

STEIERMÄRKISCHER LANDTAG

LANDESRECHNUNGSHOF

GZ.: LRH 31 B 1 - 84/20

B E R I C H T

betreffend die stichprobenweise  
Prüfung der Tätigkeit der Be-  
diensteten in den Straßenbaure-  
feraten der Baubezirksleitungen  
und des Straßenbauamtes Graz.

### Inhaltsverzeichnis

1. Prüfungsauftrag .....	1
2. Allgemeines .....	2
3. Organisation und Aufgabenstellung .....	8
3.1 Neubaugruppe .....	17
3.2 Erhaltungsgruppe .....	22
4. Straßenneubau .....	25
4.1 Bauvolumen .....	25
4.2 Personalaufwand .....	29
4.3 Reisekosten .....	49
5. Straßenerhaltung .....	62
5.1 Straßenbetrieb .....	62
5.2 Personalaufwand .....	70
5.3 Sonstige Kosten .....	84
6. Zukünftige Personalentwicklung .....	97
7. Zusammenfassung .....	109

### **Beilagenverzeichnis**

Zusammenstellung sämtlicher Straßenbauvorhaben ...	1
Liste durchgeführter Dienstreisen (Eigen-km) .....	2
Stundenlisten 1983 der Straßenerhaltung .....	3
Zentralkredit - Erhaltung, Land .....	4
Zentralkredit - Erhaltung, Bund .....	5
Dienstpostenplan 1979 - 1983 Bruck a.d. Mur .....	6
Dienstpostenplan 1979 - 1983 Feldbach .....	7
Dienstpostenplan 1979 - 1983 Graz .....	8
Dienstpostenplan 1979 - 1983 Hartberg .....	9
Dienstpostenplan 1979 - 1983 Judenburg .....	10
Dienstpostenplan 1979 - 1983 Leibnitz .....	11
Dienstpostenplan 1979 - 1983 Liezen .....	12
Gesamtes Straßenbauvolumen der Steiermark .....	13

## 1. Prüfungsauftrag

Der Landesrechnungshof hat eine stichprobenweise Prüfung der Tätigkeit der Bediensteten in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen und des Straßenbauamtes Graz durchgeführt.

Mit der Abwicklung des Prüfungsauftrages war die Gruppe 3 des Landesrechnungshofes (Bauwesen) beauftragt. Unter dem verantwortlichen Gruppenleiter Wirkl. Hofrat Dipl.-Ing. Peter Pfeiler hat die Einzelprüfung im besonderen BR Dipl.-Ing. Gerhard Rußheim durchgeführt. Die gegenständliche Überprüfung erstreckte sich auf die Einsichtnahme in die von

- \* der Rechtsabteilung 1
- \* der Landesbaudirektion
- \* der Landesbuchhaltung und
- \* den Baubezirksleitungen sowie
- \* dem Straßenbauamt Graz

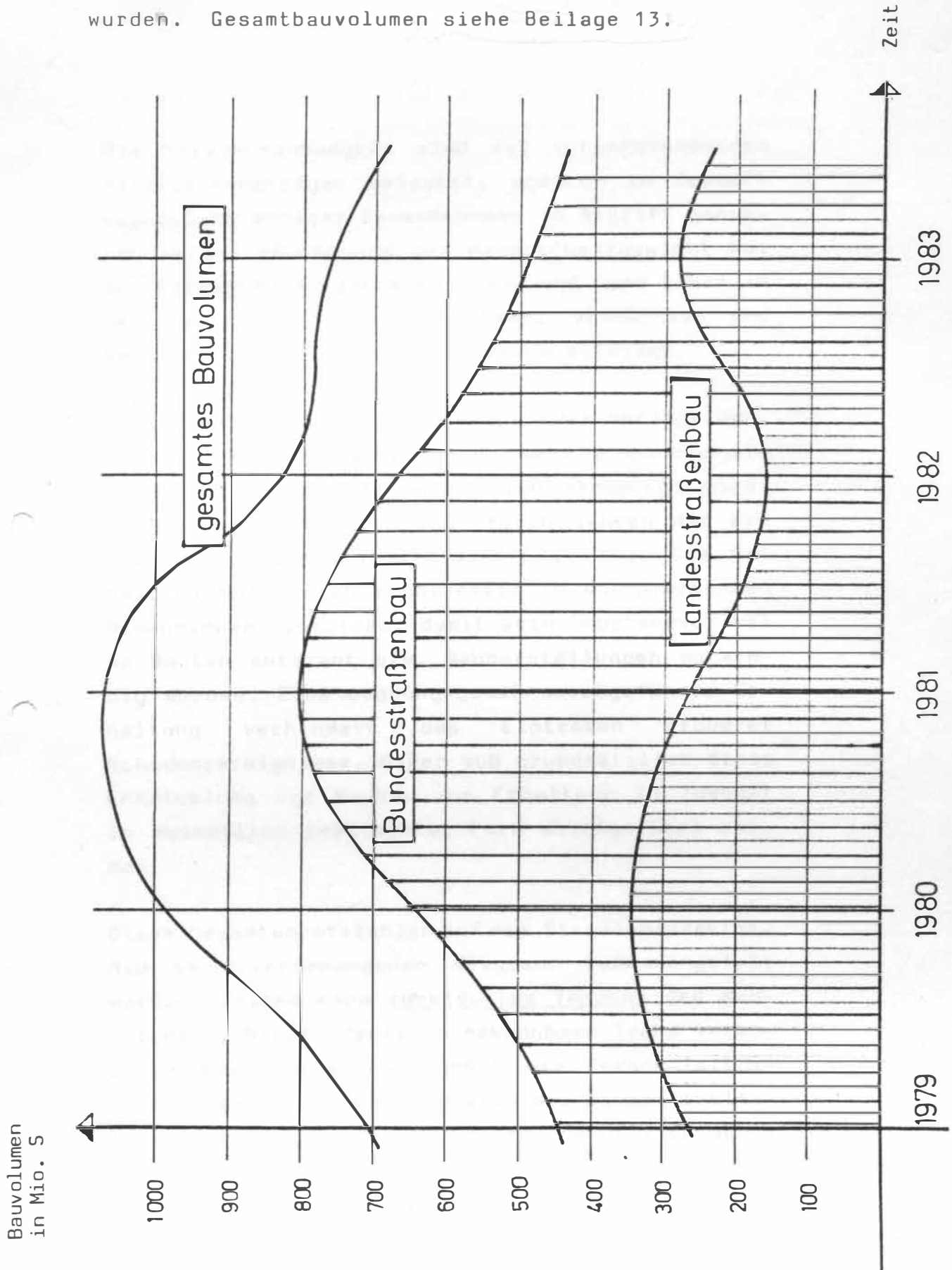
zur Verfügung gestellten Unterlagen sowie die Durchführung örtlicher Erhebungen in den einzelnen Baubezirksleitungen und beim Straßenbauamt in Graz.

## 2. Allgemeines

Das gesamte Landesbaubudget nahm von 1983 auf 1984 um 12,4 % zu und erreicht einen Wert von 1,58 Milliarden Schilling. Eine Analyse des Landesbaubudgets zeigt, daß eine Umschichtung von Budgetmitteln aus dem Landesstraßenbau (-2,3 %) zu anderen Bereichen im besonderen zum Wasserbau (+ 26,4 %) hin erfolgt und dies in besonderer Weise dem Umweltschutzgedanken sowie der Forderung nach Schaffung neuer Arbeitsplätze gerecht wird.

Anschließend werden die jährlichen Gesamtumsatzzahlen der von den Baubezirksleitungen betreuten Straßenbauvorhaben aufgeschlüsselt nach Landes- und Bundesstraßenbau - in Diagrammform aufgezeigt:

Das in diesem Diagramm aufgezeigte Straßenbauvolumen beinhaltet nur die Bauvorhaben, die über die Neubaugruppe der Straßenbaureferate in den Baubezirksleitungen abgewickelt wurden. Gesamtbauvolumen siehe Beilage 13.



Die Straßenbaubudgets sind mit vorweggenommenen Milliardenbeträgen belastet, wodurch in Zukunft wesentlich weniger Baumaßnahmen in Angriff genommen werden können und das Hauptschwergewicht bei der Erhaltung liegen wird. Land und Bund haben in den letzten Jahren im Hochbau, Straßenbau und Wasserbau gewaltige Investitionen getätigt.

Der Finanzschuldenaufwand des Landes beträgt derzeit 6,6 % des Gesamtbudgets, wodurch der Budgetspielraum in Zukunft wesentlich eingeengt wird. Bei Neubauten ist in den ersten Jahren der Erhaltungsaufwand verhältnismäßig gering. Die Erhaltung muß jedoch rechtzeitig in entsprechenden Dimensionen einsetzen, damit kein Substanzverlust an Bauten entsteht bzw. Neuherstellungen notwendig werden. Eine ordnungsgemäß durchgeführte Erhaltung verhindert das Eintreten größerer Schadensereignisse. Daher muß grundsätzlich diese Entwicklung vom Neubau zur Erhaltung in Zukunft in wesentlich verstärkter Form durchgeführt werden.

Diese Gesamtumsatzzahlen auf dem Straßenbausektor, die im vorangegangenen Diagramm zusammengefaßt wurden, zeigen eine rückläufige Tendenz des Bauvolumens. Dieser deutlich erkennbare Trend veranlaßte den Landesrechnungshof, die Personalsituation in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen genauer zu durchleuchten, da es sich dabei

um einen nicht unbeträchtlichen Kostenfaktor - fast ein Viertel des gesamten Budgetvolumens des Landes Steiermark ist für Personalausgaben der aktiven Bediensteten vorgesehen (ohne Landeslehrer) handelt. Der Personalaufwand zeigt im Voranschlag für das Jahr 1984 eine Ausweitung um ca. 6 %. Nach Abzug der generellen Gehaltssteigerung beträgt daher der Personalkostenzuwachs etwa 1 % bis 1,5 %.

Nachfolgend sind die von der Rechtsabteilung 1 bekanntgegebenen Personalkosten pro Bediensteten des technischen Dienstes - gegliedert nach Verwendungsgruppen - im Jahresdurchschnitt aufgelistet:



Verwendungsgruppe	Betrag in S ohne Pensions- tangente	Betrag in S mit Pensions- tangente
A Höherer Baudienst	532.121,--	878.000,--
B Gehobener Baudienst	357.084,--	589.189,--
C Fachdienst der Straßenmeister	316.709,--	522.570,--
C Technischer Fachdienst	268.739,--	443.419,--
D Mittlerer techn. Dienst	214.272,--	353.549,--
E Techn. Hilfsdienst	182.672,--	301.409,--

Stand: Rechnungsjahr 1984

Entlohnungsgruppe	Aktivbezug in S
Vertragsbedienstete I	
a Höherer Baudienst	388.007,--
b Gehobener techn. Dienst	297.681,--
c Techn. Fachdienst	282.885,--
d Mittlerer techn. Dienst	229.598,--
e Techn. Hilfsdienst	225.570,--
Vertragsbedienstete II	
Straßenwärter in besonderer Verwendung	340.687,--
Streckenwarte	290.927,--
angelernte Arbeiter	246.822,--

Stand: Rechnungsjahr 1984

### 3. Organisation und Aufgabenstellung

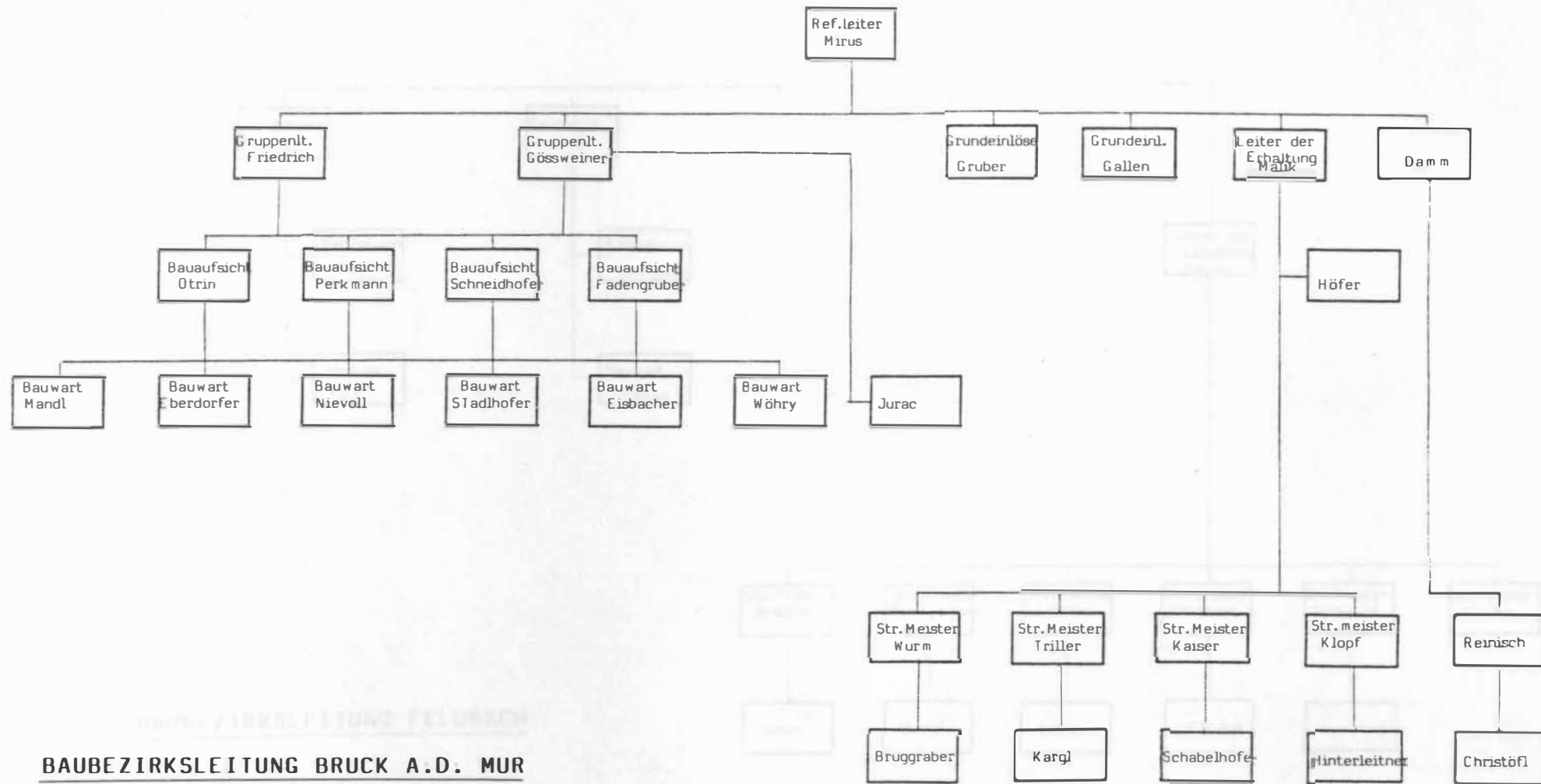
Die Baubezirksleitungen sind ein Teil der Privatwirtschaftsverwaltung des Bundes und des Landes. Die gesamten Anforderungen, welche an die öffentliche Verwaltung gestellt werden, können von dieser nur bei optimalen organisatorischen Regelungen und durch Delegation von Aufgaben, Befugnis und Verantwortung zufriedenstellend bewältigt werden. Im Sinne des Steuerzahlers ist bei der Lösung von Problemen äußerste Sparsamkeit anzuwenden und der Wirtschaftlichkeit ein wesentlicher Platz einzuräumen.

In den Baubezirksleitungen besorgen eigene Straßenbaureferate die Aufgaben der Bundes- und Landesstraßenverwaltung.

An der Spitze der Straßenbaureferate steht ein Referatsleiter, dessen Aufgabe die Disposition und Überwachung aller Mitarbeiter im Straßenbau darstellt. Weiters führt er die Oberaufsicht über sämtliche Bauvorhaben auf Bundes- und Landesstraßen und trifft alle Entscheidungen der Straßenerhaltung hinsichtlich der Organisation des Erhaltungspersonals, des Einsatzes sowie der Beschaffung von Kraftfahrzeugen und Großgeräten. Die Organisation dieser Referate weicht in den einzelnen Baubezirksleitungen geringfügig voneinan-

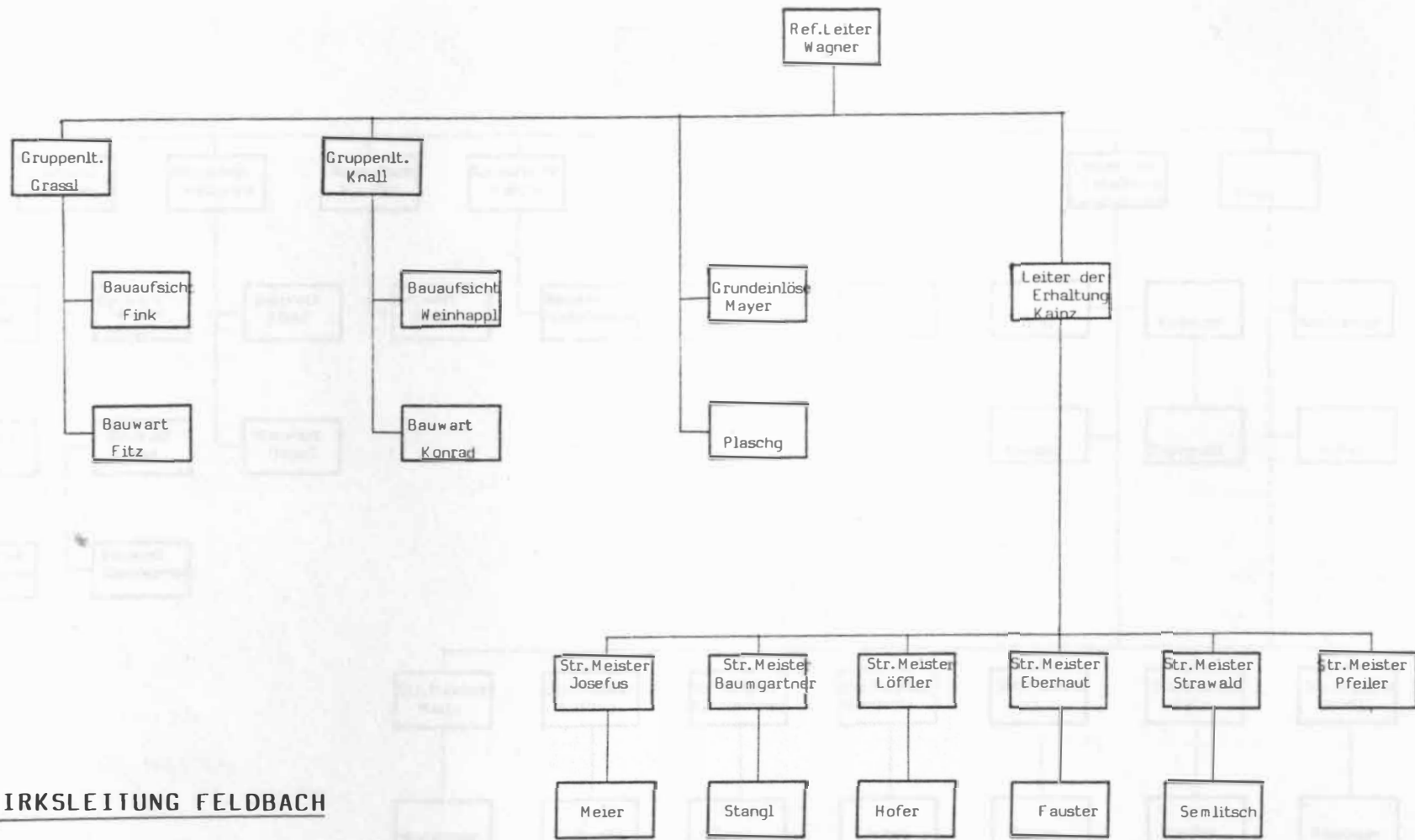
der ab, jedoch ist überall eine Trennung zwischen einer Neubaugruppe und einer Erhaltungsgruppe deutlich erkennbar.

