

**STEIERMÄRKISCHER LANDTAG**  
**LANDESRECHNUNGSHOF**

GZ.: LRH 31 R 1 - 1988/4

**B E R I C H T**

betreffend die stichprobenweise Querschnitts-  
prüfung der bau- und kostenmäßigen Abwicklung  
von Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen  
an Landesstraßen

**INHALTSVERZEICHNIS**

1. PRÜFUNGS-AUFTRAG .....	1
2. ALLGEMEINES .....	3
3. ORGANISATION UND AUFGABENSTELLUNG .....	7
3.1 Fachabteilung IID .....	7
3.2 Baubezirksleitungen .....	14
3.3 Zusammenfassung .....	39
4. BEHEBUNG VON SCHÄDEN AN FAHRBAHNEN UND FAHRBAHNDECKEN 1986 .....	40
5. ZUSAMMENSTELLUNG DER AUSGEFÜHRTEN BAUMASSNAHMEN 1985 - 1987 .....	52
6. BUDGET UND STRASSENZUSTANDSKATASTER .....	66
7. DETAILPRÜFUNG VON BAUVORHABEN .....	76
7.1 L 242 Leitersdorferstraße .....	76
7.2 L 512 Greimerstraße .....	100
7.3 L 645 Salleggerstraße .....	121
7.4 L 741 Aigenerstraße .....	146
8. SCHLUSSBEMERKUNGEN .....	166

**BEILAGENVERZEICHNIS**

EDV-Datenblatt einer Baumaßnahme .....	1
Kilometeraufteilung auf die Baubezirksleitungen und das Straßenbauamt Graz .....	2/1 - 2/7
Formblatt für die Angebotseröffnungsniederschrift.....	3
Vergabeantrag für Heißmischgutlieferung L 211 .....	4/1 - 4/2
Berechnung der Eigenauffuhrkosten L 211 .....	5
Vergabeantrag für Heißmischgutlieferung L 208 .....	6/1 - 6/2
Vergabeantrag für Heißmischgutlieferung L 314 .....	7/1 - 7/2
Vergabeantrag für Heißmischgutlieferung L 201 .....	8/1 - 8/2
Vergabeantrag für Heißmischgutlieferung L 423 .....	9/1 - 9/4
Vergabeantrag für die Baumaßnahme auf der L 311 ....	10/1 - 10/2
A.V. Betriebskosten für LKW der Straßenerhaltung ...	11/1 - 11/2
Anbotseröffnungsniederschriften L 502, L 314, L 201	12/1 - 12/6
A.V. betreffend der Mehrkosten bei der L 435 .....	13/1 - 13/2
Budgetaufstellung - Erhaltung von Landesstraßen ....	14
Auszug aus dem Rechenschaftsbericht der FA IIc, fertiggestellte Bauvorhaben 1985, 1986, 1987 .....	15/1 - 15/4
Regierungssitzungsantrag L 242 "Leitersdorfer- straße" und L 243 "Gossendorferstraße" .....	16/1 - 16/3
Seite 20 des Angebotes der Fa. Teerag-Asdag.....	17
Regierungssitzungsantrag L 512 "Greimerstraße" .....	18/1 - 18/2
Schlußabnahme - Niederschrift L 512 .....	19/1 - 19/4
Regierungssitzungsantrag L 645 "Salleggerstraße" ...	20/1 - 20/2
Prüfzeugnis L 645 Lastplattenversuche .....	21
L 645 Nachtragsoffert - Betonrandsteine .....	22/1 - 22/3
L 645 Mischgutmehrverbrauchberechnung.....	23
Schlußabnahme - Niederschrift L 645 .....	24/1 - 24/3
Regierungssitzungsantrag L 741 "Aigenerstraße" .....	25/1 - 25/2
L 741 - Haftbrief .....	26

## 1. PRÜFUNGS-AUFTRAG

Der Landesrechnungshof hat eine stichprobenweise Querschnittsprüfung der bau- und kostenmäßigen Abwicklung von Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen durchgeführt.

Mit der Durchführung der Prüfung war die Gruppe 3 des Landesrechnungshofes (Bauwesen) beauftragt. Unter dem verantwortlichen Gruppenleiter Wirkl. Hofrat Dipl.-Ing. Peter Pfeiler hat die Einzelprüfung im besonderen prov. OBR Dipl.-Ing. Dr.techn. Michael Kollmann durchgeführt.

Die gegenständliche Überprüfung erstreckte sich auf die Einsichtnahme in die von der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IID, Straßen- und Brückenerhaltung, zur Verfügung gestellten Unterlagen sowie die Durchführung örtlicher Erhebungen in den einzelnen Baubezirksleitungen und beim Straßenbauamt Graz. Für die im Detail geprüften Straßenbauvorhaben wurden von der Landesbaudirektion die Abrechnungsoperatere für die Einsichtnahme zur Verfügung gestellt.

Da es sich um eine Querschnittsprüfung handelte, wurden zwar vergleichende Überlegungen für alle Baubezirksleitungen und das Straßenbauamt Graz angestellt, jedoch nicht im Bereich jeder Baubezirksleitung ein Projekt im Detail geprüft. Es wurden lediglich eigens ausgewählte Bauvorhaben mit etwa gleich hohen Baukosten, die tat-

sächliche Regenerierungs- oder Erhaltungsmaßnahmen darstellten, vom Landesrechnungshof überprüft.

Die ausgewählten Bauvorhaben waren alle in einem Stadium, daß die endgültige Übernahme nach der 3-jährigen Gewährleistungsfrist bei Beginn der Prüfung noch nicht vollzogen war.

## 2. ALLGEMEINES

Die Erhaltung und Betreuung der Bundesstraßen A (Autobahnen) hat eine gesonderte Organisationsform, die nicht Gegenstand dieser Prüfung ist.

Im Rahmen der Erhaltung und Betreuung der Bundesstraßen S und B sowie für die Landesstraßen hat die Fachabteilung IID als Straßenverwaltungsstelle den gesetzlichen Auftrag unter Verwendung von Budgetmitteln für die Erfüllung folgender wichtiger Aufgaben zu sorgen:

- \* Erhaltung des Straßenkörpers, der Stütz- und Futtermauern
- \* Erhaltung der Fahrbahndecken, Behebung von Belagsschäden und Staubfreimachung
- \* Erhaltung der Brücken und Durchlässe
- \* Ausstattung der Straßen mit Straßenausrüstung wie Verkehrszeichen, Verkehrsleiteinrichtungen, Wegweiser und Markierungen
- \* Erhaltung der Nebenanlagen, insbesondere Pflege der Grünanlagen, Unterhalt der Entwässerungseinrichtungen und Erhaltung der Parkplätze
- \* Ausführung des Winterdienstes mit Schneeräum- und Streudienst und Straßenzustandsmeldungen
- \* Sichern von Arbeitsstellen und Unfallstellen

Das im Jahr 1987 vom Land Steiermark zu betreuende Straßennetz umfaßte Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit einer Gesamtlänge von 5.477,5 km. Davon fallen auf

Autobahnen	198,3 km
Bundesstraßen S	137,8 km
Bundesstraßen B	1.670,0 km
<b>Landesstraßen</b>	<b><u>3.471,4 km</u></b>
	<u>5.477,5 km</u>
	=====

Für die Erhaltung und den Betriebsdienst auf Bundesstraßen S und B sowie auf Landesstraßen bedient sich die Fachabteilung IID der sechs Baubezirksleitungen und des Straßenbauamtes Graz. Die Autobahnen werden direkt über die Fachabteilung IID und mit eigenen Autobahnmeistereien betreut. Das gesamte übrige Straßennetz ist regional auf 32 Straßenmeistereien aufgeteilt. Dies bedeutet, daß eine Straßenmeisterei durchschnittlich 165 Straßenkilometer zu betreuen hat.

Bei der Durchführung des Straßenerhaltungsdienstes 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, dem

Unterhalt der Entwässerungseinrichtungen, der Erhaltung der Parkplätze und der Durchführung des Winterdienstes. Die Grünpflege umfaßt vor allem das Mähen des Grases, das Beschneiden von Sträuchern und Bäumen und somit das Pflegen von Banketten und Böschungen. Der Unterhalt der Entwässerungseinrichtungen bezieht sich auf die Reinigung von Durchlässen, Drainagen und Straßengräben. Die Ausführung des Winterdienstes betrifft die Schneeräumung, Salz- und Splittstreuung sowie die notwendige Weiterleitung von Straßenzustandsmeldungen.

Diese vorwiegend personal- und geräteintensive Aufgabenstellung wurde hinsichtlich des Personaleinsatzes im Bericht des Landesrechnungshofes betreffend die stichprobenweise Prüfung der Tätigkeit der Bediensteten in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen und des Straßenbauamtes Graz mit der Geschäftszahl LRH 31 B 1 - 84/20 für die Jahre 1979 bis 1983 einer eingehenden Überprüfung unterzogen.

Mit Ausnahme des Geräteeinsatzes, hier ist eine klare Trennung des Einsatzes der Geräte für die Bundesstraßen- und Landesstraßenverwaltung nicht möglich, bezieht sich der vorliegende Bericht ausschließlich auf Landesstraßen. Der ausgewählte Zeitraum dieser Überprüfung begründet sich auch aus dem vorhin erwähnten Prüfbericht des Landesrechnungshofes, der im Jahre 1984 fertiggestellt wurde. Wenngleich dieser Bericht eine vollkommen andere Thematik als Grundlage hat, so finden sich doch auf Grund der Budgetzuteilung für die Baumaß-



nahmen Verknüpfungspunkte bezüglich einer stärkeren oder minderen Auslastung der verschiedenen Baubezirksleitungen. Deshalb sollte eine Überschneidung des Prüfungszeitraumes vermieden werden und andererseits möglichst zeitnah geprüft werden, womit sich die Jahre 1985, 1986 und 1987 ergaben, da das Jahr 1988 erst im Zuge der Prüfung abgeschlossen wurde.

### 3. ORGANISATION UND AUFGABENSTELLUNG

#### 3.1. Fachabteilung IID

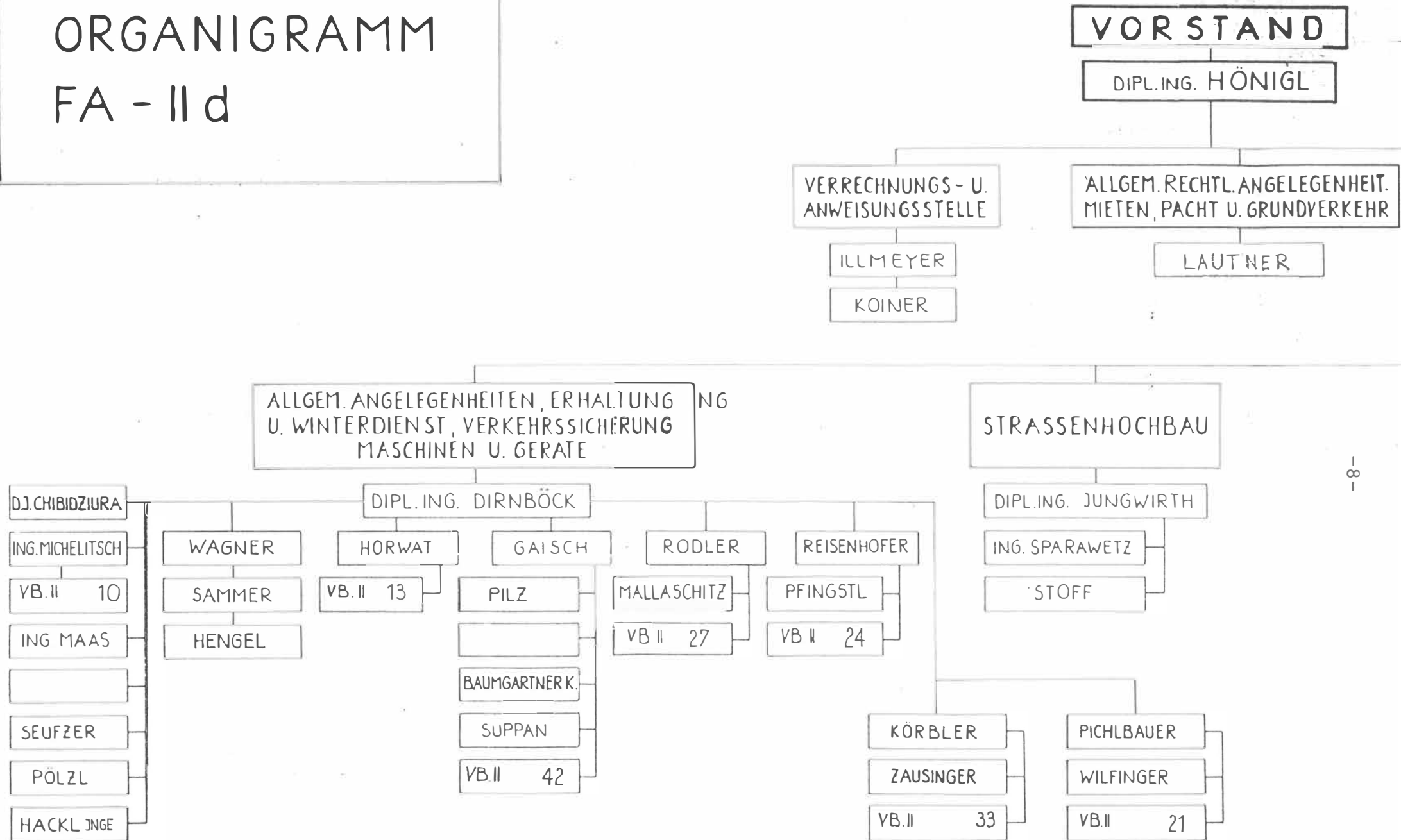
Wie das auf den beiden nachfolgenden Seiten dargestellte Organigramm zeigt, gliedert sich die Fachabteilung IID in **folgende Referate:**

- \* Allgemeine Angelegenheiten, Erhaltung und Winterdienst, Verkehrssicherung, Maschinen und Geräte
- \* Straßenhochbau
- \* Brückenerhaltung und Prüfung von Brücken und verwandter Kunstbauten im Zuge von Landesstraßen
- \* Prüfung von Brücken und verwandter Kunstbauten im Zuge von Autobahnen, Schnell- und Bundesstraßen
- \* Rechtliche und sachliche Belange der Sondernutzung von Straßengrund und Anrainerbelange
- \* Erhaltung und Instandsetzung von Landes- und Bundesstraßen und Autobahnen.

Darüberhinaus gibt es neben den Bediensteten des inneren Dienstes, einer Verrechnungs- und Anweisungsstelle, auch eine Stelle für allgemeine rechtliche Angelegenheiten, Mieten, Pacht und Grundverkehr.

# ORGANIGRAMM

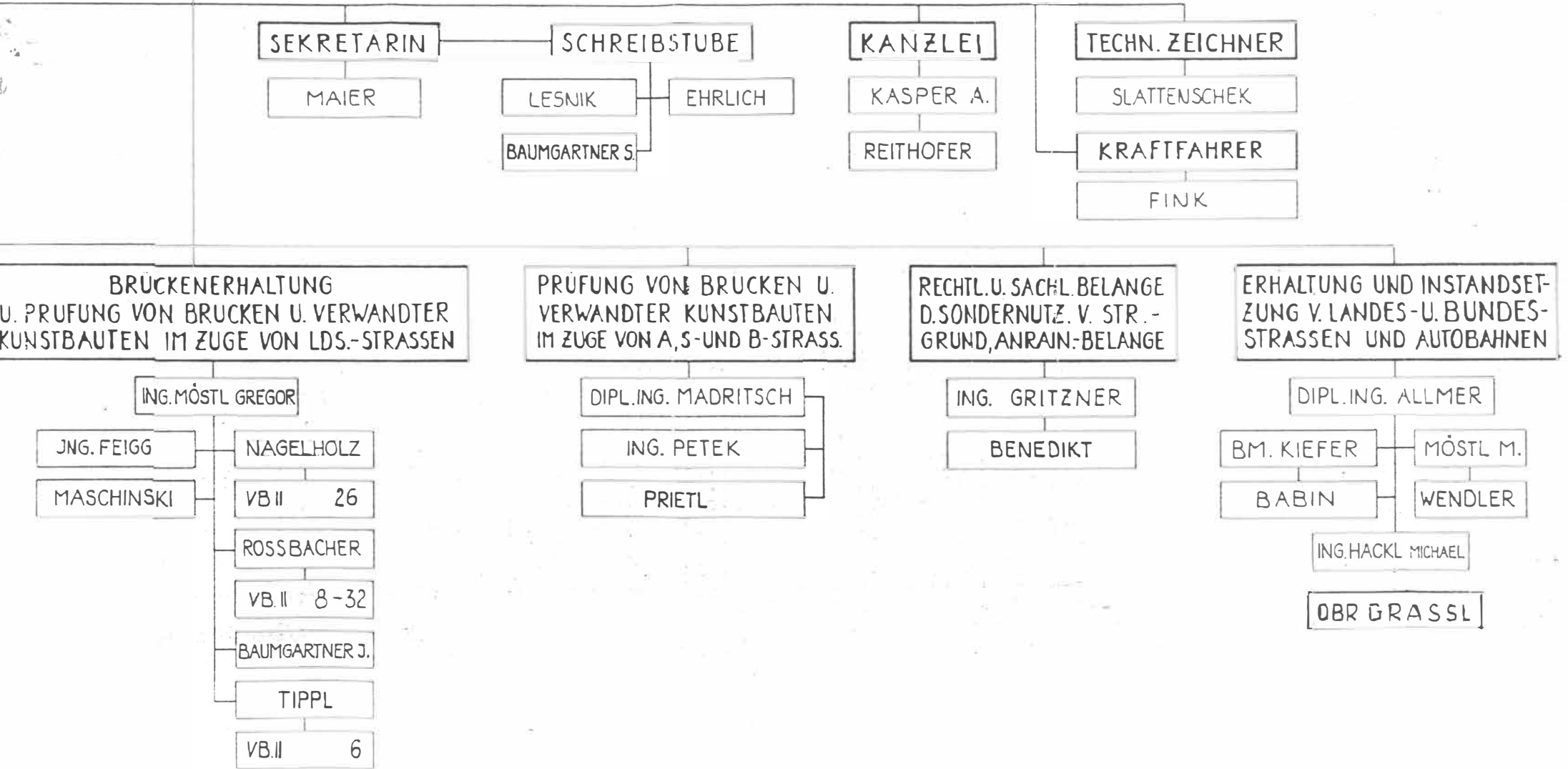
## FA - II d



# VORSTAND

DIPL.ING. HÖNIGL

## ORGANIGRAMM FA IID



Die gegenständliche Prüfung fand ausschließlich im Wirkungsbereich des Referates für **"Erhaltung und Instandsetzung von Landes- Bundesstraßen und Autobahnen"** statt und befaßte sich dabei nur mit dem **Sektor der Landesstraßen**. Die gesamten Aufgaben dieses Referates werden von 7 Bediensteten bewältigt.

An die Fachabteilung IID werden jährlich von den Baubezirksleitungen, getrennt nach Straßenmeistereien, **Regenerierungsprogramme** geschickt. In diesen Regenerierungsprogrammen sind gereiht nach Dringlichkeit die für das kommende Jahr notwendigen Maßnahmen aufgelistet. Darin wird neben der Straßenummer, der Kurzbezeichnung des Straßenzuges, der zu sanierende Abschnitt mit Kilometerangabe und mit seiner Gesamtlänge und Fläche angegeben sowie die notwendige Baumaßnahme mit einer voraussichtlichen Kostenschätzung beziffert. Für die Fachabteilung IID sind diese Meldungen der Baubezirksleitungen Basis für das erforderliche Jahresprogramm, das in Absprache mit der Fachabteilung IIA - für die Straßenplanung zuständig - und Fachabteilung IIC - für den Straßenbau zuständig - erstellt wird.

Der Landesrechnungshof hat bei einer stichprobenartigen Überprüfung der tatsächlich zur Ausführung gekommenen Maßnahmen festgestellt, daß **weitestgehend** auf die von den Baubezirksleitungen festgelegten **vorrangigen Dringlichkeitsstufen Rücksicht genommen** wird, jedoch auch weiter zurückgereichte Maßnahmen in diesen Regenerierungsprogrammen vorgezogen werden. Festzustellen ist jedoch, daß es **keine Objektivierung der Dringlichkeitsstufen der Baubezirksleitungen zueinander** gibt.

Für die ausgewählten Baumaßnahmen wird meist in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Sachbearbeitern

der Baubezirksleitungen der Inhalt der Ausschreibung sowie die notwendigen Massen des Leistungsverzeichnisses festgelegt. Nach erfolgter Ausschreibung wird die Angebotseröffnung durch die Fachabteilung IID durchgeführt und nach erfolgter Bestbieterermittlung ein Vergabeantrag verfaßt.

Nach der Genehmigung durch die Steiermärkische Landesregierung und der darauffolgenden Beauftragung der Firma wird die entsprechende Baubezirksleitung mit der Aufsicht über die Durchführung des Bauvorhabens befaßt. Die Bauübergabe sowie die Vorübernahme nach Beendigung der beauftragten Arbeiten finden an Ort und Stelle unter Beteiligung der Fachabteilung IID statt. Die von den Bauaufsichten der jeweiligen Baubezirksleitung geprüften Abschlags-, Umsatzsteuerabschlagsrechnungen sowie die Schlußrechnung werden nochmals von der Fachabteilung IID geprüft und danach die anerkannten Summen zur Auszahlung veranlaßt. Ebenso wird der 7%-ige Deckungsrücklaß und der 3%-ige Haftungsrücklaß - meist in Form von Haftbriefen gelegt - von der Fachabteilung IID verwaltet. Der Haftungsrücklaß wird nach dem Ende der Gewährleistungsfrist und erfolgter endgültiger Übernahme der beauftragten Arbeiten freigegeben.

Beim Bemühen des Landesrechnungshofes, die im Prüfungszeitraum 1985 bis 1987 ausgeführten Maßnahmen jenen nach dem Jahresregenerierungsprogramm von den Baubezirksleitungen gewünschten Maßnahmen gegenüberzustellen, mußte festgestellt werden, daß es außer einigen sporadischen handschriftlichen Aufzeichnungen hierüber keine exakte Aufstellung in der Fachabteilung IID gibt. Der Versuch, im Wege über den alljährlich herausgegebenen "Rechenschaftsbericht der Dienststellen des Amtes der Steiermärkischen Landesregie-

rung" die ausgeführten Maßnahmen zu rekonstruieren, scheiterte, da die **Rechenschaftsberichte** für den Überprüfungszeitraum teilweise **nur mangelhaft abgefaßt** wurden.

