

## **BERICHT ÜBER DIE PRÜFUNG DER „FUSS- UND RADWEGUNTERFÜHRUNG KLOSTERANGER/SIEGLANGER“**

Der gemeinderätliche Kontrollausschuss hat den ihm zugemittelten Bericht der Kontrollabteilung über die Prüfung der „Fuß- und Radwegunterführung Klosteranger/Sieglanger“ vom 28.1.2005, eingehend behandelt und erstattet mit Datum vom 1.3.2005 dem Gemeinderat folgenden Bericht:

Der Bericht der Kontrollabteilung vom 28.1.2005, Zl. KA-19/2004, ist allen Klubobleuten zugegangen; zusätzlich wird auf die Möglichkeit jedes Gemeinderates, den Bericht bei den Akten zum Gemeinderat oder in der Mag. Abteilung I, Kanzlei für Gemeinderat und Stadtsenat einzusehen, verwiesen.

### 1 Prüfungsauftrag

Prüfungskompetenz	Im Sinne des § 74 Innsbrucker Stadtrecht der Landeshauptstadt Innsbruck 1975 hat die Kontrollabteilung eine Untersuchung des Neubaus der „Fuß- und Radwegunterführung Klosteranger/Sieglanger“ vorgenommen.
Prüfungsinhalt	Die Prüfung erfolgte stichprobenartig und umfasste die Bereiche „Projektentwicklung, Beschlüsse und Genehmigungen“, „Finanzielle Abwicklung“, „Ausschreibungen und Vergaben“, „Baudurchführung“, „Bauabrechnung“ sowie „Kostenzusammenstellung und Kostenanalyse“.
Anhörungsverfahren	Das gem. § 52 Abs. 2 Magistratsgeschäftsordnung der Landeshauptstadt Innsbruck vorgesehene Anhörungsverfahren ist durchgeführt worden.

### 2 Prüfungsdurchführung

Prüfungsdurchführung	Die Prüfung fand alternierend in den Räumlichkeiten der Magistratsabteilung III/Amt für Tiefbau und der Kontrollabteilung statt. Für Rückfragen konnten der Amtsvorstand und vor allem der zuständige Sachbearbeiter herangezogen werden. Als Prüfungsunterlagen standen der Kontrollabteilung sämtliche zum Prüfungsbereich geführten Aufzeichnungen, der Schriftverkehr, der Bauakt sowie die Planunterlagen zur Verfügung.
----------------------	---

### 3 Projektentwicklung, Beschlüsse und Genehmigungen

Projektentwicklung	Den Anfang des Projektes „Fußgängerunterführung für Mentlberg und Sieglanger“ bildete ein im Herbst 1988 eingebrachter dringender Gemeinderatsantrag, der in der Folge dem damaligen „Bauausschuss“
--------------------	---

zugewiesen wurde. In den Jahren 1989 bis 2001 wurden insgesamt vier Bearbeitungen aktenkundig durchgeführt, eine bauliche Umsetzung erfolgte allerdings nicht. Mit der Errichtung einer großen Wohnanlage in der Klosterangerstraße, beginnend im Jahre 2002, die gleichzeitig eine politische Anfrage an die amtsführende Stadträtin auslöste, trat der Bau der „Fußwegunterführung“ erstmals in eine realistische Umsetzungsphase. Lt. Voranschlag standen dafür im Jahr 2003 € 580.000,-- zur Verfügung. Nach Vorliegen sämtlicher erforderlicher Genehmigungen und durchgeführter Ausschreibung konnte daher im Jahr 2003 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

#### Beschlüsse

Auf Grundlage des Berichtes des „Stadtbauamtes“ vom 13.3.1990 genehmigte der „Projekt-Ausschuss“ in der Sitzung vom 23.4.1990 das amtsintern ausgearbeitete „Generelle Projekt“ für eine „Fußgängerunterführung unter der Bahn zwischen Klosteranger und Sieglanger“. Mit Beschluss des Stadtsenates vom 9.5.1990 wurde der Empfehlung des „Projekt-Ausschusses“ zugestimmt. Der Regelquerschnitt sah eine lichte Breite von 3,00 m und eine lichte Höhe von 2,50 m vor.