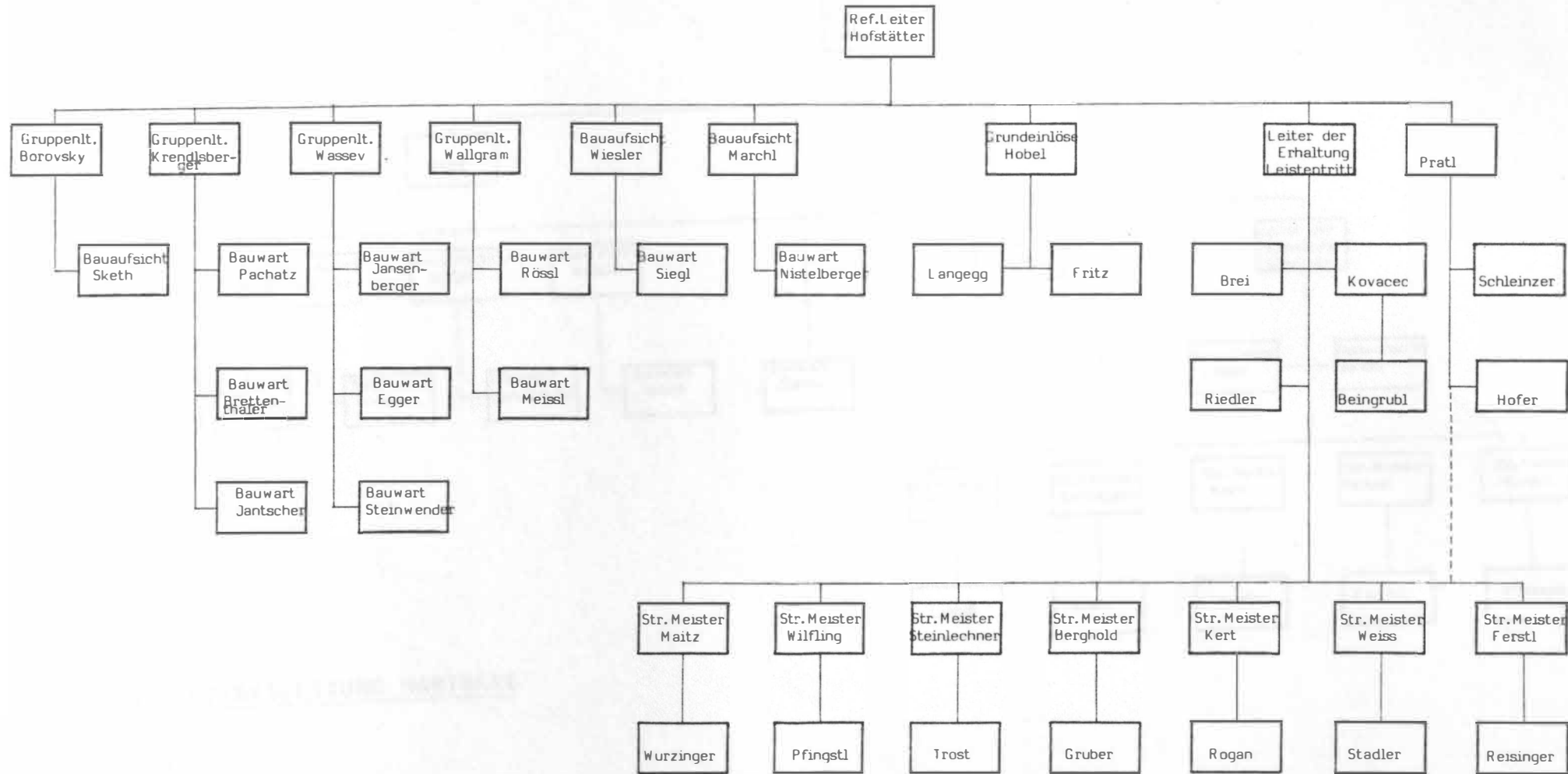
Dies zeigen auch die folgenden Organigramme, die gleichzeitig einen besseren Einblick in die Struktur bzw. Organisation der Baubezirksleitungen gewähren.

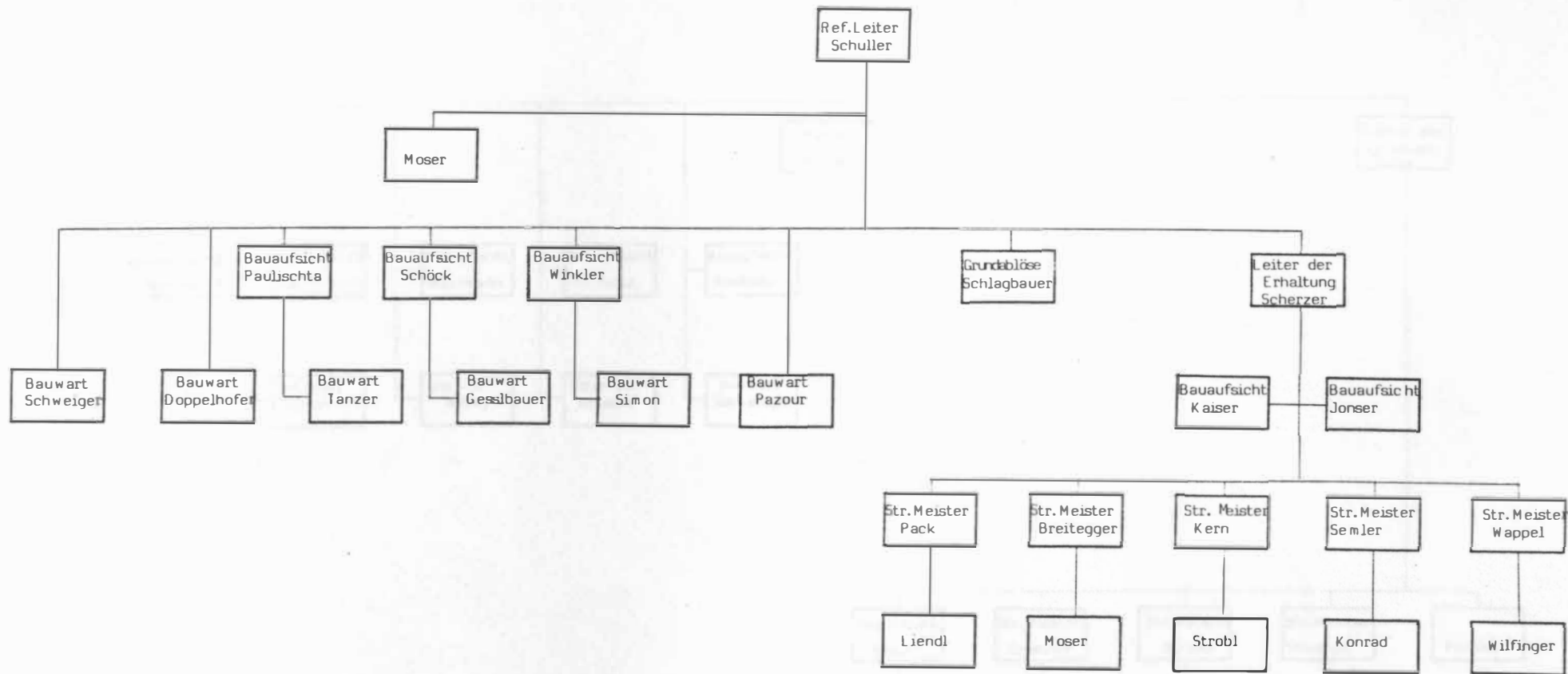


BAUBEZIRKSLEITUNG BRUCK A.D. MUR

**BAUBEZIRKSLEITUNG FELDBACH**

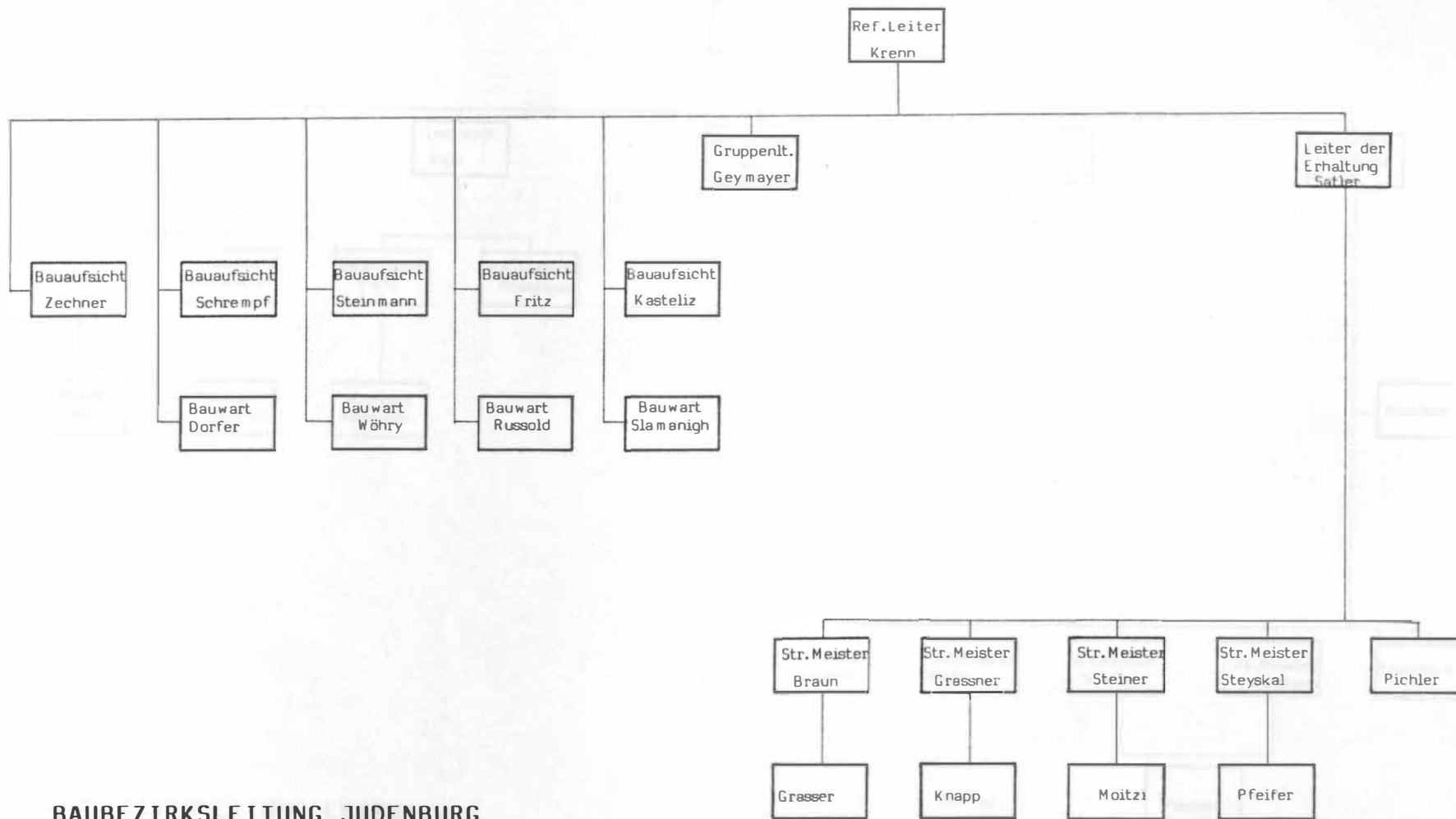




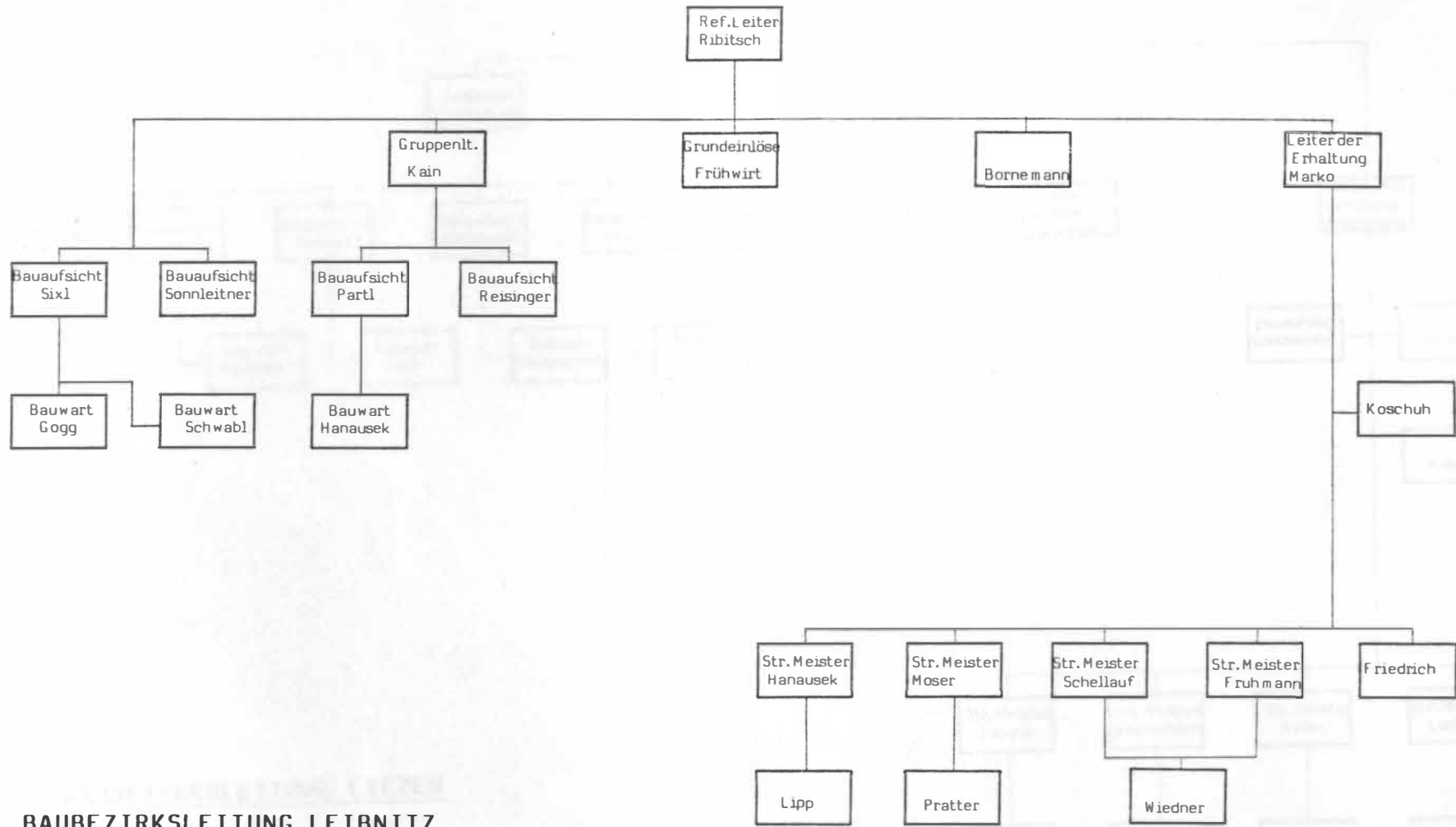


**BAUBEZIRKSLEITUNG HARTBERG**



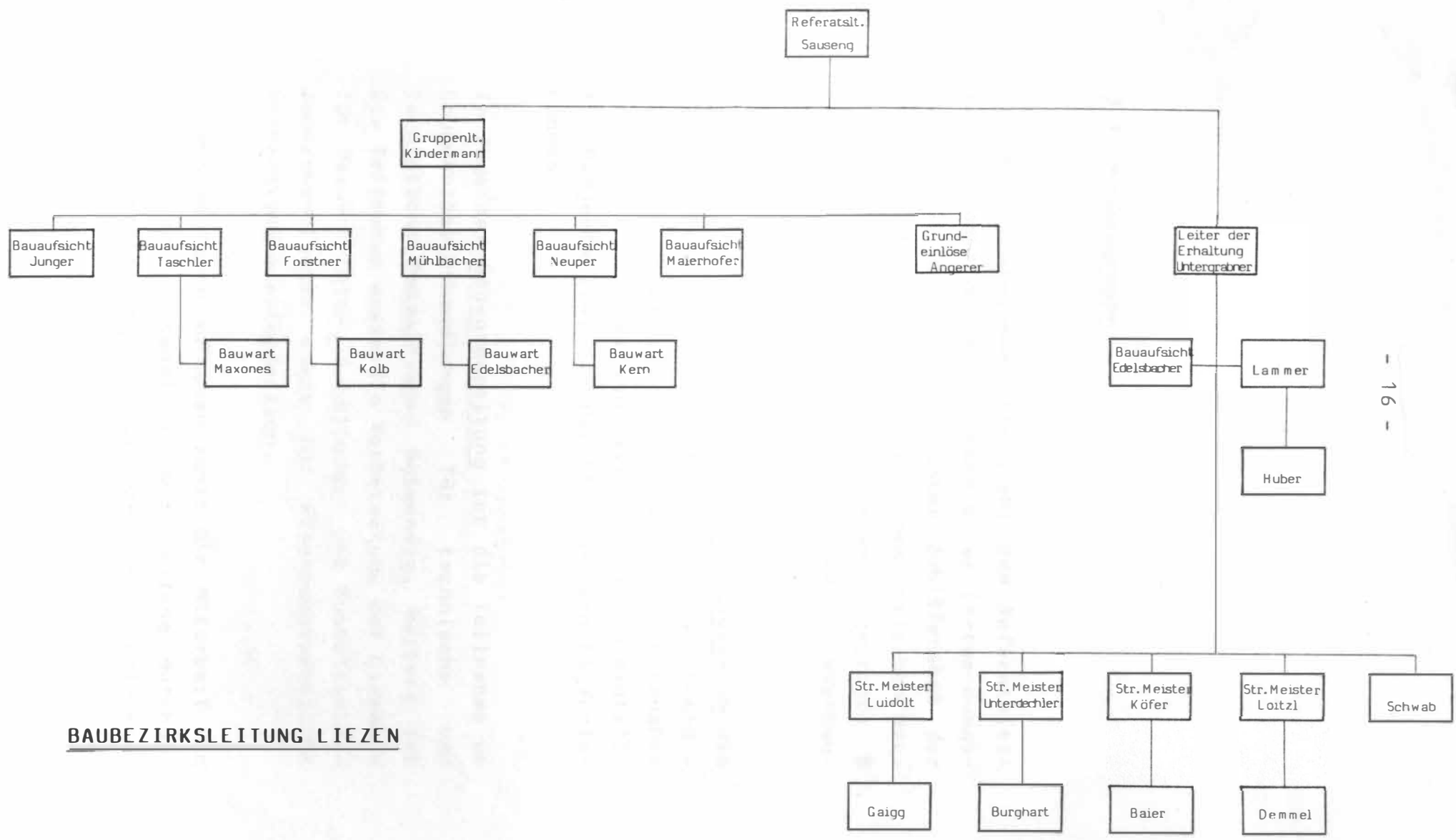


**BAUBEZIRKSLEITUNG JUDENBURG**



- 15 -

BAUBEZIRKSLEITUNG LEIBNITZ



BAUBEZIRKSLEITUNG LIEZEN

### 3.1. Neubaugruppe

In der Neubaugruppe untersteht dem Referatsleiter ein oder mehrere Gruppenleiter (Verwendungsgruppe A), die wiederum unter Zuhilfenahme der für jedes Bauvorhaben zugewiesenen örtlichen Bauaufsicht (Bedienstete der Verwendungsgruppe B bzw. C) die gesamte Abwicklung aller Straßenbauvorhaben durchführen.

Zu diesen Aufgaben gehören im Planungsstadium die Teilnahme an Projektsbesprechungen, das Koordinieren der Planungserfordernisse, die Übernahme und die Prüfung der von Zivilingenieuren erstellten Projekte bzw. die Durchführung von Eigenplanungen.

Im Zuge der Bauvorbereitung ist die Teilnahme an Grundablöseverhandlungen für technische und terminliche Detailfragen notwendig. Weiters ist die Teilnahme sowie die Vorbereitung der Eingaben für Wasserrechts-, E-Leitungs- und Bushaltestellenverhandlungen sowie für eisenbahnrechtliche Verhandlungen erforderlich.

Zu den weiteren Aufgaben zählt die Mitarbeit an der von der zuständigen Fachabteilung durchgeführten Erstellung der Ausschreibungsunterlagen.

## 1. Tätigkeiten als Referatsleiter Straßenbau:

- \* Einleitung, Zuteilung und Beaufsichtigung der Arbeiten des Referates Straßenbau
- \* Erledigung von grundsätzlichen Angelegenheiten des Referates
- \* Erstellung der Vorschläge für die Planung, den Ausbau und Instandsetzung der Straßen
- \* Mitarbeit bei der Planung, Teilnahme an Projektsprechungen
- \* Festlegung der Eigenregieplanungen
- \* Teilnahme an wichtigen behördlichen Verhandlungen
- \* Genehmigung von Änderungen in Nachtragsanboten, soweit die Baubezirksleitung ermächtigt ist.

