsicht und die Begleitende Kontrolle sowohl die Berichtsstruktur als auch wesentliche Inhalte vorgab. Zudem war in der Vorlage des Quartalsberichts der Begleitenden Kontrolle u.a. geregelt, dass sich die im jeweiligen Quartalsbericht aktualisierten bzw. ergänzten Textteile von früheren Textteilen zu unterscheiden hatten – sie waren kursiv darzustellen – und eine kurze Zusammenfassung (Management Summary) der wichtigsten Feststellungen der Begleitenden Kontrolle für den Berichtszeitraum im Umfang von maximal zwei Seiten zu erstellen war – inklusive einer Risikobewertung in den Ampelfarben.

- 10.2 Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlung um. Durch die Standardisierung und Präzisierung der Berichtsvorlagen für die Örtliche Bauaufsicht und die Begleitende Kontrolle schuf sie Voraussetzungen für ein kohärentes, in sich stimmiges und nicht redundantes Berichtswesen.



Bauabwicklung und –abrechnung

Schlussrechnungsberichte

11.1

(1) Der RH hatte in seinem Vorbericht die in einem Schlussrechnungsbericht angeführten Begründungen (für Massenmehrungen bzw. –minderungen und gänzlich entfallene Positionen) als wenig detailliert beurteilt. Dementsprechend war die Aussagekraft des Schlussrechnungsberichts begrenzt. Schlussrechnungsberichte enthielten auch nicht alle von vorgegebenen Kriterien umfassten Positionen, welche die definierten Grenzwerte überschritten – etwa Zusatzpositionen mit entsprechenden Mengenabweichungen oder die von Pauschalen in Verrechnungseinheiten umgewandelten Positionen.

Der RH hatte der ASFINAG Bau Management GmbH daher in seinem Vorbericht (TZ 18) empfohlen, künftig im Schlussrechnungsbericht aussagekräftige Begründungen zu verfassen sowie alle definierten Positionen vollständig aufzulisten.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte die ASFINAG Bau Management GmbH mitgeteilt, dass die Vorlage zum Schlussrechnungsbericht im Abschnitt „Hauptauftrag und Zusatzaufträge“ speziell auf die Notwendigkeit der vollständigen Auflistung aller definierten Positionen und auf aussagekräftige Begründungen hinweise. So sei in der Vorlage zum Schlussrechnungsbericht ausgeführt worden, dass gänzlich entfallende Leistungspositionen anzuführen seien, sofern die Einzelposition den Schwellenwert von 40.000 EUR überschreite. Die entfallenen Positionen seien der Höhe nach absteigend aufzulisten und zu begründen.

Ebenso seien die wesentlichsten bloßen Mengenmehrungen und –minderungen mit zugehörigen Begründungen anzuführen, sofern die Einzelposition den Schwellenwert von 40.000 EUR über- bzw. unterschreite (Kosten exklusive Preisgleitung). Die Massenmehrungen bzw. –minderungen seien der Höhe nach absteigend aufzulisten und zu begründen.

Sei mit den wesentlichen Mengenänderungen bzw. den entfallenen Positionen die Summe der Massenmehrungen und Massenminderungen im Bericht aus dem Buchhaltungssystem nicht eindeutig nachvollziehbar, so sei nachfolgend getrennt für die Mengenmehrungen und die Mengenminderungen textlich kurz darzustellen, durch welche Änderungen sich diese Abweichungen begründen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass in der Dokumentenvorlage für den Schlussrechnungsbericht der Örtlichen Bauaufsicht mehrfach angemerkt wurde, aussagekräftige Begründungen zu verfassen sowie alle definierten Positionen vollständig aufzulisten.



- 11.2 Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlung um, indem sie in der Vorlage für Schlussrechnungsberichte aussagekräftige Begründungen sowie das vollständige Auflisten aller definierten Positionen vorsah.

Der RH merkte dabei an, dass daraus noch keine Bewertung der tatsächlichen Umsetzung dieser Vorgabe ableitbar war.

Verträge mit Konsulenten

- 12.1 (1) Der RH hatte der ASFINAG Bau Management GmbH in seinem Vorbericht (TZ 22) empfohlen, die Verträge mit ihren Konsulenten regelmäßig auf die darin festgelegten Schnittstellen hin (eindeutige Beschreibung, Abgrenzung etc.) zu überprüfen, zu evaluieren und festgestellte vertragliche Unklarheiten zu beseitigen.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte die ASFINAG Bau Management GmbH mitgeteilt, dass sie die verschiedenen Leistungsbilder der einzelnen Fachgebiete laufend evaluere und inhaltlich anpasse. Schnittstellenprobleme würden ebenfalls laufend durch die operativen Einheiten überwacht und gemäß Bearbeitungsstandard bei Bedarf im Zuge der Anpassungen behandelt.

Eine Standardbeschreibung von Schnittstellen habe in der Regel projektspezifisch zu erfolgen, weil diese in der Regel wesentlich vom konkreten Projektumfang, aber auch von der Marktsituation für die einzelnen Leistungsteile abhängig sei.

Beispielsweise habe sie beim zweiten Ausbauabschnitt der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Nord) eine Schnittstellenmatrix für Dienstleistungsaufträge der Planungsphase erstellt, welche die Abhängigkeiten der verschiedenen Planungsleistungen darstellte. Die Schnittstellen zu anderen Planern des Bauprojekts seien umfassend und für die Kalkulation des Planungsauftrags erschöpfend beschrieben worden.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die ASFINAG Bau Management GmbH im Zeitraum 2018 bis 2020 die Standardleistungsbeschreibung für Dienst- und Bauleistungen mehrmals anpasste. Bei Dienstleistungen betraf dies u.a. die Leistungsbeschreibungen für die Örtliche Bauaufsicht, Projektsteuerung, Vermessung und archäologische Grabungen. Bei den Leistungsverzeichnissen kam es zwischen 2018 bis 2020 zu 47 Anpassungen.

- 12.2 Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlung des RH um, indem sie die Leistungsverzeichnisse und Leistungsbilder der beauftragten Konsulenten (z.B. Örtliche Bauaufsicht, Projektsteuerung) auf Basis der Erfahrungswerte von Projekten evaluierte und im Zuge dessen die festgestellten Schnittstellen prüfte.