In seiner Sitzung vom 19.2.2003 stimmte der Stadtsenat der erforderlichen Grundablöse der Anrainer, betroffen war nur der Bereich südlich der Bahntrasse, zu.

Mit Beschluss des Stadtsenates vom 16.4.2003 wurde das adaptierte Projekt sowie die Bedeckung auf Grund einer überschlägigen Kostenermittlung in Höhe von € 750.000,-- zur Kenntnis genommen.

Da neben den Fußgängern zukünftig auch Radfahrer das geplante Unterführungsbauwerk benützen werden, bestand die Notwendigkeit, die lichte Breite von 3,00 m auf 3,50 m zu erweitern. Deshalb erging, basierend auf der vorgängigen Erläuterung, am 1.7.2003 ein Vorlagebericht an den Stadtsenat, der die verbreiterte Ausführung mit Beschluss vom 23.7.2003 genehmigte. Gleichzeitig wurde die Innsbrucker Immobilien Service GmbH beauftragt und ermächtigt, den flächengleichen Grundtausch zwischen den Österreichischen Bundesbahnen (in der Folge kurz ÖBB genannt) und der Stadt Innsbruck durchzuführen.

In der Sitzung vom 13.8.2003 bewilligte der Stadtsenat die Vergabe der Bauarbeiten im Rahmen der frei verfügbaren Finanzmittel nach erfolgter Ausschreibung im Offenen Verfahren an den Billigstbieter.

Mit Beschluss vom 26.11.2003 stimmte der Stadtsenat der verlangten Übernahme der Erhaltungsverpflichtung des Tragwerkes der Unterführung durch die ÖBB in Höhe von € 31.440,-- (netto) zu. Gleichzeitig wurde die Ermächtigung erteilt, die erforderliche Vereinbarung durchzuführen.

Die erforderlichen Beschlüsse lagen somit vor.

#### Genehmigungen

Im Einzelnen handelte es sich dabei um den Bebauungsplan, die Bewilligung von Arbeiten nach der Straßenverkehrsordnung inkl. der zugehörigen Verordnungen, die einzelnen Kaufverträge sowie die eisenbahnrechtliche Bewilligung. Zum „Grundstücksübereinkommen“ zwischen den ÖBB und der Stadtgemeinde Innsbruck merkt die Kontrollabteilung an, dass die katastertechnischen Angelegenheiten lt. Mitteilung des GIS (Geographisches Informationssystem der Stadt Innsbruck) abgeschlos-

sen sind. Die grundbücherlichen Anträge sind gestellt worden, deren Erledigung war zum Prüfungszeitpunkt allerdings noch im Laufen. Bei der „mündlichen wasserrechtlichen Verhandlung vor Ort“ stellte sich heraus, dass der Grundwasserspiegel unmittelbar vor Aushubbeginn unter Normalniveau lag. Darüber hinaus wurde von der Baufirma für die notwendigen Einbauten eine Ausführungsvariante vorgeschlagen, die angenommen worden ist. Für die Erteilung einer wasserrechtlichen Bewilligung bestand daher keine Notwendigkeit mehr.