So mußte der Landesrechnungshof kritisch feststellen, daß im Rechenschaftsbericht für das Jahr 1985 die Gesamtsumme für Steinmaterial und Mischgut für die Behebung von Schäden an Fahrbahnen und Fahrbahndecken von Landesstraßen, in der nach Baubezirksleitungen getrennt angeführten Zahlenkollone, einen Fehler von 1,6 Millionen Schilling enthielt. Weiters wurde im Rechenschaftsbericht für das Jahr 1986 ein Bauvorhaben mit 5,5 Mio.S angeführt, das offenbar im Jahre 1986 nicht zur Ausführung kam und deshalb im Bericht für das Jahr 1987 nochmals aufschien sowie ein Bauvorhaben mit einer Summe von 10,5 Millionen Schilling angeführt, das überhaupt nicht zur Ausführung kam. Darüberhinaus wurden zahlreiche kleinere Bauvorhaben, die im genannten Prüfungszeitraum durchgeführt wurden, im Rechenschaftsbericht überhaupt nicht erwähnt.

Der **Landesrechnungshof empfiehlt daher** jährlich eine Aufstellung über die tatsächlich ausgeführten Maßnahmen mit der Angabe der genehmigten Gesamtkosten nach Baubezirksleitungen getrennt zu verfassen. Damit würde die Erstellung des Rechenschaftsberichtes wesentlich erleichtert und die Fehlerhäufigkeit sicherlich minimiert werden.

Bei der Anfrage nach den Gesamtkosten einzelner Bauvorhaben im Prüfungszeitraum 1985-1987 mußte der Landesrechnungshof feststellen, daß die nicht immer

lückenlos geführten handschriftlichen Aufzeichnungen auch hier schwierig zu rekonstruieren waren.

Diesbezüglich kann der Landesrechnungshof **positiv** feststellen, daß aufgrund des persönlichen Einsatzes und unter **Zuhilfenahme einer privaten Rechenanlage** eines Mitarbeiters der Fachabteilung IID die nun **EDV-mäßig aufbereitete Verfolgung eines jeden Bauvorhabens** eine große Übersichtlichkeit ergibt. In der Datei eines jeden Bauvorhabens sind nun über Kredit, Angebot, Vergabe und Baustelle alle wesentlichen Eckdaten eines Bauvorhabens gespeichert und aktualisiert abrufbar (Beilage )1.

Bei einer kontinuierlichen Bearbeitung der Dateien und dem vollständigen Erfassen aller Baumaßnahmen, ist damit ein sehr guter Ansatz geschaffen worden, die EDV-mäßige Aufbereitung von Regenerierungsmaßnahmen mit einer entsprechenden EDV-Anlage eventuell bis zu einem Straßenzustandskataster hin fortzusetzen.

Bei der Durchsicht der für den Überprüfungszeitraum 1986 angeforderten Unterlagen bezüglich der Behebung von Schäden an Fahrbahnen und Fahrbahndecken an Landesstraßen, mußte der Landesrechnungshof eine **unvollständige Aktenarchivierung** feststellen.

Der Landesrechnungshof **empfiehlt** daher eine **durchgreifende Revision der Aktenbehandlung und Archivierung** im Referat für "Erhaltung und Instandsetzung von Landes- und Bundesstraßen und Autobahnen".



### 3.2 Baubezirksleitungen

Sechs Baubezirksleitungen und das Straßenbauamt Graz sind für die Betreuung sowie Instandhaltung der in ihrem Wirkungsbereich liegenden Schnell-, Bundes- und Landesstraßen verantwortlich.

Der im wesentlichen fast unverändert gleichbleibende Stand an Straßenkilometernlänge ergab sich für die Mitte des Prüfungszeitraumes 1985 bis 1987 wie folgt:

Gesamt - Steiermark				
Länge	Schnellstr.	Bundesstr. u. priv.Str. d. Bd.	Landesstr. u. Eisenb.z.Str.	Summe
Str.Länge	90,805	1.671,711	3.315,764	5.078,280
Fahrstr.- länge	318,303	3.417,360	6.627,917	10.364,809

Stand: 1.1.1986

Somit ergibt sich für die Steiermark eine gesamte Straßenlänge an Landesstraßen von 3.315,764 km mit einer Fahrstreifenlänge von 6.627,917. Mit ganz geringfügigen Ausnahmen sind alle Landesstraßen mit zwei Fahrstreifen ausgestattet, sodaß die Straßenlänge mal zwei fast genau die Fahrstreifenlänge ergibt.

Die von den Baubezirksleitungen und dem Straßenbauamt Graz zu betreuenden Landesstraßenlängen sind regional sehr unterschiedlich.

In den Kilometeraufstellungen (Beilage 2) der Baubezirksleitungen und des Straßenbauamtes Graz ist zu ersehen, daß die gesamten **zu betreuenden Fahrstreifenlängen** (Schnell-, Bundes- und Landesstraßen) für die einzelnen Straßenmeistereien sehr ausgewogen sind und sich um **rd. 300 km pro Straßenmeisterei** bewegen. Lediglich die Straßenmeistereien Bruck/Mur, Murau, Leibnitz-Süd und Deutschlandsberg haben Fahrstreifenlängen von knapp über 400 km und die Straßenmeisterei Bad Aussee nur etwas weniger als 200 km zu betreuen.

Die organisatorische Aufgabe der Straßenmeistereien hinsichtlich Erhaltung und Instandsetzung der betreuten Straßen kommt in einer Meldung über Frostschäden und Rutschungen sowie Vorschläge für Belagserneuerungen an die jeweiligen Baubezirksleitungen zum Ausdruck. Die Baubezirksleitungen erstellen sodann das schon vorhin erwähnte Regenerierungsprogramm, das an die Fachabteilung IID übermittelt wird.

Für die den Baubezirksleitungen übertragenen Baudurchführungen wird bei der jeweiligen Bauübergabe eine Bauaufsicht der Baubezirksleitung namhaft gemacht. Diese Bauaufsicht verfolgt alle weiteren Schritte der Baudurchführung bis hin zur Überprüfung der Schlußrechnung.

Der Landesrechnungshof gewann bei der gegenständlichen Querschnittsprüfung aufgrund der mit allen bei der

Durchführung eines Bauvorhabens Beteiligten geführten Gespräche den Eindruck, daß das Zusammenarbeiten mit der Fachabteilung IID äußerst positiv erfolgt. Der **Ideenreichtum der Bediensteten der Baubezirksleitungen** wird durchaus **von der Fachabteilung IID aufgegriffen** und findet so weit als möglich bei der Realisierung Berücksichtigung. Der Landesrechnungshof kann daher **positiv** feststellen, daß die **Fachabteilung IID** bei der Abwicklung der Bauvorhaben **wirtschaftlichen und zweckmäßigen Neuerungen** nicht nur **offen gegenübersteht**, sondern sie auch initiiert und kurzfristig in die Tat umsetzt. Dadurch ist es möglich, daß einzelne Regenerierungsbaumaßnahmen, bezogen auf die Kilometerherstellungskosten, äußerst günstig realisiert werden konnten.

Die im folgenden bei den einzelnen Baubezirksleitungen und dem Straßenbauamt Graz dargestellten Organigramme beziehen sich auf den Stand Anfang des Jahres 1988. Die Anzahl der Bediensteten gibt die laut **Organigramm vorgesehene Zahl der Dienstposten im Referat Straßenbau** vom Referatsleiter bis zum Straßenmeisterhelfer an.

Die in der **Tabelle** nach Straßenmeistereien aufgeschlüsselten Zahlen geben die zu **betreuenden Kilometer in Straßenlänge und Fahrstreifenlänge der Landesstraßen** bekannt. Der Stichtag für den Kilometerstand ist der 1.1.1986, der in etwa in der Mitte des in diesem Bericht überprüften Zeitraumes liegt.

Im Anschluß daran werden die **im Bereich jeder Baubezirksleitung** für den Überprüfungszeitraum **1985 bis 1987** von der Steiermärkischen Landesregierung **geneh-**

**migten** Baumaßnahmen aufgezählt und die Kilometeranzahl dieser **Regenerierungs- bzw. Erhaltungsmaßnahmen** sowie zum Teil auch Ausbaumaßnahmen in ein **prozentuelles Verhältnis zur gesamt zu betreuenden Landesstraßenkilometeranzahl gesetzt**. Dazu muß festgestellt werden, daß diese Prozentzahl keinerlei Rückschluß etwa auf die Auslastung der jeweiligen Dienststellen zuläßt, da es sich hiebei nur um Landesstraßenbaumaßnahmen handelt, die nur einen Teil der Gesamtaufgaben einer Baubezirksleitung oder des Straßenbauamtes Graz darstellen.

Die sogenannten "Heißmischgutlieferungen", das sind jene Maßnahmen, bei denen der Materialankauf über das Land erfolgt und verrechnet wird, während hingegen die notwendigen Baumaschinen (Fertiger und Walze) über den Bund verrechnet und nach einem speziellen Aufteilungsschlüssel (XY-Schlüssel) vom Land wieder an den Bund rückvergütet werden, sind nicht in dieser Aufstellung enthalten. Hiebei erfolgt der Materialankauf aus dem Zentralkredit, der zentral von der Fachabteilung IID verwaltet wird. Diese Maßnahmen sind im gegenständlichen Bericht hinsichtlich der beschränkten Ausschreibung für den Materialankauf im Kapitel 4 "Behebung von Schäden an Fahrbahnen und Fahrbahndecken" behandelt.

### 3.2.1 Baubezirksleitung Bruck

In der Baubezirksleitung Bruck sind im Referat Straßenbau 26 Dienstposten vorgesehen. Die Anzahl der zu betreuenden Landesstraßenkilometer umfaßt eine Straßenlänge von 276,7 km mit einer Fahrstreifenlänge von 545 km. Das gesamte zu betreuende Straßennetz ist auf vier Straßenmeistereien wie folgt aufgeteilt:

Straßenmeisterei	Straßenlänge	Fahrstreifenlänge
Bruck/Mur	116,229	232,458
Leoben	37,698	76,910
Gußwerk	45,070	90,140
Mürzzuschlag	77,750	145,500
<b>BBL Bruck/Mur Summe:</b>	<b>276,747 km</b>	<b>545,088 km</b>

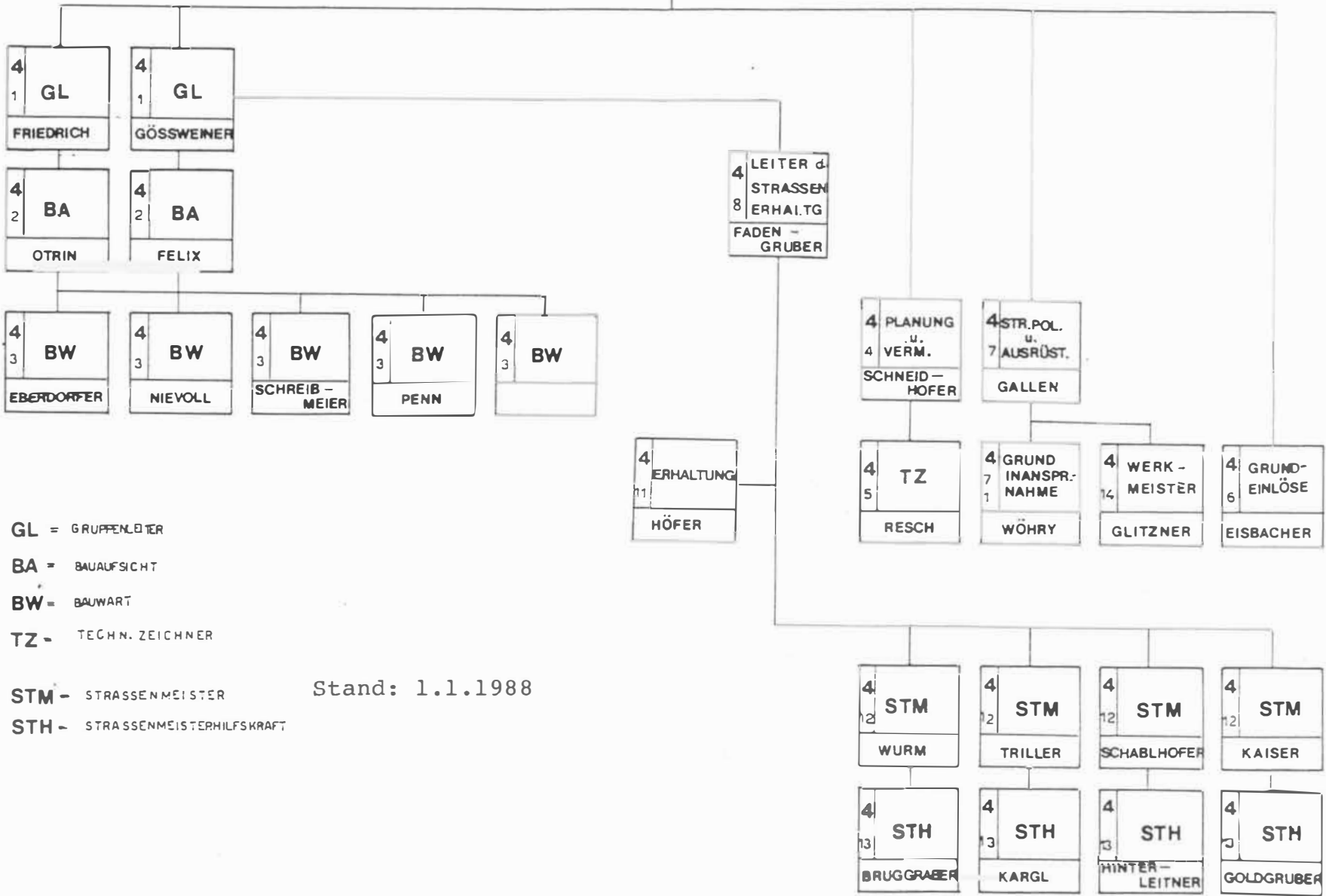
Im Berichtszeitraum 1985-1987 wurden die auf der nachfolgenden Seite angeführten Baumaßnahmen ausgeführt.

Aus dieser Tabelle ergibt sich, daß auf 12,062 km Baumaßnahmen durchgeführt wurden, womit 4,4 % der gesamten Landesstraßenlänge in dieser Baubezirksleitung im Prüfungszeitraum regeneriert oder instandgesetzt wurden.

Str.Nr.	Str.Bezeichnung	Maßnahme	km von - bis	km-Anzahl
L 123	Stollinggraben	Nord-Süd-Rampe	5,350-12,300	6,950
L 114	Schanzsattelstr.	ODF.Stanz	7,326- 7,640	0,314
			8,225- 8,890	0,665
L 102	Veitscherstr.	Belagsanierung	1,060- 1,460	0,400
			4,193- 4,593	0,400
L 131	Brunnalmstr.	Belagsanierung	0,100- 0,250	0,150
L 103	Preinergschaidstr.	Raxen	1,400- 2,433	1,033
L 121	Brucker-Begleitstr.	Belagsanierung- Zlatten	6,100- 8,250	2,150
			<b>Summe:</b>	<b>12,062</b>

4 REF. AT  
0 STRASSEN  
BAU  
MIRUS

ORGANIGRAMM  
BBL BRUCK



GL = GRUPPENLEITER  
BA = BAUAUFSICHT  
BW = BAUWART  
TZ = TECHN. ZEICHNER

STM = STRASSENMEISTER  
STH = STRASSENMEISTERHILFSKRAFT

Stand: 1.1.1988

### 3.2.2 Baubezirksleitung Feldbach

In der Baubezirksleitung Feldbach sind im Referat Straßenbau 21 Dienstposten vorgesehen. Die Anzahl der zu betreuenden Landesstraßenkilometer umfaßt eine Straßenlänge von 544,2 km mit einer Fahrstreifenlänge von 1.088,5 km. Das gesamte zu betreuende Straßennetz ist auf fünf Straßenmeistereien wie folgt aufgeteilt:

Straßenmeisterei	Straßenlänge	Fahrstreifenlänge
Feldbach-Ost	117,343	234,686
Feldbach-West	116,918	233,836
Mureck-Ost	105,688	211,376
Mureck-West	102,146	204,296
St.Stefan	102,146	204,292
<b>BBL Feldbach Summe:</b>	<b>544,241 km</b>	<b>1,088,486 km</b>

Im Berichtszeitraum 1985 bis 1987 wurden die auf der nachfolgenden Seite angeführten Baumaßnahmen ausgeführt. Aus dieser Tabelle ergibt sich, daß auf 15,130 km Baumaßnahmen durchgeführt wurden, womit 2,8 % der gesamten Landesstraßenlänge in dieser Baubezirksleitung im Prüfungszeitraum regeneriert oder instandgesetzt wurden.

Von diesen Baumaßnahmen im Bereich der Baubezirksleitung Feldbach wurde vom Landesrechnungshof die Regenerierungsmaßnahme der L 242 Leitersdorferstraße zusammenhängend mit der L 243 Gossendorferstraße für eine Detailprüfung, die im Kapitel 7 des Berichtes behandelt ist, ausgewählt.



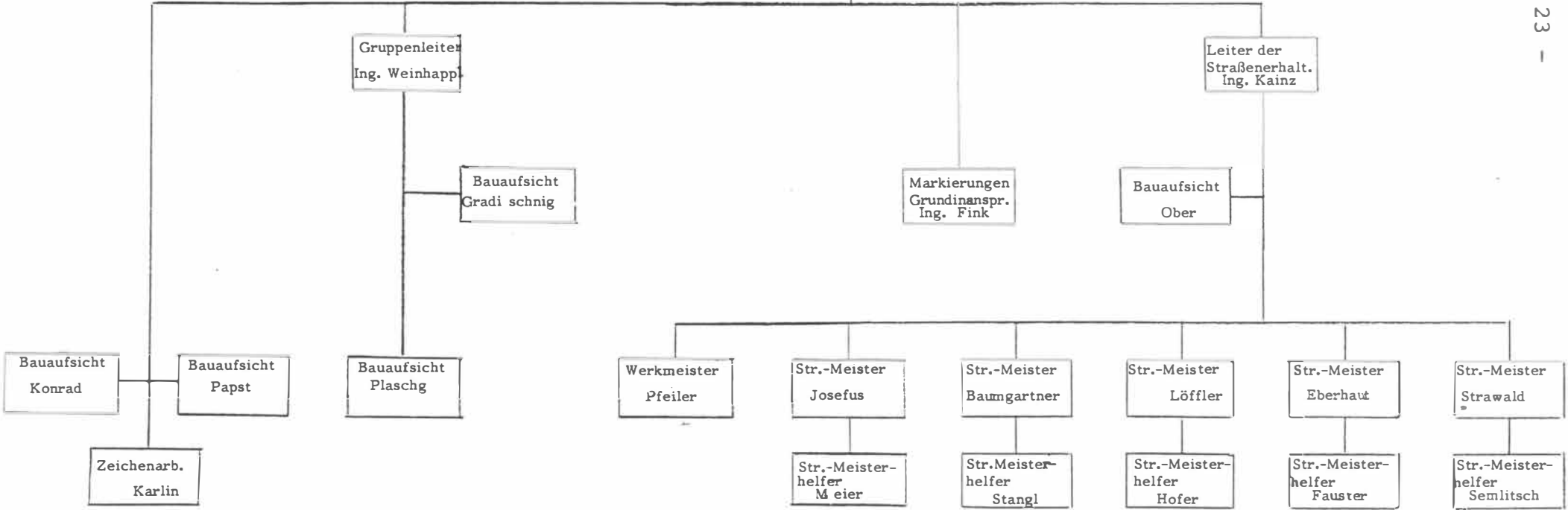
Str.Nr.	Str.Bezeichnung	Maßnahme	km von - bis	km-Anzahl
L 203	Ottersbacherstr.	ODF. St.Peter	17,800-18,600	0,800
L 257	Pichlastr.	ODF. Frutten	0,000- 0,800	0,800
L 256	Fruttenerstr.	ODF. Frutten	4,200- 4,800	0,600
L 242	Leitersdorferstr.	Edersgraben-	4,000- 6,000	2,000
L 243	Gossendorferstr.	Leitersdorf	0,000- 0,500	0,500
L 279	Radischerstr.	Unterauersb.-	0,000- 1,600	1,600
L 218	Pöllauerstr.	Radisch	3,200- 3,600	0,400
L 206	Stradenerstr.	Kreuzung Markt1	13,310-13,640	0,330
L 255	Johannisbrunnerstr.	Kreuzung Markt1	1,590- 1,770	0,180
L 222	Jennersdorferstr.	Weinberg- Landesgrenze	0,200- 3,800 5,000- 6,600	3,600 1,600
L 232	Neustifterstr.	Neustift-Landesgr.	2,750- 4,090	1,340
L 201	Berndorferstr.	ODF. Berndorf	7,950- 8,850	0,900
L 242	Leitersdorferstr.	Kreuzung Kulm- berghof	1,280- 1,760	0,480
			<b>Summe:</b>	<b>15,130</b>

VORSTAND  
DI Fürhapter

O R G A N I G R A M M  
B B L F E L D B A C H

Ref.Leiter  
Straßenbau  
DI Knall

STAND: 31. Jänner 1988



### 3.2.3 Straßenbauamt Graz

Im Straßenbauamt Graz sind ohne Berücksichtigung des inneren Dienstes und der Buchhaltung 41 Dienstposten vorgesehen. Die Anzahl der zu betreuenden Landesstraßenkilometer umfaßt eine Straßenlänge von 767,5 km mit einer Fahrstreifenlänge von 1.541 km. Das gesamte zu betreuende Straßennetz ist auf sieben Straßenmeistereien wie folgt aufgeteilt:

Straßenmeisterei	Straßenlänge	Fahrstreifenlänge
Frohnleiten	100,875	201,750
Gleisdorf	90,133	180,266
Graz I	90,218	184,696
Graz II	120,764	243,368
Graz III	127,611	255,222
Voitsberg	118,429	236,858
Weiz	119,422	238,844
<b>Straßenbauamt Graz Summe:</b>	<b>767,452 km</b>	<b>1.541,004 km</b>

Im Berichtszeitraum 1985 bis 1987 wurden die auf der nachfolgenden Seite angeführten Baumaßnahmen ausgeführt.

Aus dieser Tabelle ergibt sich, daß auf 6,393 km Baumaßnahmen durchgeführt wurden, womit 0,8 % der gesamten Landesstraßenlänge im Bereich des Straßenbauamtes Graz im Prüfungszeitraum regeneriert oder instandgesetzt wurden.

