

B100 Drautal Straße – Umfahrung Greifenburg (Großvorhabensüberprüfung) LRH-BERICHT-10/2024

https://cdn.lrh-ktn.at/f/101163/x/fba2cca89c/lrh_bericht_b100-drautal-strasse-umfahrung-greifenburg.pdf

Auswertung durch BI Lebensraum Oberes Drautal {Anmerkungen sind kursiv}

Aus Schlussbemerkungen (Seiten 121-127)

Aus den insgesamt 62 Schlussempfehlungen des LRH stechen neben mehrfachen Nennungen bezüglich **falscher Massenberechnungen** fünf besonders heraus:

- (1) In einer Nutzwertanalyse zur Festlegung der Ausführungsvariante **sollten möglichst viele Umsetzungsvarianten miteinbezogen werden**, um breit und umfassend alle Möglichkeiten der Ausführung zu beurteilen und daraus die beste Variante auszuwählen zu können. (TZ 6)
- (5) Der **Konten Anschlussstelle Greifenburg Mitte** sollte insbesondere hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit **nochmals evaluiert werden**. (TZ 11, TZ 46)
- (11) Alle Positionen in der **Mengenermittlung** sollten abgebildet werden und mit den dazugehörigen Planunterlagen durchgängig und **nachvollziehbar** verknüpft sein. (TZ 20)
- (38) Die in den Unterlagen des geotechnischen Gutachtens und in den Plänen ausgewiesenen **Grundwasserstände wären zu präzisieren** und zumindest mit dem Datum der Messung je Pegelstand zu versehen. (TZ 35)
- (49) Die Trassenführung des Geh- und Radwegs (Objekt G02) wäre in Zusammenhang mit den weiter östlich bestehenden Gemeindestraßen nochmals zu evaluieren und insbesondere eine Brückenkonstruktion als Alternative zur Unterführung im Detail zu prüfen. (TZ 43)

Aus Langfassung

(Seite 10) Im Laufe der folgenden Jahre (ab 2012) erarbeitete die Abteilung 9 **gemeinsam mit den Gemeinden*** Greifenburg, Berg und Dellach im Drautal auf Grundlage von Variantenuntersuchungen eine einvernehmliche Lösung über die Trassenführung für den Bereich Radlach West bis Dellach West.

{* **Anmerkung:** Es gab nie eine Informationsveranstaltung, weder vom Land, vom Bezirk noch von den Gemeinden. Wenn im LRH-Bericht steht „gemeinsam mit den Gemeinden“, dann ist das nicht wie man denkt öffentlich oder im Gemeinderat beraten worden, sondern allein von den drei Bürgermeister der Orte Greifenburg, Berg und Dellach mit der Abteilung 9 entschieden worden.}

Kreisverkehr

(Seite 13, 6.2)

Der LRH bemängelte, dass die Abteilung 9 in die Nutzwertanalyse zur Auswahl der Trassenführung nur drei der acht vom Planer vorgeschlagenen Varianten für die Anschlussstelle Greifenburg Mitte miteinbezog. **Der LRH empfahl, in eine Nutzwertanalyse zur Festlegung der Ausführungsvariante möglichst viele Umsetzungsvarianten miteinzubeziehen, um breit und umfassend alle Möglichkeiten der Ausführung zu beurteilen und daraus die beste Variante auszuwählen.** Insbesondere die Variante 4 mit dem plangleichen Kreisverkehr als Knoten hätte nach Ansicht des LRH in die Auswahl miteinbezogen werden sollen, **da diese Variante der Intention einer Ortsumfahrung ohne Schnellstraßencharakter entsprechen würde und auch einen höheren Verkehrswiderstand für den LKW-Transit bieten könnte.** Hinsichtlich der Verkehrszahlen und der Straßenkategorie vergleichbare Kreisverkehre bestanden auch an anderen Knotenpunkten der B100 Drautal Straße bzw. anderen Landesstraßen B. Gegenüber der nunmehr ausgewählten Variante 3 mit Kreisverkehr und Unterflurtrasse **wäre ein plangleicher Kreisverkehr jedenfalls auch kostengünstiger.**

(Seite 20) Zur Wirtschaftlichkeit war festgehalten, dass es sich bei der gewählten Form der **Anschlussstelle Greifenburg mit Unterführung um eine feudale Lösung handelte**, die dafür aufzuwendenden Kosten jedoch aus Sicht der zukünftigen Verkehrsentwicklung gerechtfertigt wären.