## 2. Tätigkeiten als Gruppenbauleiter

- \* Planungsmitarbeit: Teilnahme an Projektsprechungen, Mitarbeit bei allfälligen Korrekturen und Bauaufsicht großer Bauvorhaben
- \* Entscheid und Weiterinformieren bei Abweichen vom Plan oder Vertrag
- \* Besonderheiten im Baufortschritt

- \* Klärung von Meinungsverschiedenheiten mit Bauunternehmungen, Ausnahmesituationen und kostenwirksame Umstände
- \* Genehmigung von Nachantragsboten bis S 10.000,--
- \* Vorprüfen von Zusatzanboten
- \* Kontrolle der Bauaufsicht

### 3. Tätigkeiten als Bauaufsicht:

- \* Vorarbeiten
- \* Vorbereitung, Teilnahme und Mitarbeit bei behördlichen Verfahren nach dem Wasserrecht, Eisenbahnrecht, Grundeinlöseverfahren u.dgl.
- \* Mitarbeit bei der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen
- \* Mitarbeit bei erforderlichen Vermessungsarbeiten
- \* Teilnahme an Begehungen und Besprechungen mit Leitungsträgern, Gemeinden und Anrainern bezüglich Baufeldfreimachung sowie deren Überwachung und Koordinierung
- \* Teilnahme an Bauübergaben
- \* Überprüfung der Absteckung und der Unterlagen für die Bauunternehmungen
- \* Kontrolle der Querprofilaufnahmen mit der Bauunternehmung
- \* Führen des Baubuches

- \* Kontrolle der Materialanlieferungen
- \* Veranlassen der Materialprüfungen
- \* Überwachen der Bauausführung auf Übereinstimmung mit Anbotstext, Vertragsgrundlagen und Planunterlagen in qualitativer und quantitativer Hinsicht sowie Übereinstimmung mit ergangenen Bescheiden
- \* Dringende Anordnungen für Abweichungen bei Gefahr im Verzuge
- \* Erstellen der Aufnahmeblätter gemeinsam mit der Firmenbauleitung
- \* Prüfen und Gegenzeichnen des Aufmaßbuches und der Summenblätter
- \* Vorprüfen der Teilrechnungen, Nachtragsangebote und Preisumrechnungen
- \* Prüfen der Firmentagesberichte
- \* Überwachung der Kreditgebarung
- \* Beaufsichtigung der Einhaltung der straßenpolizeilichen Vorschriften und Umweltschutzbestimmungen
- \* Div. baustellenbezogene Aussprachen mit Anrainern bzw. Teilnahme an Kommissionen im Rahmen eines laufenden Bauvorhabens
- \* Teilnahme an Vorübernahmen, Kollaudierungen und Vermarkung der Grundgrenzen nach Bauvollendung
- \* Informieren der Straßenmeister, die Erhaltung betreffende Umstände

### 3.2. Erhaltungsgruppe

Die Koordination aller Straßenmeistereien einer Baubezirksleitung und die damit verbundene Verwaltungstätigkeit wird vom Leiter der Straßenerhaltung wahrgenommen. Derzeit führt diese Tätigkeiten in allen Baubezirksleitungen ein Bediensteter der Verwendungsgruppe B/VII aus.

Die untergeordneten Straßenmeistereien - mit Ausnahme von Graz und Feldbach (mit 5 Straßenmeistereien) bestehen in allen Baubezirksleitungen 4 Straßenmeistereien werden von je einem Straßenmeister geführt. Zur Durchführung seiner Aufgaben unterstehen ihm der Streckenwartdienst und Arbeitspartien.

Der Streckenwartdienst hat alle verkehrsgefährdenden oder hindernden Umstände wahrzunehmen und wenn notwendig, verkehrssichernde Maßnahmen zu treffen, kleinere Behinderungen sofort zu beheben und große Verkehrsbehinderungen dem zuständigen Straßenmeister zu melden. Weiters sind Schäden und Mängel auf oder neben der Straße an Brücken und anderen Kunstbauten, an Signalanlagen sowie an Nebenanlagen festzustellen und wenn möglich, diese sofort zu beheben. Weiters sind Arbeiten von Privaten auf Straßengrund, wie Grabun-



gen, Anschüttungen usw., auf die betroffenen Verkehrssicherungsmaßnahmen zu prüfen, festgestellte Mängel beheben zu lassen und auch diese dem Straßenmeister unverzüglich zu melden. Für die Beseitigung des auf Fahrbahn und Nebenanlagen anfallenden Mülls ist Sorge zu tragen, weiters sind alle Vorkommnisse zu protokollieren (Streckenprotokoll). Die vollständige Bereisung der zugewiesenen Straßenabschnitte muß in jedem Fall sichergestellt sein. Nach Beendigung der Bereisung ist die Protokolldurchschrift dem Straßenmeister vorzulegen.

Die Arbeitspartien haben über Anordnung des Straßenmeisters alle Arbeiten des Erhaltungsdienstes durchzuführen, wobei die entsprechenden Kraftfahrzeuge, Geräte und sonstigen Hilfsmittel bereitgestellt werden. Darunter fallen sämtliche Ausbesserungsarbeiten an bituminösen Decken mit Kaltmischgut oder Heißmischgut, das Abfräsen zur Beseitigung von Spurrillen, die Profilierung einschließlich Verstärkung des bituminösen Oberbaues, das gesamte Aufbringen einer neuen Decke bzw. das Ausbessern von Rissen oder Oberflächenschäden an Betondecken, der Ersatz zerstörter Platten und das Unterpressen mit Unterpreßmaterial, soweit diese Arbeiten in Eigenregie durchgeführt werden. Neben den Erhaltungsmaßnahmen an den Fahrbahnen sind auch die Entwässerungsein-

richtungen zu warten, der Schlamm abzusaugen und mit Wasserhochdruckpumpen zu reinigen. Zu den Arbeiten an den Nebenanlagen zählen das Reinigen der Bankette, Felsabräumungen bzw. Ausräumungen von Fangnetzen und Fanggräben bei Steinschlag und Lawinenschutzbauten. Weiters das Ausbessern und Streichen von Geländern und Leitschienen. Zum Gründienst zählt das Mähen aller Rasenflächen und Böschungen sowie die Betreuung der Bepflanzung und die Anwendung chemischer Mittel.

Der Winterdienst beinhaltet folgende Aufgaben:

- \* Aufstellung von Schneestangen und Schneezäunen;
- \* Schnee- und Matschräumung;
- \* Salz- bzw. Splittstreuung sowie
- \* Beseitigung von Eisrinnen und Eishöckern.

Ein weiteres Aufgabengebiet der Straßenmeistereien besteht in den Betriebsarbeiten, d.s. die Straßenreinigung, die Aufstellung und Instandhaltung von Verkehrszeichen und Ankündigungen sowie deren Reinigung, die Ergänzung und Reparatur von einzelnen Leitpflöcken, Schneestangen, Rückstrahlern und Leitschienen, die Aufbringung von vor-dringlichen Bodenmarkierungen mit Ausnahme der von den Fachfirmen ausgeführten Arbeiten.

#### 4. Straßenneubau

##### 4.1. Bauvolumen

Der Landesrechnungshof ermittelte in den einzelnen Baubezirksleitungen das gesamte Straßenbauvolumen, aufgeschlüsselt sowohl für Bundesstraßen und Landesstraßen als auch für Bundes- und Landesbrückenbauvorhaben der letzten 5 Jahre. Da im speziellen Fall die Erhaltungsgruppen der Straßenbaureferate nicht berücksichtigt wurden sie werden im Bericht erst an späterer Stelle betrachtet - handelt es sich bei den nachstehend angeführten Anweisungssummen des Jahres 1983 nur um Bauvorhaben, die von Bediensteten der Ausbaugruppen beaufsichtigt wurden. Die Zahlen beinhalten nicht die Grundeinlösungssummen und nicht die Zahlungen, die von der Fachabteilung IID über die Baubezirksleitungen abgewickelt wurden. Aus diesem Grund besteht auch keine exakte Übereinstimmung des Landesstraßenbauvolumens mit den jeweiligen Landesrechnungsabschlüssen. Auch die zeitliche Verschiebung zwischen der Abfertigung durch die Baubezirksleitung und der Anweisung durch die Landesbuchhaltung bezogen auf das Haushaltsjahr - verzerrt das Bild geringfügig.

In der Beilage 1 wurden sämtliche im Jahre 1983 durchgeführten Straßenbauvorhaben - geordnet so-

wohl nach Baubezirksleitungen als auch nach Bundes- und Landesstraßen aufgelistet, und die Anweisungsbeträge summiert.

Der Landesstraßenneubau erfolgt unter Beachtung des 10-Jahresbauprogrammes - welches 1975 dem Landtag vorgelegt wurde nach Maßgabe des Landesvorschlages.

Die folgende Zusammenfassung dieser Untersuchung zeigt den Vergleich der Bauvolumen zwischen den Baubezirksleitungen für die Jahre 1979 bis 1983 auf:

NEUBAU; LANDESSTRASSEN UND BRÜCKEN

	1979	1980	1981	1982	1983	Gesamtumsatz der letzten 5 Jahre
BBL Hartberg	78,092.000,--	93,835.000,--	67,460.000,--	29,567.000,--	66,501.000,--	335,455.000,--
STBA Graz	60,152.000,--	74,180.000,--	72,984.000,--	36,336.000,--	84,755.000,--	328,407.000,--
BBL Liezen	29,309.000,--	48,431.000,--	39,137.000,--	59,536.000,--	48,260.000,--	224,673.000,--
BBL Leibnitz	31,890.000,--	63,955.000,--	37,314.000,--	20,545.000,--	42,197.000,--	195,901.000,--
BBL Bruck	28,055.000,--	35,294.000,--	19,254.000,--	4,531.000,--	12,718.000,--	99,852.000,--
BBL Judenburg	12,841.000,--	16,122.000,--	18,593.000,--	5,666.000,--	10,145.000,--	63,367.000,--
BBL Feldbach	20,847.000,--	12,432.000,--	9,290.000,--	2,503.000,--	15,553.000,--	60,625.000,--
Gesamt:	261,186.000,--	344,249.000,--	264,032.000,--	158,684.000,--	280,129.000,--	1,308.280.000,--

NEUBAU; BUNDESSTRASSEN UND BRÜCKEN

	1979	1980	1981	1982	1983	Gesamtumsatz der letzten 5 Jahre
BBL Bruck	112,764.000,--	277,288.000,--	343,828.000,--	261,887.000,--	161,306.000,--	1,157,073.000,--
STBA Graz	150,592.000,--	158,385.000,--	219,541.000,--	127,795.000,--	122,483.000,--	778,796.000,--
BBL Liezen	53,863.000,--	47,421.000,--	53,819.000,--	114,678.000,--	89,110.000,--	358,891.000,--
BBL Judenburg	65,652.000,--	84,117.000,--	92,892.000,--	70,029.000,--	39,877.000,--	352,567.000,--
BBL Leionitz	46,920.000,--	35,716.000,--	61,677.000,--	30,157.000,--	17,102.000,--	191,572.000,--
BBL Hartberg	8,280.000,--	28,000.000,--	27,546.000,--	22,852.000,--	32,281.000,--	118,959.000,--
BBL Feldbach	4,623.000,--	9,788.000,--	4,718.000,--	37,921.000,--	24,723.000,--	81,773.000,--
Gesamt:	442,694.000,--	640,715.000,--	804,021.000,--	665,319.000,--	486,882.000,--	3,039.631.000,--
Landesstraße + Bundesstraße						
Gesamt:	703,880.000,--	984,964.000,--	1,068.053.000,--	824.003.000,--	767,011.000,--	4,347,911.000,--

#### 4.2. Personalaufwand

Weiters wurde vom Landesrechnungshof in mühevoller Kleinarbeit erhoben, welche Bediensteten im Ausbau für die Bauaufsicht und die Bauabwicklung, der in der Beilage 1 angeführten Straßenbauvorhaben tätig waren, und darauf über die Landesbuchhaltung in den einzelnen Baubezirksleitungen die adäquaten Personalkosten für das Jahr 1983 festgestellt.

In den Fällen, in denen der Leiter der gesamten Baubezirksleitung zugleich auch Referatsleiter für das Straßenbaureferat ist, wurde nur der Prozentsatz der Jahresverdienstsumme berücksichtigt, der dem Durchschnittsgehalt aller übrigen Referatsleiter entspricht.

Da die Trennung der Aufgaben des Referatsleiters in Neubau und Erhaltung nur schwer erfaßbar ist, wurde einheitlich in allen Baubezirksleitungen das gesamte Referatsleitergehalt den Personalkosten der Neubaugruppe zugerechnet.

Weiters wurden, da die Kosten eines Bediensteten für das Land Steiermark bedeutend höher sind als der Aktivbezug - zu diesem ist noch der Sozial- und der Pensionsaufwand hinzuzurechnen - die Personalkosten bei den pragmatisierten Bediensteten um den vereinfachten und durchschnittlichen

Prozentsatz von 65 % (Pensionstangente) erhöht. Dieser Prozentsatz ergab sich mangels anderer Berechnungen unter Zugrundelegung eines Berichtes der Kontrollabteilung aus dem Jahre 1980, in dem unter der Mitarbeit der Rechtsabteilung 1 und der Rechtsabteilung 10 ein Schema zur Berechnung des Zuschlages für die Nettobelastung des Landes durch den Pensionsaufwand erarbeitet wurde. Die Pensionstangente wurde deshalb mitberücksichtigt, um einen Vergleich mit der Privatwirtschaft anstellen zu können. Dies ist nur möglich, wenn bekannt ist, welche Kosten dem Land insgesamt erwachsen.



Baubezirksleitung Bruck/Mur

16 Mitarbeiter, davon

3 in Verwendungsgruppe A

5 in Verwendungsgruppe B

2 in Verwendungsgruppe C

mit Gesamtkosten der Aktivbezüge  
von

S 3,433.329,--

und 6 Vertragsbedienstete mit  
Kosten von

S 1,354.006,--

S 4,787.335--

Da der Baubezirksleiter in Bruck gleichzeitig Referatsleiter des Straßenbaureferates ist, wurden diese Kosten um 35 % geringer in die Gesamtkostenaufstellung aufgenommen und somit den anderen Baubezirksleitungen gleichgestellt.

Für das Jahr 1983 ergeben sich somit Gesamtpersonalkosten incl. Pensionstangente  
von

S 7,018,99,--

Baubezirksleitung Feldbach

9 Mitarbeiter, davon

3 in Verwendungsgruppe A

3 in Verwendungsgruppe B

1 in Verwendungsgruppe C

mit Gesamtkosten von S 2,456.572,--

und 2 Vertragsbedienstete

mit Kosten von S 423.133,--

S 2,879.704,--

Aus diesen Kosten für Beamte und für Vertragsbedienstete errechnen sich nach Hinzufügen der Pensionstangente von 65 % für pragmatisierte Beamte Gesamtpersonalkosten von S 4,476.477,--

Straßenbauamt Graz

21 Mitarbeiter, davon

3 in Verwendungsgruppe A

3 in Verwendungsgruppe B

7 in Verwendungsgruppe C

mit Gesamtkosten der Aktivbezüge

von S 4,453.190,--

und 8 Vertragsbedienstete mit

Gesamtkosten von S 2,394.064,--

S 6,847.254,--

Da im Straßenbauamt Graz keine Referate - wie in den übrigen Baubezirksleitungen üblich - existieren, ist der Leiter des Straßenbauamtes gleichzeitig auch Referatsleiter. Wie in Bruck/Mur wurden auch hier seine Personalkosten um 35 % abgemindert in die Zusammenstellung aufgenommen.

Aus den oben angeführten Zahlen lassen sich Gesamtpersonalkosten incl. Pensionstangente bei den pragmatisierten Bediensteten

von S 9,741.828,--

errechnen.

Baubezirksleitung Hartberg

10 Mitarbeiter, davon

1 in Verwendungsgruppe A

4 in Verwendungsgruppe B

5 in Verwendungsgruppe C

mit Gesamtkosten der Aktivbezüge

von

S 3,083.198,--

Da Ing. Schlagbauer in der Grundeinlöse auch für die ASAG - Autobahn- und Schnellstraßen-AG tätig war, und der Gesellschaft zu 15 % dienstzuge-  
teilt war, wurde er bei der Ermittlung der Gesamtkosten nur mit 85 % berücksichtigt. Somit ergeben sich für die Baubezirksleitung Hartberg Personalkosten incl. Pensionstangente

von

S 5,087.277,--

Baubezirksleitung Judenburg:

11 Mitarbeiter, davon

2 in Verwendungsgruppe A

3 in Verwendungsgruppe B

1 in Verwendungsgruppe C

mit Gesamtkosten der Aktivbezüge  
von

S 1,779.375,--

und 5 Vertragsbedienstete mit

S 1,057.742,--

S 2,837.117,--

Bedingt durch die Überschneidung der Arbeitsgebiete der Baubezirksleitungen Judenburg und der ASAG-Autobahn- und Schnellstraßen AG wurden 3 Bedienstete aus Judenburg zu einem Teil der ASAG dienstzugeteilt.

Daher sind die Bediensteten Steinmann und Dorfer nur mit 30 % und der Bedienstete Fritz mit 70 % bei den Personalkosten berücksichtigt. Aus den oben angeführten Zahlen lassen sich Gesamtpersonalkosten

von

S 3,993.711,--

errechnen.

Baubezirksleitung Leibnitz

11 Mitarbeiter, davon

2 in Verwendungsgruppe A

1 in Verwendungsgruppe B

3 in Verwendungsgruppe C

1 in Verwendungsgruppe D

mit Gesamtkosten der Aktivbezüge

von S 2,235.269,--

und 4 Vertragsbedienstete mit

Gesamtkosten von S 1,189.408,--

S 3,424.677,--

Der in der Baubezirksleitung Leibnitz freigestellte A-Bedienstete wurde bei dieser Betrachtung nicht berücksichtigt, um zu einem vergleichbaren und unverfälschten Ergebnis zu gelangen.

Aus den oben angeführten Kosten für Beamte und Vertragsbedienstete errechnen sich nach Hinzufügen der Pensionstangente für pragmatisierte Bedienstete Gesamtpersonalkosten

von S 4,877.602,--

Baubezirksleitung Liezen:

12 Mitarbeiter, davon

3 in Verwendungsgruppe A

4 in Verwendungsgruppe B

4 in Verwendungsgruppe C

mit Gesamtkosten der Aktivbezüge

von

S 3,646.661,--

und 1 Vertragsbediensteter mit

S 223.062,--

S 3,869.723,--

Daraus lassen sich für die Baubezirksleitung  
Liezen Gesamtpersonalkosten des Jahres 1983  
(incl. Pensionstangente für Beamte)

von

S 6,240.053,--

errechnen.

Die Tätigkeit der Baubezirksleitungen im Ausbau ist grundsätzlich vergleichbar mit der Tätigkeit von Ziviltechnikerbüros, die für ihre Leistungen nach einer von der Bundesingenieurkammer herausgegebenen Gebührenordnung vergütet werden.

Es existieren auch bereits Beispiele, in denen private Ingenieurbüros mit der gesamten Bauaufsicht und Bauabwicklung für bestimmte Straßenzüge bzw. Autobahnabschnitte betraut werden (ASAG).

In diesen Fällen müßte jedoch in verstärktem Maße auf eine Trennung zwischen Planung und Bauaufsicht geachtet werden, da es sonst zu erheblichen Problemen bzw. Kostensteigerungen kommen kann.

Außerdem muß zusätzlich vom Bauherrn auf die Interessen des Auftraggebers geachtet werden, wobei dies von den Bediensteten der Baubezirksleitungen miterledigt wird. Weiters gibt es Tätigkeiten, die von einem Zivilingenieurbüro nicht wahrgenommen werden können, wie zum Beispiel die Arbeit eines Amtssachverständigen, oder die Vertretung des Auftraggebers bei Grundeinlöseverhandlungen. Aus diesen Gründen wurden von den Personalkosten der Baubezirksleitungen der durchschnittliche Jahresbezug eines A- und eines B-Bediensteten, das sind S 1,467.189,-- (einschließlich Pensionstangente), in Abzug gebracht.



Um die angefallenen Personalkosten und die erbrachten Ingenieurleistungen mit der Privatwirtschaft vergleichen zu können, wurden vom Landesrechnungshof aus dem gesamten Bauvolumen über die Gebührenordnungen ein fiktiver Büroumsatz errechnet und die angefallenen Personalkosten dazu in Verhältnis gebracht.