#### 4 Finanzielle Abwicklung

---

Kostenangaben	Bei allen Kostenangaben handelt es sich um Bruttobeträge, ansonsten wird speziell darauf hingewiesen. Da die Bauabwicklung bereits in die Euro-Währungsperiode fiel, wurden die Kostenvergleiche auf deren Basis erstellt.
Kostenschätzung	Grundlage für den endgültigen finanziellen Rahmen bildete eine überarbeitete Kostenschätzung des bauausführenden Amtes vom 1.4.2003, unterstützt durch die Kostenberechnung des Ziviltechnikers, ebenfalls datiert mit 1.4.2003, in Höhe von € 750.000,-- (inkl. MwSt.).
Finanzielle Abwicklung	Die finanzielle Abwicklung des Bauvorhabens erfolgte auf der Vorschlagsstelle 5.61600.002825.6 - Fußgängerunterführung Klosteranger.
Voranschlag, Bedeckung	<p>Der Haushaltsplan sah für das Jahr 2002 Mittel in Höhe von € 21.800,-- vor. Diese stammen aus dem Finanzjahr 2001 und waren für Planungsleistungen vorgesehen. Die Kosten für das Generelle Projekt des Ziviltechnikers beliefen sich auf € 6.180,--, sodass ein Kreditrest in Höhe von € 15.620,-- gegeben war. Diese Mittel wurden allerdings nicht in das folgende Finanzjahr aufgenommen.</p> <p>Im Voranschlag für das Jahr 2003 standen Mittel in Höhe von € 580.000,-- zur Verfügung. Nach Vorliegen des Ausschreibungsergebnisses für die Baumeisterarbeiten im August 2003 hat sich aber bereits abgezeichnet, dass mit dem vorhandenen Kreditrahmen aller Voraussicht nach das Auslangen gefunden werden kann. Der einzige noch unsichere Faktor war in den externen, durch den Auftraggeber Stadtgemeinde Innsbruck kaum beeinflussbaren „Bahnkosten“ zu sehen.</p>
Abrechnungsstand	<p>Mit Stichtag 28.10.2004 zeigte sich ein Kreditrest in Höhe von € 154.230,70. Mit gleichem Datum waren 3 offene Bestellungen vorhanden, die einen Gesamtbetrag von € 44.686,51 auswiesen.</p> <p>Innerhalb des Prüfungszeitraumes ist dann die Schlussrechnung der Baumeisterarbeiten eingelangt. Sie wurde sachlich und rechnerisch geprüft und ergab einen endgültigen Anweisungsbetrag von € 11.886,50. Für die Einmalkosten der § 38-Genehmigung Eisenbahngesetz ist die Schlussrechnung in Höhe von € 996,30 durch den zuständigen Sachbearbeiter inzwischen ebenfalls zur Anweisung gebracht worden.</p>

Somit war nur noch die Erhaltungsverpflichtung des Eisenbahntragwerkes durch die ÖBB mit einem Betrag von € 37.728,-- offen (siehe hiezu Kapitel 7 Bahnkosten).

Abstimmung Abrechnung Bauakt - Rechnungswesen  
Eine Kontrolle zwischen den Aufzeichnungen des Rechnungswesens und den überprüften Abrechnungen aus dem Bauakt brachte Übereinstimmung.

## 5 Ausschreibungen und Vergaben

---

Vergaben Grundlage  
Für sämtliche Ausschreibungen und Vergaben war das Bundesvergabegesetz 2002 anzuwenden. Da der gem. § 13 geschätzte Gesamtauftragswert für den durchzuführenden Bauauftrag weit unterhalb des in § 9 zugehörigen Schwellenwertes des Bundesvergabegesetzes lag, waren die Vorschriften für den Unterschwellenbereich anzuwenden. Weiters bildeten die einschlägigen Bestimmungen der ÖNORMEN und der RVS (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) die technische Basis für die Ausschreibungen.

Vergabe Hauptgewerk  
Die Ausschreibung der Baumeisterarbeiten (Hauptgewerk) erfolgte im „Offenen Verfahren“. Aus Gründen der Terminknappheit (das Datum der Lieferung der Behelfsbrücken der ÖBB war bereits fixiert) wurde nach § 50 Abs. 4 Bundesvergabegesetz ein beschleunigtes Verfahren gewählt und gem. § 100 Abs. 2 Bundesvergabegesetz eine Stillhaltefrist von 7 Tagen festgelegt. Die Veröffentlichung ist ordnungsgemäß durchgeführt worden. Die Zuschlagserteilung erfolgte an den Billigstbieter unter Bezugnahme auf den Stadtsenatsbeschluss vom 13.8.2003.

Vergaben Baunebengewerbe und Kleinaufträge  
Sämtliche Vergaben für Arbeiten des Baunebengewerbes und für Kleinaufträge wurden, nach Einholung von verbindlichen Angeboten, entweder an Hand einer „Direktvergabe“ oder im Wege eines „Verhandlungsverfahrens“ durch den Stadtmagistrat vorgenommen. Sie lagen im Einzelfall unter der Wertgrenze von € 14.500,00.

Vergaben Planungsleistungen  
Bei den Vergaben für die Planungsleistungen konnte jeweils die „Direktvergabe“ gem. § 27 Abs. 1 Z 1 Bundesvergabegesetz angewendet werden. Es handelte sich dabei um die Generelle Planung sowie die Detailplanung inkl. statisch-konstruktiver Bearbeitung der neuen Unterführung und deren geotechnische Bearbeitung (Untergrundsondierungen, Baugrubensicherung, etc.). Die Beauftragungen der Planungen sind unter Berücksichtigung der bereits oben angeführten Wertgrenze wiederum durch den Stadtmagistrat vorgenommen worden.