(Seite 21, 11.2) Der LRH hielt fest, dass **auch im Bescheid zur straßenrechtlichen und naturschutzrechtlichen Bewilligung** darauf hingewiesen wurde, dass die gewählte Ausführung der Anschluss-

stelle Greifenburg Mitte eine **feudale Lösung** wäre und empfahl, diesen Knoten insbesondere hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit nochmals zu evaluieren.

(Seite 58, 33.1) **Daneben bildete die Unterflurtrasse B100 Drautal Straße das größte und kostenintensivste Einzelobjekt.** Die Abteilung 9 wollte damit eine kreuzungsfreie Querung mit der B87 Weißensee Straße im Bereich Greifenburg Mitte erreichen.

(Seite 87, 46.1) **In Summe betragen die Soll-Kosten 11.273.642 Euro für die Errichtung der Unterführung und der baulichen Begleitmaßnahmen für den Kreisverkehr mit Unterflurtrasse.**

{Anmerkung: Die Summe wurde durch den LRH um über 2 Millionen Euro korrigiert!}

(Seite 88, 46.2) Der LRH wies darauf hin, dass die kreuzungsfreie Variante mit **Unterflurtrasse** für die B100 hohe Soll-Kosten **unter anderem durch Grundwasser**, naheliegende Bestandsbauten und Begleitmaßnahmen verursachte.

Der LRH empfahl, die Ausbildung des Knotens Greifenburg Mitte zu evaluieren und neu zu bewerten. Als Grundlage für **eine alternative Ausführung** könnte an gleicher Stelle gegebenenfalls **ein Kreisverkehr ohne Unterführung** ins Auge gefasst werden. Der LRH verwies in diesem Zusammenhang auf seine Empfehlungen in TZ 6 und TZ 11.

Kostenaufwand

(Seite 34, 18.2) Der LRH kritisierte, dass die Abteilung 9 die Zusammenstellung der Unterlagen für die Großvorhabensüberprüfung extern beauftragte. Er sah diese Leistungen als Bauherrenaufgabe, die die Abteilung 9 selbst wahrzunehmen hätte. Der LRH empfahl, die Zusammenstellung der Unterlagen für die Großvorhabensüberprüfung künftig weitestgehend durch eigenes Personal abzuwickeln und **das erforderliche Know-how in der Abteilung 9 vorzuhalten***.

{ Anmerkung: Auffällig im gesamten Verfahren ist, dass möglicherweise der LRH eine bessere Expertise bereitstellt, als die zuständige Fachabteilung 9 des Landes. Durch überhöhte Masseangaben als auch Preise wurden die Zahlen schon 2011 und 2012 vom LRH korrigiert. Auch im Jahr 2024 stellt der LRH wiederum erhebliche Mängel im Preisgerüst als auch in den Masseberechnungen fest. Der LRH stellte erhebliche Fehler in der Bauausführung als auch in den Abläufen fest.}*

(Seite 23, 13) Durch die bei den einzelnen Kostenbereichen der Baukosten* vom LRH vorgenommenen Korrekturen **reduzierten sich die Soll-Kosten von 74,22 Mio. Euro um 5,96 Mio. Euro auf 68,26 Mio. Euro.**

{ Anmerkung: Die Baukosten können laut LRH um knapp 6 Millionen (8,1 %) reduziert werden. Dabei ist noch nicht die wesentliche Maßnahme herausgerechnet – nämlich das teuerste Einzelbauwerk – der doppelstöckige Kreisverkehr, wenn dieser plangleich umgesetzt würde.}*

Wasser

(Seite 62, 35.1) Für die Bauausführung war bei 10 von 16 Objekten eine Wasserhaltung oder Abdichtungen der Baugrube geplant, da die Fundierungen **vielfach im Grundwasserschwankungsbereich lagen.** Der Planer legte einen Grundwasserstand je Objekt fest, der einem zweijährlichen Höchstgrundwasser entsprach und definierte auf dieser Basis die erforderlichen Maßnahmen.