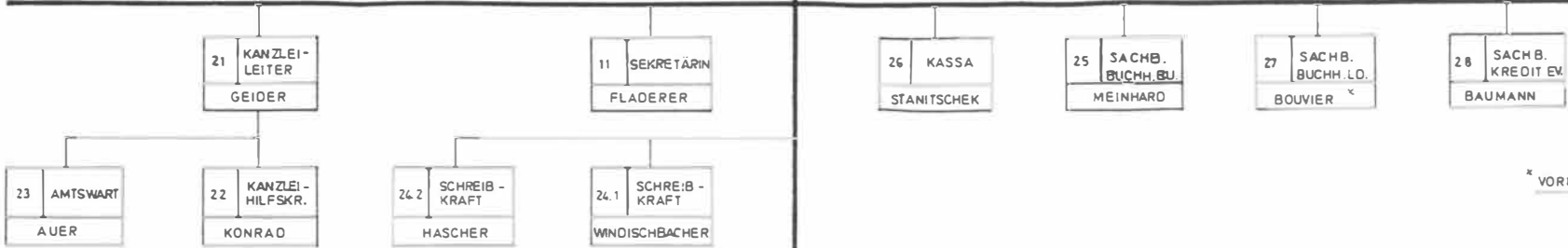
Str.Nr.	Str.-Bezeichnung	Maßnahme	km von - bis	km-Anzahl
L 361	Etzerstorferstr.	ODF. Puch II	8,197- 9,442	1,245
L 318	Semriacherstr.	Hangsicherung	6,600- 7,700 8,400- 8,450	1,100 0,050
L 396	Wöllingstr.	Wölling	1,400- 4,960	3,560
L 334	Kleinstübingstr.	Gehsteig Kl.Stübing	5,880- 6,318	0,438
			<b>Summe:</b>	<b>6,393</b>

ORGANIGRAMM  
STRASSENBAUAMT GRAZ

10 LEITER  
HOFSTÄTTER

INNERER DIENST

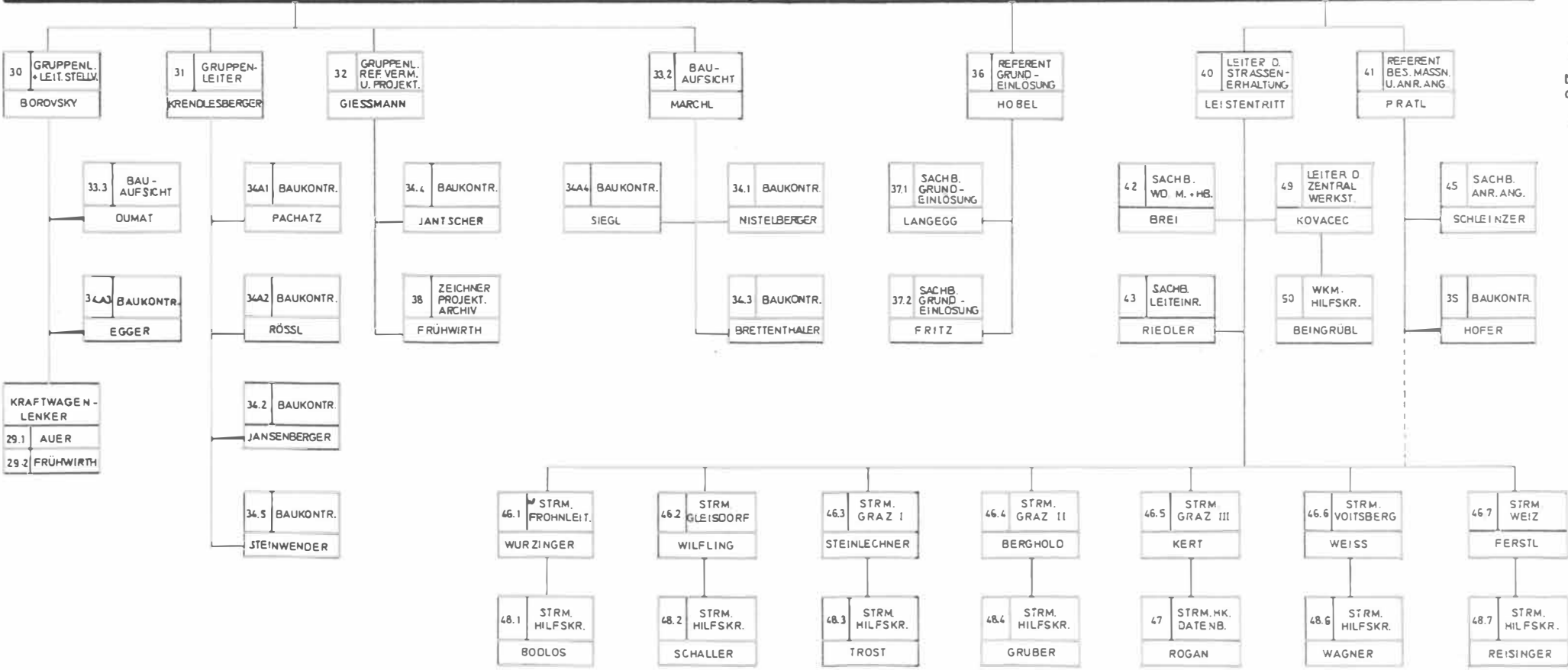
BUCHHALTUNG



\* FORM. WEIDA CHER

AUSBAU

ERHALTUNG



### 3.2.4 Baubezirksleitung Hartberg

In der Baubezirksleitung Hartberg sind im Referat Straßenbau 24 Dienstposten vorgesehen. Die Anzahl der zu betreuenden Landesstraßenkilometer umfaßt eine Straßenlänge von 531,3 km mit einer Fahrstreifenlänge von 1.062,6 km. Das gesamte zu betreuende Straßennetz ist auf vier Straßenmeistereien wie folgt aufgeteilt:

Straßenmeisterei	Straßenlänge	Fahrstreifenlänge
Birkfeld	106,552	213,104
Fürstenfeld	135,468	270,936
Hartberg	152,784	305,568
Pinggau	136,479	272,958
<b>BBL Hartberg Summe:</b>	<b>531,283 km</b>	<b>1,062,566 km</b>

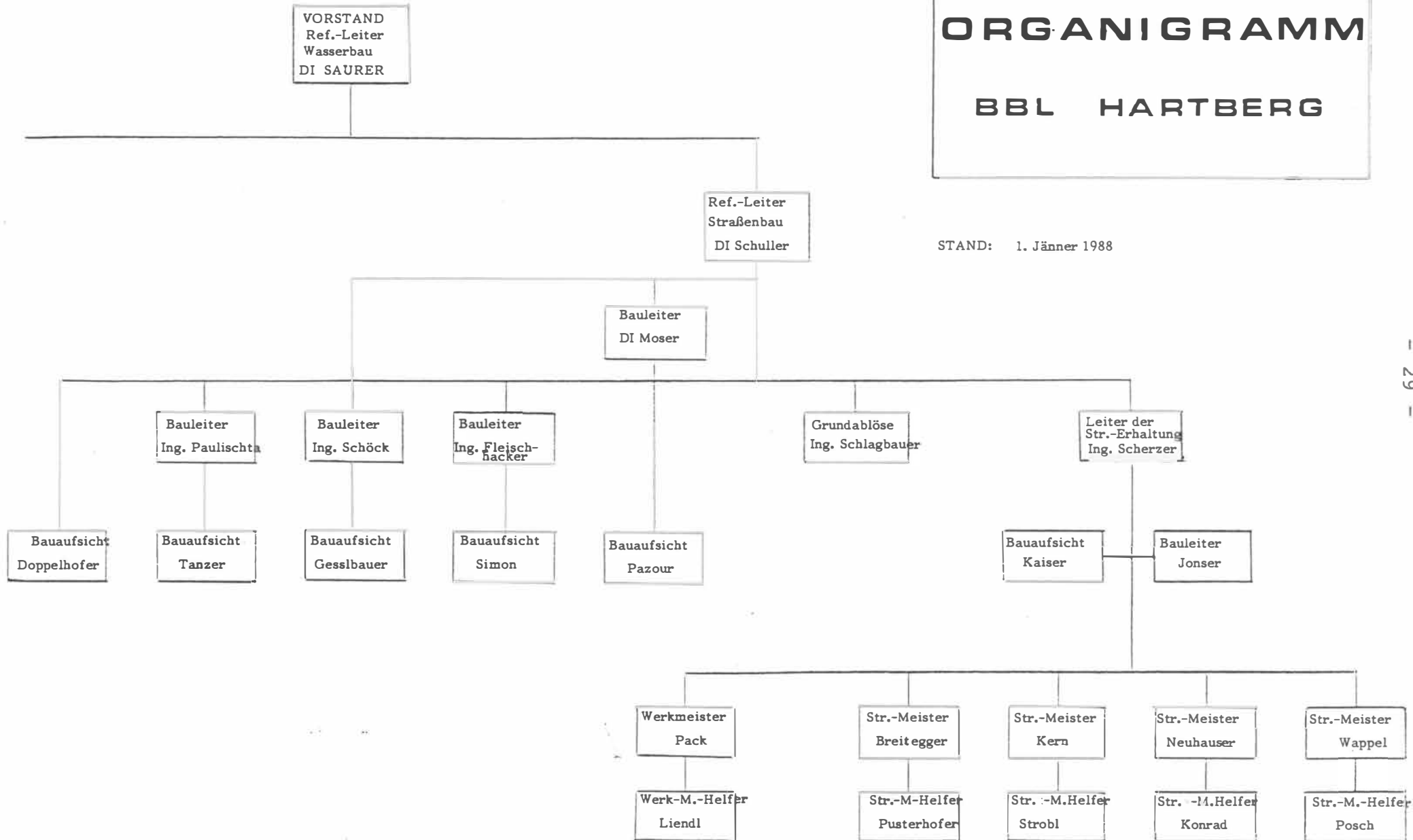
Im Berichtszeitraum 1985 bis 1987 wurden die auf der nachfolgenden Seite ausgeführten Baumaßnahmen ausgeführt. Aus dieser Tabelle ergibt sich, daß auf 10,800 km Baumaßnahmen durchgeführt wurden, womit 2,0 % der gesamten Landesstraßenlänge in dieser Baubezirksleitung regeneriert oder instandgesetzt wurden.

Str.Nr.	Str.Bezeichnung	Maßnahme	km von - bis	km-Anzahl
L 432	Rabenwaldstr.	Rabenwald	7,200-11,000	3,800
L 435	Limbacherstr.	Am Berner	1,180- 2,900	1,100
L 411	Lafnitztalstr.	ODF. Wörth	8,700- 9,100	0,400
L 435	Limbacherstr.	Oberlimbach- Unterlinbach	4,800- 7,500	2,700
L 409	Feistritzklammstr.	Floing	2,000- 4,000	2,000
L 422	Friedbergerstr.	Gehsteig Grazerstr.	16,700-17,000	0,300
L 426	St.Lorenzenerstr.	Kreuzung Thalberg	0,000- 0,500	0,500
			<b>Summe:</b>	<b>10,800</b>

# ORGANIGRAMM

## BBL HARTBERG

STAND: 1. Jänner 1988





### 3.2.5 Baubezirksleitung Judenburg

In der Baubezirksleitung Judenburg sind im Referat Straßenbau 20 Dienstposten vorgesehen. Die Anzahl der zu betreuenden Landesstraßenkilometer umfaßt eine Straßenlänge von 362,3 km mit einer Fahrstreifenlänge von 724,6 km. Das gesamte zu betreuende Straßennetz ist auf vier Straßenmeistereien wie folgt aufgeteilt:

Straßenmeisterei	Straßenlänge	Fahrstreifenlänge
Judenburg	67,873	134,476
Knittelfeld	108,804	217,608
Murau	115,094	230,188
Unzmarkt	70,547	141,094
<b>BBL Judenburg</b> <b>Summe:</b>	<b>362,318</b>	<b>724,636</b>

Im Berichtszeitraum 1985 bis 1987 wurden die auf der nachfolgenden Seite angeführten Baumaßnahmen ausgeführt. Aus dieser Tabelle ergibt sich, daß auf 3,605 km Baumaßnahmen durchgeführt wurden, womit 1,0 % der gesamten Landesstraßenlänge in dieser Baubezirksleitung regeneriert oder instandgesetzt wurden.

Aus den auf der nachfolgenden Seite zusammengestellten Baumaßnahmen im Bereich der Baubezirksleitung Judenburg wurde vom Landesrechnungshof die Regenerierungsmaßnahme der L 512 Greimerstraße für eine Detailprüfung, die im Kapitel 7 dieses Berichtes behandelt ist, ausgewählt.

Str.Nr.	Str.-Bezeichnung	Maßnahme	km von - bis	km-Anzahl
L 535	Wasendorferstr.	Behebung von Bergschäden	0,840- 1,305	0,465
L 554	Rachauerstr.	Neuausbau	2,900- 3,800	0,900
L 503	Rattenbergerstr.	Instandsetzung der Futtermauer	20,340	-
L 512	Greimerstr.	ODF Winklern	3,300- 4,680	1,380
L 530	St.Oswalderstr.	Ableit.v.Oberfl.-wasser	2,000- 2,200	0,200
L 522	Krakaudorferstr.	ODF. Krakaudorf	3,160- 3,820	0,660
			<b>Summe:</b>	<b>3,605</b>

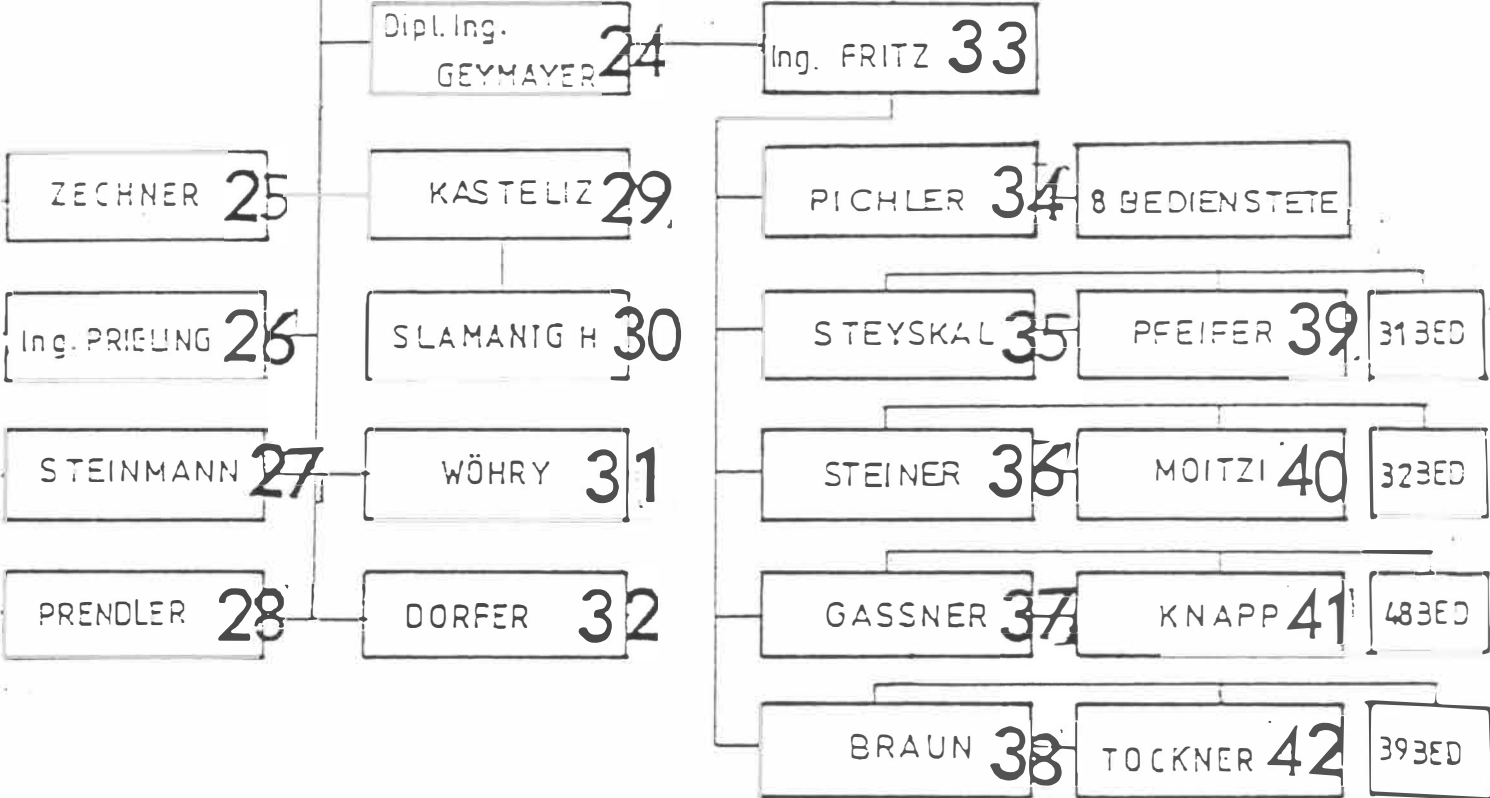
O R G A N I G R A M M  
B B L J U D E N B U R G

VORSTAND  
Dipl.-Ing.  
DUCHACZEK

REF. STRASSENBAU

Dipl. Ing.  
KRENN 23

Stand: 1.1.1988



### 3.2.6 Baubezirksleitung Leibnitz

In der Baubezirksleitung Leibnitz sind im Referat Straßenbau 22 Dienstposten vorgesehen. Die Anzahl der zu betreuenden Landesstraßenkilometer umfaßt eine Straßenlänge von 572,3 km mit einer Fahrstreifenlänge von 1.141,6 km. Das gesamte zu betreuende Straßennetz ist auf vier Straßenmeistereien wie folgt aufgeteilt:

Straßenmeisterei	Straßenlänge	Fahrstreifenlänge
Leibnitz-Nord	131,032	262,064
Leibnitz-Süd	152,482	304,964
Deutschlandsberg	181,829	363,658
Eibiswald	106,967	213,934
<b>BBL Leibnitz</b> <b>Summe:</b>	<b>572,310 km</b>	<b>1.141,620 km</b>

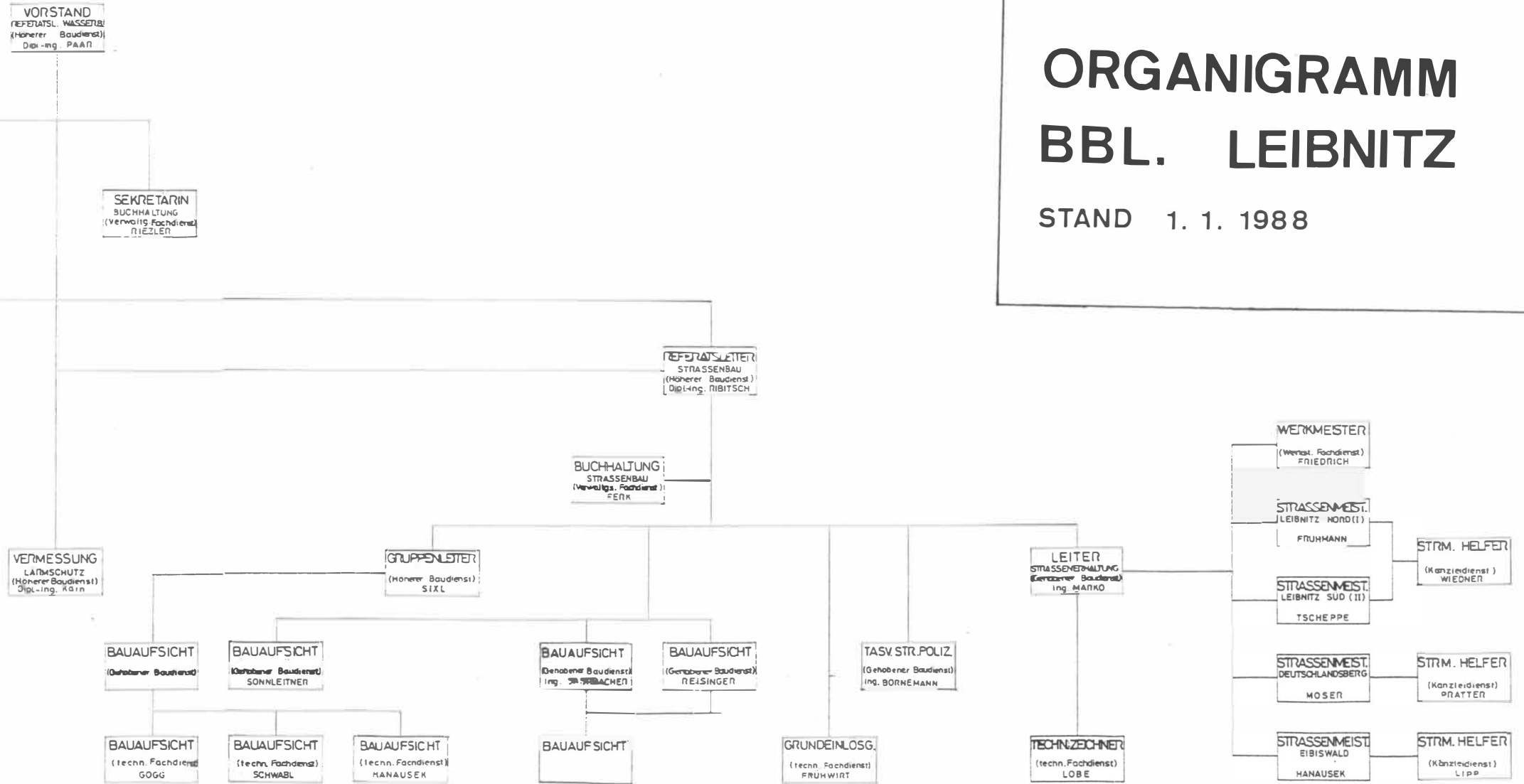
Im Berichtszeitraum 1985 bis 1987 wurden die auf der nachfolgenden Seite angeführten Baumaßnahmen ausgeführt. Aus dieser Tabelle ergibt sich, daß auf 11,068 km Baumaßnahmen durchgeführt wurden, womit 1,9 % der gesamten Landesstraßenlänge in dieser Baubezirksleitung regeneriert oder instandgesetzt wurden.