Vergabe Bahnkosten  
Im Besonderen sei noch auf die Vergabe der Bahnkosten hingewiesen, die nach § 25 Abs. 4 Z 2 und Abs. 6 Z 2 Bundesvergabegesetz im „Verhandlungsverfahren“ erfolgte.

Ausschreibungen Unterlagen  
Die Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen für die Unterführung, im Speziellen die Ermittlung der Massen und die Erstellung des Leistungs-

verzeichnisses sowie die Angebotsprüfung, waren im Planungsauftrag des Ziviltechnikers enthalten und somit von diesem zu erbringen.

Ausschreibungen  
Verfahren und Fristen

Für die Durchführung der Ausschreibungsverfahren von der Bekanntmachung in den Printmedien bis hin zum Vergabeantrag zeichnete in jedem Fall das Amt für Tiefbau verantwortlich. Die in den Vergaberichtlinien vorgesehene Verpflichtung zur Bekanntgabe der geplanten Zuschlagsentscheidung wurde jeweils zeitgerecht durchgeführt. Die entsprechenden Fristen wurden eingehalten. Es gab keinen Einspruch eines Bieters. Eine stichprobenartige Einschau in die einzelnen Vergabevorgänge durch die Kontrollabteilung hat keine Verstöße gegenüber den geltenden Vergabebestimmungen aufgezeigt.

## 6 Baudurchführung

---

Baudurchführung  
Zuständigkeiten

Für das gesamte Bauvorhaben fielen die Aufgaben der technischen und geschäftlichen Oberleitung sowie die örtliche Bauaufsicht in den Zuständigkeitsbereich des Amtes für Tiefbau. Für die Baumaßnahmen der Versorgungsleitungen wurde die Bauführung vor Ort jeweils vom betroffenen Unternehmen im eigenen Wirkungsbereich wahrgenommen und mit der Oberleitung koordiniert.

Bauarbeiten-  
koordination

Zur Abwicklung des Bauvorhabens ist gem. den Bestimmungen des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes vom Bauherrn sowohl ein Planungs- als auch ein Baustellenkoordinator bestellt worden. Die Aufgaben des Planungskoordinators waren im Leistungskatalog des beauftragten Ziviltechnikers enthalten und sind von diesem erbracht worden. Der vorgeschriebene SiGe-Plan (Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan) ist rechtzeitig ausgearbeitet worden. Die Beistellung und Vergütung eines Baustellenkoordinators war in der Ausschreibung ausdrücklich vorgesehen. Die Aufgabenerfüllung des Baukoordinators war anhand von Protokollen dokumentiert.

Bauunterlagen

Eine stichprobenweise Überprüfung im Hinblick auf das Vorhandensein der einzelnen Unterlagen wie Bautagesberichte, Regieberichte, Materialliefer- und -wiegescheine, Aufmaß- und Abrechnungsblätter sowie Prüfprotokolle hat zu keiner Beanstandung geführt. Alle wesentlichen Vorkommnisse - vor allem die permanente Aufzeichnung des Nivellamentes der beiden Geleise der Bahnstrecke -, Erklärungen und Anordnungen, sind in die einzelnen Tagesberichte eingetragen worden. Die Führung eines eigenen Baubuches wäre nach Ansicht der Kontrollabteilung in diesem Falle übersichtlicher gewesen. Im Anhörungsverfahren stimmte das zuständige Amt zu und wird in Hinkunft verstärkt darauf Bedacht nehmen.

Übernahme Haupt-  
gewerk

Die Vorübernahme der Bauarbeiten des Hauptgewerkes erfolgte mit 16.12.2003. Dabei sind die noch nicht erledigten Arbeiten in einer Niederschrift taxativ erfasst worden. Von Seiten der ÖBB wurden keine Mängel festgehalten, womit das Bauwerk für einen reibungslosen

Bahnbetrieb übernommen werden konnte. Eine vor Ort durchgeführte Nachkontrolle durch den Vertreter der örtlichen Bauaufsicht zeigte, dass sämtliche Beanstandungen wie vermerkt, beseitigt wurden. Die Fugarbeiten sind witterungsbedingt auf das folgende Jahr verschoben worden. Sie wurden im Frühjahr 2004 durchgeführt und abgenommen. Somit galt das gesamte Gewerk als mängelfrei übernommen. Eine Besichtigung der Kontrollabteilung vor Ort hat dies bestätigt.