Es existieren an der Technischen Universität in Graz mehrere Untersuchungen, die sich mit den Bürokosten im allgemeinen und dem Anteil der Personalkosten an Ingenieurbüros im besonderen befassen (Wilhelm Glocke, das wirtschaftliche Architektur- und Ingenieurbüro, Kennzahlen für Planungsbüros; Harald Mayer, der Ingenieurbetrieb und sein Exportmanagement). Wie aus diesen Untersuchungen hervorgeht, bewegen sich die Personalkosten in deutschen Ingenieurbüros bei 77,3 % der Gesamtkosten. In Österreich liegen die Durchschnittswerte für Personalaufwand zwischen 73,7 und 76,4 %. Man kann also feststellen, daß in diesem Bereich der Privatwirtschaft etwa drei Viertel der Gesamtkosten für das Personal aufgewendet werden.

Der errechnete Büroumsatz der Baubezirksleitungen wurde nach der Gebührenordnung für das Bauwesen (GOB) ermittelt. Darin sind die Werke nach der maßgeblichen kennzeichnenden Bearbeitungs-

intensität unter Beachtung des spezifischen Leistungsbildes und der für das Werk charakteristischen Höhe der gebührenpflichtigen Kosten in 8 Klassen eingeteilt. Als gemeinsamer Durchschnittswert sowohl für den Straßen- als auch den Brückenbau wurde die Klasse 2 gewählt.

"Klasse 2

Straßen- bzw. Fußgängerunterführungen zur Niveaufreimachung von Eisenbahn- bzw. Straßenkreuzungen; Tiefgaragen ohne maschinelle Förderung;

Eisenbahnen (ausgenommen Anschlußbahnen) im Hügel- land, im verbauten Gebiet oder unter sonstigen Zwangsgegebenheiten;

U-Bahnstrecken in Tieflage in offener Bauweise; U-Bahnstrecken in Hochlage ;

Tunnelanlagen samt zugehörigen Stollen, Schächten und Kavernen mit technischen Ausrüstungen mit über Tag liegenden Stationen für die Ver- bzw. Ent- sorgung;

Gerinne mit Abflüssen bis 100 m<sup>3</sup>/s; Sohlabstürze, feste Wehre; Bauwerke für Absperrungen, Umleitun- gen u.dgl.; Entnahme- bzw. Rückleitungsbauwerke; Rechen-, Schotter- und Sandfangbauwerke; einfache Hafenanlagen vorwiegend in Erdbauweise; Wildbach- verbauungen; Lawinenverbauungen; Transportleitun- gen von Abwasserbeseitigungsanlagen; Pipelines; Ent- bzw. Bewässerungsanlagen, Drainagen u.dgl.; einfache Deponieanlagen für Müll- bzw. Abfallstoffe;

einfache Silo-, Bunker- und Speichieranlagen; Tank- lager; Trafostationen; Umspanngerüste und Trafoge- rüste; Hellinge; einfache Verteidigungs- und Schutzbauwerke; einfache Baustelleneinrichtungen; Rüstungen bzw. Schalungen ohne Mechanisierung; Tieffundierungen durch Pfähle, Schlitzwande- lelemente u.dgl.; einfache Maschinenfundamente; rück- verankerte Schlitz- und Pfählwände;

Werke der Klasse 1 unter besonderen Anlageverhält- nissen nach § 7 (6) (z.B. U-Bahnstrecken und -stationen in Kreuzungs- und Verzweigungsbereichen)."

(1) Gebührensätze für die Planung

Tabelle 1

Gebühren- pflichtige (Netto-) Kosten (K) S	Gebüh- rensatz (g) %	Gebührensatz (g) Planungsfaktor für Klasse							
		0 %	1 %	2 %	3 %	4 %	5 %	6 %	7 %
500 000	7 596	5 697	7 596	9 496	11 395	13 294	15 193	17 092	18 991
600 000	7 283	5 462	7 283	9 104	10 925	12 746	14 567	16 387	18 208
700 000	7 033	5 275	7 033	8 791	10 549	12 308	14 066	15 824	17 582
800 000	6 826	5 120	6 826	8 533	10 239	11 946	13 653	15 359	17 066
900 000	6 651	4 989	6 651	8 314	9 977	11 640	13 303	14 966	16 629
1.000 000	6 501	4 876	6 501	8 126	9 751	11 376	13 001	14 627	16 252
2.000 000	5 631	4 223	5 631	7 039	8 447	9 854	11 262	12 670	14 078
3.000 000	5 208	3 906	5 208	6 510	7 812	9 114	10 416	11 718	13 020
4.000 000	4 941	3 706	4 941	6 176	7 411	8 646	9 882	11 117	12 352
5.000 000	4 750	3 563	4 750	5 938	7 126	8 313	9 501	10 689	11 876
6.000 000	4 605	3 454	4 605	5 756	6 908	8 059	9 210	10 361	11 513
7.000 000	4 489	3 367	4 489	5 611	6 733	7 856	8 978	10 100	11 222
8.000 000	4 393	3 295	4 393	5 491	6 589	7 688	8 786	9 884	10 982
9.000 000	4 312	3 234	4 312	5 390	6 468	7 546	8 624	9 702	10 780
10.000 000	4 242	3 181	4 242	5 302	6 363	7 423	8 484	9 544	10 605
20.000 000	3 838	2 879	3 838	4 798	5 757	6 717	7 676	8 636	9 596
30.000 000	3 642	2 731	3 642	4 552	5 463	6 373	7 284	8 194	9 105
40.000 000	3 518	2 638	3 518	4 397	5 277	6 156	7 036	7 915	8 795
50.000 000	3 429	2 572	3 429	4 287	5 144	6 002	6 859	7 716	8 574
60.000 000	3 362	2 522	3 362	4 203	5 043	5 884	6 724	7 565	8 405
70.000 000	3 308	2 481	3 308	4 135	4 962	5 789	6 616	7 443	8 270
80.000 000	3 264	2 448	3 264	4 079	4 895	5 711	6 527	7 343	8 159
90.000 000	3 226	2 419	3 226	4 032	4 839	5 645	6 452	7 258	8 065
100.000 000	3 193	2 395	3 193	3 992	4 790	5 588	6 387	7 185	7 984
200.000 000	3 006	2 255	3 006	3 758	4 509	5 261	6 012	6 764	7 515
300.000 000	2 915	2 186	2 915	3 644	4 372	5 101	5 830	6 559	7 287
400.000 000	2 857	2 143	2 857	3 572	4 286	5 000	5 715	6 429	7 143
500.000 000	2 816	2 112	2 816	3 520	4 224	4 929	5 633	6 337	7 041
600.000 000	2 785	2 089	2 785	3 481	4 178	4 874	5 570	6 266	6 963
700.000 000	2 760	2 070	2 760	3 450	4 140	4 830	5 520	6 210	6 900
800.000 000	2 739	2 054	2 739	3 424	4 109	4 794	5 479	6 163	6 848
900.000 000	2 722	2 041	2 722	3 402	4 083	4 763	5 444	6 124	6 805
1.000.000 000	2 707	2 030	2 707	3 383	4 060	4 737	5 414	6 090	6 767

(2) Gebührensätze für die örtliche Bauaufsicht

Tabelle 2

Mittlere jährliche (Netto-) Kosten (J) S	Gebüh- rensatz (ga) %	Gebührensatz (ga) Bauaufsichtsfaktor (b) für Klasse							
		0 %	1 %	2 %	3 %	4 %	5 %	6 %	7 %
500 000	7.829	7.046	7.829	8.612	9.395	10 178	10.961	11.744	12.526
600.000	7.221	6.499	7.221	7.943	8.665	9.387	10.109	10.832	11.554
700.000	6.761	6.085	6.761	7.437	8.113	8.789	9.465	10.142	10.818
800.000	6.399	5.759	6.399	7.039	7.679	8.319	8.959	9.599	10.238
900.000	6 106	5 495	6 106	6 717	7 327	7 938	8 548	9 159	9 770
1.000.000	5.862	5.276	5.862	6 448	7.034	7.621	8.207	8.793	9.379
2.000.000	4 623	4 161	4 623	5 085	5 548	6 010	6 472	6 935	7 397
3.000.000	4 123	3 711	4 123	4 535	4 948	5 360	5 772	6 185	6 597
4.000.000	3 843	3 459	3 843	4 227	4 612	4 996	5 380	5 765	6 149
5.000.000	3 659	3 293	3 659	4 025	4 391	4 757	5 123	5 489	5 854
6.000.000	3 528	3 175	3 528	3 881	4 234	4 586	4 939	5 292	5 645
7.000.000	3 429	3 086	3 429	3 772	4 115	4 458	4 801	5 144	5 486
8.000 000	3 351	3 016	3 351	3 686	4 021	4 356	4 691	5 027	5 362
9 000 000	3 288	2 959	3 288	3 617	3 946	4 274	4 603	4 932	5 261
10.000.000	3 235	2 912	3 235	3 559	3 882	4 206	4 529	4 853	5 176
20.000.000	2 968	2 671	2 968	3 265	3 562	3 858	4 155	4 452	4 749
30.000.000	2 860	2 574	2 860	3 146	3 432	3 718	4 004	4 290	4 576
40.000 000	2.800	2.520	2.800	3.080	3.360	3 640	3 920	4 200	4 480
50.000 000	2 760	2 484	2 760	3 036	3 312	3 588	3 864	4 140	4 416
60.000 000	2 732	2 459	2 732	3 005	3 278	3 552	3 825	4 098	4 371
70.000 000	2 711	2 440	2 711	2 982	3 253	3 524	3 795	4 067	4 338
80.000 000	2 694	2 425	2 694	2 963	3 233	3 502	3 772	4 041	4 310
90.000 000	2 680	2 412	2 680	2 948	3 216	3 484	3 752	4 020	4 288
100 000 000	2 669	2 402	2 669	2 936	3 203	3 470	3 737	4 004	4 270
200.000 000	2 612	2 351	2 612	2 873	3 134	3 396	3 657	3 918	4 179
300 000 000	2 588	2 329	2 588	2 847	3 106	3 364	3 623	3 882	4 141
400.000 000	2 575	2 318	2 575	2 833	3 090	3 348	3 605	3 863	4 120
500 000 000	2 567	2 310	2 567	2 824	3 080	3 337	3 594	3 851	4 107
600.000 000	2 561	2 305	2 561	2 817	3 073	3 329	3 585	3 842	4 098
700 000 000	2 556	2 300	2 556	2 812	3 067	3 323	3 578	3 834	4 090
800.000 000	2 552	2 297	2 552	2 807	3 062	3 318	3 573	3 828	4 083
900 000 000	2 550	2 295	2 550	2 805	3 060	3 315	3 570	3 825	4 080
1.000.000 000	2 547	2 292	2 547	2 802	3 056	3 311	3 566	3 821	4 075

Die Ermittlung der Gebühren für die Gesamtleistung erfolgt nach der Gebührenordnung für das Bauwesen in 2 Teilen:

- a) Gebühr für die Planung
- b) Gebühr für die örtliche Bauaufsicht

Die Leistungen des Ziviltechnikers für die Planung sind wiederum in Teilleistungen unterteilt, die jeweils durch Teilleistungszahlen bewertet sind. Der zur Gebührenberechnung heranzuziehende Teilleistungsfaktor ist die Summe der einzelnen Teilleistungszahlen. Als Teilleistungszahl für den Planungsfaktor wurde einheitlich für die technische Oberleitung 10 % festgesetzt. Die Oberleitung der Bauausführungsphase beinhaltet folgende Leistungen:

- \* Vertretung des Auftraggebers in technischer Hinsicht bei den Bauausführungsmaßnahmen
- \* Verhandlung mit den mit der Bauausführung in Zusammenhang stehenden Dritten
- \* Erstellung von Terminplänen für den Bauablauf
- \* Allgemeine Oberleitung der Ausführung samt abschließender Klärung von Einzelheiten bis zur Schlußabnahme des Werkes

- \* Prüfung der Angebote
- \* Vergabe der Aufträge
- \* Freigabe von Abschlags-, Teil- und Schlußzahlungen, jeweils auf Basis der detaillierten Rechnungsprüfung der örtlichen Bauaufsicht
- \* Schlußabnahme des Werkes unmittelbar nach dessen Fertigstellung

Für die Ermittlung des Planungsfaktors und des Bauaufsichtsfaktors wurde für alle Baubezirksleitungen das gesamte jährliche Bauvolumen auf durchschnittlich 15 Bauvorhaben aufgeteilt.

Damit wurde dem Argument Rechnung getragen, daß ein Bauvorhaben mit einem großen Auftragsvolumen weniger arbeitsintensiv ist, als mehrere kleinere Aufträge, die in ihrer Gesamtheit die gleiche Bausumme erreichen. Als Beispiel wird der Gebührensatz für die Bauaufsicht eines Bauvorhabens mit einer Auftragssumme von 100 Mio. S mit 2,9 % berechnet, während sich der Prozentsatz bei einem Bauvorhaben mit S 500.000,- auf 8,6 % erhöht.

Aus diesen Daten errechnete sich ein im folgenden in Tabellenform zusammengestellter Büroumsatz für die einzelnen Straßenbaureferate.

Dies ist jener Betrag, den ein privates Ingenieurbüro für die Erbringung der gleichen Leistung erzielen könnte.

Dem gegenübergestellt wurden die effektiv angefallenen Personalkosten, wodurch sich die mit der Privatwirtschaft vergleichbaren Prozentsätze ergaben:

Baubezirksleitung	Bauvolumen 1983 in S	Büroumsatz in S	Personalkosten pro Jahr	Prozent vom Büroumsatz
Bruck/Mur	174,024.000,--	7,065.374,--	5,551.810,--	79 %
Feldbach	40,276.000,--	2,162.821,--	3,009.288,--	139 %
Graz	207,238.000,--	7,957.939,--	8,274.639,--	104 %
Hartberg	98.782.000,--	4,346.408,--	3,620.088,--	83 %
Judenburg	50,022.000,--	2,516.107,--	2,526.522,--	100 %
Leibnitz	59,299.000,--	2,870.072,--	3,410.413,--	119 %
Liezen	137.370.000,--	5,714.592,--	4,772.864,--	84 %

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß es derzeit aufgrund der Auftragslage nur 3 Baubezirksleitungen und zwar Bruck, Hartberg und Liezen möglich ist, ihr Personal im Straßenneubau wirtschaftlich einzusetzen. Wie der Vergleich mit der Privatwirtschaft (74 % - 77 % Kostenanteil) zeigt, bewegen sich die Personalkosten dieser 3 Baubezirksleitungen etwa im Rahmen der Zivilingenieurbüros. In der Baubezirksleitung Judenburg und im Straßenbauamt Graz würde der errechnete Büroumsatz gerade noch die Personalkosten abdecken, während in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen Feldbach und Leibnitz allein die Kosten für das Personal bereits 19 % bzw. 39 % über den von privaten Büros erzielbaren Gebühren liegt. Der Vergleich der Kostensituation zwischen den Baubezirksleitungen und den privaten Ingenieurbüros ergibt folgendes Bild:

Bruck/Mur Hartberg Liezen	>	wirtschaftlicher Personaleinsatz, vergleichbar in etwa mit privaten Ingenieurbüros
Judenburg Graz	>	ca. 30 % höhere Personalkosten als Ziviltechnikerbüros
Leibnitz	ca. 60 % höhere	Personalkosten als Ziviltechnikerbüros
Feldbach	ca. 85 % höhere	Personalkosten als Ziviltechnikerbüros



Bei diesem Vergleich zwischen jeder einzelnen Baubezirksleitung und der Privatwirtschaft wurden die tatsächlich angefallenen Personalkosten incl. der Pensionstangente für pragmatisierte Beamte herangezogen.

Unter der sogenannten "Pensionstangente" versteht man die prozentuelle Zurechnung der Pensionszahlungen an die Aktivbezüge der pragmatisierten Beamten. Da bei Vertragsbediensteten keine derartige Zurechnung erforderlich ist, sind Baubezirksleitungen mit wenig Vertragsbediensteten bei den Personalkosten gegenüber anderen benachteiligt.

Um zu einer gerechteren Beurteilung der Auslastung der Bediensteten zu kommen, muß ein Vergleich unter den einzelnen Baubezirksleitungen ohne Zurechnung der "Pensionstangente" angestellt werden. Dabei kommt es zu geringfügigen Verschiebungen zu der vorhin angeführten Untersuchung, da die Verhältniszahl der pragmatisierten Beamten zu den Vertragsbediensteten in den Baubezirksleitungen eine unterschiedliche ist.

Es wurde daher für den Vergleich der Auslastung zwischen den einzelnen Baubezirksleitungen die Pensionstangente unberücksichtigt gelassen und nur die Aktivbezüge - wiederum abgemindert um den Betrag eines A- und eines B-Bediensteten - zum Büroumsatz in Verhältnis gebracht. Dieser Prozentsatz aufgewertet um

den Faktor  $f = \frac{\text{Aktivbezüge und Pensionstangente}}{\text{Aktivbezüge}}$

$$(f = \frac{41.435.947,--}{27.729.009,--} = 1,49)$$

ergibt einen bereinigten Prozentsatz zum internen Vergleich.

Baubezirksleitung	Jahrespersonalkosten ohne Pensionstangente	bereinigter Prozentsatz zum Bürorum- satz
Bruck a.d.Mur	3,898.130,--	82 %
Feldbach	1,990.500,--	137 %
Graz	5,958.049,--	112 %
Hartberg	2,193.993,--	75 %
Judenburg	1,947.912,--	115 %
Leibnitz	2,535.472,--	131 %
Liezen	2,980.518,--	78 %

Aus der vorangegangenen Tabelle ist ersichtlich, daß die Verschiebungen der Prozentsätze nur unwesentlich von den absoluten Vergleichszahlen abweichen und somit die vorhin gemachten Aussagen auch einem internen Vergleich standhalten.

Zusammenfassend wird vom Landesrechnungshof festgestellt, daß dieser Untersuchung vereinfachte Ansätze zugrunde liegen und durch theoretische Berechnungen diese komplexe Situation beurteilt wurde. Diese Untersuchung besitzt somit prinzipielle Aussagekraft und bietet einen grundsätzlichen Vergleich der einzelnen Dienststellen.

### 4.3. Reisekosten

Neben den anfallenden Personalkosten wurde vom Landesrechnungshof auch die Situation bei den Reisekosten der Neubaugruppe stichprobenweise überprüft. Auch hier wurden wiederum alle personenbezogenen Auszahlungsbeträge des Jahres 1983 summiert und den einzelnen Baubezirksleitungen zugeordnet. Insgesamt fielen an Reisekosten für die Mitarbeiter der Neubaugruppen in den Straßenbaureferaten S 2,528.298,-- im Jahr an. Das sind durchschnittlich 7,75 % des Büroumsatzes und bewegt sich damit genau in der Höhe, die auch in den bereits erwähnten Untersuchungen für die Privatwirtschaft (Berichtseite 40) angegeben werden.

Der Landesrechnungshof mußte - wie in der folgenden Tabelle ersichtlich - eine unter den Baubezirksleitungen sehr divergierende Handhabung der Reisetätigkeit feststellen. So schwanken die Reisekosten 1983 zwischen 2,88 % der Personalkosten in der Baubezirksleitung Feldbach und 15,00 % der Personalkosten in der Baubezirksleitung Judenburg.

Baubezirksleitung	Reisekosten 1983 in S	Prozent der Personalkosten	Prozent der "angemessenen Personalkosten" (somit 75 % d. Büroumsatzes)
Bruck a.d.Mur	283.084,--	5,10 %	5,34 %
Feldbach	86.626,--	2,88 %	5,34 %
Graz	700.854,--	7,21 %	11,75 %
Hartberg	302.320,--	8,35	9,21 %
Judenburg	378.775,--	15,00	20,07 %
Leibnitz	372.558,--	10,92	17,31 %
Liezen	404.081,--	8,47	9,43 %
Summe:	2,528.298,--	7,75 %	10,33 %

Der Landesrechnungshof setzte die sich ergebenden Prozentsätze der Reisekosten in Relation zu den Feststellungen unter Punkt 4.2. dieses Berichtes (Berichtseite 46 ). Dabei ergab sich folgendes Bild:

Der geringste Anteil der Reisekosten an den Personalkosten trat mit 2,88 % bei der Baubezirksleitung Feldbach auf. Da im dortigen Straßenbaureferat jedoch - wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben - der Personalaufwand wesentlich überhöht ist, erscheint dem Landesrechnungshof dieser Prozentsatz nicht direkt vergleichbar.