Umgang mit (gefährlichen) Abfällen

13.1

(1) Der RH hatte im Vorbericht kritisiert, dass der Umgang mit asbesthaltigen Abfällen mangelhaft war; so fehlten eine Erkundung, Entsorgungsnachweise und Maßnahmen zum Arbeitnehmerschutz.

Der RH hatte der ASFINAG Bau Management GmbH in seinem Vorbericht (TZ 23) daher empfohlen, das Problembewusstsein bei allen Projektbeteiligten durch entsprechende Maßnahmen (umfassende Information) zu schärfen, um so die aufgezeigten Mängel beim Umgang mit (gefährlichen) Abfällen künftig zu vermeiden.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte die ASFINAG Bau Management GmbH mitgeteilt, dass das Thema in der monatlichen Führungskräfte–Besprechung erörtert und anschließend die Informationen den operativen Organisationseinheiten zur Kenntnis gebracht worden seien. Weiters sei der Bereich Abfallrecht Bestandteil der verpflichtenden Compliance–Schulungen. Hier würden die Projektleiterinnen und Projektleiter verstärkt auf die entsprechenden Dokumentations– und Nachweispflichten hingewiesen werden.

Bei den externen Dienstleistern bestehe im Vergabeverfahren die Möglichkeit, durch eine Bestbieterermittlung – speziell bei den Örtlichen Bauaufsichten – Schulungsnachweise für das Schlüsselpersonal als qualitätssteigernde Maßnahme vorzusehen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die ASFINAG Bau Management GmbH in einem Informationsschreiben an ihre Abteilungs– und Regionalleitungen im September 2018 den Umgang mit künstlichen Mineralfasern⁵ thematisierte. Maßnahmen zum Arbeitnehmerschutz – wie im Zusammenhang mit Asbest erforderlich – waren nicht Inhalt des Schreibens.

Die Schulungen zum Abfallrecht, die seit 2010 abgehalten wurden und u.a. von allen Bediensteten der Abteilungen Projektentwicklung, Bau Ost und Bau West gemäß Schulungsplan zu absolvieren waren, umfassten die wesentlichen Inhalte der abfallwirtschaftlichen Bestimmungen,⁶ insbesondere mit Bezug auf die Pflichten des Auftraggebers, z.B. Aufzeichnungspflichten und Umgang mit gefährlichen Abfällen im Allgemeinen. Weder in dieser noch in anderen Schulungen (Arbeitssicherheit, Umweltrecht) wurde das Thema Asbest umfassend behandelt. Im Zuge der Follow-up–Überprüfung teilte die ASFINAG Bau Management GmbH mit, dass sie künftig das Thema Asbest in der abfallrechtlichen Schulung, in einer Checkliste für Zustands-

⁵ Asbest gehört zur Gruppe der natürlichen Fasern. Künstliche Mineralfasern können jedoch ab einer bestimmten Länge, unter einem bestimmten Durchmesser und ab einem bestimmten Verhältnis von Länge zu Durchmesser asbestähnliche Eigenschaften aufweisen.

⁶ etwa wesentliche Inhalte der Recycling–Baustoffverordnung, BGBl. II 181/2015 i.d.g.F. (seit 2016 in Kraft), des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002, BGBl. I 102/2002 i.d.g.F., der Abfallverzeichnisverordnung, BGBl. II 570/2003 i.d.g.F., und des Altlastensanierungsgesetzes, BGBl. 299/1989 i.d.g.F.



erfassungen und als Schwerpunktthema (Umgang mit gefährlichen Abfällen) bei den Projektleitersitzungen im Jahr 2021 aufnehmen werde.

Bei der Bestbieterermittlung im Vergabeverfahren für Dienstleistungen (im Speziellen bei der Örtlichen Bauaufsicht im Punkt „personelle Entwicklung“) sah die ASFINAG Bau Management GmbH als qualitätssteigernde Nachweise projektspezifisch auszuwählende Schulungsnachweise vor. Diese Schulungsnachweise betrafen u.a. das Abfallrecht, die Recycling-Baustoffverordnung, Grundlagen der Abfallwirtschaft sowie das Bauarbeitenkoordinationsgesetz⁷ und die Ausbildung zum Baustellenkoordinator.

- 13.2 Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlung teilweise um. Sie thematisierte in einem Informationsschreiben an die Abteilungs- und Regionalleitungen im September 2018 zwar den Umgang mit künstlichen Mineralfasern, eine umfassende Information zu den vom RH aufgezeigten Mängeln erfolgte bis zur Zeit der Follow-up-Überprüfung jedoch nicht, weil darin kein Bezug zu Asbest oder zum Arbeitnehmerschutz genommen wurde.

Der RH hob die Aktivitäten der ASFINAG Bau Management GmbH hervor, Maßnahmen zum Thema Asbest bzw. den Umgang mit gefährlichen Abfällen zu intensivieren und bei der Bestbieterermittlung im Vergabeverfahren für Dienstleistungen als qualitätssteigernde Maßnahmen Schulungsnachweise, z.B. im Bereich Abfallrecht, vorzusehen.

Der RH empfahl der ASFINAG Bau Management GmbH daher neuerlich, das Problembeusstsein beim Umgang mit (gefährlichen) Abfällen bei allen Projektbeteiligten durch gezielte Informationen zu schärfen, um so die aufgezeigten Mängel beim Umgang mit (gefährlichen) Abfällen zu vermeiden.

- 13.3 Laut Stellungnahme der ASFINAG Bau Management GmbH seien in der ASFINAG die diesbezüglichen rechtlichen Vorgaben, die daraus resultierenden Verpflichtungen sowie der Umgang mit Abfällen, insbesondere auch mit gefährlichen Abfällen, in der Compliance-Schulung „Abfallrecht“ vermittelt worden. Um dieses Spezialwissen auch langfristig sichern und aktuell halten zu können, sei diese Schulung von den vorgesehenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spätestens nach drei Jahren neuerlich zu absolvieren. Im Rahmen dieser Schulungen würden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über aktuelle Erkenntnisse informiert und betreffend Umgang mit gefährlichen Abfällen sensibilisiert.

⁷ BGBI. I 37/1999 i.d.g.F.



Die ASFINAG Bau Management GmbH sagte zu, mögliche weitere Maßnahmen (z.B. projektspezifische Anleitung, Startbesprechungen) zur Erhöhung der Sensibilität im Umgang mit gefährlichen Abfällen bei allen Projektbeteiligten zu evaluieren.