Übernahme Pumpenanlage	Die Übergabe der Pumpenanlage inkl. Schlüssel erfolgte im Beisein des für die zukünftige Erhaltung zuständigen Leiters des Baubezirkes Wilten formlos vor Ort. Eine Niederschrift erfolgte dabei nicht. Die Kontrollabteilung empfahl zur Dokumentation des einwandfreien Funktionierens der Anlage bei der Abnahme auch in diesem Fall die schriftliche Form. In der Stellungnahme wurde der Empfehlung beigetreten, zukünftig sollen auch Übernahmen von Nebenanlagen lückenlos schriftlich dokumentiert werden.
Bauabschnitte	Die zeitliche Abwicklung des Bauvorhabens war in die Planungs-, die Ausschreibungs- und Vergabephase, die Baudurchführung und Abrechnung sowie die Schlussabnahme und Gewährleistung unterteilt.
Bautermine	Für die Bauausführung vor Ort galten die gem. Ausschreibung fixierten Bautermine. Als Baubeginn war der 08.09.2003 und als Bauende der 29.05.2004 vorgesehen. Dem gegenüber stellten sich der tatsächliche Baubeginn mit 10.9.2003 und das tatsächliche Bauende mit 9.12.2003 dar. Zum tatsächlichen Bauende sei allerdings angemerkt, dass zwar das Hauptgewerk als abgeschlossen galt, aber die Fugarbeiten erst im Frühjahr 2004 durchgeführt worden sind.
Bauzeit	Die Kontrollabteilung beurteilte die Gesamtbauzeit von rd. 3 Monaten als kurz und stellte fest, dass die ursprünglich vorgesehene Baudauer von rd. 6,5 Monaten - unter Berücksichtigung der Winterunterbrechung von 2 Monaten - um mehr als die Hälfte, nämlich rd. 54 %, unterschritten worden ist. Trotz der Erschwernis der Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs konnte die vorangeführte Bauzeitverringerung durch eine gute Baustellenkoordination sowie ein stetiges Einvernehmen mit allen Beteiligten und vor allem durch einen erhöhten Mannschafts- und Maschineneinsatz der Baufirma vor Ort erreicht werden. Die eher milden Witterungsverhältnisse sowie eine günstige Höhenlage des Grundwasserspiegels trugen ebenfalls dazu bei. Mit der offiziellen Eröffnung am 12.12.2003 wurde die Unterführung für den Fußgänger- und Radverkehr freigegeben.

## 7 Kosten

---

Kostenübersicht	Von der Kontrollabteilung wurde gemeinsam mit dem Amt für Tiefbau eine Kostenübersicht erstellt, die sämtliche Daten und Kosten des geprüften Bauvorhabens widerspiegelt.
-----------------	---