Bei einer Reduktion des Personalstandes in der Neubaugruppe dieser Baubezirksleitung auf 75 % des errechneten Büroumsatzes wäre mit angemessenen Personalkosten von S 1,622.116,-- zu rechnen. Bei den festgestellten jährlichen Reisekosten von S 86.626,-- ergäbe dies einen vergleichbaren Prozentsatz von 5,34 %.

Die in Relation zu den Personalkosten gebrachte höchste Reisetätigkeit ist in der Baubezirksleitung Judenburg vorhanden. Da die Personalkosten jedoch auch in Judenburg zu hoch sind, würde diese Reisetätigkeit bei einem angepaßten Personalstand - die als angemessen geltenden 75 % des Büroumsatzes für Personalkosten machen hier S 1,887.080,-- auf über 20 % steigen. Auch in Leibnitz würden

sich die derzeitigen Reisegebühren bei reduziertem Personalstand (75 % des Büroumsatzes sind S 2,152.554,--) auf über 17 % der Personalkosten erhöhen.

Es ist für den Landesrechnungshof nicht verständlich, warum in den einzelnen Baubezirksleitungen für die gleiche Tätigkeit ein derart verschiedener Aufwand in der Reisetätigkeit erforderlich ist. Mit regionalen Gründen und unterschiedlichen Entfernungen ist eine derartige Diskrepanz wohl nicht mehr erklärbar.

Eine sowohl qualitativ als auch quantitativ ausreichende Bauüberwachung hat die Wahrung der Auftraggeberinteressen sicherzustellen. Nach Ansicht des Landesrechnungshofes sind ca. 7 % des errechneten Büroumsatzes - d.s. rund 9 % der angemessenen Personalkosten - eines technischen Büros der Privatwirtschaft für die Reisekosten ausreichend, um eine ordnungsgemäße Bauüberwachung zu gewährleisten. Eine Reduzierung dieser Werte wäre nicht im Landesinteresse, da die zusätzlichen Kosten, die für das Land Steiermark durch eine mangelhafte Bauaufsicht entstehen, ein Vielfaches von den getroffenen Einsparungen betragen.

Nach eingehenden Gesprächen mit mehreren Baubezirksleitungen entwickelte der Landesrechnungshof

ein Modell für eine Dienstreisekostenbeurteilung, das den einzelnen Baubezirksleitern als Hilfsmittel zur Bewertung der Angemessenheit der jeweiligen Reiserechnungen dienen kann.

In diesem Modell wird der ermittelbare jährliche Büroumsatz als Grundlage für die Berechnung der Reisekosten herangezogen. Bei einer Pauschalierung mit etwa 7 % von diesem Umsatz würde sich zum Beispiel für den gesamten Straßenneubau des Jahres 1983 in der Steiermark ein Betrag von S 2,284.331,- ergeben. Es wäre somit in Summe eine ca. 10%ige Einsparung gegenüber dem tatsächlichen Anfall S 2,528.298,-- nach diesem Modell möglich.

Hier sei nochmals betont, daß es sich bei diesen Jahrespauschalsummen nur um die Reisekosten des Straßenneubaues handelt.

Dieser jährliche Pauschalbetrag, der die gesamten Reisekosten incl. Vergütung von Eigen-PKW enthält, wird pro Baubezirksleitung auf die jeweiligen Bauvorhaben entsprechend der Betreuungsintensität und der Entfernung aufgeteilt und daraus für den mit der Bauaufsicht betrauten Bediensteten eine angemessene monatliche Reisekostenhöhe ermittelt. Damit ist eine den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und der Sparsamkeit entsprechende, gerechte und gleichmäßige Aufteilung der Reisekosten gegeben.

Das vom Landesrechnungshof erarbeitete Modell, welches nur als Diskussionsgrundlage gedacht ist, sieht für die Aufteilung dieser den Baubezirksleitungen zugeteilten Pauschalbeträge die Einteilung aller Bauvorhaben in Betreuungsklassen und Entfernungsklassen vor.

Z.B. Betreuungsklasse I: Örtliche Bauaufsicht für ein kleineres bis mittleres Erdbaulos mit durchschnittlich etwa 2 bis 3 Baustellenbesuchen pro Woche, bzw. Bauüberwachung durch Gruppenleiter für größere Erdbaulose.

Betreuungsklasse II: Bauaufsicht für größere Brückentragwerke oder Baulose, in denen eine ständige intensive Bauüberwachung erforderlich ist.

sowie: Entfernungsklasse I: bis 20 km

Entfernungsklasse II: 20 km bis 40 km

Entfernungsklasse III: über 40 km

Um dieses Modell verständlich zu machen, wird die Reisekostenaufteilung an einem Beispiel gezeigt:

Der einer Baubezirksleitung für die Bauüberwachungstätigkeit für das Jahr zur Verfügung stehende Gesamtbetrag von z.B. S 304.249,-- wird in diesem Beispiel auf etwa 15 Bauvorhaben aufgeteilt.



Von diesen 15 Bauvorhaben fallen

Klasse		Punkte
4 in die	Betreuungsklasse I	4
und 11 in die	Betreuungsklasse II (2-fach)	22
gesamt		26
sowie		
3 in die	Entfernungsklasse I	3
5 in die	Entfernungsklasse II (2-fach)	10
und 7 in die	Entfernungsklasse III (3-fach)	21
gesamt		34

Für die Betreuungsklassen werden 70 % der Gesamtsumme aufgewendet = S 212.974,--

Für die Entfernungsklassen werden 30 % der Gesamtsumme aufgewendet = S 91.275,--

gesamt S 304.249,--

Somit fallen auf einen Punkt der Betreuungsklasse

$$\frac{212.974}{26} = S 8.191,--$$

und auf einen Punkt der Entfernungsklasse

$$\frac{91.275}{34} = S 2.685,--$$

In diesem Beispiel würden sich also für die Bauaufsicht einer Baustelle mit Betreuungsklasse II und Entfernungsklasse II folgende Reisekosten ergeben:

$$\begin{aligned} 2 \times 8.191,-- &= 16.382,-- \\ 2 \times 2.685,-- &= \underline{5.370,--} \\ &S 21.752,-- \text{ jährlich oder} \end{aligned}$$

S 1.813,-- monatlich.

Parallel mit der allfälligen Einführung einer Reisekostenbeschränkung müßte durch eine entsprechende Dienstaufsicht sichergestellt werden, daß die erforderliche Bauüberwachung ordnungsgemäß durchgeführt wird.

Eine weitere stichprobenartige Prüfung des Landesrechnungshofes richtete sich auf den Einsatz von Eigen-PKW bei Dienstreisen. Es wurde wahllos ein Bediensteter, im speziellen Fall ein Mitarbeiter der Baubezirksleitung Hartberg, herausgegriffen und seine Reisetätigkeit überprüft.

Der Landesrechnungshof stellt fest, daß der Dienstbetrieb im allgemeinen und insbesondere die Abwicklung der Dienstreisen in der Baubezirksleitung Hartberg vorbildlich organisiert ist.

Dazu wurde im Organisationshandbuch unter Punkt 5.11 folgendes festgelegt:

"Dienstreisen:

- \* Die Dienstreisen sind vor allem mit den zur Verfügung stehenden Dienst-PKW, mit öffentlichen Verkehrsmitteln und mit Privat-PKW (hauptsächlich für die Baustellenüberwachung) - sofern für letztere eine Genehmigung vorliegt - durchzuführen.
- \* Die Dienstreiseanträge sind in die beim jeweiligen Referat aufliegenden Sammellisten einzutragen. Die Dienstreisen sind vom zuständigen Referatsleiter auf die Notwendigkeit und Koordinierung mit den übrigen Bediensteten des Referates, insbesondere bei Benützung eines Dienst-PKW's, zu überprüfen und zu genehmigen.
- \* Dienstreisen sind, wenn es die dienstlichen Obliegenheiten erlauben, von mehreren Mitarbeitern unter Benützung eines Dienst-PKW's durchzuführen.
- \* Im Dienstreiseantrag sind sowohl das Verkehrsmittel als auch die genaue Abfahrtszeit und die voraussichtliche Ausbleibzeit anzugeben.
- \* Bei Verwendung der Dienst-PKW ist die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit besonders zu beachten.
- \* Erst nach erfolgter Genehmigung durch den Referatsleiter darf die Dienstreise angetreten werden.
- \* Die monatlichen Sammellisten dienen dem Kanzleileiter zur Überprüfung der Reisekostenrechnungen und sind diese gemeinsam mit den Reisekostenrechnungen dem Vorstand zur Überprüfung vorzulegen.
- \* Für Dienstreisen außerhalb des Bundeslandes ist über die Landesbaudirektion die Genehmigung

durch die Landesamtsdirektion einzuholen.

- \* Dienstreisen zur Überstellung oder Abholung von Fahrzeugen, Geräten und Materialien für die Straßenverwaltung nach oder von Orten außerhalb des Bundeslandes Steiermark werden vom Vorstand genehmigt. Diese Dienstreisen werden halbjährlich der Landesamtsdirektion gemeldet.

#### 5.12 Benützung der Dienstfahrzeuge:

Der Baubezirksleitung Hartberg stehen insgesamt 11 Dienst-PKW zur Verfügung.

1 Dienst-PKW für den Vorstand und für die Referate Wasserbau und Hochbau (St 12.001)

—>> 1 Dienst-PKW für das Referat Straßenbau (St 12.012)

—>> 1 Dienst-PKW für den Leiter der Straßenhaltung und seine beiden Mitarbeiter (T.FGI. Jonser und VB.I Kaiser)

1 Dienst-PKW für die Bauleiter des Referates Wasserbau und den Wassermeister des Sprengels III (St 12.013)

—>> 1 Dienst-PKW für die Bauleiter des Referates Straßenbau und für das Referat Hochbau (St 12.014)

4 Dienst-PKW für die Straßenmeistereien Birkfeld (St 12.015), Fürstenfeld (St 12.019), Hartberg (St 12.018) und Pinggau (St 12.017)

2 Dienst-PKW für die Wassermeister der Sprengel I (St 12.015) und II (St 12.044) Bundesflußbauhof Fürstenfeld

- \* Die Dienst-PKW der Referate werden für Kommissionsdienste, Erhebungen, Bereisungen der Baustellen und Straßen, für Bauleitungen und Baustellenüberwachungen eingesetzt.

- \* Für Erhebungen im Zuge von Grundinanspruchnahmen, für Straßensicherungsmaßnahmen und insbesondere für Straßenbauvorhaben im Rahmen der Erhaltung werden fallweise auch die Dienst-PKW der Straßenmeister, für Erhebungen und Überprüfungen von wasserbautechnischen Vorschreibungen die Dienst-PKW der Wassermeister eingesetzt.
- \* Die Dienstfahrten werden von den Kraftfahrern in eine bei jedem Referat aufliegende Sammelliste eingetragen. Notwendigkeit und Koordination mit den übrigen Bediensteten des Referates sind vom zuständigen Referatsleiter zu überprüfen und die Dienstreise mit dem Dienst-PKW vor Antritt derselben zu genehmigen.
- \* Fahrtdauer und Fahrtziel sind vom Kraftfahrer bei gleichzeitiger Eintragung der Mitbenützenden im Fahrtenbuch einzutragen und vom jeweils Fahrtberechtigten zu unterfertigen.
- \* Die Sammelliste ist mit der Reisekostenrechnung zur Überprüfung dem Vorstand vorzulegen.
- \* Die Fahrer der Dienst-PKW haben die Kraftwagen stets zu reinigen und zu pflegen.
- \* Die Kraftwagen sind, bis auf die Dienst-PKW der Straßenmeistereien Birkfeld, Fürstfeld, Hartberg und Pinggau und der Wassermeister der Sprengel I und II in den von der Bezirkshauptmannschaft Hartberg vorgegebenen Garagen abzustellen.
- \* Die Garagen sind lt. Hausordnung der Bezirkshauptmannschaft Hartberg stets abzuschließen und ist der zugeteilte Platz in Ordnung zu halten. Private Gegenstände dürfen nicht in der Garage gelagert werden.
- \* Die jeweilig angeordnete Dienstfahrt beginnt und endet bei der Baubezirksleitung. Dies gilt auch für Dienstfahrten, die mittags in Hartberg unterbrochen werden."

Diese im Organisationshandbuch festgelegten Vorschriften, wie das Ausfüllen der Reiseanträge, die Genehmigung durch den Referatsleiter usw., wurden im speziellen Fall größtenteils eingehalten. Der Landesrechnungshof mußte jedoch feststellen, daß im Jahre 1983 vom überprüften Bediensteten eine Reihe von Dienstreisen mit dem eigenen PKW unter Verrechnung von genehmigten Eigen-km durchgeführt wurde, obwohl ein bzw. teilweise sogar mehrere freie Dienstwagen in der Baubezirksleitung zur Verfügung gestanden wären.

Bei dieser Prüfung wurden nur die 3 lt. Organisationshandbuch dem Referat Straßenbau zugeteilten Dienst-PKW berücksichtigt (St 12.012, St 12.014 und St 12.026).

Wie aus der Beilage 2 ersichtlich, hat der Landesrechnungshof sämtliche Dienstreisen des betroffenen Bediensteten aus dem Jahr 1983 mit den Fahrtenbüchern der in Frage kommenden Dienst-PKW's verglichen und tageweise jene Eigen-PKW-Fahrten ermittelt, die auch mit einem Dienst-PKW möglich gewesen wären.

Dabei mußte festgestellt werden, daß vom überprüften Bediensteten im Jahre 1983 jeweils genehmig-

te Dienstreisen im Umfang von 3.112 km mit dem eigenen PKW durchgeführt und verrechnet wurden, während in der Baubezirksleitung ein oder mehrere Dienstwagen unbenutzt zur Verfügung standen (Beilage 2). Wie dieses Beispiel zeigt, ist eine bessere Koordination aller Dienstfahrten aus wirtschaftlichen Erwägungen erforderlich.

Bei der stichprobenweisen Durchsicht verschiedener Fahrtenbücher mußte festgestellt werden, daß auch in anderen Baubezirksleitungen die Dienstkraftwagen nicht immer wirtschaftlich und nach den Grundsätzen der Sparsamkeit genutzt werden.

Es wird daher in Zukunft in allen Baubezirksleitungen mehr darauf zu achten sein, daß vorrangig die zur Verfügung stehenden Dienst-PKW zum Einsatz kommen und erst danach Eigen-km genehmigt werden. Auch wäre darauf zu achten, daß die Dienst-PKW's vorrangig für Fahrten größerer Entfernung bzw. für koordinierte Fahrten mehrerer Bediensteter herangezogen werden.

Die wirtschaftlichste Alternative zur Verwendung von Dienstkraftwagen ist die alleinige Verrechnung von Eigen-km, allerdings nur in Verbindung mit der gleichzeitigen Einsparung von Dienstkraftwagen und den dazugehörigen Kraftwagenlenkern.

## 5. Straßenerhaltung

### 5.1. Straßenbetrieb

Das derzeitig vom Land Steiermark zu betreuende Straßennetz umfaßt Bundes- und Landesstraßen mit einer Gesamtlänge von 5.096 km. Davon fallen auf

Bundesstraßen	1.757 km
und auf Landesstraßen	<u>3.339 km</u>
	5.096 km

Im Jahre 1983 wurden für die Erhaltung dieses Straßennetzes in den Baubezirksleitungen Gesamtkosten von S 782,297.389,-- aufgewendet. Von diesen Gesamtkosten fallen ca. 47 % auf das Erhaltungspersonal, und zwar S 369,869.929,-- An sonstigen Kosten wie z.B. Regenerierungsmaßnahmen, Oberbau- und Belagsherstellungen, Geräteanschaffungen, Salzlieferungen, Ankauf von Leitschienen, Leitpflöcken u.dgl. fielen für das Jahr 1983 S 412,427.460,-- an. Aus dieser Gesamtkostenübersicht geht hervor, daß in der Steiermark in den Baubezirksleitungen im Schnitt täglich ca. 2,14 Mio.S für die Erhaltung der heimischen Straßen ausgegeben werden.

Die Erhaltung des gesamten Straßennetzes ist regional auf 32 Straßenmeistereien aufgeteilt. Dies bedeutet, daß eine Straßenmeisterei durchschnittlich 160 Straßenkilometer zu betreuen hat.



Dabei sind vordringlich im Rahmen der Streckenkontrolle nicht verkehrssichere Zustände festzustellen und kenntlich zu machen, unmittelbare Gefahren für den Verkehr schnell zu beheben oder die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten.

Ein sehr großer Teil der Arbeiten für die Erhaltung der Straßen liegt im unmittelbaren Umfeld der Straße, insbesondere bei der Grünpflege. Die Grünpflege umfaßt vor allem das Grasmähen und das Beschneiden von Sträuchern und Bäumen. Diese Arbeiten, die schon jetzt sehr aufwendig sind, z.B. im Bereich von hohen Böschungen, werden in Zukunft noch mehr Aufwand erfordern, da ein verstärkter Umweltschutz die Verwendung von wachstumshemmenden Chemikalien, das Abbrennen von Böschungen usw. mehr und mehr ausschließt.

In der Nähe von Wohngebieten wird außerdem der Unterhalt von Lärmschutzbauwerken künftig einen nicht unerheblichen zusätzlichen Arbeitsaufwand erfordern.

Zu den weiteren wichtigen Aufgaben gehören:

- \* der Unterhalt des Straßenunterbaues und des Straßenoberbaues
- \* der Unterhalt der Entwässerungseinrichtungen
- \* das Überwachen und der Unterhalt von Straßenbrücken und anderen Kunstbauwerken

- \* das Pflegen von Banketten und Böschungen
- \* das Anbringen und der Unterhalt von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
- \* die Durchführung des Winterdienstes (Schneeräumung, Salzstreuung, Splittstreuung etc.) sowie
- \* das Sichern von Arbeitsstellen und Unfallstellen.

Die Kilometeraufteilung in den einzelnen Baubezirksleitungen bzw. Straßenmeistereien zeigt, von geringen regionalen Unterschieden abgesehen, ein sehr einheitliches Bild. Die Unterschiede in den zu betreuenden Straßenlängen - in der Baubezirksleitung Liezen fallen auf jede Straßenmeisterei durchschnittlich 144 km, in Leibnitz sind es dagegen 190 km - sind sicherlich durch die klimatischen Gegebenheiten (Winterdienst) zu erklären. Da die Aufgabenstellung und der Arbeitsaufwand somit in allen Straßenmeistereien in etwa derselbe ist, sind auch die Personalkosten direkt miteinander vergleichbar.

In der Straßenerhaltung der Außenämter sind derzeit 1.404 Bedienstete beschäftigt. Nach Abzug der Verwaltungsbeamten incl. der Straßenmeister sowie des Werkstättendienstes bleiben 1.267 Vertragsbedienstete des Schemas II, d.s.

Straßenwärter, Streckenwarte und angelernte Arbeiter, die Erhaltungsmaßnahmen direkt an der Straße durchführen.

Dies bedeutet, daß für die Betreuung des Straßennetzes auf jeden Bediensteten durchschnittlich etwa 4,0 km Straßenlänge fällt.

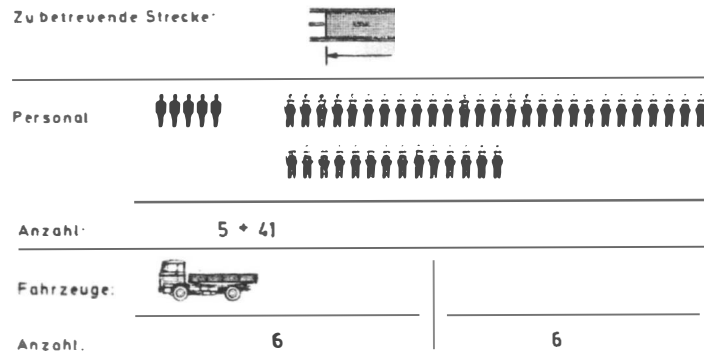
Für die Beurteilung dieses Wertes wurden vom Landesrechnungshof zum Vergleich mehrere Untersuchungen der Organisationsstruktur des Straßenunterhaltes und Straßenbetriebsdienstes in den Bundesländern der BRD herangezogen. Dabei ergab sich, wie nachstehende Tabelle zeigt, für die deutschen Straßenmeistereien ein Mittelwert von 0,163 Bediensteten pro Kilometer Straßenlänge. Nach Abzug der Verwaltungsangestellten und des Werkstättendienstes kommt man auf einen Höchstwert von 0,175 und einen Mindestwert von 0,110 Bediensteten pro Straßenkilometer. Dies ergibt eine Mindestlänge von 5,7 km und eine Höchstlänge von 9 km. Im Mittel wird somit im deutschen Straßenunterhalts- und Straßenbetriebsdienst von einem Bediensteten ca. 7,4 km Straßenlänge betreut.