Aus den auf der nachfolgenden Seite zusammengestellten Baumaßnahmen im Bereich der Baubezirksleitung Leibnitz wurde vom Landesrechnungshof die Regenerierungsmaßnahme der L 645 Salleggerstraße für eine Detailprüfung, die im Kapitel 7 dieses Berichtes behandelt ist, ausgewählt.

Str.Nr.	Str.-Bezeichnung	Maßnahme	km von - bis	km-Anzahl
L 603	Weitendorferstr.	Regenerierung	1,749- 2,177	0,428
L 652	Wernersdorferstr.	Wiel-St.Oswald	15,600-17,670	2,070
L 670	Lieschengrabenstr.	Rutschungsbeh.	3,740- 9,690	5,950
L 601	Schröttenstr. -	Knoten Preding	10,660-10,860	0,200
L 617	Mettersdorferstr.	Knoten Preding	0,000- 0,140	0,140
L 663	Lebringstr.	Lebring	0,000- 0,280	0,280
L 644	Laßnitzstr.	Verlegung Sorger	0,000- 0,140	0,140
L 314	Schilcherweinstr.	Kreuzung Lestein	11,900-12,400	0,500
L 638	Lasselsdorfstr.	Gr.St.Florian- Ragnitzegg	8,030- 8,490	0,460
L 605	Pölfingbrunnerstr.	Sulmbrücke- Gasselsdorf	0,479	-
L 616	Wolfsbergstr.	ODF. Wolfsberg	1,100- 2,000	0,900
L 671	Graßnitzbergstr.	Rutsch.Spielfeld	0,170	-
			<b>Summe:</b>	<b>11,068</b>

# ORGANIGRAMM BBL. LEIBNITZ

STAND 1. 1. 1988



### 3.2.7 Baubezirksleitung Liezen

In der Baubezirksleitung Liezen sind im Referat Straßenbau 24 Dienstposten vorgesehen. Die Anzahl der zu betreuenden Landesstraßenkilometer umfaßt eine Straßenlänge von 261,4 km mit einer Fahrstreifenlänge von 522,8 km. Das gesamte zu betreuende Straßennetz ist auf vier Straßenmeistereien wie folgt aufgeteilt:

Straßenmeisterei	Straßenlänge	Fahrstreifenlänge
Bad Aussee	49,591	99,182
Gröbming	110,940	221,880
Liezen	62,419	124,838
St.Gallen	38,463	76,926
<b>BBL Liezen Summe:</b>	<b>261,413</b>	<b>522,826</b>

Im Berichtszeitraum 1985 bis 1987 wurden die auf der nachfolgenden Seite angeführten Baumaßnahmen ausgeführt. Aus dieser Tabelle ergibt sich, daß auf 17,190 km Baumaßnahmen durchgeführt wurden, womit 6,6 % der gesamten Landesstraßenlänge in dieser Baubezirksleitung regeneriert oder instandgesetzt wurden.

Aus den auf der nachfolgenden Seite zusammengestellten Baumaßnahmen im Bereich der Baubezirksleitung Liezen wurde vom Landesrechnungshof die Regenerierungsmaßnahme der L 741 Aigenerstraße für eine Detailprüfung, die im Kapitel 7 dieses Berichtes behandelt ist, ausgewählt.

Str.Nr.	Str.-Bezeichnung	Maßnahme	km von - bis	km-Anzahl
L 704	Sölkpaßstraße	Sölkpaßhöhe	27,050-30,825	3,775
L 703	Grundlseestr.	Bad Aussee- Grundlsee	0,100- 4,380	4,280
L 741	Aigenerstr.	ODF Irdning	0,000- 1,385	1,385
L 734	Öblarnstr.	Rutschungssan.	8,590- 8,740	0,150
L 711	Ramsauerstr.	Adlerhorst Kulm	1,000- 8,600	7,600
			<b>Summe:</b>	<b>17,190</b>



# ORGANIGRAMM DER B.B.L. LIEZEN

VORSTAND  
WIRKL. HOFRAT  
DIPL. JNG. H. BOCHSBICHLER

REF. STRASSENBAU  
OBRT. G. KINDERMANN

SCHREIBKRAFT  
J. PLIEM

GRUNDEINLOSE  
F. ANGERER

LEITER DERHALTG  
JNG. FÖRSTNER

GRUPPENLEITUNG  
OBRT. TASCHLER

BAUHOFFKANZLEI  
G. LAMMER

BAUAUFSICHT  
R. EDELSBACHER

BAULEITUNG  
KERSCHBAUMER

BAULEITUNG  
JNG. J. MAIERHOFER

BAULEITUNG  
JNG. H. MUHLBACHER

GEHILFE  
W. HÜBER

WERKSTÄTTE  
P. SCHWAB

BAUAUFSICHT  
R. KOLB

BAUAUFSICHT  
W. KERN

BAUAUFSICHT  
R. EDELSBACHER

BAUAUFSICHT  
E. MAXONES

STRASSENMEISTER  
M. KOFER

STRASSENMEISTER  
E. GAIGG

STRASSENMEISTER  
H. UNTERDECHLER

STRASSENMEISTER  
E. LOITZL

GEHILFE  
G. BAIER

GEHILFE  
J. LIEGL

GEHILFE  
H. TAXACHER

~~GEHILFE  
H. TEMMEL~~

### 3.3 Zusammenfassung

Mit den Ergebnissen der vorgenannten Aufstellungen ergibt sich folgende **Zusammenstellung** für die im **Überprüfungszeitraum 1985 bis 1987** ausgeführten **Bau-  
maßnahmen** hinsichtlich ihrer Kilometeranzahl und dem prozentuellen Verhältnis zur gesamt zu betreuenden Landesstraßenkilometeranzahl.

Baubezirksleitungen	Kilometeranzahl	% an Gesamt-km
Bruck/Mur	12,062	4,4 %
Feldbach	15,130	2,8 %
Str.Bauamt Graz	6,393	0,8 %
Hartberg	10,800	2,0 %
Judenburg	3,605	1,0 %
Leibnitz	11,068	1,9 %
Liezen	17,190	6,6 %
<b>Gesamtsumme:</b>	<b>76,248 km</b>	

Das ergibt für den betrachteten Zeitraum eine durchschnittliche Anzahl von 25,416 km Landesstraße, die pro Jahr regeneriert oder instandgesetzt wurden.

#### 4. BEHEBUNG VON SCHÄDEN AN FAHRBAHNEN UND FAHRBAHNDECKEN 1986

Aus dem Landesstraßenerhaltungskredit wird den Baubezirksleitungen und dem Straßenbauamt Graz zur selbständigen Verwaltung ein sogenannter "Allgemeiner Kredit" zur Verfügung gestellt. Der Rest dieses Budgetansatzes wird zentral von der Fachabteilung IID verwaltet. Aus diesem "Zentralkredit" werden sämtliche Regenerierungen, Sanierungen und Belagsherstellungen finanziert.

Für die Behebung von Schäden an Fahrbahnen und Fahrbahndecken sowie für den Winterdienst werden die Lieferungen von Schotter, Belagssplitt, Streusplitt, BTS, Deckenmischgut, Kaltmischgut und Bitumenemulsion als Aufträge an einzelne Firmen vergeben. Die vorgenannten Materialien werden vom Personal der Straßenmeistereien unter Koordination durch die Baubezirksleitungen auf Landesstraßen und Bundesstraßen eingebaut bzw. verbraucht.

Dieses Kapitel des Prüfberichtes beschäftigt sich im wesentlichen mit der stichprobenartigen Überprüfung der Anbotseröffnungsniederschriften und den Regierungssitzungsanträgen zur Vergabe von Heißmischgutlieferungen für die Erhaltung der Landesstraßen.

Da die Art der Beauftragung und der Umfang von Heißmischgutlieferungen über die in diesem Bericht betrachteten Prüfungsjahre 1985 - 1987

etwa gleichartig ist, ersuchte der Landesrechnungshof die Fachabteilung IID nur die Unterlagen für das Jahr 1986, das in der Mitte des Prüfungszeitraumes liegt, zu übergeben.

Zu den **Anbotseröffnungsniederschriften** kann vom Landesrechnungshof **positiv** festgestellt werden, daß sowohl die Vergabungsvorschriften für das Land Steiermark als auch die ÖNORM A 2050 in allen zutreffenden Punkten (Anwesenheit von zwei Amtspersonen, exakte Verfassung einer Eröffnungsniederschrift mit Anmerkungen hinsichtlich Beilagen und eventuell gewährten Nachlässen) erfüllt wurden. Lediglich der **Hinweis auf die Art der Ausschreibung** (öffentlich oder beschränkt) **fehlt** in dem von der Fachabteilung IID verwendeten Formblatt und sollte nach Ansicht des Landesrechnungshofes daher aufgenommen werden.

Dazu kann der Landesrechnungshof positiv feststellen, daß die Fachabteilung IID diese **Anregung** noch während der laufenden Prüfung **aufgegriffen** und das **verwendete Formblatt diesbezüglich geändert** hat (Beilage 3).

Bei der Durchsicht der **Regierungssitzungsanträge** mußte vom Landesrechnungshof **kritisch festgestellt** werden, daß eine **Reihe von Unzulänglichkeiten** auf eine sehr oberflächliche Behandlung der Regierungssitzungsanträge schließen läßt.

Bei dieser Durchsicht der **Regierungssitzungsanträge für die Vergabe von Heißmischgutlieferungen**

aus dem Jahre 1986 ist dem Landesrechnungshof folgendes besonders aufgefallen:

- \* Bei einem großen Teil aller Vergabeanträge bezüglich der Lieferung von Heißmischgut fehlt die Auflistung der nach der Anbotseröffnung sich ergebenden Reihung der Bieter. In den meisten Fällen wird nur der Satz "Nach Durchrechnen der Angebote ergab sich folgende Lieferfirma" angeführt und danach nur eine einzige Firma genannt. Weiters folgt meist die Feststellung, daß die angeführten Preise Festpreise im Sinne der rechtlichen Vertragsgrundlagen sind, die Angebote sachlich und rechnerisch überprüft wurden und die angebotenen Einheitspreise angemessen sind. Die Begründung für den Vergabeantrag erübrigt sich meist in der einfachen Bemerkung: "Nach Überprüfung der Angebote unter Berücksichtigung der Eigenauffuhrkosten durch die Landesstraßenverwaltung wird gebeten, die Lieferung von Heißmischgut für die entsprechende Landesstraße mit Kilometerangabe und der Erwähnung des Bereiches der Baubezirksleitung an die nachfolgende Firma vergeben zu dürfen".

Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß der **Zuschlag aufgrund eines fachlichen Gutachtens** des zuständigen Amtes durch die zur Vergebung berufene Stelle zu erfolgen hat. Es wäre daher **dringend notwendig** und sinnvoll, die **Berechnung der Eigenauffuhrkosten** (Kilometerangabe bis zur Einbaustelle und Angabe der berechneten Kosten pro Tonne und

Kilometer) und die sich damit ergebende Reihung der Anbote in den Vergabeantrag aufzunehmen.

- \* Weiters mußte vom Landesrechnungshof festgestellt werden, daß in einem Fall **zwei Firmen mit gleichen Mengen, jedoch unterschiedlichen Preisen**, für die Lieferung von Heißmischgut einer Baustelle **beauftragt** wurden, obwohl eine Angebotsdifferenz von S 27.882,- bestand (Beilage 4). Zusätzlich ist festzustellen, daß in diesem Vergabeantrag ein weiterer Fehler bei dem Anbot der Fa. Swietelsky gemacht wurde, da die Anbotssumme entsprechend den Angaben S 873.000,-- betragen müßte, womit sich die Differenz auf S 29.682,-- erhöht.

Nachdem die Originalberechnung nicht vorgelegt werden konnte, wurde dazu von der Fachabteilung IID eine **Berechnung der Eigenauffuhrkosten nachgereicht**, aus der ersichtlich ist, daß danach die Kostenbewertung für beide Firmen fast ganz gleich ist, weshalb der Auftrag geteilt wurde (Beilage 5).

- \* Bei dem Vergabeantrag bezüglich der **L 208 "Prebersdorferstraße"** (km 11,5 - 15,0) im Bereich der Baubezirksleitung Leibnitz wurde die Firma Asphaltlieferwerk Leibnitz aufgrund einer **beschränkten Ausschreibung** mit einer **Anbotssumme von S 2,678.400,-** vorgeschlagen (Beilage 6). Dazu wurde für "Unvorhergesehenes" ein Betrag von rd. 12 % mit S 321.600,- angenommen, sodaß die genehmigten Gesamtkosten S 3,000.000,- betragen.

**Ebenso** erfolgte eine beschränkte Ausschreibung bei der L 314 "**Schilcherweinstraße**" (km 12,2 - 15,5) im Bereich der Baubezirksleitung Leibnitz, wobei alle 7 **Anbote zwischen 2,24 - 2,47 Millionen Schilling** lagen (Beilage 7).

Die **gleiche Vorgangsweise** wurde bei der L 211 "**Gnaserstraße**" (km 7,8 - 11,7) sowie bei der L 201 "**Berndorferstraße**" (Km 6,7 - 8,2) eingehalten, wo auch jeweils der **Billigstbieter schon knapp über 2,0 Mio.S lag.** (Beilage 5 und 8).

Dazu muß der Landesrechnungshof **kritisch feststellen**, daß es sich hier im ersten Fall (L 208) um eine **Umgehung der Wertgrenzen**, die in der **Vergebungsvorschrift für das Land Steiermark** festgelegt sind, handelt, da bei Straßenbauten ab zwei Millionen Schilling eine öffentliche Ausschreibung zu erfolgen hat.

Die **Fachabteilung IID** bemerkte dazu, daß sie **verabsäumt** hatte, die **Baumaßnahme an der L 208** neuerlich -und zwar öffentlich- auszuschreiben und erklärte, daß in Zukunft die Einhaltung der Wertgrenzen beachtet wird.

Zum **Überschreiten** der Wertgrenzen bei der Baumaßnahme an der L 314 wird angeführt, daß beim Bestbieter nach Abzug des Betrages für die Geräteanmietung, welche vom Bund bestritten wird, für die Landesstraßenverwaltung nur mehr eine Auftragssumme von rd. 1,85 Mio.S,

somit unter der Wertgrenze von 2 Mio.S verblieb. Das gleiche Argument wird auch für die L 211 und die L 201 herangezogen.

Der Landesrechnungshof muß dazu feststellen, daß die Anbots- bzw. Auftragssumme, unabhängig davon wer welche Kosten trägt, das Auftragsvolumen bestimmt und somit die Ausschreibungsart begründet. Darüber hinaus erfolgt eine Rückvergütung der gemeinsamen Kosten nach einem speziellen Aufteilungsschlüssel vom Land an den Bund (wie z.B. für den Geräteinsatz). Es ist daher **bei der Möglichkeit des Erreichens der Wertgrenze** - das heißt, daß die zu erwartenden Angebotssummen bereits in der Nähe dieser Wertgrenze liegen - von vornherein eine **öffentliche Ausschreibung durchzuführen**. Eine nachträglich durchzuführende öffentliche Ausschreibung stellt einen nicht zu vertretenden Verwaltungsmehraufwand dar, der nicht erforderlich ist, da öffentliche Ausschreibungen ohnehin in der Regel einen erhöhten Konkurrenzdruck haben und daher im Interesse des Auftraggebers günstigere Angebote bringen.

- \* Für die Lieferung und Leistung der Herstellung der bituminösen Tragschicht der L 423 "Elsenauerstraße" ging bei einer **beschränkten Ausschreibung** die Firma Tagger, Ottendorf, mit S 797.328,- als Billigstbieter hervor (Beilage 9). In der Begründung zum Vergabeantrag wird angeführt, daß für die Firma Tagger



ein ordnungsgemäßer Einbau wegen der kalten Witterung mit einer **Mischgutauffuhrstrecke** von ca. 75 km **technisch nicht mehr möglich** ist. Deshalb wurde der Zweitbieter, die Fa. Lang & Menhofer, Ilz, mit einer Auffuhrstrecke von nur ca. 12 km als Bestbieter ermittelt und im Antrag mit einer Summe von S 1,080.000,-, das sind fast S 300.000,- über dem Anbot des Billigstbieters, für die Vergabe vorgeschlagen.

Dazu muß der Landesrechnungshof **kritisch feststellen, daß bei einer beschränkten Ausschreibung vor der Einladung** die Firmen hinsichtlich Qualität, Leistungsvermögen und **technischer Durchführbarkeit der Lieferung geprüft werden** müssen. Eine derartige Vorgangsweise ergibt - zum Unterschied von der öffentlichen Ausschreibung - zwingend, daß der Billigstbieter auch gleich der Bestbieter ist. Dem Landesrechnungshof war daher im gegenständlichen Fall vollkommen unverständlich, warum der Billigstbieter erst im Vergabeantrag mit der Begründung der technischen Unausführbarkeit ausgeschieden wurde.

Die Fachabteilung IID begründete dies mit der Zeitdifferenz zwischen der Vorbereitung der Unterlagen im Juni - im Sommer wäre diese lange Auffuhrstrecke theoretisch noch möglich - und der Vergabe, die erst im Oktober erfolgte. Die **Fachabteilung IID** bemerkte diesbezüglich, daß sie es **verabsäumt hatte**, die vorhandenen **Unterlagen auf den neuesten Stand** zum Zeitpunkt der Aussendung der Ausschreibung **zu bringen**.

\* Für die Oberbau- und Belagsarbeiten und die Errichtung einer Busbucht auf der L 311 **"Autralerstraße"** wurde die Fa. Schwarzl, St. Martin, als Bestbieter mit einer Anbotssumme von S 1,186.973,70 ermittelt. Dazu wurde ein Betrag für Unvorhergesehenes in der Höhe von S 113.026,30 im Vergabeantrag vorgesehen. Die Gesamtkostensumme wurde im Regierungssitzungsantrag jedoch mit S 2,200.000,- ermittelt. Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß die richtige Gesamtsumme S 1,300.000,- hätte lauten müssen. Der Fachabteilung IID ist daher ein **Fehler in der Größenordnung von S 900.000,- nicht aufgefallen** (Beilage 10).

Wie die Fachabteilung IID dem Landesrechnungshof diesbezüglich mitteilte, ist es zu keiner Beauftragung gekommen. Trotzdem möchte der Landesrechnungshof diesen Regierungssitzungsantrag zum Anlaß nehmen, die **Richtigkeit der angegebenen Summen in Zukunft mit erhöhter Sorgfalt zu überprüfen.**

\* Generell mußten vom Landesrechnungshof sehr hohe Ansätze für Unvorhergesehenes, die meist über 10 % lagen, **festgestellt werden.**

Der Landesrechnungshof führte stichprobenartig aus der Gesamtanzahl der Vergabeanträge für **Heißmischgutlieferungen eine Überprüfung der Bestbieterermittlung** durch. Dazu wurden die Anbotseröffnungsniederschriften und die Berech-

nungen der Eigenauffuhrkosten - die dem fachlichen Gutachten entsprechen - sowie eine Begründung der dabei verwendeten Kosten pro Tonne und Kilometer von der Fachabteilung IID für folgende 5 Maßnahmen angefordert:

- \* L 215 in Verbindung mit L 626 "Zipreinstraße und Stiftingtalstraße" GK S 2,000.000,-
- \* L 502 "St. Lamprechterstraße" GK S 250.000,-
- \* L 251 "Trautmannsdorferstraße" GK S 1,500.000,-
- \* L 314 "Schilcherweinstraße" GK S 1,900.000,-
- \* L 201 "Berndorferstraße" GK S 1,800.000,-

Dem Landesrechnungshof wurde ein AV betreffend die Ermittlung der Betriebskosten für einen LKW der Straßenerhaltung übermittelt (Beilage 11). Daraus ergibt sich nach Erfassung aller Kosten für das Fahrzeug und den Fahrer, aus mehreren Fahrzeugen ein Durchschnittswert der Gesamtkosten pro Tonne und Kilometer von S 1,99.

**Nach der Angebotseröffnung** sollte auf einem eigenen **Formblatt** (Beilage 5) durch die Auffuhrkilometer und den o.a. Kosten von S 2,- je Tonne und Kilometer entsprechend den ausgeschriebenen Tonnen die **Ermittlung des Bestbieters** erfolgen.

**Meist** wurde jedoch zur **Bestbieterermittlung** nur auf der **Angebotseröffnungsniederschrift**

für die ersten beiden Bieter diese Berechnung der Eigenauffuhrkosten durchgeführt.

Von den fünf vom Landesrechnungshof zur Überprüfung ausgesuchten Maßnahmen konnten nur mehr drei Anbotseröffnungsniederschriften gefunden werden, für die das entsprechende Formblatt nicht ausgefüllt wurde und die Bestbieterermittlung nur in der oben beschriebenen Form durchgeführt wurde (Beilage 12).

Die Niederschriften für die L 215 und die L 251 mit den zugehörigen Bestbietermittlungen konnten nicht mehr vorgelegt werden.

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß bezüglich der Aktenarchivierung das schon im Kapitel 3.1. erwähnte gilt und es sei weiters auf die Bemerkungen im Kapitel 7.1.2 verwiesen.

Zur nachvollziehbaren Bestbieterermittlung und um der Vergebungsvorschrift für das Land Steiermark § 12 Zuschlagserteilung zu entsprechen - "Der Zuschlag erfolgt auf Grund eines fachlichen Gutachtens des zuständigen Amtes durch die zur Vergebung berufene Stelle" - empfiehlt der Landesrechnungshof, dringend das entsprechende Formblatt vollständig auszufüllen und dem Akt beizulegen. Hinsichtlich des Vergabeantrages ist es wünschenswert, die Reihung nach der Anbotseröffnung sowie auch die Reihung zur Bestbieterermittlung nach Berücksichtigung der Eigenauffuhrkosten anzuführen.

Eine vom Landesrechnungshof vorgenommene **Zusammenstellung** aller für das **Jahr 1986** vorliegenden Vergabeanträge hinsichtlich Belagsarbeiten, ergab eine Gesamtsumme von genehmigten Kosten in der Höhe von **S 32,905.000,-**. Damit wurden **42,18 km Belagsarbeiten an Landesstraßen** hergestellt, womit sich die Kosten pro Kilometer Heißmischgut mit rund **S 780.000,-** ergeben.

Die vorgenannten Zahlen finden bei dem im Kapitel 6 dargestellten Rechenmodell Anwendung. Nicht berücksichtigt wurden darin die Lieferungen von Heißmischgut für den händischen Einbau an Landesstraßen durch die betreffenden Straßenmeistereien sowie die Kosten für die Lieferung von Bitumenemulsion für die Erhaltung der Landesstraßen mittels sogenanntem "Absplitten".