Planungsleistungen	Bei den Planungsleistungen ergab sich zwischen Auftrags- und Abrechnungssumme eine Einsparung von 3,8 %, wobei sich bei der Änderung des Generellen Projektes und bei der Detailplanung eine Minderung und bei der geotechnischen Planung eine Erhöhung der Honorare zeigte.
Baukosten	Bei den Baukosten, bestehend aus den Gewerken „Baumeisterarbeiten“, „Pumpenanlage“, „Verkabelungsarbeiten für Pumpenanlage“ und „Errichtung eines zweiläufigen Nirorohr-Handlaufes“ trat gegenüber der Auftragssumme eine Erhöhung von 1,8 % auf. Maßgebend für die Erhöhung waren die Baumeisterarbeiten, bei den restlichen drei Gewerken waren jeweils Einsparungen zu verzeichnen.
Nebenkosten	Bei den Nebenkosten zeigte sich insgesamt eine Erhöhung von € 105,67, welche einem Prozentsatz von 3,9 % entspricht. Bei drei Fällen waren Verminderungen, bei einem Auftrag eine Vermehrung und bei zwei Gewerken Übereinstimmung zwischen Auftragssumme und Abrechnungssumme zu verzeichnen.
Bahnkosten	Zur Kostenkomponente „Behelfsbrücken, Langsamfahrstrecken, Zugunterbrechungen, Beistellung von Sicherungsposten, etc. wird festgestellt, dass auf Grund fehlender Erfahrungswerte (die Stadtgemeinde Innsbruck errichtet in der Regel keine Bahnunterführungen) die zu erwartenden Kosten in Höhe von € 220.000,-- von vorne herein mit überdurchschnittlich hohen Reserven in Bezug auf Bahnbetriebseinschränkungen, auf Bauzeit und Bauumfang ausgestattet waren. Die Einsparung von € 100.745,10, welche einem Prozentsatz von 45,8 % entspricht, ist - neben dem Vorerwähnten - darauf zurückzuführen, dass die vorgesehene Zeit der Inanspruchnahme der Bahnleistungen gegenüber der Annahme wesentlich unterschritten werden konnte. Für die „Einmalkosten der § 38-Genehmigung Eisenbahngesetz“ wurde innerhalb des Prüfungszeitraumes die Schlussrechnung angewiesen. Die Differenz (Einsparung) zwischen Auftragssumme und Abrechnungssumme weist einen Betrag von € 503,70 auf. Dies entspricht einem Prozentsatz von 33,6 %. Die Kosten für die „zukünftige Tragwerkserhaltung durch die ÖBB“ sind vertraglich fixiert sowie beschlossen und betragen € 37.728,00. Allerdings war bis zum Prüfungszeitraum seitens der ÖBB keine Rechnungslegung erfolgt. Über Intervention der Kontrollabteilung wurden die ÖBB nochmals vom zuständigen städtischen Sachbearbeiter aufgefordert, umgehend eine Rechnungslegung vorzunehmen, um den o. a. Betrag durch die Stadtgemeinde Innsbruck anweisen zu können. In der Kostenzusammenstellung fanden diese Kosten bereits Berücksichtigung, da sie jedenfalls durch die Stadtgemeinde Innsbruck zu übernehmen sind. Die Kontrollabteilung empfahl daher nach Einlangen der Rechnung - es handelte sich dabei um den letzten offenen Auftrag - die Anweisung so rasch als möglich vorzunehmen, damit das gesamte Bauvorhaben auch finanziell abgeschlossen werden kann. Lt. Stellungnahme ist die Rechnung der ÖBB zwischenzeitlich im Amt eingelangt und wurde abgerechnet. Eine Rücksprache der Kontrollabteilung beim Referat „Budgetabwicklung“ hat ergeben, dass das

gesamte Bauvorhaben somit auch buchhalterisch als endgültig abgewickelt gilt.

Gesamtkosten  
(ohne Bahnkosten)

Die Gesamtkosten (ohne Bahnkosten) betragen € 272.786,01.

Prozentuale  
Kostenanteile

Der prozentuale Anteil der Planungskosten in Höhe von 10,9 % sowie der Baunebenkosten in Höhe von 1,0 %, also in Summe von 11,9 % der Gesamtkosten, lagen auf Grund der Erfahrungswerte von 8 - 12 % minimal unter der Obergrenze. Der Planungsanteil bewegt sich dabei über dem Durchschnitt (6 – 9 %), ist aber in Relation zur geringen Bauwerksgröße zu akzeptieren.

Vergleich - Schätzung  
und Abrechnung

Der Vergleich zwischen den geschätzten und den abgerechneten Kosten zeigte eine Differenz von 42,6 % und lag weit über der Toleranzgrenze von 10,0 %. Generell waren für alle Bereiche (speziell aber für das Unterführungsbauwerk und die Bahnkosten) zu hohe Kosten angesetzt. Da man auf keine Erfahrungswerte für den Bau von Bahnunterführungen zurückgreifen konnte, stand bei der Kostenangabe vor allem der finanzielle Sicherheitsgedanke im Vordergrund. Die Angebotspreise der Ausschreibung lagen zudem noch deutlich unter Normalniveau und verstärkten diesen Trend zusätzlich. Beim Preisvergleich der Hauptpositionen mit anderen fast zeitgleichen Ausschreibungen des Tiefbaues traten Unterschiede von durchschnittlich rd. 30 % auf. In Kenntnis dieser neuen Situation hat das zuständige Amt dahingehend reagiert, dass die für den Haushaltsplan 2004 angemeldeten restlichen Mittel in Höhe von € 170.000,-- nicht mehr in Anspruch genommen wurden. Die Kontrollabteilung empfahl zukünftig nach Bekanntwerden von preismindernden Faktoren, diese in einer neuen Kostenaufstellung zu dokumentieren. Im Anhörungsverfahren wurde der Empfehlung beigetreten