Daraus geht hervor, daß der Personalaufwand in der Straßenerhaltung der Baubezirksleitungen in der Relation fast doppelt so hoch ist wie im

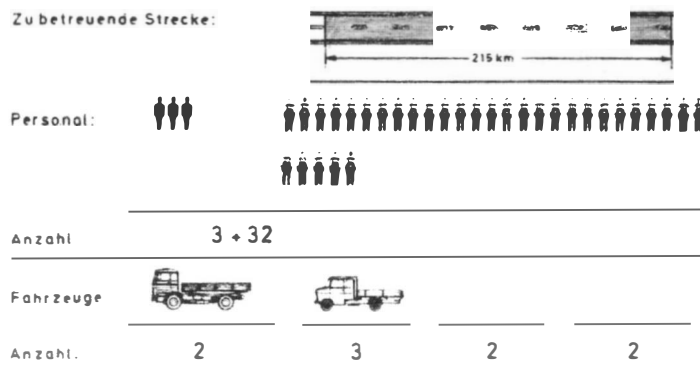
Straßenunterhalts- und Betriebsdienst der Bundesrepublik Deutschland.

Ein Vergleich der Mittelwerte von charakteristischen Daten der Straßenmeisterei in den Baubezirksleitungen und den deutschen Bundesländern ergibt folgendes:

STRASSENMEISTEREI (SM) in den steirischen Baubezirksleitungen



STRASSENMEISTEREI (SM) in Bundesländern der BRD



Die Erklärung für dieses krasse Mißverhältnis im Personalaufwand liegt in der Tatsache, daß es sich bei den deutschen Straßenmeistereien um einen reinen Unterhaltungsdienst handelt und sämtliche Arbeiten am Straßenoberbau, wie Regenerierungen, Belagserneuerungen, Ausbesserungsarbeiten etc., an Privatfirmen vergeben werden, während in den steirischen Baubezirksleitungen einen Großteil dieser Arbeiten die Bediensteten der Straßenmeistereien in Eigenregie ausführen.

Es war daher notwendig, die gesamten Personalkosten, die im folgenden Berichtsteil festgestellt werden, in einen Anteil der reinen Straßenerhaltung und einen Anteil für den Straßenunterhalt bzw. Betrieb zu trennen. Dies gelang über Auswertung der Stundenlisten bzw. Leistungsberichte der Bediensteten aller Straßenmeistereien für das Jahr 1983. Dabei ergaben sich folgende Prozentsätze für Erhaltungsbaumaßnahmen bzw. Straßenunterhalt (Beilage 3):

Baubezirksleitung	1983 geleistete Gesamtstundenanzahl	Stundenanzahl für Straßenunterhalt	Stundenanzahl für Instandsetzungsmaßnahmen	Prozent der Gesamt- stunde für Straßen- unterhalt (Betrieb)
Bruck a.d. Mur	351.956,5	278.697,0	73.259,5	79,2 %
Feldbach	360.695,0	207.507,0	153.188,0	57,5 %
Graz	569.588,5	374.955,0	194.633,5	65,8 %
Hartberg	315.780	197.330,0	118.450	62,5 %
Judenburg	293.111	225.356,5	67.754,5	76,9 %
Leibnitz	365.864,5	238.794,5	127.070	65,3 %
Liezen	323.731	228.113,5	95.617,5	70,5 %
Summe	2,580.726,5	1,750.753,5	829.973	67,8 %

Aus der vorangegangenen Tabelle geht hervor, daß für den reinen Straßenunterhalt ca. 67,8 % der gesamt geleisteten Arbeitsstunden aufgewendet wird. Somit fällt für die Unterhaltsarbeiten, die mit jenen der BRD vergleichbar sind, auf jeden Bediensteten ca.  $\frac{4,0}{0,678} = 5,9$  km Straßenlänge. Dies entspricht einem Wert, der etwas ober der ermittelten Mindestlänge in deutschen Straßenmeistereien liegt. Da in Österreich aus klimatischen Gründen ein wesentlich erhöhter Straßenunterhaltungsaufwand (Winterdienst) anfällt, erscheint dem Landesrechnungshof aus diesem Vergleich die im folgenden zusammengefaßten Personalkosten durchaus angemessen.

## 5.2. Personalaufwand

Der Landesrechnungshof ermittelte die gesamten Personalkosten des Jahres 1983 im Straßenerhaltungsdienst der Baubezirksleitungen.

Bruck a.d. Mur:	Beamte und VB I	11
	Straßenmeisterei Bruck	46
	Straßenmeisterei Leoben	39
	Straßenmeisterei Gusswerk	38
	Straßenmeisterei Mürzzuschlag	40
	Werkstätte	10
	Zentralpartie	6
	Gesamt	190 Bedienstete

mit Gesamtpersonalkosten von S 48,853.225,--

Feldbach:	Beamte und VB I	11
	Straßenmeisterei Feldbach-Ost	35
	Straßenmeisterei Feldbach-West	32
	Straßenmeisterei Mureck-Ost	34
	Straßenmeisterei Mureck-West	33
	Straßenmeisterei St. Stefan	35
	Werkstätte	6
	Zentralpartie	5
	Gesamt	191 Bedienstete

mit Gesamtpersonalkosten von S 50,395.399,--



Graz:	Beamte und VB I	23
	Straßenmeisterei Sprengel Graz I	35
	Straßenmeisterei Graz II	35
	Straßenmeisterei Graz III	38
	Straßenmeisterei Frohnleiten	41
	Straßenmeisterei Gleisdorf	41
	Straßenmeisterei Voitsberg	47
	Straßenmeisterei Weiz	41
	Werkstätte	12
	Zentralpartie	9
	Gesamt	322 Bedienstete
	mit Gesamtpersonalkosten von S 83,646.807,--	

Hartberg:	Beamte und VB I	10
	Straßenmeisterei Hartberg	43
	Straßenmeisterei Peggau	42
	Straßenmeisterei Fürstenfeld	34
	Straßenmeisterei Birkfeld	39
	Werkstätte	6
	Zentralpartie	3
	Gesamt	177 Bedienstete
	mit Gesamtpersonalkosten von S 47,830.539,--	

Judenburg:	Beamte und VB I	9
	Straßenmeisterei Judenburg	31
	Straßenmeisterei Knittelfeld	23
	Straßenmeisterei Murau	48
	Straßenmeisterei Unzmarkt	38
	<u>Werkstätte</u>	<u>5</u>
	Gesamt	154 Bedienstete
	mit Gesamtpersonalkosten von S 40,653.328,--	

Leibnitz:	Beamte und VB I	10
	Straßenmeisterei Leibnitz I	43
	Straßenmeisterei Leibnitz II	48
	Straßenmeisterei Deutsch- landsberg	45
	Straßenmeisterei Eibiswald	45
	Werkstätte	7
	<u>Zentralpartie</u>	<u>5</u>
	Gesamt	203 Bedienstete
	mit Gesamtpersonalkosten von S 53,636.215,--	

Liezen:	Beamte und VB I	12
	Straßenmeisterei Liezen	42
	Straßenmeisterei Bad Aussee	25
	Straßenmeisterei Gröbming	39
	Straßenmeisterei St. Gallen	39
	Werkstätte	5
	Zentralpartie	5
	Gesamt	167 Bedienstete

mit Gesamtpersonalkosten von S 44,854.416,--

Somit waren mit 31. Dezember 1983 in allen 7 Baubezirksleitungen 1.404 Bedienstete im Straßenerhaltungsdienst tätig und erforderten einen Jahrespersonalaufwand von S 369,869.929,--.

Der Landesrechnungshof vertritt die Meinung, daß sich die Bemessung der Planpostenanzahl im derzeitigen Umfang als ausreichend erwiesen hat. Sie hat sich am notwendigen Personaleinsatz für die reibungslose Abwicklung des Winterdienstes zu orientieren, wobei der auftretende Spitzenbedarf wie bisher durch Überstundenleistung abgedeckt werden muß.

Der Winterdienst hat in unseren alpinen Regionen eine eminent wichtige Bedeutung für die Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs im allgemeinen und für die Verkehrssicherheit im besonderen. Eine so wichtige Aufgabe kann nur von der öffentlichen Hand in ausreichendem Maße wahrgenommen und gewährleistet werden.

Dies bedeutet jedoch nicht, daß die Heranziehung von Privatfirmen generell abgelehnt werden sollte. Es zeigte sich, daß Privatfirmen dann zu einer besseren Arbeitsausführung und einer billigeren Leistung in der Lage sind, wenn sie durch einen günstigeren Standort ohne lange Anfahrtswege unverzüglich zum Einsatz gelangen können und gleichzeitig über ein Fahrzeug- und Personalpotential verfügen, welches während der Wintermonate nur ungenügend ausgelastet wäre. Die Vergabe des Straßenwinterdienstes an private Firmen wird derzeit bereits an einigen Straßenabschnitten wie z.B. an der Gaberlstraße (B77), der Triebenerstraße (B 114) und der Rabenwaldstraße (L 432) praktiziert und sollte in Fällen mit oben genannten Voraussetzungen in zunehmendem Maße gehandhabt werden. Aus Gründen der Überwachung und der Abrechnung ist jedoch eine sehr enge Zusammenarbeit zwischen der örtlichen Straßenmeisterei und der Fremdfirma notwendig.

Der Landesrechnungshof ist jedoch der Ansicht, daß bei der Festlegung der Planpostenanzahl bei den Vertragsbediensteten des Schemas II, die ja - wie die bisherigen Ausführungen gezeigt haben - in allen Baubezirksleitungen sehr genau übereinstimmen, die topografischen Gegebenheiten mehr berücksichtigt werden sollten. Wie aus mehreren Stellungnahmen ersichtlich ist, sind gewisse Personaleinsparungen in den südlich gelegenen Baubezirksleitungen wie

Leibnitz, Graz und Feldbach aus Gründen des geringeren Winterdiensteinsatzes möglich. Diese anzustrebende Planpostenreduzierung sollte jedoch auch hier nur so weit gehen, daß über die gesamten Wintermonate die permanente Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs sichergestellt ist.

In den Sommermonaten soll das auf den Winterdienst ausgerichtete Personalpotential der Straßenmeistereien neben dem Gründienst (Mähen, Betreuung der Bepflanzung etc.) und den Arbeiten des normalen Betriebes (Reinigen, Warte etc.), soweit noch freie Kapazitäten vorhanden sind, für Baumaßnahmen der Straßeninstandsetzung herangezogen werden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, alle darüber hinausgehenden notwendigen Instandsetzungsarbeiten an Privatfirmen zu vergeben, da bei einer Ausrichtung der Anzahl der Bediensteten auf die Baumaßnahmen der Instandsetzung nicht alle Bediensteten auch über den Winter wirtschaftlich eingesetzt werden können. Außerdem vertritt der Landesrechnungshof grundsätzlich den Standpunkt, daß Eigenregiearbeiten von der öffentlichen Hand nur in begründeten Ausnahmefällen durchzuführen sind. Arbeiten, die von der Privatwirtschaft kostengünstig ausgeführt werden können, sollen in vermehrtem Umfang auch an diese vergeben werden.

Als Richtwert für die Bestimmung des Personalsollstandes einer Straßenmeisterei werden von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen gemeinsam mit dem Bundesministerium für Bauten und Technik in den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) nachstehende Schlüsselzahlen angegeben:

Bundesstraßen mit getrennten Richtungsfahrbahnen:  
2,0 - 2,5 km Betriebslänge pro Mann;  
Bundesstraßen: 2,5 - 3,5 km pro Mann;  
Autonome Straßen je nach Verkehrsbedeutung:  
3,5 - 5,0 km pro Mann.

Auf Grund der vorstehenden Schlüsselzahlen ist für eine Straßenmeisterei der Personalstand zu ermitteln, aus dem bei fortschreitender Mechanisierung alle Dienstposten - auch KFZ-Lenker, Graderfahrer u.dgl. - besetzt werden müssen.

Ausgehend von der Annahme einer mittleren Schlüsselzahl von 3,5 km pro Mann und unter Berücksichtigung des erforderlichen Werkstätten- und Fahrerpersonals sowie der Streckenwarte ergibt sich folgender Personalstand für eine Straßenmeisterei:

Personal	Netzlänge der Straßenmeisterei 120 - 200 km
Straßenmeister und Straßenmeisterstellvertreter	1 - 2
Kanzlei	<u>1</u> 2 - 3
Werkstättenpersonal	6
Streckenwarte	4
Kraftfahrer LKW	4 - 5
Geräteträger	4
Großgeräte	4
Arbeitspartien	24
	46 - 47

\* S t r a ß e n m e i s t e r

1 Straßenmeister;

1 Straßenmeisterstellvertreter oder 1 Straßenmeisteranwärter bei einer Netzlänge über 200 km; bei einer kleineren Netzlänge je nach Erfordernis.

\* K a n z l e i

1 - 2 Kanzleikräfte

\* Werkstättenpersonal

- 1 Magazineur
- 1 Tischler oder Zimmerer,
- 1 Maler oder Anstreicher,
- 1        2 Mechaniker (eventuell Autoelektriker,  
Schlosser, Schmiede),
- 1 Maschinist für mehrere Arbeitsmaschinen,
- 1 Verkehrszeichenmonteur (nach Bedarf),
- 1 Gärtner (nach Bedarf).

^ \* Motorisierte Streckenwarte  
Die Anzahl der Streckenwarte ist von der zu betreu-  
enden Netzlänge einer Straßenmeisterei abhängig.

\* Kraftfahrer und Fahrer von  
Arbeitsmaschinen

Für LKW und Geräteträger ist mindestens je ein  
Fahrer (möglichst Führerschein E) vorzusehen.

Jedem Großgerät ist ein ständiger Fahrer zuzutei-  
len; während der einsatzfreien Zeit soll der Fahrer  
solcher Geräte für andere Arbeiten herangezogen  
werden.

\* Arbeitspartien

Für umfangreichere Arbeiten, wie großflächige  
Deckeninstandsetzungen, soll eine Arbeitspartie  
8 - 10 Mann unter der Leitung eines Poliers oder  
Partieführers umfassen.



Für bestimmte Arbeiten, wie Mähen, Bankettpflege, kleinere Flickarbeiten, Instandhaltung von Leiteinrichtungen und Verkehrszeichen usw., kann eine Partie auf kleinere Arbeitsgruppen von 2 - 4 Mann aufgeteilt werden.

\* S t r a ß e n w ä r t e r

Die Beibehaltung von Straßenwärterstrecken soll auf Ausnahmefälle beschränkt bleiben.

Auf Grund dieser Richtwerte kann vom Landesrechnungshof festgestellt werden, daß die Sollstände der Planposten in keiner Straßenmeisterei - mit Ausnahme von Murau und Leibnitz II, in denen aber die Netzlänge über 200 km liegt - überschritten wurden, der für die Erhaltung notwendige Personalstand der einzelnen Baubezirksleitungen - wie aus dem folgenden Vergleich ersichtlich sehr ausgeglichen und gleichmäßig verteilt ist und daher großteils als angemessen bezeichnet werden kann.

Der Landesrechnungshof ist jedoch der Ansicht, daß in den Straßenmeistereien der Baubezirksleitung Leibnitz, Graz und Feldbach eine Reduktion der Vertragsbediensteten des Schemas II aus Gründen des geringen Winterdiensteinsatzes zu erfolgen hätte.

Die gesamten Betriebskosten des Straßenerhaltungsdienstes werden nach dem sogenannten XY-Schlüssel zwischen Bund und Land aufgeteilt. Dadurch ergibt sich ein Anhaltspunkt über die Relation der Unterhaltskosten zwischen Landes- und Bundesstraßen.

Die derzeitige Aufteilung der Gesamtausgaben beträgt

für den Bund:	50,42 %	und
für das Land:	49,58 %	
gesamt:	100,00 %	

Aus diesem Verteilungsschlüssel und den dazugehörigen Straßenlängen konnte vom Landesrechnungshof das Verhältnis des Unterhaltsaufwandes zwischen Landes- und Bundesstraße errechnet werden.

Bundesstraßenlänge:	1757 km
Landesstraßenlänge:	3339 km

$$\frac{50,42}{1757} = 1,93$$
$$\frac{49,58}{3339}$$

Dies bedeutet, daß der Unterhaltsaufwand im Straßenerhaltungsdienst sich zwischen Landes- und Bundesstraße wie 1 : 1,93 verhält.

Um die Effizienz des Personaleinsatzes zwischen den einzelnen Baubezirksleitungen vergleichen zu können, wurden die jährlichen Personalkosten für den Betrieb von 1 km Landesstraße errechnet.

Baubezirksleitung	nach XY-Schlüssel auf Landesstraßen-km bereinigte Straßennetzlänge	Personalkosten Betrieb	durchschnittliche Personalkosten Landesstraßen-km/Jahr
Bruck a.d. Mur	994	39.092.075,--	39.328,--
Feldbach	818	29.169.486,--	35.660,--
Graz	1.417	55.518.661,--	39.180,--
Hartberg	793	30.077.274,--	37.928,--
Judenburg	908	31.604.763,--	34.807,--
Leibnitz	932	35.353.976,--	37.933,--
Liezen	868	32.272.799,--	37.181,--
Summe:	6.730	253.089.034	37.606,--

Das Mittel der durchschnittlichen Personalkosten im  
Straßenunterhalt beträgt pro Jahr und km-Landes-  
straße ..... S 37.606,--

Die maximalen Abweichungen betragen + 5 % bzw.  
- 7 % des Kostenmittelwertes. Die durchschnittli-  
chen Personalkosten für den Unterhalt je Landes-  
straßenkilometer und Jahr sind somit in allen stei-  
rischen Baubezirksleitungen sehr einheitlich und  
können durchaus als angemessen bezeichnet werden.

### 5.3. Sonstige Kosten:

Die sonstigen Kosten der Straßenerhaltung teilen sich in einen Allgemeinkredit, einen Zentralkredit und einen Investitionskredit auf.

Der Allgemeinkredit wird am Jahresbeginn auf die einzelnen Baubezirksleitungen aufgeteilt und steht dann für Energiebezüge, geringwertige Wirtschaftsgüter, sonstige Verbrauchsgüter, Instandhaltung an Gebäuden und Anlagen, Versicherungen, Schadensvergütungen, Miet- und Pachtzinse usw. zur Verfügung. Für das Jahr 1983 wurden den Baubezirksleitungen folgende Allgemeinkredite zugewiesen:

Baubezirksleitung	Land	Bund	Gesamt
Bruck a. d. Mur	1,622.000,--	13,541.000,--	15,163.000,--
Feldbach	5,164.000,--	6,322.000,--	11,486.000,--
Graz	5,600.000,--	13,505.000,--	19,105.000,--
Hartberg	4,848.000,--	9,086.000,--	13,934.000,--
Judenburg	2,072.000,--	7,429.000,--	9,501.000,--
Leibnitz	4,409.000,--	9,028.000,--	13,437.000,--
Liezen	1,298.000,--	9,017.000,--	<u>10,315.000,--</u>
			92,941.000,--

Schnitt: 13,278.000,--

Der Rest dieses Budgetansatzes (für das Jahr 1983 machte der Gesamtrahmen für das Land S 13,035.000,-- und für den Bund S 303,240.000,-- aus) wird zentral von der Fachabteilung IID aus verwaltet. Aus diesem Zentralkredit werden sämtliche Regenerierungen, Sanierungen und Belagsherstellungen finanziert. Weiters die Lieferungen für Heißmischgut, für Leitschienen und Leitpflocke, für Salz- und Splittlieferungen udgl. (Beilage 4 und 5).