Die beiden vorgenannten Kosten für Erhaltungsmaßnahmen wurden deshalb nicht in die o.a. Gesamtsumme aufgenommen, da sie erstens kilometermäßig nicht erfaßbar sind und zweitens keine dauerhafte Sanierung darstellen.

Dazu möchte der Landesrechnungshof die immer wieder **vorgebrachten Bedenken zu dieser Maßnahme des Absplittens** nicht unerwähnt lassen. Das Absplitten stellt eine Maßnahme dar, wobei auf einem Straßenbelag, in dem sich Risse gebildet haben, eine Bitumenemulsion aufgebracht wird, um diese Risse zu verkleben. Darüber wird eine Schicht Splitt gegeben, die nach einer gewissen Zeit abgekehrt wird, sodaß nur die in Bitumen

verhafteten Splitteilchen verbleiben. **Bis zum Entfernen der losen Splitteilchen** ist die Straße in einem **eingeschränkt verkehrssicheren Zustand**, der sich in immer wieder auftretenden Verkehrsunfällen trotz des Aufstellens von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Warnhinweisen zeigt. Überdies zeigt die Erfahrung der Straßenerhalter, daß diese **Maßnahme bei einem DTV über 1.500** (Verkehrsfrequenz von 1.500 PKW-Einheiten in 24 Stunden) **in kurzer Zeit unwirksam wird**, da durch die starken Lastwechsel die **vorhandenen Risse** im ursprünglichen Belag **wieder aufgehen**. Es ist die einhellige Meinung aller Straßenerhalter, daß diese Maßnahme des Absplittens nur aufgrund der knappen Budgetsituation durchgeführt wird.

Der **Landesrechnungshof** regt diesbezüglich an, eine **Vergleichsrechnung** zu erstellen, in der die Kosten für das erforderliche **mehrmalige Absplitten** in einem gewissen Zeitraum den **Kosten** einer dauerhaften Sanierung mittels einer **Belagsherstellung gegenübergestellt** werden.

Grundsätzlich ist der Landesrechnungshof der Ansicht, daß diese auch **aus Umweltschutzgründen** (Staubbildung) **sowie wirtschaftlich aber auch betreffend die Verkehrssicherheit unbefriedigende Art** der Belagssanierung in absehbarer Zeit **nicht mehr zur Anwendung gelangen sollte**. Dazu ist jedoch eine ausreichende Dotierung - auf die im Kapitel 6 dieses Berichtes noch näher eingegangen wird - für die Substanzerhaltung des Landesstraßennetzes erforderlich.

## 5 . ZUSAMMENSTELLUNG DER AUSGEFÜHRTEN BAUMASS- NAHMEN 1985 - 1987

Um einen Überblick über die ausgeführten Baumaßnahmen zu erhalten, wurde die Fachabteilung IID ersucht, eine **Zusammenstellung der Baumaßnahmen** im Überprüfungszeitraum 1985 bis 1987 dem Landesrechnungshof zu übermitteln. Darin sollten **nur an Firmen vergebene Baumaßnahmen**, d.h. also **keine Mischgutlieferungen oder Eigenregiearbeiten**, angeführt werden. In dieser Zusammenstellung sollten alle Baumaßnahmen enthalten sein, die von der Steiermärkischen Landesregierung im Zeitraum 1985 bis 1987 genehmigt wurden. Weiters wurde damit eine Gegenüberstellung der effektiven Baukosten zu den genehmigten Kosten angestrebt. Diese Zusammenstellung soll zusätzlich die Errechnung der durchschnittlichen Kosten eines Kilometers regenerierter Landesstraße ermöglichen.

Die **Fachabteilung IID** forderte von den Baubezirksleitungen eine nach Jahren getrennte Aufstellung hinsichtlich der ausgeführten Baumaßnahmen an. Auf Basis dieser Unterlagen wurde eine **Maßnahmenzusammenstellung** - getrennt nach Jahren 1985 bis 1987 - dem Landesrechnungshof **vorgelegt**. Diese **erste Zusammenstellung** mußte an die Fachabteilung IID **zurückgewiesen** werden, da der Landesrechnungshof bei genauerer Durchsicht feststellen mußte, daß einige Baumaßnahmen doppelt genannt wurden, einige Maßnahmen genannt wurden, die reine Heißmischgutlieferungen darstellten und vor allem weil die Angabe der effektiven Baukosten nicht

beinhaltet war. Die **neuerlich vorgelegte Zusammenstellung** mußte dann bei einer gemeinsamen Durchsicht des Landesrechnungshofes mit der Fachabteilung IID nochmals **in einigen Punkten korrigiert** bzw. zum Teil erst **nachträglich vervollständigt und richtiggestellt** werden.

Diese auf den nachfolgenden Seiten angeführte **Zusammenstellung ist nach Jahren und Baubezirksleitungen getrennt aufgeschlüsselt**. Weiters wurde die Abweichung in Prozent zwischen den genehmigten Gesamtkosten und den tatsächlichen Gesamtkosten vom Landesrechnungshof errechnet. Bei den Summenbildungen wurden - sofern die Schlußrechnung noch nicht vorlag - die genehmigten Gesamtkosten berücksichtigt.

Zu den errechneten Abweichungen kann der Landesrechnungshof positiv feststellen, daß **bis auf 3 Baumaßnahmen alle angeführten mit einer Krediteinsparung bis zu 39 %** ausgeführt wurden. Die **durchschnittliche Krediteinsparung** aller angeführten Baumaßnahmen ergab sich **rein rechnerisch mit 12,6 %**. Der Landesrechnungshof möchte in diesem Zusammenhang jedoch darauf hinweisen, daß die Optik der Krediteinsparung nicht dadurch hergestellt werden darf, daß für die Genehmigung der Gesamtkosten ein hoher prozentueller Anteil für Unvorhergesehenes eingesetzt wird.

Bei einer stichprobenartigen Überprüfung mußte der Landesrechnungshof **kritisch feststellen, daß der Anteil für Unvorhergesehenes in den meisten Fällen größer als 10 %** angenommen wurde. Die rein



rechnerische durchschnittliche Krediteinsparung von 12,6 % kann daher vom Landesrechnungshof zum größten Teil nicht als erzielte Einsparung, sondern nur als überhöhte Angabe der zu erwartenden Gesamtkosten zur Kenntnis genommen werden.

Zu den vorhin erwähnten drei Baumaßnahmen, die mit einer Erhöhung der genehmigten Gesamtkosten abgerechnet wurden, ist folgendes festzustellen:

- \* Die L 314 "Kreuzung Leestein" im Bereich der Baubezirksleitung Leibnitz wurde mit der nur geringfügigen Erhöhung von 2 % abgerechnet.
- \* Die L 616 "Ortsdurchfahrt Wolfsberg" im Bereich der Baubezirksleitung Leibnitz wurde mit der nur geringfügigen Erhöhung von 1 % abgerechnet.
- \* Die L 435 "Oberlimbach-Unterlimbach" wurde mit einer Erhöhung von 20 % abgerechnet.

Aufgrund der **Geringfügigkeit der Erhöhungen der beiden erstgenannten** Baumaßnahmen erfolgte vom Landesrechnungshof keine genauere Überprüfung.

Zu der **drittgenannten Baumaßnahme** mit einer **Erhöhung von 20 %** wurde vom Landesrechnungshof eine Anfrage an die Fachabteilung IID gerichtet. Diese konnte dazu einen AV vom 11. Dezember 1987 (Beilage 13) über eine Besprechung vom 13. November 1987 betreffend den Mehrkosten der genannten Bau-

maßnahme vorlegen. Bei dieser Besprechung waren der Abteilungsvorstand und Mitarbeiter der Fachabteilung IID sowie der Referatsleiter und Mitarbeiter der betroffenen Baubezirksleitung Hartberg anwesend. Aus dem verfaßten AV läßt sich entnehmen, daß die Ursachen für die Mehrkosten dieser Baumaßnahme nicht durch eine unvollständige Ausschreibung entstanden sind, sondern sie sich erst im Zuge der Baudurchführung - durch nachträglich erforderliche Maßnahmen, die unvorhersehbar waren - ergeben haben. Im wesentlichen entstanden die Mehrkosten durch die neue Festlegung zweier Wasserableitungsgräben, die Ausdehnung des vorerst nur im Ortsbereich vorgesehenen Gehsteiges in Unterlimbach in der Länge von einem Kilometer und aufgrund der durch die vorgenannte Maßnahme entstandenen notwendigen Entwässerungsarbeiten. Die bei den o.a. Baumaßnahmen entstandenen Mehrkosten wurden in drei Regierungssitzungsanträgen beantragt und genehmigt.

Der Landesrechnungshof kann dazu **positiv feststellen**, daß die **Besprechung über die Mehrkosten** der Baumaßnahme sinnvoll war und der **darüber angefertigte AV** eine **detailliert nachvollziehbare Dokumentation** der entstandenen Mehrkosten ist.

Zusammenfassend kann dazu vom Landesrechnungshof somit **positiv festgestellt** werden, daß mit einer **einzigen Ausnahme** mit den jeweils **genehmigten Gesamtkosten das Auslangen gefunden** werden konnte. Wenn man berücksichtigt, daß die Zuschläge für "Unvorhergesehenes" in etwa den Krediteinsparungen entsprechen, ergibt sich somit, daß im **Durchschnitt die Abrechnungssumme in der Höhe der Angebotssumme**

lag. Diese positive Feststellung gewinnt noch an Bedeutung, wenn man berücksichtigt, daß die Massenermittlung von Straßenerhaltungsmaßnahmen - wozu es in der Regel keine ausgearbeiteten Detailprojekte gibt - ungleich schwieriger ist als jene für Neubaumaßnahmen und weiters das Baugrundrisiko im Tiefbau ungleich größer als im Hochbau ist.

ZUSAMMENSTELLUNG DER BAUMASSNAHMEN 1985 - 1987

1985

Str.Nr.	km - km	Baumaßnahme	Beginn	Ende	Gen.GK.	eff.GK.	ABW. %	Anmerkung
---------	---------	-------------	--------	------	---------	---------	-----------	-----------

BBL. BRUCK/IRUR

L 123	5,350-12,300	Nord-Süd-Rampe	20.5.1986	6.11.1987	35,200.000,-	35,296.846,-	+0	
-------	--------------	----------------	-----------	-----------	--------------	--------------	----	--

Σ 35,296.846

BBL. FELDBACH

L 203	17,800-18,600	ODF. St.Peter	2.9.1985	31.7.1986	5,200.000,-	4,049.199,-	-22	
L 257	0,000- 0,800	ODF. Frutten	15.7.1985	12.9.1986	7,000.000,-	6,919.593,-	- 1	
L 256	4,200- 4,800							
L 242	4,000- 6,000	Edersgraben- Leitersdorf	20.5.1985	30.4.1986	7,300.000,-	7,005.847,-	- 4	
L 243	0,000- 0,500							
L 279	0,000- 1,600	Unterauersbach	Frühj. 1986	6.10.1986	11,500.000,-	9,531.496,-	-17	
L 218	3,200- 3,600	Radisch						

Σ 27,506.135

1985

Str.Nr.	km - km	Baumaßnahme	Beginn	Ende	Gen.GK.	eff.GK.	ABW. %	Anmerkung
---------	---------	-------------	--------	------	---------	---------	-----------	-----------

## BBL. HARTBERG

L 432	7,200-11,000	Rabenwald	12.9.1985	14.10.1985	5,600.000,-	5,346.444,-	- 5	
L 435	1,800- 2,900	Am Berner	15.7.1985	10.7.1986	6,800.000,-	4,389.000,-	-35	
L 411	8,700- 9,100	ODF. Wörth	7.4.1986	3.9.1986	3,500.000,-	2,403.801,-	-31	

Σ 12,139.245

## BBL. JUDENBURG

L 535	0,840- 1,305	Beh.u.Bergschä.	11.11.1985	28.5.1986	1,200.000,-	893.436,-	-26	
L 554	2,900- 3,800	Rachau	21.4.1986	3.12.1986	4,300.000,-	3,486.401,-	-19	

Σ 4,379.837

## BBL. LEIBNITZ

L 603	1,749-2,177	Reg.ODF.Weiten- dorf	28.5.1985	27.9.1985	3,500.000,-	3,355.756,-	- 4	
L 652	15,600-17,670	Wiel-St.Oswald II	19.8.1985	31.7.1986	12,000,000,-	11,590.559,-	- 3	
L 670	3,740- 9,690	RU. Lieschen	Aug. 1985	30.11.1985	1,200.000,-	1,100.962,-	- 8	

Σ 16,047.277

1985

Str.Nr.	km - km	Baumaßnahme	Beginn	Ende	Gen.GK.	eff.GK.	ABW. %	Anmerkung
---------	---------	-------------	--------	------	---------	---------	-----------	-----------

## BBL. LIEZEN

L 704	27,050-30,825	Sölkpaß	23.9.1985	15.10.1987	16,000.000,-	→	-	SR in Liezen
L 703	0,100- 4,380	Bad Aussee Grundlsee	1.7.1985	13.9.1985	3,500.000,-	3,062.084,-	-13	Zusatzmischgut zu L 703
L 741	0,000- 1,385	ODF. Irdning	29.5.1985	27.9.1985	5,500.000,-	4,252.742,-	-23	
L 703	" -	Mischgut Grundlsee	-	-	120.000,-	120.000,-	-	↳ Nachtrag

Σ 23,434.826

## BBL. BRUCK/MUR

L 114	7,326- 7,640 8,225- 8,890	ODF. Stanz	1.12.1986	19.8.1987	5,000.000,-	4,679.284,-	- 6	
-------	------------------------------	------------	-----------	-----------	-------------	-------------	-----	--

Σ 4,679.284

## BBL. FELDBACH

L 206 L 255	13,310-13,640 1,590- 1,770	Kreuzung Markt	13.10.1986	30.6.1987	3,800.000,-	3,143.656,-	-17	
L 222	0,200- 3,800 5,000- 6,600	Weinberg- Landesgrenze	15.9.1986	2,10.1987	13,000.000,-	12,431.887,-	- 4	
L 232	2,750- 4,090	Neustift- Landesgrenze	16.9.1986	28.8.1987	6,000.000,-	5,776.024,-	- 4	

Σ 21,351.567

1986

Str.Nr.	km - km	Baumaßnahme	Beginn	Ende	Gen.GK.	eff.GK.	ABW. %	Anmerkung
---------	---------	-------------	--------	------	---------	---------	-----------	-----------

## STRBA. GRAZ

L 361	8,197- 9,442	ODF. Puch II	3.3.1986	28.11.1986	10,000.000,-	9,087.898,-	- 9	
L 313	6,600-7,700 8,400-8,450	Hangsicherung	20.10.1986	9.11.1987	300.000	283.657,-	- 5	
L 396	1,400- 4,960	Wölling	21.7.1986	15.8.1987	14,000.000,-	→	-	noch keine SR

23,371.555

## BBL. HARTBERG

L 435	4,800- 7,500	Oberlimbach- Unterlimbach	6.10.1986	9.10.1987	13,500.000,-	16,151.927,-	+20	
-------	--------------	------------------------------	-----------	-----------	--------------	--------------	-----	--

16,151.927

## BBL. JUDENBURG

L 503	20,340	Instandsetzung Futtermauer	27.6.1986	15.12.1986	850.000,-	725.346,-	-15	
L 512	3,300- 4,680	ODF. Winklern	6.4.1987	30.6.1988	11,000.000,-	→	-	noch keine SR

11,725.346

1986

Str.Nr.	km - km	Baumaßnahme	Beginn	Ende	Gen.GK.	eff.GK.	ABW. %	Anmerkung
---------	---------	-------------	--------	------	---------	---------	-----------	-----------

## BBL. LEIBWITZ

L 601 L 617	10,660-10,850 0,000- 0,140	Knoten Preding	30.6.1986	26.9.1986	2,000.000,-	1,742.121,-	-13	
L 663	0,000- 0,280	Lebring	22.10.1986	31.7.1987	3,500.000,-	3,116.741,-	-11	

Σ 4,858.862

## BBL. LIEZEN

L 734	8,590- 8,740	Rutschungs- sanierung	17.10.1986	30.6.1987	4,000.000,-	3,979.735,-	- 1	
-------	--------------	--------------------------	------------	-----------	-------------	-------------	-----	--

Σ 3,979.735

## BBL. BRUCK/MUR

1987

L 102 L 131	1,060- 1,460 4,193- 4,593 0,100- 0,250	Veitsch	3.11.1987	4.12.1987	2,000.000,-	1,478.491,-	-26	
L 103	1,400- 2,433	Raxen	5.10.1987	4.11.1987	3,800.000,-	3,263.780,-	-14	
L 121	6,100- 8,250	Zlatten	12.10.1987	5.11.1987	2,500.000,-	2,442.180,-	- 2	

Σ 7,184.451



1987

Str.Nr.	km - km	Baumaßnahme	Beginn	Ende	Gen.GK.	eff.GK.	ABW. %	Anmerkung
---------	---------	-------------	--------	------	---------	---------	-----------	-----------

## BBL. FELDBACH

L 201	7,950- 8,850	ODF. Berndorf	10.8.1987	15.9.1987	1,500.000,-	1,460.620,-	- 3	
L 242	1,280- 1,760	Kreuzung Kulm- berghof	21.9.1987	31.8.1988	6,000.000,-	→	-	SR in IID 30.1.1989

**7,460.620**

## STRBA. GRAZ

L 334	5,880- 6,318	Gehsteig Kleinstübing	21.3.1988	6.5.1988	2,200.000,-	1,660.074,-	-25	
-------	--------------	--------------------------	-----------	----------	-------------	-------------	-----	--

**1.660.074**

## BBL. HARTBERG

L 409	2,000- 4,000	Floing	5.11.1987	30.6.1988	7,500.000,-	7,057.184	- 6	noch ungepr.
L 422	16,700-17,000	Gehsteig Grazerstraße	9.11.1987	15.7.1988	1,600.000,-	1,282.699,-	-20	noch ungepr SR
L 426	0,000- 0,500	Kreuzung Thalberg	4.8.1987	30.11.1987	4,100.000,-	3,834.756,-	- 7	ungepr. SR

**12,174.639**

1987

Str.Nr.	km - km	Baumaßnahme	Beginn	Ende	Gen.GK.	eff.GK.	ABW. %	Anmerkung
---------	---------	-------------	--------	------	---------	---------	-----------	-----------

## BSL. JUDENBURG

L 530	2,000- 2,200	ABL.v.Gberfl.- wasser	12.10.1987	11.11.1987	500.000,-	383.370,-	-23	
L 522	3,160- 3,820	ODF. Krakaudorf	5.10.1987	25.11.1988	9,000.000,-	→	-	SR in BBL:

9,383.370

## BBL. LEIBNITZ

L 644	0,000- 0,140	Verlegung Sorgen	20.7.1987	30.11.1988	1,700.000,- 700.000,-	→	-	SR in BBL. Leibnitz
L 314	11,900-12,400	Kreuzung Lestein	3.11.1987	30.11.1987	2,500.000,-	2,551.310,-	+ 2	
L 638	8,030- 8,490	Gr.St.Florian Ragnitzegg	17.8.1987	5.10.1987	2,000.000,-	1,962.799,-	- 2	
L 605	0,479	Sulmbrücke Gasselsdorf	1.10.1987	30.11.1987	1,100.000,-	1,074.400,-	- 2	
L 616	1,100- 2,000	ODF. Wolfsberg	17.8.1987	27.5.1988	4,100.000,-	4,121.205,-	+ 1	
L 671	0,170	Rutschung Spielf.	28.2.1988	10.5.1988	750.000,-	458.557,-	-39	Rutschung!

12,568.271

## BBL. LIEZÉN

L 711	1,000- 3,600	Adlerhorst- Kulm	17.9.1987	10.11.1987	3,000.000,- + 0,600.000,-	3,551.959,-	-1	

3,551.959

Aufgrund der in dieser Zusammenstellung gebildeten Einzelsummen konnte der Landesrechnungshof die **Baukosten**, die von den **einzelnen Baubezirksleitungen im überprüften Zeitraum für Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen** ausgegeben wurden, ermitteln. Aus diesen Zahlen ergeben sich auch die Jahreskosten und die Gesamtkosten für die Jahre 1985 bis 1987.

Baubezirks- leitungen	1985	1986	1987	Summe
<b>Bruck</b>	35,296.846	4,679.284	7,184.451	<b>47,160.581</b>
<b>Feldbach</b>	27,506.135	21,351.567	7,460.620	<b>56,318.322</b>
<b>Graz</b>	-	23,371.555	1,660.074	<b>25,031.629</b>
<b>Hartberg</b>	12,139.245	16,151.927	12,174.639	<b>40,465.811</b>
<b>Judenburg</b>	4,379.837	11,725.346	9,383.370	<b>25,488.553</b>
<b>Leibnitz</b>	16,047.277	4,858.862	12,567.271	<b>33,474.410</b>
<b>Liezen</b>	23,434.826	3,979.735	3,551,959	<b>30,966.520</b>
<b>Gesamts.</b>	<b>118,804.166</b>	<b>86,118.276</b>	<b>53,983.384</b>	<b>258,905.826</b>

Nachdem die Baumaßnahmen nicht über alle Jahre in gleicher Größe und Anzahl auf die Baubezirksleitungen verteilt werden können, dient diese Zusammenstellung, um einen durchschnittlichen Wert des Budgeteinsatzes für Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen zu ermitteln. Die oben angeführte Gesamtsumme für die Jahre 1985, 1986 und 1987 von S 258,905.826,- ergibt geteilt durch 3 ein **durchschnittliches Jahresbudget** von S 86,301.942,-.

Aus der im Kapitel 3.3 erstellten Zusammenstellung läßt sich entnehmen, daß im betrachteten Jahresdurchschnitt **25,4 km Landesstraßen regeneriert** wurden. Aus der obig ermittelten Jahresbudgetsumme ergibt sich somit, daß der **Kilometer Regenerierung einer Landesstraße** im Durchschnitt **mit 3,4 Mio.S** anzusetzen ist.

Dabei muß festgehalten werden, daß es sich hier nicht nur um reine Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen handelt, sondern daß Regenerierungen zum Teil einen Neubaucharakter haben, da die Fachabteilung IID auch tatsächliche Neubaumaßnahmen, die eigentlich im Aufgabenbereich der Fachabteilung IIC gelegen wären, ausgeführt hat.

Der Sinn der oben ermittelten Durchschnittskosten für die Regenerierung eines Landesstraßenkilometers ist es, in einem Rechenmodell - das im Kapitel 6 dieses Berichtes näher ausgeführt ist - die Straßenerhaltungsbudgeterfordernisse zu untersuchen.