Darüber hinausgehend werde im internen Arbeitskreis „Örtliche Bauaufsicht“ die Anforderung evaluiert, wonach zumindest eine der im Angebot namhaft gemachten Schlüsselpersonen der Örtlichen Bauaufsicht eine Schulung zum Abfallrecht besucht haben müsse. Diese Anforderung solle vor allem bei Bauvorhaben mit großen Erdbauleistungen oder gefährlichen Abfällen zum Tragen kommen. Das Ergebnis der Evaluierung liege voraussichtlich Ende 2021 vor.

Mehrkostenforderungen

- 14.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht kritisch festgehalten, dass die ASFINAG Bau Management GmbH keinerlei Maßnahmen zur Schadloshaltung – in Anbetracht der Mehrkosten aufgrund von Planlieferverzügen – gegenüber beteiligten Planern setzte. Dies lag aus Sicht des RH u.a. daran, dass in den Verträgen eine klare Schnittstellenregelung und in der Ausführungsphase die Planungskoordination samt umfassender Dokumentation fehlten. Dabei wären Ressourcen zweckmäßig gewesen, um Planlieferverzüge zu dokumentieren, einem Verursacher zuzuordnen und Maßnahmen zur Schadloshaltung umzusetzen.

Der RH hatte der ASFINAG Bau Management GmbH in seinem Vorbericht (TZ 31) deshalb empfohlen, sämtliche Projektmanagementleistungen (Projektleitung und Projektsteuerung) möglichst mit eigenem Personal wahrzunehmen und entsprechendes internes Know-how sicherzustellen.

- (2) Im Nachfrageverfahren hatte die ASFINAG Bau Management GmbH mitgeteilt, dass sie die Empfehlung des RH laufend umsetze. Ihr Personalstand sei von Ende 2017 bis Ende 2019 von 285 auf 321 Bedienstete angestiegen.

Zudem werde bei Großbauprojekten (z.B. S 1 – Wiener Außenring Schnellstraße und S 7 – Fürstenfelder Schnellstraße) eine interne Projektsteuerung eingesetzt und auch die Personalstruktur in der Projektorganisation entsprechend erhöht.

- (3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die ASFINAG Bau Management GmbH laufend die interne Ressourcenausstattung auf Basis des jeweils aktuellen Bauprogramms evaluierte; zur Zeit der Follow-up–Überprüfung evaluierte sie u.a. die Ressourcenausstattung im Projektmanagement und im Projektcontrolling.



- 14.2 Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlung um, indem sie die Ressourcenausstattung im Projektmanagement und im Projektcontrolling laufend evaluierte.

Der RH merkte dabei an, dass daraus noch keine Bewertung der tatsächlichen und effizienten Aufgabenwahrnehmung ableitbar war.

- 15.1 (1) Da die ASFINAG Bau Management GmbH die Hauptgruppen zur Abrechnung der Zusatzpositionen bei den einzelnen Baulosen unterschiedlich nummerierte und sich dies nachteilig auf die Transparenz der Abrechnung auswirkte, hatte der RH der ASFINAG Bau Management GmbH in seinem Vorbericht (TZ 33) empfohlen, auf eine einheitliche Nummerierung der Hauptgruppen bei der Abrechnung von Zusatzpositionen zu achten.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte die ASFINAG Bau Management GmbH mitgeteilt, dass ihr Abrechnungsleitfaden nunmehr eine klare und einheitliche Strukturierung der Abrechnung vorgebe. Dies gelte auch für Zusatzpositionen, die im Zuge einer Mehrkostenforderung beauftragt würden.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass der Abrechnungsleitfaden der ASFINAG Bau Management GmbH eine einheitliche Vorgehensweise zur Nummerierung von Zusatzpositionen vorsah. Im Abschnitt Vertragsfortschreibung des Abrechnungsleitfadens stellte die ASFINAG Bau Management GmbH je nach gewählter Leistungsverzeichnisstruktur zwei Nummerierungssystematiken von Zusatzpositionen dar. Der Abrechnungsleitfaden war für die Bediensteten der ASFINAG Bau Management GmbH verbindlich anzuwenden.

- 15.2 Die ASFINAG Bau Management GmbH setzte die Empfehlung um, indem sie in ihrem verbindlich anzuwendenden Abrechnungsleitfaden eine einheitliche Nummerierung für die Abrechnung von Zusatzpositionen vorsah, was zur Steigerung der Transparenz der Abrechnung führen kann.



Verkehrsentwicklung

S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) zwischen 2016 und 2020

16.1

(1) Die S 10 – Mühlviertler Schnellstraße ist die Verlängerung der A 7 – Mühlkreis Autobahn (Knoten Linz bis Unterweiterstorf) und soll im Vollausbau (geplant für das Jahr 2027) als vierspurige Schnellstraße von Unterweiterstorf über Freistadt bis zur Staatsgrenze bei Wullowitz verlaufen. Die nachstehende Abbildung zeigt den im Dezember 2015 zum Verkehr freigegebenen Trassenverlauf der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) sowie die im Folgenden erwähnten Messstellen zur Verkehrserfassung:

Abbildung 1: Lageplan der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) sowie der Messstellen zur Verkehrserfassung



Quellen: ASFINAG Bau Management GmbH; Land Oberösterreich; Darstellung: RH

Zur Zeit der Follow-up-Überprüfung bereitete die ASFINAG Bau Management GmbH den Bau des 7,2 km langen Teilabschnitts der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße von Freistadt Nord bis Rainbach Nord vor. Die Planung für den letzten Teilabschnitt von Rainbach Nord bis zur Staatsgrenze Wullowitz sollte laut ASFINAG im Jahr 2021 beginnen.

Die Zielsetzung beim Bau der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße lautete:

- Übernahme einer wichtigen Funktion im Fernverkehr (Einbindung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße in das hochrangige Transeuropäische Straßennetz),
- Entlastung der stark belasteten Ortsdurchfahrten (TZ 17) und
- Anbindung des nordöstlichen Mühlviertels an den Linzer Zentralraum.