(Seite 64, 35.2) Der LRH kritisierte weiters, dass die gemessenen **Grundwasserstände vom Planer nicht genau dokumentiert waren.** Der LRH empfahl, die ausgewiesenen Grundwasserstände in den Unterlagen des geotechnischen Gutachtens sowie in den Plänen zu präzisieren und zumindest mit dem Datum der Messung je Pegelstand zu versehen.

(Seite 97, 51) Im westlichen Projektgebiet und südöstlich der Kirche **St. Athanas** plante die Abteilung 9 **eine Brücke als Flutöffnung für ein allfälliges Hochwasser**, das sich so auf den dahinterliegenden Retentionsflächen am Hauzendorfer Feld ausbreiten konnte. Die Brücke diente gleichzeitig

als Unterführung für einen landwirtschaftlichen Begleitweg und als Wilddurchlass. Die **Brückenslänge mit insgesamt rund 62 m**, verteilte sich auf drei Brückenfelder mit dazwischenliegenden Brückenpfeilern und **war auf ein hundertjähriges Hochwasser abgestimmt**. **Damit bildete sie nach der Unterflurtrasse Greifenburg Mitte das größte und kostenintensivste Einzelbauwerk** der Hauptgruppe 03.

Unterführung nahe Bahnhof

(Seite 78-79, 43.1) Die gesamte Breite der Unterführung änderte sich im Zuge der Projektentwicklung. **Während zur behördlichen Einreichung eine Breite innen von 4,0 m vorgesehen war, lag dem LRH eine Breite innen von 6,0 m vor**. Die Abteilung 9 erläuterte, Unterführung auch für Fahrzeuge der Gemeinde und von Einsatzkräften benutzbar zu machen. Gemäß den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen musste ein kombinierter Geh- und Radweg eine Mindesthöhe von 2,5 m und eine Mindestbreite von 3,5 m aufweisen. **Gleichzeitig lehnte die Abteilung 9 aufgrund der hohen Kosten die Möglichkeit ab, die Unterführung wasserdicht gegen das anstehende Grundwasser auszuführen**.

(Seite 79, 43.2) **Der LRH kritisierte die Veränderung der Abmessungen der Unterführung gegenüber der behördlichen Einreichung** sowie die Höhenlage des Radwegs **unterhalb des zweijährlichen Höchstgrundwassers**. Aufgrund der tiefen Lage des Radwegs würden regelmäßige Überflutungen durch das **Grundwasser** zu erhöhtem Instandhaltungs- und Betreuungsaufwand führen und die sichere Nutzung der Unterführung einschränken.

Der LRH bemängelte darüber hinaus, **dass die Trasse der Unterführung auf Ackerflächen** und unter der in diesem Bereich vierspurigen B100 geplant war.

Der LRH empfahl, die Trassenführung des Geh- und Radwegs in Zusammenhang mit den weiter östlich bestehenden Gemeindestraßen, der Breite der B100 und der möglichen Höhenlage aufgrund der **Grundwasserstände** nochmals zu evaluieren. Dabei sollte eine Brückenkonstruktion als Alternative im Detail geprüft werden. Diese könnte als Holzkonstruktion nachhaltiger als eine Unterführung und in Kombination mit dem Bereich Kunst am Bau hergestellt werden.

Von der Nutzung der Unterführung durch motorisierte Fahrzeuge sollte Abstand genommen werden, da die B100 am neuen Kreisverkehr lediglich etwa 500 m Fahrtstrecke entfernt überquert werden konnte.

Grundablösen

(Seite 115, 62.1) Für **Grundeinlösen** und die dazugehörigen Gutachten und Vermessungsleistungen veranschlagte die Abteilung 9 **insgesamt 2,74 Mio. Euro**, die sich wie folgt verteilen:

Für die Umsetzung des Projekts war es erforderlich etwa 18,2 Hektar an Grundflächen dauerhaft einzulösen. Weitere 1,9 Hektar wurden vorübergehend während der Bauphase beansprucht. **Insgesamt waren etwa 80 Grundeigentümer betroffen**. Die Kosten für die Grundeinlösen schätzte die Abteilung 9 auf Basis von Erfahrungswerten.