## 6. BUDGET UND STRASSENZUSTANDSKATASTER

Die Kosten der Straßenerhaltung werden über einen **reinen Erhaltungskredit**, der sich **aufteilt** in einen **Allgemeinkredit** und einen **Zentralkredit**, bedeckt.

Der **Allgemeinkredit** wird am Jahresbeginn auf die einzelnen Baubezirksleitungen und das Straßenbauamt Graz aufgeteilt und von diesen verwaltet. Er steht dann für Energiebezüge, geringwertige Wirtschaftsgüter, sonstige Verbrauchsgüter, Instandhaltung an Gebäuden und Anlagen, Versicherungen, Schadensvergütungen, Miet- und Pachtzinse usw. zur Verfügung.

Der Rest dieses Budgetansatzes wird zentral von der Fachabteilung IID aus verwaltet. Aus diesem sogenannten **Zentralkredit** werden sämtliche Regenerierungen, Sanierungen und die Behebung von Schäden an Fahrbahnen und Fahrbahndecken finanziert. Weiters sind in diesem Kredit die Lieferungen für Heißmischgut, Kaltmischgut und Bitumenemulsion, für Leitschienen und Leitpflocke sowie für den Winterdienst die Lieferungen von Schotter, Belagsplitt, Streusplitt und Salzlieferungen enthalten.

Für die Finanzierung der Oberbau- und Belagsarbeiten steht ein außerordentlicher Kredit für Sonderbaumaßnahmen sowie ein ordentlicher Kredit, die beide von der Fachabteilung IIa gesteuert werden, zur Verfügung (Beilage 14).

Die von der Fachabteilung IID auszuführenden Erhaltungsarbeiten gliedern sich in

- \* Oberbau- und Belagsherstellungen, die vor allem Staubfreimachungen und Verbesserungen von Landesstraßen zum Inhalt haben und
- \* Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen auf Landesstraßen, wie die Behebung von Frostschäden, Rutschungsbehebungen, Felsputzarbeiten, Behebung von Katastrophenschäden u.ä.

Für die Bewertung der Größenordnung der Gesamtkosten der Straßenerhaltung gibt es zurzeit zwei anerkannte Modelle:

#### 1. Die makroökonomische Betrachtung:

Hier wird über die Abschreibung des Anlagevermögens der Bedarf für die Substanzerhaltung des Straßennetzes ermittelt. Unter der angenommenen Lebensdauer von 50 Jahren ergibt sich ein jährlicher Abgang von 2 % des investierten Kapitals.

Die Autoren des Heftes 62 "Eigenregiearbeiten der öffentlichen Hand" (im Rahmen der Schriftenreihe der Bundeswirtschaftskammer) H. Neubauer und J.F. Jenewein kommen bei dieser Betrachtung und bei globaler Schätzung des rd. 200.000 km langen österreichischen Straßennetzes zu einem Anlagevermögen von rd. 600 Milliarden Schilling, womit für die Substanzerhaltung unseres Straßennetzes rd. 12 Milliarden Schilling jährlich aufgebracht werden müßten.

## 2. Die mikroökonomische Betrachtung:

Hier wird versucht, über detaillierte Annahmen der Instandsetzungs- und Erneuerungsintervalle zu einem Ergebnis zu kommen, wobei für die Deckschichten Intervalle von max. 20 Jahren, für die Generalsanierung des Oberbaues rd. 30 Jahre und für die Lebensdauer der Brücken 80 bis 100 Jahre angenommen werden.

Im Bericht des Landesrechnungshofs betreffend die stichprobenweise Prüfung der Tätigkeit der Bediensteten in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen und des Straßenbauamtes Graz aus dem Jahre 1984 wurde unter Zuhilfenahme einer deutschen Untersuchung vom Landesrechnungshof hochgerechnet, daß für Erhaltungsmaßnahmen am steirischen Straßennetz nur 45 % des notwendigen Finanzbedarfes aufgewendet werden. Daher wurde festgestellt, daß bei der Fortführung einer derartigen Situation längerfristig ein Substanzverlust am Straßennetz eintreten muß.

Im Gegensatz zu diesem Rechenmodell nach der mikroökonomischen Betrachtung versuchte der **Landesrechnungshof nun ein Rechenmodell auf Basis der makroökonomischen Betrachtung** zu erstellen. Um sich wertfrei zu machen, von der globalen Schätzung des Anlagevermögens des steirischen Landesstraßennetzes aber auch um nicht mit Budgetzahlen operieren zu müssen, die in einigen Bereichen Überschneidungen zu dem Bundesstraßenbudget (Investitionskredit für Hochbau und Geräte, Ankauf von Bitumen-

emulsion udgl.) ergeben, wurden Überlegungen an- gestellt, die sich einzig allein auf die regene- rierten Landesstraßenkilometer beziehen.

**Unter Zugrundelegung der in der makroökonomischen Betrachtung angenommenen Lebensdauer von 50 Jahren** folgt das Rechenmodell nicht der sich daraus erge- bendenen Investition von 2 % pro Jahr, sondern überträgt dies nun unabhängig von den Kosten dar- auf, daß **2 % der Kilometer des gesamten Landes- straßennetzes pro Jahr regeneriert bzw. erhalten werden müssen.** Diese Annahme impliziert somit, daß die Kosten von 100 % Neubau des gesamten Stra- ßennetzes in 50 Jahren gleich zu halten sind mit den jährlichen Kosten von 2 % für Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen über einen Zeitraum von 50 Jahren.

Nachdem - vielleicht mit Ausnahme von Betonstra- ßen - das Modell rein theoretischer Natur ist, einen Straßenbau 50 Jahre ohne Investitionen beste- hen zu lassen und dann zu 100 % neu zu bauen, schließt der Landesrechnungshof, daß die angenom- mene Lebensdauer von 50 Jahren bei der makroökono- mischen Betrachtung sich daraus ergibt, daß die somit jährlich notwendigen Kosten von 2 % für die Substanzerhaltung des Straßennetzes auf Erfah- rungswerten beruhen.

Das Rechenmodell sieht nun vor, daß **von den erfor- derlichen 2 % Neubau** des gesamten Landesstraßen- netzes **die Kilometer des tatsächlichen Neubaus** (Neu- und Ausbau von der Fachabteilung IIc) **abgezogen** werden. Aufgrund der nahezu gleichbleibenden



Landesstraßenkilometeranzahl über die betrachteten Jahre geht der Landesrechnungshof in seiner Annahme davon aus, daß die tatsächlichen Neubauten von Landesstraßen, die eine neue Verbindung zweier Punkte herstellen, verschwindend sind. Der größte Teil des Neubaus stellt ohne Zweifel jenen Bereich dar, indem schon bestehende Landesstraßen neu ausgebaut werden.

Als **zweiter Schritt** werden die **Kosten der Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen sowie der Belagsherstellungen** ermittelt und **den tatsächlichen Kosten der Neubaumaßnahmen gegenübergestellt**. Da bei den Regenerierungen nur Teile des Straßenober- und -unterbaus erneuert werden, muß im **Verhältnis von Regenerierungskosten zu Neubaukosten die Anzahl** der aus der **obigen** Rechnung verbleibenden **Restkilometer vervielfacht** werden, um zum gleichen Kapitaleinsatz eines Neubaus zu kommen.

**Diese somit erforderliche Anzahl** von Landesstraßenkilometern, die einer Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahme oder Belagsherstellung unterzogen werden müßte, **wird der tatsächlich ausgeführten Kilometeranzahl gegenübergestellt**.

Nachdem die **Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen** der Fachabteilung IID **sowie die Ausbaumaßnahmen** der Fachabteilung IIC nicht gleichmäßig über alle Jahre verteilt sind, wurde vom Landesrechnungshof in diesen beiden Fällen ein **Durchschnittswert der Jahre 1985 bis 1987** gebildet, die dem Überprüfungszeitraum dieses Berichtes entsprechen. Da bei den **Belagsarbeiten** ein homoge-

nerer Budgeteinsatz festzustellen ist, wurde dafür nur das Jahr 1986 betrachtet.

Somit hat das Rechenmodell unter Zugrundelegung der in den vorangestellten Kapiteln errechneten Werte folgendes Aussehen:

Aufgrund der im Kapitel 3 zusammengestellten Gesamtkilometeranzahl an Landesstraßen von 3.316 km ergeben sich davon 2 % mit 66,3 km, die jährlich neu gebaut werden müßten.

Die tatsächlichen Straßenneubauten wurden aus der im Rechenschaftsbericht der Dienststellen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung für die Jahre 1985, 1986 und 1987 von der Fachabteilung IIc bekanntgegebenen Zusammenstellung entnommen. Diese Zusammenstellungen für das jeweilige Berichtsjahr (Beilage 15) ergibt hinsichtlich der fertiggestellten Bauvorhaben folgende Kilometer- und Gesamtkostensummen:

Berichts- jahr	BV-Länge in km	Gesamtkosten
1985	27,466	S 156,400.000,-
1986	50,024	S 249.000.000,-
1987	34,283	S 244.600.000,-
Summe 3 Jahre	111,773	S 650,000.000,-
<b>Durchschnitt pro Jahr</b>	<b>37,260</b>	<b>S 216,666.666,-</b>

Aus den aus obiger Tabelle ermittelten Jahresdurchschnittskosten und gebauten Kilometern ergeben sich **Gesamtkosten pro Kilometer Neubau von rd. 5,8 Mio.S.**

Zieht man von den **gesamt erforderlichen Neubaukilometern** in der Höhe von **66,3 km** den durchschnittlichen **tatsächlichen Neubau von 37,3 km ab**, so **verbleiben 29 km** fehlender Neubau oder ein mit dem Faktor **Erhaltung- zu Neubaukosten** vervielfachter Wert, erforderlicher Anzahl von Kilometern, für die **Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen** durchgeführt werden müssen.

Zur Ermittlung der Kosten, die im Überprüfungszeitraum für 1 km Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen aufgewendet wurden, werden für die Belagsarbeiten die im Kapitel 4 ermittelten Werte herangezogen und für die Regenerierungsmaßnahmen die im Kapitel 5 errechneten Werte verwendet. Damit ergibt sich folgende Zusammenstellung:

Art der Straßenerh.	km-Anzahl	Ges.Kosten
Belagsarb.	42,18	S 32,905.000,-
Reg. Maßnahmen	25,42	S 86,301.942,-
<b>Summe:</b>	<b>67,60</b>	<b>S 119,206.942,-</b>

Aus der obigen Tabelle ergibt sich, daß **pro Kilometer Landesstraße rd. 1,76 Mio.S für Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen aufgewendet wurden.**

Das **Verhältnis der Kilometerkosten für den Straßenneubau . 5,8 Mio.S, zu den Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen 1,76 Mio.S, ergibt somit einen Faktor von 3,30.**

Die vorhin ermittelten 29 km ergeben mit dem Faktor 3,30 multipliziert **95,7 km Landesstraße, für die Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen jährlich notwendig wären.** Zu den in obiger Tabelle ermittelten **67,6 tatsächlich ausgeführten Kilometern** ergibt sich somit ein **Fehlbestand von 28,1 km Landesstraßen, für die Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden müßten.**

Dieses für den Überprüfungszeitraum 1985-1987 aufgestellte **Rechenmodell besagt, daß somit rd. 42 % mehr Landesstraßen einer Regenerierungs- oder Erhaltungsmaßnahme zugeführt werden müßten.**

**Stellt man jedoch die diesem Rechenmodell zugrundeliegenden angenommenen jährlichen 2-%igen Investitionskosten und damit die angenommene Lebensdauer von 50 Jahren in Frage, wäre eine genaue Zusammenstellung aller Maßnahmen am Straßensektor, ob Neubau oder Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen erforderlich.** Aus einer derartigen über mehrere Jahre laufenden Zusammenstellung wäre auch der jährlich

notwendige Finanzbedarf für die Substanzerhaltung des Straßennetzes errechenbar.

**Dazu wäre ein Straßenzustandskataster** oder ein sogenanntes "pavment management" **notwendig**. In diesem Straßenzustandskataster müßte in Straßenabschnitten die Art des Verkehrs (Tonnage), die Verkehrsfrequenz (DTV-Werte) sowie die Art der Erhaltung oder Regenerierung mit der zu erwartenden Lebensdauer bzw. der Neubau einfließen.

Der **Landesrechnungshof würde die Erstellung eines** derartigen **Katasters begrüßen**, weil damit auch die Möglichkeit geschaffen werden würde, die **Dringlichkeitsstufen in den jährlichen Regenerierungsprogrammen objektiv für die ganze Steiermark zu bewerten**. Dem Landesrechnungshof wurde mitgeteilt, daß von der Fachabteilung IID Bemühungen zur Erstellung eines derartigen Straßenzustandskatasters seit mehreren Jahren unternommen werden.

Wie anlässlich des Gestrata-Seminars im Jänner 1989 berichtet wurde, wird auch von anderen Straßenverwaltungen an einem derartigen Modell gearbeitet. Der Landesrechnungshof empfiehlt daher einen Erfahrungs- und Gedankenaustausch zwischen den steirischen und den Landesstraßenverwaltungen der anderen Bundesländer (wie z.B. Niederösterreich) bezüglich dieses Straßenzustandskatasters.

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 beträchtlich erhöht. Anders ausgedrückt bedeutet das, daß eine Investi-

tion in den ersten Jahren nach der Fertigstellung unwirtschaftlich und unzweckmäßig ist, während hingegen aber der unverhältnismäßig große Finanzbedarf zur Regenerierung stark beschädigter Straßen natürlich ebenso unwirtschaftlich ist. Der somit für die Erhaltungs- und Regenerierungsmaßnahmen wichtige Entscheidungspunkt zwischen steigendem Investitionsbedarf und sinkendem Straßenzustand wäre mit Hilfe des Straßenzustandskatasters leichter ermittelbar, womit eine ökonomische Finanzierung der Straßenerhaltungskosten erreicht werden würde.

**Zusammenfassend stellt der Landesrechnungshof fest, daß aufgrund der mit den Außenämtern und der Fachabteilung IID geführten Gesprächen über den derzeitigen Zustand der Landesstraßen sowie aufgrund der vom Landesrechnungshof ermittelten Berechnungen nach beiden Modellen mit ähnlichem Ergebnis, die erforderlichen Finanzmitteln für die Straßenerhaltung in erhöhtem Ausmaß als der derzeitigen Dotierung zur Verfügung gestellt werden müßten, um nicht Gefahr zu laufen, einen Substanzverlust am Straßennetz zu erleiden.**

## 7. DETAILPRÜFUNG VON BAUVORHABEN

### 7.1 L 242 Leitersdorferstraße

#### 7.1.1 Beschreibung des Bauvorhabens

Diese vom Landesrechnungshof für eine Detailprüfung ausgewählte Baumaßnahme beinhaltet die Regenerierung der L 242 "Leitersdorferstraße" von km 4,00 bis km 6,00 und die einmündende L 243 "Gossendorferstraße" von km 0,000 bis km 0,500.

Die L 242 "Leitersdorferstraße" beginnt bei der B 66 "Gleichenbergerstraße" in der Gleichenberger Klause und führt über Edersgraben, Lödersdorf nach Bergl, wo sie wieder in die B 66 einmündet. Die L 242 dient somit dem Durchzugsverkehr von Leitersdorf nach Bad Gleichenberg und ist für den Raum Gossendorf die einzige Verbindungsstraße nach Feldbach. Der damalige Fahrbahnzustand und die damals bestehenden Kurvenradien wurden den Verkehrserfordernissen nicht mehr gerecht.

Dem Gegenstande nach handelte es sich in erster Linie um eine **Fahrbahnregenerierung** mit 2.500 m Gesamtlänge. Da auch eine Anlagenverbesserung geschaffen werden sollte und die Linienführung den Verkehrserfordernissen in einigen Punkten nicht mehr entsprach, wurde von der **Baubezirksleitung Feldbach**, Abteilung Straßenbau, im Jahre 1982 für 3 Teilbereiche ein **Detailprojekt** ausgearbeitet.

Die **projektierten Bereiche** sind:

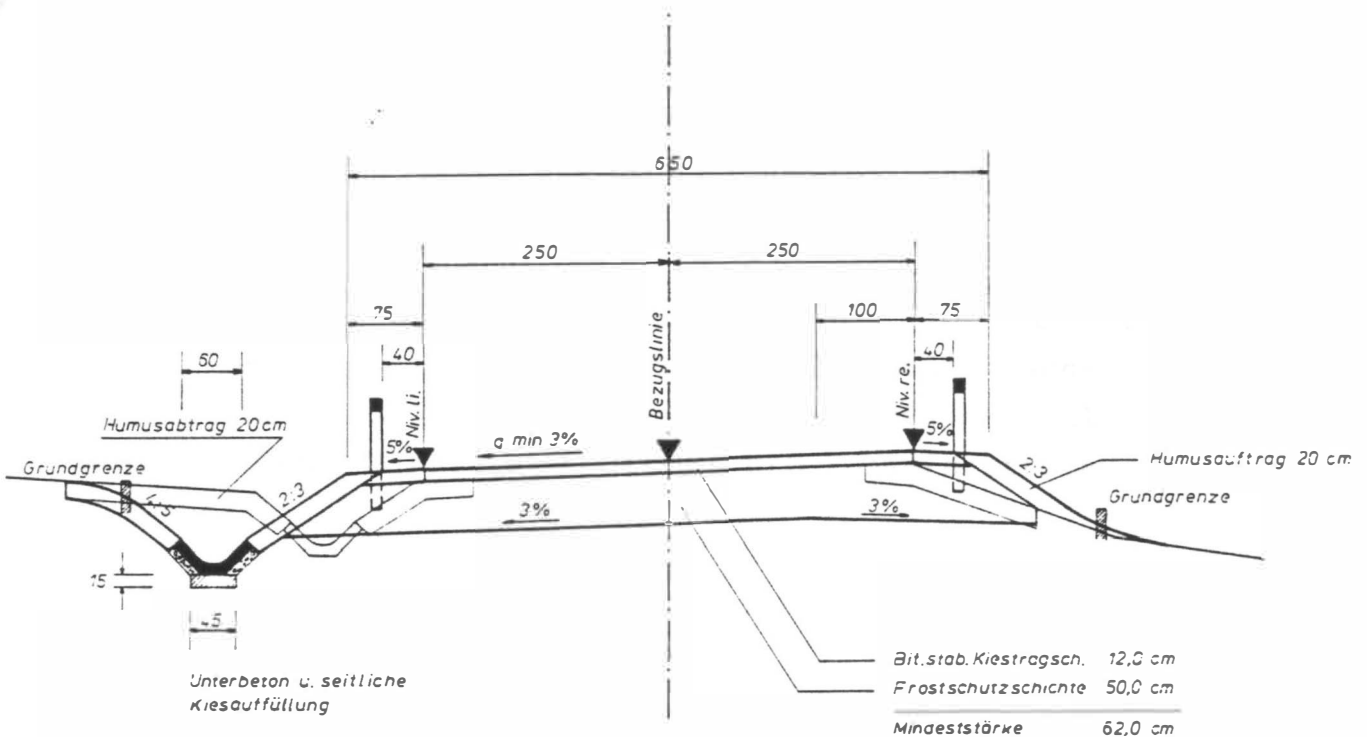
- \* Abschnitt 1, Kurvenbegradigung Edersgraben von km 4,56 bis km 4,82.
- \* Abschnitt 2, Kurvenbegradigung Edersgraben von km 5,18 bis km 5,50 und
- \* Abschnitt 3, Brückenverbreiterung Leitersdorf von km 5,88 bis km 5,94.

Für die Ausbaustrecke des Abschnittes 1 und 2 wurde der **Regelquerschnitt L 8** vorgesehen. Dieser Regelquerschnitt hat, wie die untenstehende Skizze zeigt, folgendes Aussehen:

Bankett: 2 x 0,75 m      1,50 m  
Fahrbahnbreite:      5,00 m  
Kronenbreite:      6,50 m

## REGELPROFIL L 8

Maßstab 1:50





Die Trassenführung für den **260 lfm langen Abschnitt 1**, an den sich entsprechende Übergänge anschließen, die in den Bestand einbinden, wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der verkehrstechnischen Erfordernisse entsprechend neu gestaltet. Der in diesem Bereich bestandene Rechtsbogen mit unübersichtlicher Kuppe wurde durch Verlegen der Trasse nach rechts unter Verwendung eines Kreisbogens  $R = 120$  m sowie einer Ausrundung  $R = 1.500$  m wesentlich entschärft. Der Aufbau des Oberbaus wurde mit einer Frostschutzschichte von 50 cm Stärke und darauf eine zweilagige bitumenstabilisierte Kiestragschichte von 12 cm Stärke vorgesehen und abschließend eine 3 cm dicke Heißmischgut-Verschleißschichte eingebaut.

Für den **320 lfm langen Abschnitt 2** wurde die Trassenführung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse im Einvernehmen mit der Gemeinde den verkehrstechnischen Erfordernissen entsprechend festgelegt. Die neue Trasse verläuft zwar im wesentlichen auf der bestehenden Landesstraße, jedoch im Durchlaßbereich des Edergrabenbaches weicht sie von der ursprünglichen ab, womit eine Verlängerung der Verrohrung von 3 m erforderlich wurde. Der Aufbau des Oberbaus und die Verschleißschichte wurde analog zum Abschnitt 1 geplant.

Der **60 m lange Abschnitt 3** bezieht sich auf die bei km 5,9 bestandene Überquerung des Edergrabenbaches. Hier wurde durch die Begradigung der an dieser Stelle befindlichen Linkskurve eine Brückenverbreiterung notwendig.

Die **Entwurfsgeschwindigkeit** wurde entsprechend der Straßenkategorie und den Geländegegebenheiten **sinnvollerweise mit 40 km/h** angenommen. Alle bestehenden Rampen und Nebenwege wurden wieder an die Landesstraße angeschlossen. Bestehende Abflußverhältnisse wurden beibehalten, sodaß keine wasserrechtlichen Bewilligungen erforderlich geworden sind.

Die bei km 4,0 in die L 242 einmündende **L 243 "Gossendorferstraße"** wurde für den 500 m langen Abschnitt nur mit dem **Aufbringen einer Verschleißschichte (BTD)** regeneriert.

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß die vorgesehenen **Maßnahmen der Fahrbahnregenerierung erforderlich** waren und wesentliche Verbesserungen in der Linienführung erreicht wurden. Die für die 3 Abschnitte erstellten **Detailprojekte** wurden von der **Baubezirksleitung Feldbach**, Abteilung Straßenbau, **ordnungs- und fachgemäß** erstellt.