(2) Für den Zeitraum von der Verkehrsfreigabe im Dezember 2015 bis Dezember 2019 erfasste die ASFINAG die Verkehrsströme an ausgewählten Stellen mittels Induktionsschleifen⁸ („Doppelzählschleifen“). Diese waren Teil des Sicherheitskonzepts für Straßentunnel und Unterflurtrassen. Die Erfassung durch Doppelzählschleifen wies im Vergleich zu den Dauerzählstellen eine geringere Datenqualität auf (Abweichung zwischen 1 % bis 9 %), weshalb die ASFINAG ab Jänner 2020 auch Dauerzählstellen betrieb.

Im Jahr 2019 lieferte das Messsystem (Doppelzählschleifen) zwischen 1. Juli und 11. Juli keine Daten. Zur Quantifizierung des Jahreswerts 2019 berechnete der RH daher den Monatswert für Juli 2019 auf Basis des vorhandenen Tagesdurchschnittswerts für den Zeitraum 12. bis 31. Juli 2019.

Die Doppelzählschleifen beim Tunnel Götschka zeigten zwischen 2016 und 2019 eine Steigerung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs von Montag bis Freitag von rd. 18.400 auf rd. 21.600 Kfz⁹ (Abbildungen 1 und 2). Bei der Unterflurtrasse Walchshof stieg der durchschnittliche tägliche Verkehr von Montag bis Freitag zwischen 2016 und 2018 von rd. 10.100 Kfz auf rd. 11.800 Kfz an und ging im Jahr 2019 auf rd. 11.500 Kfz zurück. Im Jahr 2020 ging das Verkehrsaufkommen aufgrund der Schutzmaßnahmen¹⁰ zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie deutlich zurück und erreichte beim Tunnel Götschka rd. 19.400 Kfz (durchschnittlicher täglicher Verkehr von Montag bis Freitag).

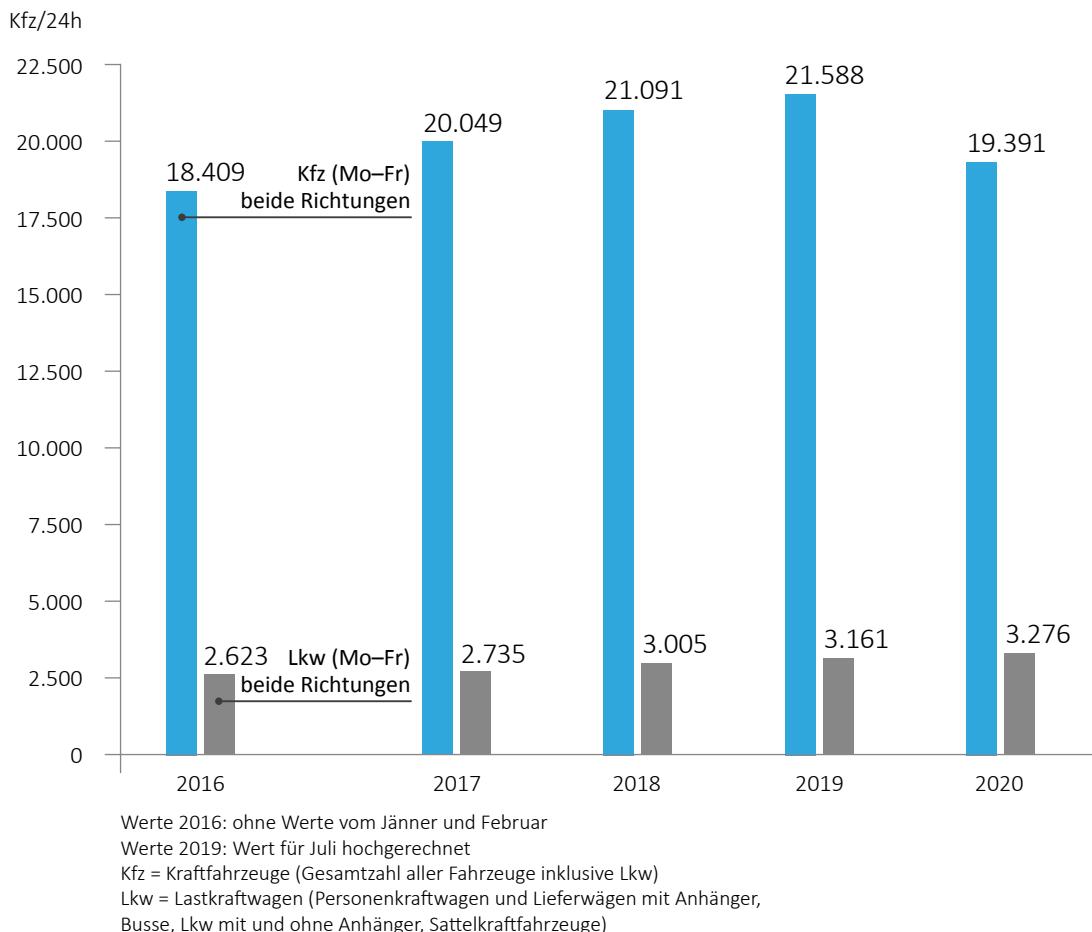
⁸ In der Fahrbahn verlegte Drahtschleifen erzeugen ein schwaches magnetisches Wechselfeld, das von darüberfahrenden Fahrzeugen verändert wird. Die Fahrzeugklassifikation erfolgt durch das entstandene Form-Profil, das sich mit Musterprofilen vergleichen lässt. Bei Verlegung von Doppelzählschleifen sind auch die Messung der Fahrzeuggeschwindigkeit und die Unterscheidung der Fahrzeugarten möglich.

⁹ Ein Kraftfahrzeug ist ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freiemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird (§ 2 Abs. 1 Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. 267/1967 i.d.g.F.).