ZENTRALKREDIT

Baubezirksleitung	Land	Bund	gesamt
Bruck a. d. Mur	3,708.641,--	28,854.043,--	32,562.684,--
Feldbach	34,918.869,--	11,894.949,--	46.813,818,--
Graz	15,254.742,--	34,170.872,--	49,425.614,--
Hartberg	16,311.948,--	23,422.691,--	39.734.639,--
Judenburg	9,000.848,--	23,850.403,--	32.851.251,--
Leibnitz	19,179.722,--	16,411.354,--	35.591.076,--
Liezen	5,348.656,--	30,934.533,--	36,283.189,--
			(273,262.271,--)

im Mittel 39,037.467,--



Ein weiterer Anteil an den sonstigen Kosten der Straßenerhaltung besteht im Investitionskredit. Für den Neuankauf von Großgeräten und Fahrzeugen wurden im Jahre 1983 in den Baubezirksleitungen für das Land S 8,773.640,-- und für den Bund S 37,450.549,- aufgewendet. Diese Summen teilen sich auf die einzelnen Baubezirksleitungen folgendermaßen auf:

Baubezirksleitung	Land	Bund	Gesamt
Bruck a.d.Mur	169.644,--	7,048.633,--	7,218.277,--
Feldbach	2,060.319,--	2,371.684,--	4,432.003,--
Graz	3,972.280,--	6,869.299,--	10,841.579,--
Hartberg	583.721,--	6,765.578,--	7,349.299,--
Judenburg	268.500,--	5,353.567,--	5,622.067,--
Leibnitz	1,397.416,--	3,844.100,--	5,241.516,--
Liezen	321.760,--	5,197.688,--	5,519.448,--
			46,224.189,--

im Mittel 6,603.456,--

Da der gesamte Fahrzeug- und Gerätebestand der Straßenverwaltung einen Wiederbeschaffungswert für

Bundesgeräte von ca.	342 Mio. S
<u>Landesgeräte von ca.</u>	<u>158 Mio. S</u>
Gesamt	500 Mio. S

umfaßt und mit einer mittleren Wiederbeschaffungsdauer von 10 Jahren bei derartigen Maschinen zu rechnen ist, ergibt sich ein jährliches Investitionsvolumen von mindestens 50 Mio.S, um wenigstens den bisherigen Ausrüstungsstandard zu halten. Wie aus der vorhergehenden Aufschlüsselung erkennbar, wird auf Bundesseite dieses Investitionsvolumen erreicht. Dem Land Steiermark steht jedoch der erforderliche Betrag schon seit Jahren nicht mehr in der vollen Höhe zur Verfügung (im Jahre 1983 wurde nur ca. 50 % der notwendigen Investitionssumme aufgebracht). Die dadurch ausfallende Leistungskapazität wird teilweise durch die Beschäftigung von Fremdfirmen ausgeglichen werden müssen. Bereits jetzt wird der Straßenwinterdienst für einzelne Straßenabschnitte wie im Bericht bereits erwähnt - von Privatfirmen ausgeführt.

Bei einer weiteren Reduzierung des Gerätebestandes der Landesstraßenverwaltung und vermehrter Auftragserteilung an Fremdfirmen wird jedoch **langfristig eine Reduzierung** von Dienstposten im Straßenerhaltungsdienst eintreten müssen.

In der folgenden Zusammenstellung wurde der Allgemeinkredit, der Zentralkredit und der Investitionskredit zu Gesamtkosten zusammengefaßt und neben den Personalkosten entsprechend den jeweiligen Baubezirksleitungen zugewiesen.

Baubezirksleitung	Straßenmeisterei	km	Personalkosten	Sonst. Kosten	Gesamt
Bruck a.d. Mur:	Bruck	192	48,853.225,--		
	Leoben	158			
	Gusswerk	144			
	Mürzzuschlag	<u>151</u> (B: 375 km) (L: 270 km)			
		645 km		54,943.961,--	103,797.186,--
Feldbach:	Feldbach Ost	151	50,395.399,--		
	Feldbach West	140			
	Mureck Ost	139 (B: 127)			
	Mureck West	144 (L: 573)			
	St. Stefan	<u>126</u>			
		700 km		62,731.821,--	113,127.220,--
Graz:	Graz I	135	83,646.807,--		
	Graz II	137			
	Graz III	165			
	Frohnleiten	147			
	Gleisdorf	155			
	Voitsberg	191 (B: 335)			
	Weiz	<u>176</u> (L: 770)			
		1.105 km		79,372,193,--	163,019.000,--

)

Baubezirksleitung	Straßenmeisterei	km	Personalkosten	Sonst. Kosten	Gesamt
Hartberg :	Birkfeld	143	47,830.539,--		
	Fürstenfeld	160			
	Hartberg	187 (B: 136)			
	Pinggau	177 (L: 531)			
	667 km			61,017.938,--	108,848.477,--
Judenburg:	Judenburg	145	40,653.328,--		
	Knittelfeld	134			
	Murau	211 (B: 283)			
	Unzmarkt	155 (L: 362)			
	645 km			47,974.318,--	88,627.646,--
<hr/>					
Leibnitz:	Leibnitz Nord	165	53,636.215,--		
	Leibnitz Süd	201			
	Deutschlandsberg	205 (B: 187)			
	Eibiswald	186 (L: 571)			
	758 km			54,269.592,--	107.905.807,--

→

Baubezirksleitung	Straßenmeisterei	km	Personalkosten	Sonst. Kosten	gesamt
Liezen:	Bad Aussee	91	44,854.416,--		
	Gröbming	160			
	Liezen	173 (B: 314)			
	St. Gallen	152 (L: 262)			
		576 km		52,117.637,--	96,972.053,--
Summe:			S 369,869.929,--	S 412,427.460,--	S 782,297.389,--

Für die Bewertung dieser Gesamtkosten der Straßenerhaltung fehlen geeignete österreichische Untersuchungen. Trotz des Mangels an halbwegs brauchbaren Unterlagen gibt es zwei Möglichkeiten, Größenordnungen zu ermitteln:

1. Die makroökonomische Betrachtung

Hier wird über die Abschreibung des Anlagevermögens der Bedarf ermittelt. Unter der Annahme, daß das Investitionsgut Straße auf 50 Jahre abzuschreiben ist, ergibt sich ein jährlicher Abgang von 2 % des investierten Kapitals.

2. Die mikroökonomische Betrachtung

versucht über detaillierte Annahmen der Instandsetzungs- und Erneuerungsintervalle zu einem Ergebnis zu kommen, wobei für die Deckschichten Intervalle von maximal 20 Jahren, für die Generalsanierung des Oberbaues rund 30 Jahre und für die Lebensdauer der Brücken 80 Jahre angenommen werden kann.

Der Landesrechnungshof griff auf eine deutsche Untersuchung zurück, in der für das Landesstraßennetz eines repräsentativen Straßenbauamtes unter Heranziehung des sogenannten Strategiemodellverfahrens ein Rechenansatz abgeleitet wurde, mit dessen Hilfe der mittlere jährliche Finanzbedarf der reinen Erhaltungsmaßnahmen für das gesamte

**Straßennetz** in Hessen hochgerechnet werden konnte. Es konnte festgestellt werden, daß die für die Straßenbauämter errechneten Kostenrichtwerte bezüglich der Größenordnung relativ ausgeglichen waren. So schwanken die entsprechenden Werte für Bundesstraßen zwischen S 162.895,-- und S 205.850,-- pro Kilometer und Jahr und für Landesstraßen zwischen 70.460,-- und S 91.143,-- pro Kilometer und Jahr.

Diese durchschnittlichen Kostenrichtwerte pro km und Jahr ( für Bundesstraßen S 184.373,-- und für Landesstraßen S 80.800,-- ) wurden vom Landesrechnungshof auf die einzelnen Baubezirksleitungen übertragen, wobei nochmals betont werden muß, daß es sich um Mittelwerte handelt, die mehr oder weniger starken Schwankungen unterworfen sein können. Die Multiplikation der Kostenrichtwerte mit den entsprechenden Straßenlängen, getrennt nach Bund und Land, ergibt einen theoretischen Finanzbedarf, ohne die Kosten des Unterhaltes (wie Winterdienst etc.) pro Jahr, dem die tatsächlichen Jahreskosten für Erhaltungsmaßnahmen gegenübergestellt wurden.



Baubezirksleitung	theor. Finanz- bedarf	tats. Ausgaben für Erhaltungs- maßnahmen	Prozent
Bruck a.d.Mur	69,139.875,-- <u>21,816.000,--</u> 90,955.875,--	16,955.070,--	19 %
Feldbach	23,415.371,-- <u>46.298.400,--</u> 69,713.771,--	59,899.823,--	86 %
Graz	61,764.955,-- <u>62,216.000,--</u> 123,980.955,--	56,160.312,--	45 %
Hartberg	25,074.728,-- <u>42.904.800,--</u> 67.979.528,--	37,203.867,--	55 %
Judenburg	52,177.559,-- <u>29,249.600,--</u> 81,427.159,--	26,410.764,--	32 %
Leibnitz	34,477.751,-- <u>46.136.800,--</u> 80,614.551,--	40,138.814,--	50 %
Liezen	57,893.122,-- <u>21,169.600,--</u> 79,062.722,--	28,979.426,--	42 %
gesamt	593,734.561,--	265,748.076,--	45 %

Aus dieser Gegenüberstellung geht hervor, daß für Erhaltungsmaßnahmen am steirischen Straßennetz nur 45 % des notwendigen Finanzbedarfes aufgewendet wird und daher bei gleichbleibender Situation langfristig ein Substanzverlust eintreten muß.

Um das vorhandene Straßennetz funktionstüchtig erhalten zu können, ist in den ersten Jahren nach Fertigstellung einer Straße ein verhältnismäßig geringer Finanzbedarf notwendig, der sich mit zunehmendem Alter der Anlage erhöht. Da im Bereiche der Baubezirksleitung Bruck a. d. Mur sehr viele Straßenneubauten und im Bereich der Baubezirksleitung Feldbach sehr viele Straßen liegen, an denen bereits sehr lange keine Ausbaumaßnahmen durchgeführt wurden, wird der große Unterschied der in der Tabelle errechneten Prozentsätze verständlich.

Zusammenfassend stellt der Landesrechnungshof fest, daß mit einem Substanzverlust zu rechnen ist, wenn nicht für die Straßenerhaltung die erforderlichen Finanzmittel in wesentlich erhöhtem Ausmaß zur derzeitigen Dotierung zur Verfügung gestellt werden.

## 6. Zukünftige Personalentwicklung

Wie die bisherigen Ausführungen bestätigen, kam es auf Grund der Tatsache, daß im Bundes- und Landesstraßenneubau bereits ein hoher Erfüllungsgrad erreicht ist, zu einem deutlichen Rückgang des jährlichen Bauvolumens. Daher sind auch entsprechende Auswirkungen auf dem Personalsektor erforderlich. Es kann mit Bestimmtheit angenommen werden, daß beim Straßenneubau generell Einschränkungen notwendig werden, und sich der Schwerpunkt der Aufgaben der Straßenverwaltung auf die Erhaltung verlagern wird. Diese Meinung wurde auch in mehreren Gesprächen von allen Baubezirksleitern übereinstimmend bestätigt, wobei vielfach ergänzt wurde, daß im Bereich der Erhaltung der bestehenden Straßen bereits derzeit ein sehr großer finanzieller Nachholbedarf besteht.

Der Landesrechnungshof vertritt die Ansicht, daß sich der Personalbedarf im Neubau durch die Reduktion des Gesamtbauvolumens allgemein in den einzelnen Baubezirksleitungen in unterschiedlichem Ausmaß verringern müßte. Dies ist durch eine restriktive Nachbesetzung bzw. durch eventuelle Umschichtungen in andere Referate zu erreichen. Weiters wären Erhaltungsarbeiten größeren Umfangs, insbesondere solche, die ausgeschrieben

und von privaten Bauunternehmungen ausgeführt werden, von Bediensteten der Neubaugruppe zu betreuen.

Der Personalbedarf in der Erhaltung sollte sich nach Meinung des Landesrechnungshofes wie die bisherigen Untersuchungen zeigten - nur am notwendigen Einsatz für den Winterdienst orientieren.

In den Sommermonaten ist dann das nach dem Winterdienst ausgerichtete Personal neben den normalen Arbeiten für den Straßenbetrieb auch für Instandsetzungsarbeiten, soweit freie Kapazitäten vorhanden sind, heranzuziehen. Alle darüber hinausgehenden Arbeiten sind an private Bauunternehmungen zu vergeben.

Folgende Faktoren können als wesentliche Ursachen der zunehmenden Bedeutung der Straßenerhaltung angesehen werden:

- \* Steigende Komplexität der Bauwerke und technologische Veränderungen
- \* verschärfte Umweltbedingungen

Dadurch ergibt sich:

- \* starkes Ansteigen der Instandhaltungskosten
- \* erhöhte Anforderungen an die Instandhaltungsbiensteten

Durch die technische Entwicklung im Bauwesen sind die Verkehrsbauwerke heute bedeutend leistungsfähiger als noch vor etwa 10 Jahren. Parallel dazu ist der Straßen-, Brücken- und Tunnelbau um einiges komplexer und komplizierter geworden. Daher vertritt auch der Landesrechnungshof die Auffassung, daß eine Erhöhung der Anforderungen an die Personalqualifikationen notwendig ist. Eine hohe und weitreichende Qualifikation der mit der Instandhaltung befaßten Personen und eine genaue Durchführung der Instandhaltungsarbeiten sind heute insbesondere bei komplizierten Bauwerken und Bauteilen erforderlich. Der mit der Erhaltung befaßte Personenkreis muß einen umfassenden technischen Sachverstand, einen detaillierten Überblick über die instandzuhaltenden Bauteile sowie eine genaue Kenntnis der Prozeßabläufe haben. Es werden daher in Zukunft neben dem grundlegenden Wissen eines Bauingenieurs auch noch Kenntnisse auf den Gebieten Baustoffphysik, Materialwissenschaften, Bauchemie usw. notwendig werden.

Es ist jedoch gleichzeitig darauf hinzuweisen, daß auch auf diesem Gebiet ein entsprechendes Maß an Erfahrung nicht durch noch so umfassende theoretische Ausbildungen ersetzt werden kann. Aus diesem Grund ist bei Neubesetzungen des Leiters der Straßenerhaltung auf die vorbeschriebene Personalqualifikation besonders zu achten und wird angeregt, die Wertigkeit dieses Postens dahin-

gehend zu überdenken, ob allenfalls durch die steigenden Anforderungen eine Höherreihung angebracht ist.

Die in diesem Bericht aufgezeigten Fakten und Tendenzen wurden den Leitern der Baubezirksämter zur Kenntnis gebracht und dabei versucht, speziell abgestimmte mögliche Einsparungsvorschläge aufzuzeigen.

In der Baubezirksleitung Bruck a.d. Mur hat sich durch die Errichtung der ASAG-Autobahn und Schnellstraßen AG im Jahre 1981 das Bauvolumen verringert. Eine volle Auslastung der Bediensteten im Referat Straßenbau war nicht mehr gegeben und es wurde daher einvernehmlich mit der Rechtsabteilung 1 im Zuge der Festsetzung der Dienstposten die Anzahl der Beschäftigten im Referat Straßenbau vermindert.

Die Verminderung seit dem Jahre 1981 beträgt:

- 1 Beamter der Verwendungsgruppe A
- 2 Beamte der Verwendungsgruppe B und
- 1 Beamter der Verwendungsgruppe C.

Hiezu wurde der Dienstpostenplan um 3 Bedienstete verringert und ein B-Bediensteter dem Referat Hochbau zugeordnet.

In der gesamten Baubezirksleitung wurde der Personalstand von 57 Dienstposten im Jahre 1979 auf 52 Dienstposten 1984 verringert (siehe Beilage 5).

Obwohl aus diesen Gründen der derzeitige Beschäftigungsstand angemessen und im gesamten Straßenbaureferat ein wirtschaftlicher Personaleinsatz gewährleistet ist, so werden doch aller Voraussicht nach in diesem Bauamtsbereich nach Fertigstellung der Schnellstraße in der Mur/Mürzfurche nur mehr vereinzelt größere Straßenbauvorhaben ausgeführt. Es wird daher auch in Zukunft nötig sein, darauf zu achten, daß der Personalstand dem gegenübergestellten Bauvolumen angepaßt bleibt. Im speziellen Fall sei besonders auf den Vorschlag des Landesrechnungshofes bezüglich der zukünftigen Neubesetzung des Leiters der Erhaltung hingewiesen.

Die Arbeitsverteilung im Referat Straßenbau wird bereits derzeit so abgeändert, daß hauptsächlich nurmehr Erhaltungsarbeiten, welche in Eigenregie durchgeführt werden, von den Bediensteten der Erhaltung und Arbeiten, welche ausgeschrieben werden, auch von den Gebietsbauleitern und Bauaufsichten der Neubaugruppe betreut werden.

Bei der Baubezirksleitung Feldbach mußte der Landesrechnungshof - wie in den vorangegangenen Berichtsteilen ausgeführt - eine wesentliche personelle Überbesetzung im Straßenneubau feststellen.

Die Gesamtzahl der Beschäftigten (45) für die ganze Baubezirksleitung blieb in den Jahren 1979 bis 1983 unverändert, lediglich für das Jahr 1984 wurde der Dienstpostenplan um einen Bediensteten verringert (Beilage 7).

Da die Baubezirksleitung dem Landesrechnungshof trotz mehrfacher Aufforderung weder eine Stellungnahme zur derzeitig überhöhten Personalsituation, noch zukünftige Einsparungsvorschläge auf diesem Sektor übermittelte, muß angenommen werden, daß es nicht möglich ist, das Personal durch eventuelle Umschichtung in andere Referate auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. Daher wird vom Landesrechnungshof festgestellt, daß generell Nachbesetzungen von frei werdenden Dienstposten im gesamten Straßenbaureferat in der derzeitigen Situation nicht gerechtfertigt sind.



Auch im Straßenbauamt Graz wurde eine personelle Besetzung festgestellt, die über dem wirtschaftlich vertretbaren Maß liegt.

Die Gesamtzahl der Dienstposten wurde zwar von 62 im Jahre 1979 auf 59 im heurigen Jahr gesenkt (Beilage 8 ), jedoch sind für einen effizienten Einsatz noch weitere Reduktionen notwendig. Diese Einsparungen sind vornehmlich für den Bereich des Neubaues erforderlich, da hier Überkapazitäten vorhanden sind.

Der Landesrechnungshof stellte bei seinen Ermittlungen fest, daß speziell im Straßenbauamt Graz neben der normalen Bauaufsichtstätigkeit in verstärktem Maße Arbeiten für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen anfielen (Siedlungs-Ballungs-Gebiete) und hiefür zusätzliche Personalleistungen erforderlich sind. Trotzdem sollte künftig bei allfällig erforderlichen Nachbesetzungen sehr genau geprüft werden, ob diese auch unbedingt erforderlich sind.

Wie die vom Landesrechnungshof durchgeführte Untersuchung für die Straßenneubaugruppe zeigte, ist in der Baubezirksleitung Hartberg der Beschäftigtenstand dem anfallenden Arbeitsvolumen angepaßt, wodurch ein effizienter und wirtschaftlicher Personaleinsatz gewährleistet wird.

Da in diesem Bauamtsbereich noch rund 33 km Landesstraßen im Zuge des Staubfreimachungsprogrammes ausgebaut werden müssen, erscheint für die nächsten 2 - 3 Jahre der jetzige Beschäftigtenstand gerechtfertigt.

Da in den Straßenmeistereien bis zum Jahre 1986 vorgesehen ist, 4 Dienstposten für Vertragsbedienstete des Entlohnungsschemas II einzusparen, erscheint der Personaleinsatz bei der Straßenerhaltung angemessen.

In der Baubezirksleitung Judenburg wurde in der Neubaugruppe des Straßenbaureferates, ähnlich wie im Straßenbauamt Graz, ein ca. 1/3-überhöhter Personalstand für die Bauüberwachung festgestellt. Die gesamte Anzahl der Dienstposten verringerte sich in Judenburg seit 1979 nur um jeweils einen Posten des mittleren technischen Dienstes (D) in den Jahren 1982 und 1984 (Beilage 10 ). Wenn es nicht möglich sein sollte, Personalverschiebungen in andere Referate durchzuführen, sind in nächster Zeit freiwerdende Dienstposten im Straßenneudau nicht mehr nachzubeseetzen. Laut Aussage der Baubezirksleitung ist es bereits in nächster Zeit möglich, einen B- und einen C-Bediensteten einzusparen.

Außerdem mußte der Landesrechnungshof in der Baubezirksleitung Judenburg eine wesentlich überhöhte Reisetätigkeit feststellen. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und der Sparsamkeit muß daher

zukünftig die Reisetätigkeit auf ein vertretbares Maß reduziert werden.

Auch in der Baubezirksleitung Leibnitz wurde ein wesentlich überhöhter Personalaufwand in der Straßenneubaugruppe festgestellt, wodurch ein wirtschaftlicher Einsatz nicht mehr erreichbar ist. Die Anzahl der gesamten Dienstposten verringerte sich in Leibnitz zwischen den Jahren 1979 und 1984 zwar um 2 Bedienstete von 48 auf 46 (Beilage 11), jedoch mußte aus der Sicht des Straßenbaureferates diese Reduktion in wesentlich verstärkter Form durchgeführt werden. Wie die Baubezirksleitung Leibnitz mit Schreiben vom 12. Juli 1984 dem Landesrechnungshof mitteilte, könnte in ihrer Straßenneubaugruppe ohne weiteres auf A-Bedienstete als Gruppenleiter und auch als Bauaufsicht verzichtet werden, da in diesem Gebiet keine größeren Schnellstraßenbaulose vorhanden sind.