### 7.1.2 Ausschreibung und Vergabe

Neben den ausführlichen und korrekten allgemeinen Vorbemerkungen zum **Leistungsverzeichnis** wurden im Kapitel "**Besondere Vorbemerkungen** zur Baumaßnahme Edersgraben - Leitersdorf" u.a. folgende Bedingungen gesondert festgehalten:

- \* Arbeitsbeginn: 3 Wochen nach Auftragserteilung  
Arbeitsdauer: 8 Monate  
Die Termine werden anlässlich der Bauübergabe festgelegt.

Dazu kann der Landesrechnungshof **positiv** feststellen, daß in dieser Form der langjährigen Forderung des Landesrechnungshofes, **keine fixen Datumsangaben** in die Ausschreibung aufzunehmen, voll und ganz entsprochen wurde.

- \* Für jeden den Fertigstellungstermin überschreitenden Kalendertag wird eine Vertragsstrafe von S 2.000,- von der Verdienstsumme abgezogen.
- \* Baustelleneinrichtung und -räumung ist in die Einheitspreise einzurechnen und erfolgt keine gesonderte Vergütung.
- \* Die gesamten Arbeiten sind unter voller Verkehrsaufrechtserhaltung durchzuführen. Ausgenommen von dieser Regelung ist der Einbau der bituminösen Tragschichten, da diese in voller Breite durchzuführen waren.

- \* Die Einfahrten und Zufahrten zu den Häusern, Grundstücken und Geschäften mußten vom Auftragnehmer während der gesamten Bauzeit bis zur Fertigstellung durch provisorische Zufahrten ermöglicht werden.
- \* Die Bauunternehmung wurde verpflichtet, bei der Herstellung von Bitukiesschichten den Einbau in einer Breite ohne Mittelnaht auszuführen.
- \* Haftbriefe für Deckungsrücklässe mußten eine Mindestlaufzeit von 6 Monaten haben und als Ablauftermin den 30.3. oder 30.9. aufweisen.
- \* Für jeden Lastplattenversuch mit negativem Ergebnis wurde ein Strafgeld von S 1.000,-, für jeden fehlenden Lastplattenversuch ein solches von S 1.500,- festgelegt.

Der Landesrechnungshof kann zu diesen besonderen wie auch zu den allgemeinen **Vorbemerkungen** feststellen, daß sie **klar textiert** wurden und alle **wesentlichen Punkte** beinhalteten.

Das **Leistungsverzeichnis** gliederte sich in folgende **Gruppen**:

- \* Erdarbeiten
- \* Entwässerungsarbeiten
- \* Oberbauarbeiten
- \* Nebenarbeiten
- \* Regiearbeiten

In den **drei vorgenannten Abschnitten**, die mittels eines **Detailprojektes** mit einer **Gesamtlänge von 640 m** ausgearbeitet wurden, fand sich in den jeweiligen Projektsunterlagen eine **Massenermittlung**. In dieser Massenermittlung sind die Positionen **Abtrag, Dammschüttung, Humusabtrag und -auftrag, Frostschutz** und **Unterbauplanum präzise** ermittelt.

Die **gesamte Massenermittlung für das 2.500 m lange Bauvorhaben**, die Basis für die in das Leistungsverzeichnis einfließenden Massenangaben sein sollte, konnte dem Landesrechnungshof jedoch **nicht mehr vorgelegt werden**. Dem Landesrechnungshof wurde zwar eine genaue Skizze mit Detailangaben, welche Maßnahmen in welchem Straßenteilstück vorgesehen sind, übermittelt, die rechnerische Zusammenstellung wurde nach Angaben des Sachbearbeiters jedoch mit Legung der Schlußrechnung weggeworfen. Nachdem die **weitere Überprüfung** jedoch in einzelnen Positionen **größere Massenabweichungen** zwischen Leistungsverzeichnis und tatsächlicher Ausführung ergab, konnte somit nicht mehr festgestellt werden, welche Gründe für diese Massendifferenzen ausschlaggebend waren.

Der Landesrechnungshof muß daher fordern, daß **Massenzusammenstellungen auch für Regenerierungsmaßnahmen**, wo das Ermitteln einzelner Positionen ungleich schwieriger gegenüber Neubauvorhaben sein kann, **aufgestellt** werden, und diese dem **Bauakt beizulegen** sind.

**Wie lange grundsätzlich Bauakte** aufbewahrt werden sollen, ist zurzeit noch nicht eindeutig geregelt. Dem Landesrechnungshof ist jedoch bekanntgeworden, daß die **Landesbaudirektion** diesbezüglich eine **verbind-**

liche Empfehlung in Vorbereitung hat, die an alle Fachabteilungen ergehen wird.

Die Oberbau- und Belagsarbeiten der L 242 "Leitersdorferstraße" und L 243 "Gossendorferstraße" mit einer Länge von 2.500 m im Bereich der Baubezirksleitung Feldbach wurden durch die Fachabteilung IID öffentlich ausgeschrieben. Die Anbotseröffnung erfolgte am 5. März 1985.

Nach fachtechnischer und rechnerischer Überprüfung der eingelangten Angebote wurde folgende Firmenreihung festgestellt:

Firmenname	Bruttoanbotssumme	Abweichung in %
1. Sprengbau, Graz	S 5,916.936,--	90,3 %
2. Teerag-Asdag, Feldbach	S 6,554.584,80	100,0 %
3. Mandlbauer, Bad Gleichenberg	S 6,806.052,--	103,8 %
4. Stuag, Leibnitz	S 6,914.230,50	105,5 %
5. Leithäusl, Mühldorf	S 6,939.604,80	105,9 %
6. Universale, Fürstenfeld	S 7,082.760,--	108,1 %
7. Swietelsky, Feldbach	S 7,089.672,--	108,2 %
8. Kapsreiter, Graz	S 7,190.065,92	109,7 %
9. LSH Fischer, Fürstenfeld	S 7,194.082,20	109,8 %
10. Tagger, Ottendorf	S 7,203.409,20	109,9 %
11. Strabag, Gleinstätten	S 7,210.605,16	110,0 %
12. Granit, Deutschlandsberg	S 7,260.204,--	110,8 %
13. Lang & Menhofer, Ilz	S 7,263.420,--	110,8 %

14. Asphalt u. Beton, Liezen	S 7,341.533,40	112,0 %
15. Zwettler, Stainz	S 7,506.081,--	114,5 %
16. Rauppach, Bruck	S 7,563.738,--	115,4 %
17. Kern & Co, Leibnitz	S 7,615.860,--	116,2 %
18. Sterlinger, Hartberg	S 8,223.816,--	125,5 %

Als Kennzeichnung der Angebote wurde jedes Angebot mit einer Schnur zusammengebunden und versiegelt.

Am 7. März 1985 erhielt die Fachabteilung IID von der **Fa. Spreng- und Bau-GesmbH** ein Schreiben, daß das gegenständliche **Angebot** von einem **nicht zeichnungsberechtigten Mitarbeiter** des Unternehmens unterfertigt und abgegeben wurde. Daraufhin richtete die **Fachabteilung IID** an die **Rechtsabteilung 10** ein Schreiben mit der **Bitte zu prüfen**, ob das vorliegende Angebot rechtmäßige Gültigkeit besitzt oder ob dieses auszuscheiden wäre.

Am 1. April 1985 teilte die Rechtsabteilung 10 der Fachabteilung IID u.a. folgendes mit:

"Im 3. Abschnitt des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG 1950) ist unter § 13 geregelt, wie Anträge, Gesuche, Anzeigen, Beschwerden und sonstige Mitteilungen eingebracht werden müssen. Gemäß § 13 Abs. 3 berechtigen Formgebrehen schriftlicher Eingaben wie auch das Fehlen einer Unterschrift an sich noch nicht die Behörde zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr deren Behebung von Amtswegen zu veranlassen und kann dem Einschreiter die Behebung des Formgebrehens oder schriftliche Bestätigung mit der Wirkung beauftragen, daß das Anbringen nach

fruchtlosem Ablauf einer gleichzeitig zu bestimmenden Frist nicht mehr berücksichtigt wird. Wird aber das Formgebreehen rechtzeitig behoben, so gilt die Eingabe als ursprünglich richtig eingebracht."

Im vorliegenden Fall ist die nicht ordnungsgemäße firmenmäßige Zeichnung durch das Schreiben der Firma Sprengbau vom 7. März 1985 nicht saniert worden, weshalb auch ein **rechtsgültiges Angebot lt. Schreiben der Rechtsabteilung 10 nicht vorliegt.**

In einem weiteren Schreiben vom 11. April 1985 der Fa. Spreng- und Bau-GesmbH an die Fachabteilung IID wurde weiters bekanntgegeben, daß Arbeiten dieser Art noch nicht durchgeführt wurden und die dafür notwendigen Geräte nicht vorhanden sind. Daran schließt sich das Ersuchen, die Firma vom Anbot zu entbinden und es wurde gleichzeitig die Bitte formuliert, daß dieser Ausnahmefall nicht zur Sperre des Unternehmens führen sollte.

Die **Fachabteilung IID schied somit das Anbot der Fa. Sprengbau** aufgrund der Stellungnahme der Rechtsabteilung 10 und des zweiten Schreibens der Firma nach ÖNORM A 2050 **aus.**

Von der Fachabteilung IID wurde als Bestbieter die Fa. Teerag-Asdag, Mühldorf, ermittelt.

Der Vergabeantrag an die Steiermärkische Landesregierung vom 16. April 1985 (Beilage 16) von der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IID, hat dabei folgendes Aussehen:



Fa. Teerag-Asdag	S 6,554.584,80
zuzügl. Unvorhergesehenes	S 745.415,20
Gesamtkosten:	<b>S 7,300.000,--</b> =====

Nach der Genehmigung durch die Steiermärkische Landesregierung am 22. April 1985 erteilte die Fachabteilung IID mit Schreiben vom 9. Mai 1985 den **Auftrag zur Durchführung der Regenerierungsarbeiten** an der L 242 "Leitersdorferstraße" und L 243 "Gossendorferstraße" mit einer Auftragssumme von **S 6,554.584,80 an die Fa. Teerag-Asdag, Mühldorf.**

Dazu kann der Landesrechnungshof feststellen, daß die **Fachabteilung IID** im gegenständlichen Fall **umsichtig vorgegangen** ist und somit unter Beachtung der Rechtsmeinung der Rechtsabteilung 10 **ordnungsgemäß den Bestbieter ermittelt** hat.

Darüberhinaus ist jedoch zu bedenken, daß dem Land Steiermark durch den "nicht sanierten Formfehler" der nicht ordnungsgemäßen firmenmäßigen Fertigung ein Schaden entstanden ist. Der **Landesrechnungshof empfiehlt daher im Wiederholungsfalle** einer derartigen Vorgangsweise einer **Firma**, diese für eine **befristete Zeit zu sperren**. Zudem kann der Landesrechnungshof der **Ansicht der Rechtsabteilung 10 nicht folgen**, daß im gegenständlichen Fall eine analoge Anwendung des AVG 1950 handzuhaben ist, da es dadurch nach der Anbotseröffnung dem Bieter freigestellt wird, sich zu seinem Anbot zu bekennen oder auch nicht. Da die Landesstraßenverwaltung nicht zur Hoheitsverwaltung, sondern zur Wirtschaftsverwaltung gehört, ist das AVG 1950 hier nicht anwendbar. Zudem fehlt der Rechtsabteilung 10 die Zuständigkeit zur Auslegung des AVG 1950.

### 7.1.3 Baudurchführung

Am 9. Mai 1985 wurden der Firma Teerag-Asdag an Ort und Stelle die **Bauarbeiten übergeben** und darüber eine **Niederschrift** angefertigt. Darin wurde festgelegt, daß bei den Teilverdienstausweisen ein 7-%iger Abzug als Deckungsrücklaß einbehalten wird, der erst nach abgeschlossener Überprüfung der Schlußrechnung durch die Landesbuchhaltung auf einen 3-%igen **Haftungsrücklaß** ermäßigt werden kann.

Folgende **Baufristen** wurden in der Bauübergabeniederschrift festgelegt:

- \* Baubeginn: 20. Mai 1985
- \* Zwischentermin, 1. Lage BTS: 30. August 1985
- \* Gesamtfertigstellungstermin: 20. Juni 1986

Weiters wurden seitens der Firma ein Bauleiter, seitens der Baubezirksleitung Feldbach die Bauaufsicht und seitens der Fachabteilung IID der Bearbeiter namhaft gemacht.

**Ordnungsgemäß** wurde ein **Baubuch und Bautagesberichtsblätter geführt**, die vom Bauleiter und Bauaufsicht abgezeichnet wurden. Laut Baubuch erfolgte der Baubeginn mit 24. Mai 1985.

Am 29. Mai 1985 findet sich eine **Baubuchaufzeichnung**, in der festgehalten wird, daß die laut LV-Position 314 geforderten Kastengerinne mit Abdeckung aus Stahlbetonfertigteilen, die im Leistungsverzeichnis exakt in einer Skizze dargestellt wurden, mit einem falschen Profil angeliefert und daher zurückgeschickt wurden.

Nach Lieferung und Einbau der richtigen Profile am 3. Juni 1985 zeigten zwei Fertigteile unter Belastung Risse. Bei der darauffolgenden Besichtigung der Kastenprofile vom Lieferanten der Fertigteile wurde festgelegt, daß auf Kosten der Lieferfirma eine bewehrte Betonlage von 20 cm Stärke über die Kastenprofile einzubauen ist. Nach Belastung der **Kastenprofile** durch den Baustellenverkehr zeigten zwei Profile je einen **Haarriß**, der laufend weiter beobachtet wurde.

Rund **einen Monat nach Baubeginn** findet sich in der **Baubucheintragung** vom 28. Juni 1985 folgende Bemerkung:

"Da die bestehende Fahrbahn einen überaus schlechten Zustand aufweist, wird angeordnet, den bestehenden Belag mit Grader aufzureissen und abzuwalzen. Sodann ist Frostschutz (Stärke nach Anordnung aufzubringen). Für das Reissen ist der Grader und die Walze in Regie beizustellen. Da eine solche Position im Leistungsverzeichnis fehlt, ist ein **Nachtragsangebot** vorzulegen."

Auf **Befragen** des Landesrechnungshofes an die **örtliche Bauaufsicht** der Baubezirksleitung Feldbach, warum der schlechte Fahrbahnzustand nicht schon bei der Erstellung des Leistungsverzeichnisses berücksichtigt wurde und entsprechende **Positionen in das Leistungsverzeichnis aufgenommen** wurden, wurde erklärt, daß zwischen der Erstellung des Leistungsverzeichnisses und der Vergabe ein derart langer Zeitraum verstrich, daß die Fahrbahn inzwischen in Teilbereichen aufgebrochen ist. Nachdem auf den dem Landesrechnungshof übergebenen Skizzen, die zur Erstellung des Leistungsverzeichnisses dienten, kein Datum vermerkt ist,

kann diese Aussage nicht verifiziert werden. Fest steht, daß zwischen der Anbotseröffnung und der Vergabe ein Zeitraum von rd. zwei Monaten verstrichen ist.

Der Landesrechnungshof muß daher ganz allgemein die **Forderung** erheben, daß - falls es zu einer **Verzögerung zwischen der Erstellung des Leistungsverzeichnisses und dem tatsächlichen Ausschicken der Ausschreibungsunterlagen** kommt - diese auf alle Fälle modifiziert und **den tatsächlichen Erfordernissen angepaßt** werden müssen.

Obwohl die **Straßenbelagsarbeiten** mit Grader und Walze laut Bautagesberichtsblatt Nr. 23 noch am gleichen Tag der Baubucheintragung, nämlich dem **28. Juni 1985, begannen**, und sich nach den Eintragungen in den Bautagesberichtsblättern bis zum 17. Juli 1985 erstreckten, wurde das geforderte **Nachtragsanbot** seitens der Baufirma **erst am 17. Jänner 1986 gelegt**. Die Preisbasis der jeweils mit ca. 30 Stunden angenommenen Einheitspreise für den Grader und den Walzenzug wurde mit Vergleichen der Regieposition des Hauptanbotes erstellt. Die Gesamtsumme des Nachtragsofferts inklusive 20 % USt. betrug S 10.152,- und wurde hinsichtlich der Preisangemessenheit von der Bauaufsicht der Baubezirksleitung Feldbach geprüft und in Ordnung befunden. Die Baubezirksleitung Feldbach erteilte mit Schreiben vom 29. Jänner 1986 an die Fa. Teerag-Asdag die Genehmigung des gelegten Nachtragsanbotes.

Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß die Erstellung eines **Nachtragsoffertes sinnvollerweise vor Beginn der Ausführungsarbeiten** zu erfolgen hat.

Dem Landesrechnungshof scheint der Zeitraum zwischen Bauübergabe, also zu einem Zeitpunkt, an dem der schlechte Fahrbahnzustand schon erkennbar gewesen sein muß und dem tatsächlichen Beginn der Arbeiten in der Größe von rd. einem Monat ausreichend genug, ein **Nachtragsoffert zu legen**, zu prüfen und zu genehmigen.

Die im Zuge der Baudurchführung notwendigen **Feldaufnahmen** wurden **kontinuierlich und übersichtlich** durchgeführt. Die **Aufmaßblätter und Summenblätter** wurden ordnungsgemäß aufgestellt. Bei der **genauen Überprüfung durch den Sachbearbeiter** der Baubezirksleitung wurden Übertragungsfehler und Rechenfehler einer Korrektur unterzogen sowie nicht berechnete Massenangaben aus dem Summenblatt herausgestrichen.

Der Landesrechnungshof führte bei einer Überprüfung des Bauvorhabens **stichprobenartig Aufmaßkontrollen** durch.

Dies bezog sich auf folgende Positionen:

- \* Pos. 301 Großlastbetonrohre  $\varnothing$  30 cm
- \* Pos. 305 Grabenformsteine, (lichte Weite 60 cm)
- \* Pos. 309 Schachtabdeckungen
- \* Pos. 310 Böschungsköpfe  $\varnothing$  30 cm
- \* Pos. 311 Böschungsköpfe  $\varnothing$  40 cm

Dazu kann der Landesrechnungshof **positiv feststellen**, daß bei der **Nachvollziehung über die Summenblätter, Massenermittlungs- und Aufmaßblätter** alle überprüften Positionen in Anzahl, Größe und Länge den ermittelten **Massen entsprochen** haben.

Weiters wurde bei km 4,0, km 4,6, km 5,0, km 5,4 und km 5,8 der L 242 sowie bei km 0,2 und km 0,4 der L 243 die **Asphaltbreite nachgemessen**. Dazu kann **positiv festgestellt** werden, daß entsprechend dem Ausbauregelquerschnitt L 8 die **erforderliche Asphaltbreite** von 5,0 m an allen überprüften Stellen der L 242 **eingehalten** bzw. übertroffen wurde. Nur die Messung bei km 0,2 der L 243 ergab nur 4,80 m. Dazu ist festzustellen, daß bei der Regenerierung der L 243 lediglich auf die bestehende BTS-Schichte eine BTB-Schichte aufgebracht wurde. Somit konnte diese natürlich nur den vorgegebenen Straßenbreiten angepaßt werden, wodurch nicht überall der Regelquerschnitt L 8 erreicht werden konnte.

Das **Unterbauplanum** wurde von der Fachabteilung IIc, Boden- und Materialprüfstelle, mittels Lastplattenversuchen in zwei Punkten geprüft, wobei die **Qualitätsanforderungen** in allen Punkten **erfüllt** wurden.

Über die Güte des eingebauten **Betons** liegen drei Atteste der Technischen Versuchs- und Forschungsanstalt für Festigkeits- und Materialprüfung der Techn. Universität vor, worin die **normgemäße Qualität** des gelieferten Betons bestätigt wird.

Die vorgeschriebenen Eignungsprüfungen der **Bitukieslagen** wurden von der Fa. Prüfbau durchgeführt. Um die geforderte Qualität des BTS I/35 zu überprüfen, wurden auf der Baustelle zwei Mischgutproben entnommen und zerstörungsfreie Messungen hinsichtlich der Dichte in 5 Prüflosen durchgeführt. Die Messung der Dichte ergab, daß der Hohlraumgehalt und Verdichtungsgrad

**in allen 5 Prüflosen den Anforderungen entsprach.** Die Untersuchung des Mischgutes beider Proben ergab, daß es mit Ausnahme des Grobkornanteiles den Anforderungen nach RVS für den Typ BTS I/35 entsprach.

Die geforderte Qualität der **bituminösen Tragdeckschichte** (BTD), wurde durch Entnahme dreier Mischgutproben auf der Baustelle und durch zerstörungsfreie Messungen in **acht Prüflosen** überprüft. Die Untersuchung des Mischgutes ergab, daß alle drei Proben für den Typ BTD entsprachen. Die Messung der Dichte ergab, daß der Hohlraumgehalt und der Verdichtungsgrad mit Ausnahme des **Prüfloses 8**, worin der maximal zulässige **Hohlraumgehalt geringfügig überschritten** wurde, entsprochen haben.

Dazu kann der Landesrechnungshof positiv feststellen, daß aufgrund dieser nicht vertragsgemäßen Herstellung bei der Position 503 des Angebotes "bituminöse Tragdeckschichte, Typ BTD", die sich im Prüflos 8 ergeben hatte, exakt nach RVS für die 0,3-%ige **Überschreitung des Hohlraumgehaltes** ein **Pönale** in der Höhe von S 163,26 errechnet und in der Schlußrechnung **in Abzug gebracht** wurde.

Mit Schreiben vom 15. Mai 1986 teilte die Firma Teerag-Asdag der Baubezirksleitung Feldbach mit, daß die **beauftragten Arbeiten** an der L 242 "Leitersdorferstraße" und L 243 "Gossendorferstraße" innerhalb der gestellten Gesamtfertigstellungsfrist 20. Juni 1986 **termingerecht fertiggestellt** wurden und ersuchte um Vorübernahme des gegenständlichen Bauvorhabens.

#### 7.1.4 Abrechnung

Die **Vorübernahme** wurde am 27. Mai 1986 in Leitersdorf **durchgeführt** und hierüber eine Niederschrift verfaßt. Als Fertigstellungstag der terminisierten ersten Lage BTS wurde der 6. August 1985 und als endgültiger Fertigstellungstag der 30. April 1986 festgestellt. Damit ist **keine Überschreitung des Zwischentermines und des Endtermines** eingetreten. Bei der Vorübernahme wurden außer dem vorhin erwähnten Mangel des Hohlraumgehaltes im Prüflös 8 keine weiteren Mängel festgestellt.