¹⁰ z.B. COVID-19-Maßnahmengesetz, BGBl. I 12/2020 i.d.g.F. und u.a. darauf basierende COVID-19-Schutzmaßnahmenverordnungen

Die folgende Abbildung veranschaulicht diese Entwicklungen:

Abbildung 2: Durchschnittlicher täglicher Verkehr von Montag bis Freitag beim Tunnel Götschka



Quelle: ASFINAG; Darstellung: RH



Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße; Follow-up–Überprüfung

(3) Nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs von Montag bis Sonntag in den jeweils ersten drei Quartalen der Jahre 2019 und 2020:

Tabelle 1: Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs von Montag bis Sonntag in den jeweils ersten drei Quartalen der Jahre 2019 und 2020

Straßen(–abschnitte)	Vergleich 2. Quartal 2019/2020		Vergleich 1. bis 3. Quartal 2019/2020	
	Pkw	Lkw	Pkw	Lkw
in %				
Gesamtstraßennetz der ASFINAG	-38,40	-15,20	-20,00	-7,10
S 10 – Tunnel Götschka	-30,90	-9,73	-14,87	-2,49
S 10 – Unterflurtrasse Walchshof	-28,81	1,04	-12,14	2,59

Pkw = Personenkraftwagen; umfasst Motorräder, Personenkraftwagen ohne Anhänger und Lieferwagen

Lkw = Lastkraftwagen; umfasst Pkw und Lieferwagen mit Anhänger, Busse, Lkw mit und ohne Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge

Quelle: ASFINAG; Berechnung: RH

Der durchschnittliche tägliche Pkw¹¹– bzw. Lkw¹²–Verkehr von Montag bis Sonntag reduzierte sich beim Tunnel Götschka im 2. Quartal 2020 gegenüber dem 2. Quartal des Vorjahrs um rd. 31 % bzw. um rd. 10 %. In den jeweils ersten drei Quartalen sank der Pkw–Verkehr im Jahr 2020 um rd. 15 % gegenüber 2019, der Lkw–Verkehr um rd. 2 %. Der Pkw–Verkehr ging damit stärker zurück als der Lkw–Verkehr.

Der durchschnittliche tägliche Pkw–Verkehr von Montag bis Sonntag im Gesamtstraßennetz der ASFINAG verringerte sich im 2. Quartal 2020 um rd. 38 % gegenüber dem 2. Quartal 2019, der Lkw–Verkehr um rd. 15 %. In den jeweils ersten drei Quartalen ging der Pkw–Verkehr im Jahr 2020 um 20 % gegenüber 2019, der Lkw–Verkehr um rd. 7 % zurück.

¹¹ umfasst bei Verkehrszählungen Motorräder, Pkw ohne Anhänger und Lieferwagen (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen RVS 02.01.12)

¹² umfasst bei Verkehrszählungen alle Lkw–ähnlichen Fahrzeuge: Pkw und Lieferwagen mit Anhänger, Busse, Lkw mit und ohne Anhänger sowie Sattelkraftfahrzeuge (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen RVS 02.01.12)



(4) Im Jahr 2020 lagen sowohl der Kfz- als auch der Lkw-Verkehr auf der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) 30 % bis 47 % unter den Prognosen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung für das Jahr 2025:

Tabelle 2: Durchschnittlicher täglicher Kfz- und Lkw-Verkehr auf der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) im Vergleich zur Prognose gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung für das Jahr 2025

Messstellen	2016 ^{1,2}		2017 ¹		2018 ¹		2019 ^{1,3}		2020 ¹		Prognose für 2025 ⁴		Vergleich 2020 mit der Prognose 2025	
	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
tägliche Anzahl der Fahrzeuge Montag bis Freitag												in %		
Tunnel Götschka	18.409	2.623	20.049	2.735	21.091	3.005	21.588	3.161	19.391	3.276	29.390	4.702	-34	-30
Tunnel Neumarkt	16.599	2.570	18.772	2.688	19.749	2.947	20.313	3.101	18.150	3.186	26.500	4.770	-32	-33
Unterflurtrasse Lest	17.107	2.558	18.432	2.642	20.206	2.925	20.709	3.069	18.568	3.168	28.180	5.072	-34	-38
Unterflurtrasse Walchshof	10.071	2.181	11.115	2.370	11.752	2.618	11.457	2.623	10.721	2.838	20.290	4.464	-47	-36

¹ Werte von Doppelzählenschleifen

Quelle: ASFINAG; Berechnung: RH

² Werte 2016: ohne Werte vom Jänner und Februar

³ Werte 2019: Wert für Juli hochgerechnet

⁴ laut Modellrechnung gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung

Kfz = Kraftfahrzeuge (Gesamtzahl aller Fahrzeuge inklusive Lkw)

Lkw = Lastkraftwagen (Personenkraftwagen und Lieferwagen mit Anhänger, Busse, Lkw mit und ohne Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge)

(5) Um die Treffsicherheit der Prognose der Umweltverträglichkeitsprüfung für das Jahr 2025 zu bewerten, rechnete der RH die tägliche Anzahl der Kfz auf der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) für das Jahr 2025 auf Basis der durchschnittlichen jährlichen Steigerungen für den Zeitraum 2016 bis 2019 ausgehend vom Jahr 2019 hoch und verglich diese Werte mit den Prognosen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung für das Jahr 2025 (Tabelle 3). Die durch den RH errechnete tägliche Anzahl an Kfz beim Tunnel Götschka für das Jahr 2025 wich von der Prognose um +1 % ab. Für den Tunnel Neumarkt und die Unterflurtrasse Lest überstieg die Hochrechnung des RH betreffend Kfz die Prognose um 15 % bzw. 8 %. An der Unterflurtrasse Walchshof zeigte hingegen die Hochrechnung des RH ein um 26 % geringeres Verkehrsaufkommen als die Prognose.



Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße; Follow-up-Überprüfung

Die Hochrechnung des RH für den täglichen Lkw-Verkehr lag an allen diesen Abschnitten der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße zwischen 2 % und 15 % unter der Prognose der Umweltverträglichkeitsprüfung für das Jahr 2025:

Tabelle 3: Vergleich des hochgerechneten und prognostizierten Verkehrsaufkommens für das Jahr 2025 auf der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd)

Messstellen	durchschnittliche jährliche Steigerung im Zeitraum 2016 bis 2019 ¹		Hochrechnung des RH für das Jahr 2025 ausgehend vom Jahr 2019 ¹		Prognose gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung für das Jahr 2025		Vergleich der Hochrechnung des RH mit der Prognose für das Jahr 2025	
	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
	in %		tägliche Anzahl von Montag bis Freitag				in %	
Tunnel Götschka	5,49	6,45	29.745	4.598	29.390	4.702	1	-2
Tunnel Neumarkt	7,05	6,49	30.571	4.522	26.500	4.770	15	-5
Unterflurtrasse Lest	6,62	6,31	30.421	4.431	28.180	5.072	8	-13
Unterflurtrasse Walchshof	4,53	6,43	14.944	3.813	20.290	4.464	-26	-15

¹ Werte 2019: Wert für Juli hochgerechnet

Quelle: ASFINAG; Berechnung: RH

16.2 Der RH wies darauf hin, dass die ASFINAG die Dauerzählstellen auf der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) erst ab Jänner 2020 in Betrieb nahm. Für den Zeitraum zwischen der Verkehrsfreigabe im Dezember 2015 und Dezember 2019 maß sie die Verkehrszahlen lediglich durch Doppelzählschleifen; diese wiesen im Vergleich zu den Dauerzählstellen eine geringere Datenqualität auf.