Im Jahr 2012 überprüfte der LRH das Projekt „Umfahrung Greifenburg – West“ als Teil der Umfahrung von Greifenburg. Bevor die Umsetzung dieses Projekts wieder gestoppt wurde, hatten bereits Grundeinlöseverhandlungen stattgefunden. Es waren im westlichen Bereich der Trasse mit einzelnen Grundeigentümern auch rechtsgültige Vereinbarungen geschlossen und Flächen vom Land erworben worden. **Da die damalige Trasse nur zum Teil der nunmehr vorgesehenen und genehmigten Trasse entsprach, befanden sich nicht alle der damals vom Land eingelösten Flächen im Bereich der aktuellen Trasse**. Nach Auskunft der Abteilung 9 sollten diese Flächen als **Tauschflächen** bei den zukünftigen Grundeinlösen genutzt werden.

Die Abteilung 9 hatte im Jahr 2024 begonnen, **Optionsvereinbarungen für die Grundeinlösen** der aktuellen Trasse von Radlach West bis zur B87 Weißensee Straße sowie für die Verbindungsstraße zwischen Schulstraße und Seeweg vorzubereiten und mit den Grundeigentümern über den Abschluss dieser Optionsverträge zu verhandeln.

In den Soll-Kosten der Straßenbauarbeiten waren Grundstücke für die Zwischenlagerung des

Oberbodens ausgewiesen. Diese Grundstücke waren jedoch im Grundeinlöseplan nicht für eine vorübergehende Grundeinlöse vorgesehen. Nach Auskunft der Abteilung 9 wären hinsichtlich der Zwischenlagerung verschiedene Grundflächen in Betracht gezogen worden, eine diesbezügliche Festlegung wäre noch nicht getroffen worden.

(Seite 116, 62.2) Der LRH bemängelte, dass die Abteilung 9 erst Mitte des Jahres 2024 begann Verhandlungen mit den Grundeigentümern über den Abschluss von Optionsvereinbarungen zu den Grundeinlösen zu führen, obwohl auf Grund des Umfangs des Projekts und der Anzahl der Grundeigentümer mit einem größeren Zeitaufwand für diese Verhandlungen zu rechnen war. Der LRH wies darauf hin, dass vor Ausschreibung der Leistungen die Angaben für mögliche Zwischenlagerflächen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen wären.

{Aus dem Prüfbericht des LRH 2012}

Für den zweiten Bauabschnitt Radlach/West – Gnoppnitzbach war die Trassenauswahl im Bereich zwischen Radlach/West und der Kreuzung mit der B 87 – Weissensee Straße zum Zeitpunkt der Vorlage des ersten Bauabschnittes noch nicht getroffen worden. Daher wurde für diesen zweiten Bauabschnitt nur eine Grobkostenschätzung beigelegt.

Nachfolgend sind die dem LRH am 21.5.2012 vorgelegten, prognostizierten Kosten für das Gesamtprojekt in einer Übersicht dargestellt:

GEGENSTAND	Sollkosten Bauabschnitt 1	Sollkosten Bauabschnitt 2	Sollkosten Gesamt
PROJEKTIERUNG UND GRUNDEINLÖSE			
Projektierung inkl. Vorarbeiten	1.293.795	3.222.627	4.516.422
Grund- und Objekteinlöse	643.735	4.836.925	5.480.660
Unvorhergesehenes	162.470	940.448	1.102.918
GESAMTSUMME Projektierung und Grundeinlöse	2.100.000	9.000.000	11.100.000
BAUKOSTEN UND SONSTIGE ARBEITEN			
Straßenbau inkl. letztmalige Instandsetzung	8.697.234	16.761.872	25.459.106
Unterflurtrassen, Brücken und Kunstbauten	1.294.241	10.709.955 x)	12.004.196
Unvorhergesehenes	908.525	2.678.173	3.586.698
GESAMTSUMME Baukosten und Sonstige Arbeiten	10.900.000	30.150.000	41.050.000
GESAMTPROJEKTKOSTEN (inkl. 20% Ust.)	13.000.000	39.150.000	52.150.000