Weiters erklärte die Baubezirksleitung Leibnitz, daß mit 2 - 4 Bediensteten der Verwendungsgruppe B im Mittel also 3 als Bauaufsichten, die direkt dem Referatsleiter unterstehen, das Auslangen gefunden werden könnte.

Auf Grund dieser Angaben errechnete der Landesrechnungshof nunmehr nochmals die Personalkosten für die Neubaugruppe des Straßenbaureferates und ermittelte für den von der Baubezirksleitung für notwendig erachteten Personalstand Gesamtkosten

von S 2,292.782,--. Dies ergibt ca. 80 % des Büroumsatzes und könnte damit als angemessen und wirtschaftlich bezeichnet werden.

Der Landesrechnungshof schließt sich somit den von der Baubezirksleitung gemachten Vorschlägen für die zukünftig erforderlichen Personalreduktionen vollinhaltlich an.

Obwohl sich diese Prüfung des Landesrechnungshofes nur auf den Straßenbausektor bezog, wurde in Gesprächen vom Baubezirksleiter mehrmals darauf hingewiesen, daß die Personalsituation im Wasserbaureferat sehr angespannt ist, und diese Aufgaben nur mit großer Mühe von den wenigen Bediensteten erfüllt werden können. Diese Tatsache wird auch durch den Bericht des Landesrechnungshofes über die Prüfung der Flußbauhöfe (GZ.: LRH-32 F 2 - 83) bestätigt. Daher wird vom Landesrechnungshof als kurzfristige Maßnahme vorgeschlagen, einige Mitarbeiter vom Straßenbau in den Wasserbau zu transferieren.

In der Baubezirksleitung Liezen wurden bei Nachbesetzung von Dienstposten die Erfordernisse in den letzten Jahren schon sehr genau geprüft, wodurch in den Jahren 1979 bis 1984 bei den Bediensteten für die ganze Baubezirksleitung 9 Dienstposten eingespart werden konnten (Beilage 12). Dies ist auch der Grund, warum der derzeitige Beschäftigtenstand als angemessen bezeichnet werden kann.

Laut Dienstpostenplanbesprechung für das Jahr 1985 werden weitere Dienstposten aufgelassen bzw. ist die Überstellung von Bediensteten des Straßen-erhaltungsdienstes zur Pyhrnautobahn AG vorge-  
sehen.

Die Baubezirksleitung Liezen hat damit in Verbin-  
dung mit der Rechtsabteilung 1 des Amtes der  
Steiermärkischen Landesregierung zeitgerecht die  
personellen Erfordernisse auf das notwendige Aus-  
maß abgestimmt und damit den Interessen des Landes  
Rechnung getragen.

Da aber auch hier ein weiterer Rückgang des Bau-  
volumens absehbar ist, wird darauf zu achten sein,  
daß der Personalstand auch in Zukunft angemessen  
bleibt.

## 7. Zusammenfassung

Der Landesrechnungshof hat eine stichprobenweise Prüfung der Tätigkeit der Bediensteten der Straßenbaureferate der Baubezirksleitungen und des Straßenbauamtes Graz durchgeführt. Dabei stellte sich heraus, daß generell seit dem Jahre 1981 das gesamte Straßenbauvolumen in der Steiermark abnimmt und derzeit eine Umschichtung aus dem Bereich des Landesstraßenbaues zum Landeshochbau und zum Wasserbau hin erfolgt. Dieser deutlich erkennbare Trend muß sicherlich auch Auswirkungen auf die Personalsituation in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen haben.

Da fast ein Viertel des gesamten Budgetvolumens des Landes Steiermark für Personalausgaben der aktiven Bediensteten (ohne Landeslehrer) vorgesehen ist, sind sämtliche möglichen Einsparungen auf diesem Gebiet wahrzunehmen.

Innerhalb der Baubezirksleitungen besorgen eigene Straßenbaureferate die Aufgaben der Bundes- und Landesstraßenverwaltung. Die Organisation dieser Referate zeigt überall eine Trennung zwischen Straßenneubau und Straßenerhaltung.

Die jährlichen Personalkosten der Neubaugruppe betragen durchschnittlich ca. 6 Mio. S pro Baubezirksleitung.

Zu den Aufgaben dieser Neubaugruppen gehören:

- \* Im Planungsstadium neben Eigenplanungen die Teilnahme an Projektsbesprechungen und die Prüfung der von Zivilingenieuren erstellten Projekte.
- \* Während der Bauvorbereitungsphase ist die Teilnahme an Grundablöseverhandlungen sowie die Vorbereitung aller rechtlichen Verfahren notwendig.
- \* Während der Bauphase wird das gesamte Baugeschehen von der örtlichen Bauaufsicht überwacht. Die örtliche Bauaufsicht hat die Auftraggeberinteressen zu wahren und daran mitzuwirken, daß ein technisch einwandfreies Bauwerk auf wirtschaftliche Weise entsteht.

Der Landesrechnungshof ermittelte die gesamten von den Baubezirksleitungen für Straßenbauvorhaben freigegebenen Auszahlungsbeträge der letzten 5 Jahre und stellte damit eine Übersicht des gesamten Straßenbauvolumens getrennt sowohl nach den einzelnen Baubezirksleitungen als auch nach Landes- und Bundesstraßenneubau - auf (Berichtseite 29).

Gleichzeitig wurden die gesamten Kosten des in den Straßenneubaugruppen tätigen Personals erfaßt und wiederum den einzelnen Baubezirksleitungen zugeordnet.

Da die von den Bediensteten ausgeführten Tätigkeiten grundsätzlich mit der Arbeit von Zivilingenieurbüros vergleichbar sind, wurden die ermittelten Personalkosten und die erbrachte Leistung mit der Privatwirtschaft verglichen. Dazu errechnete der Landesrechnungshof, wie im Bericht detailliert ausgeführt, aus dem gesamten Bauvolumen über die Gebührenordnung einen Büroumsatz und brachte dazu die angefallenen Kosten für das Personal in Verhältnis. Aus dieser Untersuchung geht hervor, daß es derzeit auf Grund der Auftragslage nur drei Baubezirksleitungen und zwar:

- \* Bruck a.d. Mur, Hartberg und Liezen möglich ist, ihr Personal im Straßenneubau wirtschaftlich einzusetzen. In der Baubezirksleitung
- \* Judenburg und im Straßenbauamt Graz würde der errechnete Büroumsatz gerade noch die Personalkosten abdecken, das bedeutet, daß diese Kosten ca. 30 % über denen der Privatwirtschaft liegen. In
- \* Leibnitz mußten Personalkosten festgestellt werden, die 60 % über den wirtschaftlich vertretbaren Kosten liegen, während in
- \* Feldbach die Überbesetzung des Bauüberwachungspersonales des Straßenbaureferates gar 85 % ausmacht.



Aus der im folgenden in Tabellenform aufgestellten Zusammenfassung sind in übersichtlicher Form die sogenannten Büroumsätze und dazu die Personalkosten der Straßenbaureferate in den einzelnen Baubezirksleitungen ersichtlich. Aus dem Prozentsatz der jährlichen Kosten für den Personalaufwand vom Jahresumsatz der Bauüberwachungstätigkeit ist direkt die Effizienz des Personaleinsatzes ablesbar.

Baubezirksleitung	Büroumsatz	Personalkosten	Prozentsatz
Bruck a.d.Mur	7,065.374,--	5,551.810,--	79
Feldbach	2,162.821,--	3,009.288,--	139
Graz	7,957.939,--	8,274.639,--	104 °
Hartberg	4,346.408,--	3,620.088,--	83 %
Judenburg	2,516.107,--	2,526.522,--	100 %
Leibnitz	2,870.072,--	3,410.413,--	119 °
Liezen	5,714.592,--	4,772.864,--	84 °

Auf Grund des Resultates dieser Untersuchung wurde vom Landesrechnungshof versucht, in Zusammenarbeit mit den Baubezirksleitungen speziell abgestimmte Einsparungsvorschläge zu erarbeiten.

In den Baubezirksleitungen Bruck a. d. Mur, Hartberg und Liezen wurden in den letzten Jahren bei Nachbesetzungen von Dienstposten die Erfordernisse schon sehr genau geprüft. Dies ist auch der Grund, warum in diesen Baubezirksleitungen, laut der vom Landesrechnungshof durchgeführten Untersuchung, der derzeitige Beschäftigtenstand als angemessen bezeichnet werden kann. Bei einem weiteren Rückgang des Bauvolumens wird jedoch auch hier darauf zu achten sein, daß der Personalstand angepaßt und somit ein wirtschaftlicher Einsatz gewährleistet bleibt.

Da die Baubezirksleitung Feldbach einen wesentlich überhöhten Personalstand in der Neubaugruppe des Straßenbaureferates aufweist und keine Möglichkeiten für eine Einsparung sieht, stellt der Landesrechnungshof fest, daß jegliche Nachbesetzung frei werdender Dienstposten im gesamten Straßenbaureferat in der derzeitigen Situation nicht gerechtfertigt ist.

Im Straßenbauamt Graz und in der Baubezirksleitung Judenburg zeigt sich auf dem Personalsektor ein ähnliches Bild. Die personelle Besetzung liegt bei beiden Bauämtern etwa 25 - 30 % über dem wirtschaftlich vertretbaren Maß. Daher sind vornehmlich für den Bereich des Neubaus Einsparungen erforderlich. Laut Stellungnahme der Baubezirksleitung Judenburg ist es möglich, in nächster Zeit einen B- und einen C-Bediensteten einzusparen.

Wie die Baubezirksleitung Leibnitz, bei der der Landesrechnungshof auch eine wesentliche personelle Überbesetzung feststellte, mitteilte, könnte in der Straßenneubaugruppe ohne weiteres ohne A-Bedienstete das Auslangen gefunden werden, da in diesem Gebiet keine größeren Bauvorhaben vorhanden sind. Weiters wurde mitgeteilt, daß 2 - 4 Bedienstete als Bauaufsichten (Verwendungsgruppe B), die direkt dem Referatsleiter unterstellt wären, für die Abwicklung sämtlicher Bauvorhaben ausreichend erscheinen. Der Landesrechnungshof stimmt diesen von der Baubezirksleitung gemachten, sehr gravierenden Einsparungsvorschlägen vollinhaltlich zu und regt an, diese Vorschläge bei den kommenden Dienstpostenplanbesprechungen mit der Rechtsabteilung 1 zu berücksichtigen.

Neben den anfallenden Personalkosten wurde vom Landesrechnungshof auch die Situation bei den

Reisekosten der Neubaugruppe stichprobenweise überprüft. Dabei mußte eine unter den Baubezirksleitungen sehr divergierende Handhabung der Reisetätigkeit festgestellt werden.

\* Während die niedrigsten Reisekosten im Verhältnis  
\* zu den Personalkosten in Feldbach mit 2,88 %  
\* ermittelt wurden, d.s. 5,34 % der angemessenen  
\* Personalkosten, ergaben sich in **Judenburg** für die  
\* im Jahre 1983 angefallenen Reisetätigkeiten  
\* Kosten von **über 20 %** der angemessenen Personal-  
\* kosten. Auch in **Leibnitz** machen bei reduziertem  
\* Personalstand die Reisegebühren über **17 %** der  
\* **Personalkosten** aus.

Es ist dem Landesrechnungshof nicht verständlich, warum in den einzelnen Baubezirksleitungen für die gleiche Tätigkeit ein derart verschiedener Aufwand in der Reisetätigkeit erforderlich ist. Mit regionalen Gründen und unterschiedlichen Entfernungen ist eine derartige Diskrepanz wohl nicht mehr erklärbar. Hier sei angemerkt, daß der Landesrechnungshof **nicht** für eine generelle Kürzung der Reisegebühren eintritt, da eine sowohl qualitativ als auch quantitativ ausreichende Bauüberwachung die Wahrung der Auftraggeberinteressen sicherzustellen hat. Es wird jedoch in Zukunft mehr darauf zu achten sein,

die gesamten Reisegebühren gleichmäßiger auf alle Baubezirksleitungen, nach dem zu bearbeitenden Bauvolumen, aufzuteilen. Der Landesrechnungshof erarbeitete nach eingehenden Gesprächen mit mehreren Baubezirksleitungen ein im Bericht näher beschriebenes Modell, mit dem es möglich sein müßte, die Angemessenheit der Reisegebühren für die Bediensteten in der Neubaugruppe der Straßenbaureferate zu beurteilen. Damit wäre eine den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und der Sparsamkeit entsprechende gerechte und gleichmäßige Aufteilung der Reisekosten möglich. Weiters mußte festgestellt werden, daß in mehreren Baubezirksleitungen Dienstreisen mit dem eigenen PKW durchgeführt und verrechnet wurden, während in der Baubezirksleitung ein oder mehrere Dienstwagen unbenutzt zur Verfügung standen. Es wird daher in Zukunft in allen Baubezirksleitungen mehr darauf zu achten sein, daß vorrangig die zur Verfügung stehenden Dienst-PKW zum Einsatz kommen und erst danach Eigenkilometer genehmigt werden. Auch wäre darauf zu achten, daß die Dienst-PKW vorrangig für Fahrten größerer Entfernung bzw. für koordinierte Fahrten mehrerer Bediensteter herangezogen werden.

Die Straßenerhaltung betreut derzeit in der Steiermark ein Straßennetz mit einer Gesamtlänge von 5.096 km. Davon fallen auf Bundesstraßen 1.757 km und auf Landesstraßen 3.339 km. Im Jahre 1983 wurden für die Erhaltung dieses Straßennetzes in

den Baubezirksleitungen Gesamtkosten von über einer  $\frac{3}{4}$  Milliarde Schilling aufgewendet. Von diesen Gesamtkosten fallen ca. 47 % auf das Erhaltungspersonal, während der Rest auf Regenierungsmaßnahmen, Oberbau- und Belagsherstellungen, Geräteanschaffung, Salzlieferungen, Ankauf von Leitschienen und Leitpflöcken u.dgl. fällt. Aus dieser Gesamtkostenübersicht geht hervor, daß in der Steiermark über die Baubezirksleitungen im Schnitt täglich mehr als 2 Mio. S für die Erhaltung der heimischen Straßen ausgegeben wird.

Die Erhaltung des gesamten Straßennetzes ist regional auf 32 Straßenmeistereien aufgeteilt. Dies bedeutet, daß eine Straßenmeisterei durchschnittlich 160 Straßenkilometer zu betreuen hat. Die Leistungen der Straßenmeistereien teilen sich grundsätzlich in zwei Gruppen und zwar in den

\* Straßenunterhalt oder Straßenbetrieb und in

\* Maßnahmen der Instandsetzung oder Substanzerhaltung.

Unter diesem Aspekt betrachtet, entspricht der Personalstand in unseren Straßenmeistereien etwa dem Dienstpostenplan in westdeutschen Straßenmeistereien. Der Landesrechnungshof vertritt die Meinung, daß sich die Bemessung der Planpostenanzahl einzig und allein an dem notwendigen Personal-

einsatz für die reibungslose Abwicklung des Winterdienstes zu orientieren hat. In den Sommermonaten soll das auf den Winterdienst ausgerichtete Personalpotential der Straßenmeistereien neben den normalen Straßenbetriebsarbeiten, soweit noch freie Kapazitäten vorhanden sind, für Baumaßnahmen der Straßeninstandsetzung herangezogen werden. Alle darüber hinausgehenden notwendigen Arbeiten sollten nach Meinung des Landesrechnungshofes an private Unternehmungen vergeben werden.

Der Landesrechnungshof konnte feststellen, daß auf Grund der Richtwerte (RVS) für die Bestimmung des Personalstandes einer Straßenmeisterei die von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen gemeinsam mit dem Bundesministerium für Bauten und Technik herausgegeben wurden, die Sollstände der Planposten in keiner Straßenmeisterei überschritten wurden.

Außerdem stellte der Landesrechnungshof einen Vergleich der Personalkosten für den Straßenerhaltungsdienst unter den einzelnen Baubezirksleitungen an. Das Mittel der durchschnittlichen Personalkosten im Straßenbetrieb beträgt pro Jahr und Kilometer Landesstraße rund S 37.000,--. Die maximalen Abweichungen betragen plus 5 % bzw. minus 7 % des Durchschnittswertes. Daraus ist ersichtlich, daß diese Kosten in allen Baubezirksleitungen sehr ausgeglichen und angemessen sind.

Es hat sich jedoch gezeigt, daß bei der Festlegung der Planpostenanzahl bei den Vertragsbediensteten des Schemas II die topographischen Gegebenheiten mehr berücksichtigt werden sollten. Wie aus mehreren Stellungnahmen ersichtlich ist, sind gewisse Personaleinsparungen aus Gründen des geringen Winterdienstes in den südlich gelegenen Baubezirksleitungen - wie Graz, Leibnitz und Feldbach - möglich.

In einer weiteren Untersuchung wurde vom Landesrechnungshof der jährliche theoretische Finanzbedarf ermittelt, der zur Substanzerhaltung der heimischen Straßen erforderlich wäre. Dieser Wert wurde den tatsächlichen Jahreskosten für Erhaltungsmaßnahmen in den einzelnen Baubezirksleitungen gegenübergestellt. Aus diesem in der nachfolgenden Tabelle aufgeschlüsselten Vergleich geht hervor, daß für Erhaltungsmaßnahmen am steirischen Straßennetz im Schnitt nur 45 % des notwendigen Finanzbedarfes aufgewendet wird und daher bei gleichbleibender Situation langfristig ein Substanzverlust eintreten muß.



Baubezirksleitung      % der tatsächlichen Ausgaben  
für Erhaltungsmaßnahmen vom  
theoretischen Finanzbedarf

---

Bruck a. d. Mur                      19 %

Feldbach                              86 %

Graz                                    45 %

Hartberg                               55 %

Judenburg                             32 %

Leibnitz                               50 %

Liezen                                 42 %

---

Schnitt                                45 %

Die großen Unterschiede in den Prozentsätzen der einzelnen Baubezirksleitungen sind mit dem Ausbaugrad des Straßennetzes in den jeweiligen Bezirken erklärbar. Da sich etwa im Bereich der Baubezirksleitung Bruck a.d. Mur sehr viele Straßenneubauten befinden, ist der Erhaltungsaufwand mit 19 % des Durchschnittswertes derzeit noch relativ gering. Dagegen beträgt dieser Prozentsatz im Bereich der

Baubezirksleitung Feldbach, an deren Staßennetz bereits sehr lange keine entsprechenden Ausbaumaßnahmen durchgeführt wurden, bereits 86 % der notwendigen Erhaltungsmaßnahmen.

Zusammenfassend wird nach der Prüfung der Personalsituation in den **Außenstellen** vom Landesrechnungshof festgestellt, daß im Straßenneubau eine unter den Baubezirksleitungen sehr unterschiedliche Auslastung der Bediensteten gegeben ist und spezielle Umschichtungen bzw. Einsparungen möglich und erforderlich sind.

Dagegen ist der Personalaufwand in der Straßenerhaltung angemessen und im Vergleich zwischen den einzelnen Baubezirksleitungen äußerst gleichmäßig aufgeteilt.

Am 17. Oktober 1984 fand im Landesrechnungshof eine  
Schlußbesprechung statt, an der

von der Rechtsabteilung 1: Wirkl.Hofrat Dr. Lieb  
LRR Dr. Wanke

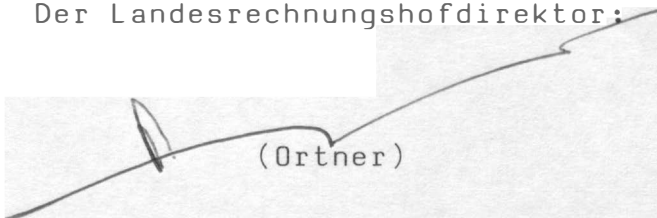
von der Landesbaudirektion: Landesbaudirektor  
Wirkl.Hofrat  
Dipl.-Ing. Andersson  
  
OBR Dipl.-Ing.  
Dr.techn.Marchner  
VB Dipl.-Ing. Gollner

teilgenommen haben.

Bei dieser Schlußbesprechung wurden die wesent-  
lichsten Prüfungsergebnisse in ausführlicher Form be-  
handelt.

Graz, am 22. Oktober 1984

Der Landesrechnungshofdirektor:



(Ortner)