Der RH hielt fest, dass seine Hochrechnung des täglichen Kfz- und Lkw-Verkehrs auf der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) für das Jahr 2025 auf Basis der ersten Betriebsjahre 2016 bis 2019 mit der Prognose der Umweltverträglichkeitsprüfung für das Jahr 2025 beim Tunnel Götschka weitgehend übereinstimmte. Beim Tunnel Neumarkt und bei den Unterflurtrassen Lest und Walchshof lagen die Abweichungen beim Kfz-Verkehr zwischen +15 % und -26 % und beim Lkw-Verkehr zwischen -5 % und -15 %.

In den ersten drei Quartalen des Jahres 2020 waren durch die Schutzmaßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie Rückgänge im Verkehrsaufkommen im Vergleich zum Vorjahr feststellbar. Die Rückgänge des Pkw-Verkehrs auf der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Tunnel Götschka und Unterflurtrasse Walchshof) waren in diesen Zeiträumen jedoch geringer als im Gesamtstraßennetz der ASFINAG. Der Lkw-Verkehr blieb im Jahr 2020 relativ stabil und nahm bei der Unterflurtrasse Walchshof in den ersten drei Quartalen des Jahres 2020 sogar im Vergleich zu den ersten drei Quartalen 2019 um rd. 3 % zu.



Die Verkehrszahlen zeigten, dass das Ziel, das nordöstliche Mühlviertel mittels der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße an den Linzer Zentralraum anzubinden, erreicht wurde. Die Auslastung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße lag im Jahr 2019 – rund drei Jahre nach Fertigstellung – bei 11.500 bis 21.600 Kfz pro Tag (Verkehrsstärke). Die Kapazität der Schnellstraße war aber noch nicht ausgeschöpft. Die weitere Entwicklung und damit die endgültige verkehrliche Wirksamkeit hingen davon ab, wie die S 10 – Mühlviertler Schnellstraße nach ihrer Einbindung in das hochrangige Transeuropäische Straßennetz angenommen wird.

Modellrechnung und Beweissicherung der Verkehrsströme betreffend ausgewählte Landesstraßen vor und nach dem Ausbau der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße

- 17.1 (1) Das Einreichprojekt für die Umweltverträglichkeitsprüfung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) beinhaltete u.a. eine Verkehrsuntersuchung zur Abschätzung der Verkehrsentwicklung auf ausgewählten Landesstraßen im Einzugsgebiet dieser Schnellstraße und damit der verkehrlichen Wirkung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd)¹³. Die Modellrechnung verglich die Verkehrsentwicklung auf ausgewählten Landesstraßen zwischen den Jahren 2005 und 2025 mit und ohne Ausbau der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd).

¹³ Die Abschätzung erfolgte für den Ausbau der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) sowie für den Vollausbau.



Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße; Follow-up-Überprüfung

(2) Die Modellrechnung (Tabelle 4) prognostizierte ohne Ausbau der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße ein steigendes Kfz–Verkehrsaufkommen auf ausgewählten Landesstraßen bis zum Jahr 2025. Der Lkw–Verkehr würde gemäß der Modellrechnung z.B. bei der Ortschaft Vierzehn um mehr als das Doppelte ansteigen. Bei einem Ausbau der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) zeigte die Modellrechnung eine Abnahme des Verkehrsaufkommens auf Landesstraßen zwischen Unterweitersdorf und Freistadt (z.B. in der Ortschaft Götschka). Für den Bereich nördlich von Freistadt prognostizierte die Modellrechnung eine Zunahme des Verkehrs auf Landesstraßen (z.B. im Bereich der Ortschaften Schlag und Vierzehn).

Tabelle 4: Verkehrsprognosen (Modellrechnung gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung) für ausgewählte Landesstraßen ohne und mit Ausbau der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd)

Bereich der Modellrechnung	Verkehrsprognose im Jahr 2005 ¹ ohne Ausbau der S 10		Verkehrsprognose im Jahr 2025 ¹ ohne Ausbau der S 10		Verkehrsprognose im Jahr 2025 ¹ bei Ausbau der S 10		Rückgang (-) bzw. Zunahme (+) des Verkehrs für das Jahr 2025 ohne Ausbau der S 10		Rückgang (-) bzw. Zunahme (+) des Verkehrs für das Jahr 2025 bei Ausbau der S 10	
	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
tägliche Anzahl an Fahrzeugen Montag bis Freitag						in %				
Landesstraße ² B 124 – Ortschaft Obervisnitz	11.490	460	12.770	766	17.690	1.769	+11	+67	+39	+131
Landesstraße B 125 – Ortschaft Götschka	13.840	1.384	20.540	3.081	1.780	71	+48	+123	-91	-98
Landesstraße B 38 – Ortschaft Schlag	4.690	610	6.300	882	7.930	952	+34	+45	+26	+8
Landesstraße B 310 – Ortschaft Vierzehn	7.620	1.219	16.180	3.883	19.860	4.568	+112	+219	+23	+18

¹ Werte aus der Modellrechnung der Verkehrsprognose im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung

² Landesstraßen B: Diese Straßen sind übergeordnete Straßen (ehemalige Bundesstraßen) und wurden bis 31. März 2002 vom Bund verwaltet. Mit Wirkung vom 1. April 2002 wurden alle Bundesstraßen, die keine Autobahnen oder Schnellstraßen waren, an die Länder übertragen.