Vergleich – Auftrags-  
und Abrechnungssum-  
men

Dieser Vergleich ergab eine geringfügige Steigerung von 1,2 % und war maßgebend auf die Erhöhung bei den Baumeisterarbeiten zurückzuführen. Die vorgegebene Toleranzgrenze von 5 % wurde deutlich unterschritten. In diesem Zusammenhang weist die Kontrollabteilung noch darauf hin, dass im Zuge des Baufortschrittes, speziell mit der Legung von Rechnungen, eine EDV-mäßige Mengen- und Kostenevidenz in tabellarischer Form durchgeführt worden ist und somit dieses Controlling-Instrument seine Anwendung gefunden hat.

## 8 Schlussbemerkungen

---

Funktionalität,  
Kenngrößen

Mit dem Neubau und der Verkehrsübergabe der „Fuß- und Radwegunterführung Klosteranger/Sieglanger“ ging ein lang gehegter Wunsch, besonders der Anrainer vom Klosteranger, in Erfüllung. Es entstand eine komfortable Anbindung zu den infrastrukturellen Einrichtungen (Kindergarten, Schule, Bushaltestelle, Kirche, etc.), welche allesamt im Sieglanger liegen. Mit der Errichtung der großen Wohnanlage in der

Klosterangerstraße hat die Verbindung verstärkt an Bedeutung gewonnen.

Das Unterführungsbauwerk weist eine lichte Breite von 3,50 m und eine lichte Höhe von 2,50 m auf. Die Ausführung erfolgte als so genannte „schwarze Wanne“. Die Isolierung wurde zweilagig mit polymerbitumenbeschichteten Abdichtungsbahnen aufgebracht. Die Entwässerung erfolgt über Straßeneinläufe im Tiefpunkt der Unterführung. Die Straßenabwässer werden über Schächte in eine Pumpstation und von dort über eine eigene Leitung in den Hauptsammler Weingartnerstraße eingeleitet. An die Unterführung mit einer Länge von 14,50 m schließen beidseitig wasserdichte Rampen an. Die Stärke der Bodenplatte beträgt 40 cm, die der aufgehenden Wände 35 cm. Durch die gestreckte Linienführung unterhalb der Westbahnstrecke hat die Fuß- und Radwegunterführung einen einladenden und übersichtlichen Charakter, sodass die Sicherheit der Schulkinder in besonderem Maße gewährleistet werden konnte. Auf Grund der Breite von 3,50 m können auch die Radfahrer ohne abzusteigen die Unterführung durchgehend befahren. Insbesondere weist die Kontrollabteilung noch auf die beidseitig der Bahntrasse installierten Lärmschutzwände hin, die im Anschluss an den Bau der Unterführung durch die ÖBB errichtet wurden. Beim Gesamtvorhaben wurden rd. 400 m<sup>3</sup> Beton, 23 t Stahl sowie 150 m<sup>2</sup> Spritzbeton und 255 lfm Injektionsanker für Baustellensicherung verarbeitet. Im Zuge der Bauführung sind ca. 650 m<sup>2</sup> Asphaltflächen bearbeitet worden. Insgesamt weist das neue Bauwerk eine Verkehrsfläche von ca. 300 m<sup>2</sup> auf, die kombiniert für Fußgänger- und Radfahrverkehr genutzt werden kann. Der Gesamtkostenaufwand belief sich auf rd. 431 Tsd. Euro.

Zl. KA-19/2004

Betreff: Bericht der Kontrollabteilung  
über die Prüfung der „Fuß- und Radwegunterführung  
Klosteranger/Sieglanger“

Beschluss des Kontrollausschusses vom 1.3.2005:

Beiliegender Kurzbericht des Kontrollausschusses zu o.a. Bericht der Kontrollabteilung  
wird dem Gemeinderat am 31.3.2005 zur Kenntnis gebracht.