x) Anmerkung: Mittelwert der angegebenen Bandbreite

{Anmerkung: Vergleiche die Summen der Grundeinlösen von 2012 mit 2024}

(Seite 21, 11.2) Der LRH empfahl, für die erforderlichen Grundflächen im Hochwasserabflussgebiet möglichst rasch Vorabvereinbarungen bzw. Optionsverträge abzuschließen, um die Grundeinlösen unmittelbar nach Abschluss der Großvorhabensüberprüfung abschließen zu können und die erforderlichen Bewilligungen zu erlangen.

Begleitwege

(Seite 14) Neben dem Neubau der Umfahrungsstraße sollte zusätzlich eine etwa 800 m lange und 9 m breite Gemeindestraße samt Gehweg als Verbindungsstraße zwischen der Schulstraße und dem Seeweg errichtet werden.

(Seite 54, 29.1) Die Kronenbreite war durch den vom Fahrstreifen getrennten Gehweg mit 8,75 m im Vergleich zu den weiterführenden Gemeindewegen sehr breit.

(Seite 54, 29.2) Der LRH wies auf die, durch den vom Fahrstreifen getrennten Gehweg, sehr breit geplante Kronenbreite hin und empfahl, die Straßenbreite den weiterführenden Gemeindewegen anzupassen.

(Seite 55, 30.1) Im Zuge der Schlussbesprechung wurde seitens Abteilung 9 eine angedachte Umplanung für einen Teilbereich des Begleitwegs 2 (in der Nähe der Anschlussstelle Berg Ost) bekanntgegeben. Diesbezügliche adaptierte Berechnungsunterlagen und angepasste Planunterlagen lagen nicht vor.

{* Anmerkung: Was bedeutet eine Änderung der eingereichten Planung? Das Land hat bisher schon zwei Änderungen gegenüber dem LRH geäußert. Außerdem empfiehlt der LRH zusätzlich erhebliche Änderungen beispielsweise einen plangleichen Kreisverkehr.}

UVP-Verfahren

(Seite 33, 18.1) Dienstleistungen Sollkosten Rechtsberatung UVP*, Alpenkonvention und Bürgerinitiativen, bereits abgerechnet 18.034 Euro.

{* Anmerkung AB: Die Entscheidung des angerufenen Gerichts bezüglich erforderlicher UVP nach europäischem Recht steht noch aus.}

Brücke Flutöffnung

(Seite 97, 51) Im westlichen Projektgebiet und südöstlich der Kirche St. Athanas plante die Abteilung 9 eine Brücke als Flutöffnung für ein allfälliges Hochwasser, das sich so auf den dahinterliegenden Retentionsflächen am Hauzendorfer Feld ausbreiten konnte. Die Brücke diente gleichzeitig als Unterführung für einen landwirtschaftlichen Begleitweg und als Wilddurchlass. Die Brückenlänge mit insgesamt rund 62 m, verteilte sich auf drei Brückenfelder mit dazwischenliegenden Brückenpfeilern und war auf ein hundertjährliches Hochwasser abgestimmt. Damit bildete sie nach der Unterflurtrasse Greifenburg Mitte das größte und kostenintensivste Einzelbauwerk der Hauptgruppe 03.

(Seite 98, 52.1) Die vorgelegten Soll-Kosten für die Flutöffnung beliefen sich auf 1.745.090 Euro*. Darin enthalten waren vorwiegend Erdarbeiten, Tiefengründungen, Betonarbeiten sowie Abdichtung und Straßenausrüstung.

* Anmerkung: Wenn die Straße anstatt bahnparallel nördlich von St. Athanas verlaufen würde, so wie es im Gemeinderat von Berg im Drautal beschlossen wurde, dann könnten diese Ausgaben von über 1,7 Millionen Euro entfallen.}