Kfz = Kraftfahrzeuge (Gesamtzahl aller Fahrzeuge inklusive Lkw)

Lkw = Lastkraftwagen (Personenkraftwagen und Lieferwagen mit Anhänger, Busse, Lkw mit und ohne Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge)

Quelle: ASFINAG; Berechnung: RH

(3) Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung war eine „Beweissicherung“ der Verkehrsströme vor und nach der Verkehrsfreigabe der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) durch temporäre automatische Verkehrserhebungen von jeweils einer Woche vorgeschrieben. Die Messwerte auf der Landesstraße B 125 (Ortschaft Götschka) zeigten sowohl beim Kfz- als auch beim Lkw-Verkehr (jeweils Montag bis Freitag) eine Verkehrsentlastung nach der Verkehrsfreigabe der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd). Auf anderen Landesstraßen war – wie in der Umweltverträglichkeitsprüfung prognostiziert – eine Steigerung des Verkehrs feststellbar. Auf der Landesstraße B 38 (Ortschaft Schlag) kam es zu einem geringfügigen Rückgang des Lkw-Verkehrs.

Tabelle 5: Messwerte des Kfz- und Lkw-Verkehrs auf ausgewählten Landesstraßen vor und nach der Verkehrsfreigabe der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) im Vergleich zur Verkehrsprognose (Modellrechnung gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung) für das Jahr 2025

Bereich der Messung bzw. Modellrechnung	2013/2014 ¹		2020 ¹		Verkehrsprognose für das Jahr 2025	
	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
tägliche Anzahl an Fahrzeugen Montag bis Freitag						
Landesstraße B 124 ² – Ortschaft Obervisnitz	17.595	1.151	20.383	1.763	17.690	1.769
Landesstraße B 125 ² – Ortschaft Götschka	15.043	2.861	1.763	184	1.780	71
Landesstraße B 38 ² – Ortschaft Schlag	5.833	1.137	7.728	969	7.930	952
Landesstraße B 310 ² – Ortschaft Vierzehn	7.795	1.504	10.190	2.658	19.860	4.568

¹ Beweissicherung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung

² Landesstraßen B: Diese Straßen sind übergeordnete Straßen (ehemalige Bundesstraßen) und wurden bis 31. März 2002 vom Bund verwaltet. Mit Wirkung vom 1. April 2002 wurden alle Bundesstraßen, die keine Autobahnen oder Schnellstraßen waren, an die Länder übertragen.

Kfz = Kraftfahrzeuge (Gesamtzahl aller Fahrzeuge inklusive Lkw)

Lkw = Lastkraftwagen (Personenkraftwagen und Lieferwagen mit Anhänger, Busse, Lkw mit und ohne Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge)

Quelle: ASFINAG; Berechnung: RH

(4) Laut Verkehrserhebung überschritten die Messwerte gemäß Beweissicherung 2020 teilweise die Prognose für das Jahr 2025, weil die Regionalentwicklung im Raum Unterweitersdorf–Pregarten–Hagenberg¹⁴ (Landesstraße B 124) zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der Modellrechnung nicht bekannt bzw. nicht abschätzbar war. Den Lkw-Verkehr auf der Landesstraße B 125 in der Ortschaft Götschka unterschätzte die Modellrechnung.

¹⁴ FH Oberösterreich–Campus Hagenberg, Software Competence Center Hagenberg, Agrarbildungszentrum Hagenberg



17.2

Der RH hielt fest, dass die Modellrechnung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bei Ausbau der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) einen Rückgang des Kfz–Verkehrs für das Jahr 2025 von 91 % auf der Landesstraße B 125 – Ortschaft Götschka, jedoch eine Zunahme auf den Zulaufstrecken Landesstraße B 124 – Ortschaft Obervisnitz, Landesstraße B 38 – Ortschaft Schlag und Landesstraße B 310 – Ortschaft Vierzehn zwischen 23 % und 39 % prognostizierte. Für den Lkw–Verkehr bei der Ortschaft Obervisnitz war ein Anstieg von 131 % vorhergesagt.

Der RH hielt fest, dass die Verkehrsprognose (Modellrechnung gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung) die Verkehrswirkung des Ausbaus der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) und damit die Verkehrsentlastung (z.B. auf der Landesstraße B 125 – Ortschaft Götschka) bzw. die Verkehrsbelastung von Landesstraßen im Einzugsgebiet der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd) dem Grunde nach überwiegend korrekt vorhersagte. Der RH merkte jedoch an, dass aufgrund der Regionalentwicklung insbesondere im Bereich Unterweitersdorf–Pergarten–Hagenberg das tatsächliche Kfz–Verkehrsaufkommen im Jahr 2020 auf der Landesstraße B 124 – Ortschaft Obervisnitz über der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 lag.

Weiters wies der RH darauf hin, dass eine valide Gesamtbeurteilung der verkehrlichen Wirkungen gemäß der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 erst nach Vorliegen von Messwerten für dieses Jahr möglich sein wird.



Schlussempfehlungen

- 18 Der RH stellte fest, dass die ASFINAG Bau Management GmbH von 15 überprüften Empfehlungen des Vorberichts 13 umsetzte und zwei teilweise umsetzte.

Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts				Reihe Bund 2019/27	
Vorbericht		Nachfrageverfahren	Follow-up-Überprüfung		
TZ	Empfehlungsinhalt	Status	TZ	Umsetzungsgrad	
5	Bauleistungen wären erst nach Vorliegen sämtlicher behördlicher Genehmigungen zu vergeben. Vergabeverfahren wären erst einzuleiten, wenn Genehmigungen mit den Behörden soweit abgestimmt sind, dass eine Vorlage des Bescheids zeitlich gesichert ist, um Mehrkosten zu vermeiden.	umgesetzt	2	umgesetzt	
6	Bei Direktvergaben wären zur Stärkung des Wettbewerbs Vergleichsangebote einzuholen.	umgesetzt	3	teilweise umgesetzt	
6	Es wäre darauf zu achten, dass bei der Erstellung von Gutachten von externen Sachverständigen die Qualitätserfordernisse des Liegenschaftsbewertungsgesetzes einzuhalten sind.	umgesetzt	4	umgesetzt	
8	Die Aufgabenteilung für die Kostenplanung – Erstellung der Kostenplanung durch die Örtliche Bauaufsicht, Kontrolle durch die Abteilung Projektcontrolling und Steuerung durch die Projektkoordination mit Eigenpersonal – wäre beizubehalten. Das unternehmensinterne Projektcontrolling und die Projektkoordination wären ausreichend mit Ressourcen auszustatten, um eine entsprechende Steuerung und Kontrolle der Kosten durchführen zu können.	umgesetzt	5	umgesetzt	
8	Die Begleitende Kontrolle wäre als sekundäre Kontrolleinrichtung, z.B. für die Überprüfung der Kostendokumentation und der Kostenkontrollberichte sowie der Analyse und Bewertung der Maßnahmen zur Kostensteuerung, zu installieren; auf die Trennung zwischen primärer und sekundärer Kontrolle wäre zu achten.	umgesetzt	6	umgesetzt	
8	Die Begleitende Kontrolle wäre als Sekundärkontrolle mit der Überprüfung der Terminpläne und der Kontrolle der Terminkontrollberichte sowie der Analyse und Bewertung der Terminsteuerung zu beauftragen.	umgesetzt	6	umgesetzt	
9	Die Kosten- und Terminverfolgung wäre im Zuge der Kosten- und Terminkontrolle mit ausreichend Ressourcen durch das Projektcontrolling – wenn möglich mit eigenem Personal – durchzuführen. Die Informationen der Verfolgung bzw. des Soll–Ist–Vergleichs wären zu Steuerungsmaßnahmen mit ausreichend Ressourcen durch die Projektkoordination – wenn möglich mit eigenem Personal – zu verarbeiten. Die Kontrolle der Kosten- und Terminverfolgung wäre von der Sekundärkontrolle – Begleitenden Kontrolle – vorzunehmen.	zugesagt	7	umgesetzt	
11	Bei der Beauftragung der Mehrkostenforderungen wären die Begrifflichkeiten zur Abwicklung von Veränderungen des Leistungs umfangs zu vereinheitlichen bzw. sollte sich die ASFINAG Bau Management GmbH an den ÖNORMEN und Leitfäden orientieren. Es wäre eine einheitliche Vorgehensweise bezüglich der Abrechnung von Mehrkostenforderungen – Unterscheidung der Abrechnung mit neuen Einheitspreisen und der Abrechnung mit Positionen aus dem beauftragten Haupt–Leistungsverzeichnis – sowie eine klare Unterscheidung zwischen Leistungsabweichungen und reinen Mengenänderungen nachvollziehbar darzustellen.	umgesetzt	8	umgesetzt	



Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts				Reihe Bund 2019/27	
Vorbericht		Nachfrage-verfahren	Follow-up–Überprüfung		
TZ	Empfehlungsinhalt	Status	TZ	Umsetzungsgrad	
11	Die Leistungsbilder der Konsulenten wären vor der Veröffentlichung auf Vollständigkeit und auf Abgrenzung des Leistungsspektrums zu den anderen Auftragnehmern zu überprüfen.	umgesetzt	9	umgesetzt	umgesetzt
11	Es wären Maßnahmen für ein kohärentes, in sich stimmiges und nicht redundantes Berichtssystem zu setzen, um die Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit zu verbessern.	umgesetzt	10	umgesetzt	umgesetzt
18	Künftig wären im Schlussrechnungsbericht aussagekräftige Begründungen zu verfassen sowie alle definierten Positionen vollständig aufzulisten.	umgesetzt	11	umgesetzt	umgesetzt
22	Die Verträge der Konsulenten wären regelmäßig auf die darin festgelegten Schnittstellen hin (einheitliche Beschreibung, Abgrenzung etc.) zu überprüfen, zu evaluieren und festgestellte vertragliche Unklarheiten zu beseitigen.	zugesagt	12	umgesetzt	umgesetzt
23	Das Problembewusstsein wäre bei allen Projektbeteiligten durch entsprechende Maßnahmen (umfassende Information) zu schärfen, um so die aufgezeigten Mängel beim Umgang mit (gefährlichen) Abfällen künftig zu vermeiden.	umgesetzt	13	teilweise umgesetzt	teilweise umgesetzt
31	Sämtliche Projektmanagementleistungen (Projektleitung und Projektsteuerung) wären möglichst mit eigenem Personal wahrzunehmen und entsprechendes internes Know-how wäre sicherzustellen.	umgesetzt	14	umgesetzt	umgesetzt
33	Es wäre auf eine einheitliche Nummerierung der Hauptgruppen bei der Abrechnung von Zusatzpositionen zu achten.	umgesetzt	15	umgesetzt	umgesetzt

Anknüpfend an den Vorbericht hob der RH folgende Empfehlungen an die ASFINAG Bau Management GmbH hervor:

- (1) Bei Direktvergaben wäre die Einholung von Vergleichsangeboten grundsätzlich sicherzustellen und Ausnahmen davon wären restriktiv wahrzunehmen. (TZ 3)
- (2) Beim Kostenmanagement wäre die Einhaltung der zehn Punkte und beim Terminmanagement die Einhaltung der fünf Punkte gemäß Leistungsbeschreibung der Begleitenden Kontrolle auch in den Quartalsberichten zu dokumentieren und zu kontrollieren. (TZ 6)
- (3) Das Problembewusstsein beim Umgang mit (gefährlichen) Abfällen wäre bei allen Projektbeteiligten durch gezielte Informationen zu schärfen, um so die aufgezeigten Mängel beim Umgang mit (gefährlichen) Abfällen zu vermeiden. (TZ 13)



Errichtung der S 10 – Mühlviertler Schnellstraße; Follow-up-Überprüfung



Wien, im Februar 2022

Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker



Anhang

Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

Anmerkung: im Amt befindliche Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in **Fettdruck**

ASFINAG Bau Management GmbH

Aufsichtsrat

Vorsitz

Mag. ^a Karin Zipperer, MBA	(13. September 2017 bis 31. Jänner 2019)
Dipl.–Ing. Alois Schedl	(1. Februar 2019 bis 20. März 2019)
Mag. Hartwig Hufnagl	(seit 20. März 2019)

Stellvertretung

Dr. Klaus Schierhackl	(11. März 2009 bis 31. Jänner 2019)
Dipl.–Ing. Alois Schedl	(20. März 2019 bis 12. Juni 2019)
Dr. Josef Fiala	(seit 12. Juni 2019)

Geschäftsleitung

Dipl.–Ing. Gernot Brandtner	(1. März 2008 bis 28. Februar 2018)
Dipl.–Ing. Alexander Walcher	(seit 1. März 2008)
Dipl.–Ing. Andreas Fromm	(seit 1. März 2018)

R
—
H