Dazu muß der Landesrechnungshof **kritisch feststellen**, daß die nach Position 314 gelieferten "**Kastengerinne** mit Abdeckung aus Stahlbetonfertigteilen", bei denen schon während der **Baudurchführung Haarrisse** festgestellt und daraufhin auch saniert wurden, in der **Vorübernahmeniederschrift vermerkt werden hätten müssen**. Denn grundsätzlich umfaßt der Gewährleistungsanspruch nur alle jene Mängel, die zum Zeitpunkt des Gefahrenüberganges (Vorübernahme) vorhanden sind, weshalb bereits offensichtliche Mängel in dieser Niederschrift zu vermerken sind.

Die prüffähige **Schlußrechnung** mit allen erforderlichen Unterlagen sollte gemäß der Niederschrift bis zum 15. Oktober 1986 vorgelegt werden. Sie wurde bereits am 2. Juni 1986 bei der Baubezirksleitung Feldbach, somit **innerhalb des gesetzten Termines, vorgelegt**.

Die dreijährige Gewährleistungsfrist für alle Positionen des Leistungsverzeichnisses wurde mit 26. Mai 1989 fixiert. Wie in dem Kapitel "Gewährleistung" des technischen Berichtes, der der Schlußrechnung



beiliegt, richtig errechnet wurde, beträgt die **3-tige Haftsumme S 209.977,41**. Da die Laufzeit des Haftbriefes gemäß den Vorbemerkungen zum Anbot ein Monat über das Ende der Gewährleistungsfrist laufen muß, wäre somit als Ablauftermin der 26. Juni 1989 zu ermitteln gewesen.

Eine Anfrage bezüglich des Haftbriefes bei der **Fachabteilung IID** ergab, daß dort **nur ein Haftbrief** in der Höhe **von S 175.000,-** mit einer Laufzeit bis 26. Oktober 1989 vorlag.

Dazu muß der Landesrechnungshof **kritisch feststellen**, daß die vorliegende Haftsumme um rund S 35.000,- gegenüber der errechneten zu niedrig war. Da die Laufzeit zum Zeitpunkt der Ermittlungen des **Landesrechnungshofes** noch nicht abgelaufen war, konnte die **Erhöhung des Haftbriefes um rd. S 35.000,-** von der Fachabteilung IID bei der Fa. Teerag-Asdag **erwirkt** werden.

Von der Firma Teerag-Asdag wurden entsprechend dem Baufortschritt **Abschlagsrechnungen** mit im folgenden anerkannten Beträgen gelegt:

1. VA vom 11. Juni 1985	S 321.750,-
2. VA vom 9. Juli 1985	S 1,437.480,-
3. VA vom 6. Aug. 1985	S 1,708.740,-
4. VA vom 8. Okt. 1985	S 653.400,-
5. VA vom 31. Dez. 1985	S 1,673.100,-
6. VA vom 13. Mai 1986	<u>S 37.620,-</u>
Nettosumme:	<u>S 5,832.090,-</u>
USt. AR vom 2. Juni 1986	<u>S 1,166.418,-</u>
<u>Gesamtsumme:</u>	<u>S 6,998.508,-</u>

Für die Sicherstellung des **7-%igen Deckungsrücklasses** wurde bei der Fachabteilung IID **ordnungsgemäß** ein Haftbrief in der Höhe von anfänglich S 250.000,-- - laufend den entsprechenden Teilzahlungen angepaßt - erhöht bis auf S 420.000,- mit einer Laufzeit bis 31.Oktober 1986 vorgelegt.

Wie aus den gelegten Verdienstaussweisen hervorgeht, wurden die gesamten **Arbeiten laufend ausmaßmäßig erfaßt** und konnten daher die einzelnen Positionen mit dem tatsächlich ausgeführten Ausmaß sehr genau abgerechnet werden. Die **Kontrolle der Abschlagsrechnungen** in Verbindung mit den laufenden Ausmaßfeststellungen kann vom Landesrechnungshof **positiv** hervorgehoben werden.

Die **Schlußrechnung** der Firma Teerag-Asdag für die Baumaßnahme Edersgraben-Leitersdorf wurde der Baubezirksleitung Feldbach am 2. Juni 1986 vorgelegt. Nach **exakter Prüfung durch die Baubezirksleitung Feldbach** und anschließender stichprobenartiger **Kontrolle der Fachabteilung IID** wurde nach Abzug der 6 Abschlagsrechnungen und der Umsatzsteuerabschlagsrechnung und weiters abzüglich des 1-%igen WFF sowie der Pönale für den überschrittenen Hohlraumgehalt ein Restbetrag von S 739,09 zur Anweisung gebracht. Zuzüglich der Kosten für die Entschädigung dreier Obstbäume in der Höhe von S 6.600,- ergab sich eine **Gesamtbaukostensumme von S 7,005.847,09** (inkl. 20 % USt.).

Im Vergleich der Schlußrechnungssumme der Fa. Teerag-Asdag in der Höhe von S 6,999.247,09 gegenüber der Auftragssumme lt. **Schlußbrief** in der Höhe von

S 6,554.584,80 ist somit eine **Erhöhung** im Gesamtausmaß von S 444.662,29, d.s. **6,78 %**, eingetreten. Die Erhöhungen begründen sich zu 0,16 % durch das gelegte **Nachtragsangebot**, zu 6,55 % durch **Ausmaßvermehrungen** gegenüber der Ausschreibung und zu 0,07 % durch **Überschreitung** der vorgesehenen Regiearbeiten.

**Gegenüber der genehmigten Gesamtbaukostensumme** von 7,3 Mio.S ist somit eine **Krediteinsparung** in der Höhe von S 294.152,91 **entstanden**.

Aufgrund der eingetretenen **Ausmaßvermehrung** hat der **Landesrechnungshof** eine genaue **Überprüfung** durchgeführt, inwieweit die in den Leistungsverzeichnissen des Angebotes ausgewiesenen Mengen mit den tatsächlich erbrachten Ausmaßen übereinstimmen.

In der **Massengegenüberstellung** zwischen **Anbot** und **Abrechnung** sind dem Landesrechnungshof hinsichtlich Mehr- oder Mindermassen folgende 8 Positionen besonders aufgefallen:

Pos.	Leistungsbenennung		Anbot	Abrechnung	Massendif.
211	Aushub f. Bodenausschwehlung	m <sup>3</sup>	1.000	177,11	- 82 %
212	sperr. Steinschichte	m <sup>3</sup>	1.000	247,72	- 75 %
214	Mutterboden Aufbringen	m <sup>2</sup>	5.000	8.878,04	+ 76 %
215	Besämen	m <sup>2</sup>	5.000	8.141,99	+ 63 %
309	Schachtabdeckungen	kg	2.000	1.394,--	- 30 %
501	Frostschutz	m <sup>3</sup>	4.500	5.465,54	+ 21 %
503	Bit. Tragschichte BTD	to	2.000	2.439,--	+ 22 %
703	Steinschlichtung	to	1.000	393,12	- 61 %

Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß bei den **Positionen 211 und 212** auf der Seite 20 des Angebotes (Beilage 17) der offenbar korrekt kalkulierte Preis bei Lohn und Sonstigem nicht richtig aufaddiert wurde und mit einem **offensichtlichen Spekulationspreis als Einheitspreis** das Anbot ausgefüllt wurde. Nachdem in einem solchen Fall normengemäß der Einheitspreis Gültigkeit besitzt und die Multiplikation zwischen Massenangabe und Einheitspreis richtig war, mußte lediglich der Preisanteil bei Lohn und Sonstigem prozentuell korrigiert werden. Durch die eingetretene Massenminderung hatte diese **Spekulation des Bieters somit den erwarteten Erfolg.**

Zur **Massenerhöhung** bezüglich der Position 214 "Mutterboden auftragen" und der damit eng zusammenhängenden Position 215 "Besämen" sowie der Position 501 "Frostschutz" wurde gegenüber dem Landesrechnungshof folgende **Stellungnahme** abgegeben:

"Aufgrund des nachträglich angeordneten Aufreissens der Belagschicht mittels Grader ergab sich die Notwendigkeit, an mehreren nicht vorgesehenen Stellen größere Frostschutzschichten einzubauen, wodurch höhere Straßenkörper mit einer größeren Böschungsfäche entstanden."

Diese **Argumentation** konnte vom Landesrechnungshof **nicht vollständig nachvollzogen** werden. Der **Landesrechnungshof** machte daraufhin eine **Zusammenstellung**, der in den **Eigenprojekten** - Abschnitt 1 bis Abschnitt 3 - **ermittelten Massen** hinsichtlich Mutterbodenauftrag und Frostschutz. Die in diesem **Eigenprojekt** geplante Gesamtlänge aller drei Abschnitte betrug **640 m** gegenüber der 2.000 m des Gesamtabschnittes der L 242. Diese 640 m stellen aber **keinen reprä-**

**sentativen Wert** für den Gesamtabschnitt dar, da es sich bei den detailprojektierten Abschnitten um nahezu vollständige Neubaumaßnahmen des gesamten Straßenkörpers handelte, während die anderen Streckenabschnitte nur regeneriert wurden. **Trotzdem ist festzustellen, daß für diesen Streckenabschnitt, der nur rd. 1/3 der Gesamtstrecke darstellt, schon 3.308 m<sup>2</sup> Mutterbodenauftrag** (gegenüber 5.000 m<sup>2</sup> im Anbot) und **2.345 m<sup>3</sup> Frostschutz** (gegenüber 4.500 m<sup>3</sup> im Anbot) errechnet wurden. Der Landesrechnungshof muß daher auf die schon im Kapitel 7.1.2 geforderte **nachvollziehbare Massenzusammenstellung** für das Gesamtanbot drängen, damit die ausschreibende Stelle gezwungen wird, exakte Massenberechnungen durchzuführen. Dem Landesrechnungshof ist dabei klar, daß die Massenabweichungen bei derartigen Regenerierungsmaßnahmen ohne Projekt nur mit einer begrenzten Genauigkeit durchgeführt werden können.

Nur ein **bestmöglich ermitteltes Leistungsverzeichnis ist geeignet**, Spekulationen der Baufirmen auszuschließen, sodaß bei der Schlußrechnung **keinerlei Bieterreihungsstürze** möglich sind. Im Hinblick auf die teils beachtlichen Massenunterschiede zwischen den ausgeschriebenen und den ausgeführten Massen und dem offensichtlichen Spekulationspreis bei den Positionen 211 und 212 **wollte der Landesrechnungshof eine elektronische Anbotbewertung der ursprünglich erstgereihten Bieter durchführen.**

Die daraufhin von der Fachabteilung IID angeforderten Gegenanbote konnten dem Landesrechnungshof jedoch nicht vorgelegt werden. Nach einer zweimaligen Suche der Gegenanbote wurde vom Sachbearbeiter der **Fachab-**

**teilung IID** dem Landesrechnungshof mitgeteilt, daß offenbar bei der Übersiedelung der Fachabteilung IID von der Engulgasse in die Landhausgasse die gewünschten **Unterlagen** in die Autobahnmeisterei Graz gebracht wurden und dort **nicht mehr auffindbar** sind. Auch der alternativ daraufhin vom Landesrechnungshof geforderte EDV-Preisspiegel der Anbotsbewertung konnte nicht beigebracht werden, da offenbar ein solcher nicht erstellt worden ist.

Der Landesrechnungshof muß dazu **kritisch feststellen**, daß bei dem geprüften **Bauvorhaben** die **Schlußabnahme noch nicht vorgenommen** worden ist und daher die gesamten Unterlagen dieser Baumaßnahme verfügbar sein müßten. Hinsichtlich der **Aufbewahrungszeit der Unterlagen** verweist der Landesrechnungshof auf die schon im Kapitel 7.1.2 gemachten Bemerkungen.

Der Landesrechnungshof kann jedoch zusammenfassend zu der Vergabe, der **Gesamtabwicklung** und der Abrechnung des Bauvorhabens **positiv** feststellen, daß diese Baumaßnahme im wesentlichen ordnungsgemäß abgewickelt wurde und die **vorhandenen Unterlagen** übersichtlich und **nachprüfbar** sind.

## 7.2 L 512 Greimerstraße

### 7.2.1 Beschreibung des Bauvorhabens

Im Bereich der Baubezirksleitung Judenburg wurde für eine Detailprüfung eine Baumaßnahme ausgewählt, die die Regenerierungsarbeiten an der L 512 "Greimerstraße" von km 8,2 bis km 10,5 beinhaltet.

Für das Teilstück der L 512 zwischen Pöllau und St.Peter am Kammersberg wurde schon im Jahre 1974 für den Bereich von km 9,0 bis 12,05 eine Studie verfaßt. Im Jahre 1979 wurde für den fast identischen Bereich zwischen km 8,36 bis km 11,46 ein generelles Projekt erarbeitet. Schließlich wurde im Jahre 1981 vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IIa, an den Verfasser der beiden vorgenannten Arbeiten, Ziv.Ing. Dipl.-Ing. E. Visotschnig, der Auftrag zu einer Detailprojektierung des Straßenstückes zwischen km 8,36 bis km 11,60, also auf einer Länge von 3.240 m, erteilt. Dieses Projekt mit dem Titel "Pöllau - St.Peter a.K., Detailprojekt 1982" wurde am 7. Dezember 1983 fertiggestellt und am 11. März 1985 von der Steiermärkischen Landesregierung genehmigt.

Das Detailprojekt baute auf dem generellen Projekt aus dem Jahre 1979 auf, dessen Ziel es war, Trassenvarianten aufzuzeigen, die ein geringeres als die vorhandenen rd. 12 ‰ Längsgefälle und größere Bögen aufweisen sollten.

Das Straßenteilstück liegt am Südosthang des Greim, der gegen den Katschbach hin abfällt. Die Straße führt anfangs zwischen Viehweiden zu ihrem höchsten Punkt, ab dort im Wald liegend, steil abfallend ins Tal und verläuft weiters, nachdem sie den Wald verlassen hat, wiederum zwischen Weiden zum Ort St. Peter am Kammersberg. Die Straßenbreite betrug ursprünglich zwischen 4 bis 5 m.

Die **Begründung des Ausbaues** lag darin, durch eine **Verbesserung der Linienführung** die vielen zu engen, steilen und zum Teil auch unübersichtlichen **Bögen zu entschärfen und die Straßenbreite zu vergrößern**. Als Entwurfgeschwindigkeit wurde in dem Detailprojekt 1982 der Verkehrsbedeutung und dem Gelände entsprechend **40 km/h** angenommen. Die Kurvenradien sollten den Wert von 50 m nicht unterschreiten mit Ausnahme einer einzigen vorgesehenen Kehre, wo der Kurvenradius mit nur 20 m geplant war. Als **Regelquerschnitt** wurde die Type **L 6 mit 6 m Fahrbahnbreite** und 8 m Kronenbreite gewählt, wobei in den Kurven Verbreiterungen auf rd. 6,5 m Fahrbahnbreite geplant wurden.

Der **Zivilingenieur** ermittelte im Jahre 1983 für das 3.240 m lange Straßenteilstück **Baukosten** in der Höhe von rd. **12,5 Mio.S.** Zusammen mit den Grundeinlösekosten und den drei geplanten Kunstbauten sowie einem Unvorhergesehen von ca. 7 % ergaben sich Gesamtkosten von rd. 16 Mio.S.

Eine der **Hauptvorgaben** war es, möglichst **geringe Inanspruchnahmen von Fremdgütern** zu erzielen, wodurch kein großräumiges Abweichen von der bestehenden Trasse erlaubt war. Gerade **diese Vorgabe** war dann aber offen-



bar **maßgebend** dafür, daß **im Jahre 1984** das Staßenteilstück der L 512 "Greimerstraße" von km 8,2 bis km 10,5, also mit einer Gesamtlänge von 2.300 m **als Erhaltungsmaßnahme "Pöllau - St.Peter am Kammersberg"** ausgeschrieben wurde.

Die **Regenerierungsarbeiten** sollten dabei Längs- und Querentwässerungen, den Aufbau des Unter- und Oberbaues sowie die Oberbauprofilierung mit rd. 250 kg/m<sup>2</sup> BTS umfassen. Es war vorgesehen, die Entwässerung teilweise durch Hangdrainagen, durch Erneuern und Sanieren von Einlaufschächten, den Einbau zweier neuer Durchlässe und durch das Herstellen einer ca. 60 cm breiten mit BTB befestigten Mulde zu verbessern.

In den Bereichen der Änderung der Linienführung von km 8,52 bis km 8,93 sowie von km 9,13 bis km 9,40 war vorgesehen, den bestehenden Bitukies aufzureissen. In diesen Bereichen sollte ein neues Unterbauplanum unter Zugabe von Frostschutzmaterial und darauf eine 20 - 50 cm starke Frostschutzschicht hergestellt werden. Auf dem Feinplanum wurde als erste Tragschicht eine rd. 8 cm starke Bitukiesdecke vorgesehen. Auf den restlichen Flächen sollte nach dem Profilieren die gesamte Fahrbahn mit BTB in einer verstellbaren Breite von 5 bis 6 m mit dem Fertiger in einer Stärke von 5 cm eingebaut werden.

Dabei wurde getrachtet, daß man **in den Kurvenabschnitten sich an das bestehende Detailprojekt 1982 anpaßte.**

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß die vorgesehenen **Maßnahmen der Fahrbahnregenerierung erforderlich** waren. Weiters ist festzuhalten, daß trotz erfolgter Grundeinlöse nach dem Detailprojekt

1982 mit dem Regelquerschnitt L 6 die nun durchgeführten Regenerierungsarbeiten mit einer den dortigen Verkehrserfordernissen ausreichenden Straßenbreite von durchschnittlich 5,5 m hergestellt wurden und sich somit gegenüber dem nun nicht mehr erforderlichen Detailprojekt eine zweckmäßige und wirtschaftliche Ausführung dieser Baumaßnahme ergeben hatte.

### 7.2.2 Ausschreibung und Vergabe

Die Erhaltungsmaßnahme "Pöllau - St.Peter am Kammersberg" an der L 512 "Greimerstraße" (in der Ausschreibung und im Regierungssitzungsvergabeantrag findet sich noch die vom Sachbearbeiter der Baubezirksleitung irrtümlich falsch eingesetzte Bezeichnung "Pöllauerstraße") mit einer Gesamtlänge von 2.300 m im Bereich der Baubezirksleitung Judenburg wurde von der Fachabteilung IID **öffentlich und mit Festpreisen ausgeschrieben.**

Neben den ausführlichen und korrekten allgemeinen Vorbemerkungen zum Leistungsverzeichnis wurden im Kapitel "**Besondere Vorbemerkungen**" u.a. folgende Bedingungen gesondert festgehalten:

- \* Bei Überschreitung der Bauzeit wird je Kalendertag eine Vertragsstrafe von S 2.000,- von der Verdienstsumme in Abzug gebracht.
- \* Der Fertigstellungstermin wird bei der Bauübergabe bekanntgegeben. Als Bauzeit gilt das Jahr 1984/85. Die Einheitspreise sind als Festpreise zu kalkulieren.

Dazu muß festgestellt werden, daß zwar der **Empfehlung** des Landesrechnungshofes, **keine fixen Datumsangaben** in die Ausschreibung aufzunehmen, **entsprochen** wurde, wobei **jedoch die Bauzeit mit einer Angabe in Monaten erforderlich** ist, damit die Baufirma die Arbeitsdauer in ihrer Kalkulation berücksichtigen kann.

Das **Leistungsverzeichnis** gliederte sich in folgende **Gruppen:**

- \* Baustelleneinrichtung und -sicherung
- \* Erdarbeiten
- \* Entwässerungsarbeiten
- \* Beton- und Mauerungsarbeiten
- \* Oberbauarbeiten
- \* Regieleistungen

Die **Anbotseröffnung** erfolgte am 27. September 1984 und ergab nach fachtechnischer und rechnerischer Überprüfung der eingelangten Angebote folgende **Firmenreihung:**

Firmenname	Bruttoanbots- summe	Abweichung in %
1. LSH-Fischer, Fürstenfeld	S 5,151.599,70	100,0
2. Kapsreiter Süd-Ost-Bau, Graz	S 5,185.173,84	100,6
3. Kaltenegger u.Co., Judenburg	S 5,195.040,--	100,8
4. Mayreder, Keil, List & Co., Judenburg	S 5,198.688,--	100,9
5. TS-Bauges., Murau	S 5,257.368,--	102,1
6. Asphalt-Mischgut, Bruck	S 5,343.013,56	103,7
7. Granit, Deutschlandsberg	S 5,451.720,--	105,8
8. Strabag, Gleinstätten	S 5,601.438,--	108,7

Als Kennzeichnung der Angebote wurde jedes Angebot mit einer Schnur zusammengebunden und versiegelt.

Von der Fachabteilung IID wurde als Bestbieter die Firma LSH-Fischer, Fürstenfeld, ermittelt. Der Vergabeantrag an die Steiermärkische Landesregierung vom 4. Oktober 1984 (Beilage 18) von der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IID, hat dabei folgendes Aussehen:

Fa. LSH-Fischer, Fürstenfeld	S 5,151.599,70
zuzügl. Unvorhergesehenes	<u>S 348.400,30</u>
<b>Gesamtkosten</b>	<b><u><u>S 5,500.000,--</u></u></b>

Nach der Genehmigung durch die Steiermärkische Landesregierung am 15. Oktober 1984 erteilte die Fachabteilung IID mit Schreiben vom 22. Oktober 1984 den **Auftrag zur Durchführung der Regenerierungsarbeiten** an der L 512 mit einer Auftragssumme von **S 5,151.599,70 an die Fa. LSH-Fischer, Fürstenfeld.**

Dazu kann der Landesrechnungshof positiv feststellen, daß das Ausschreibungsverfahren und die **Vergabe an den Bestbieter ordnungsgemäß** erfolgte.

### 7.2.3 Baudurchführung

Am 5. November 1984 wurden der Firma LSH-Fischer an Ort und Stelle die Bauarbeiten übergeben und darüber eine Niederschrift angefertigt.

Darin wurde festgelegt, daß bei den Teilverdienstaussweisen ein 7-%iger Abzug als Deckungsrücklaß einbehalten wird, der erst nach abgeschlossener Überprüfung der Schlußrechnung durch die Landesbuchhaltung auf einen 3-%igen Haftungsrücklaß ermäßigt werden kann. Als Sicherstellungsmittel für den Deckungs- bzw. den Haftungsrücklaß können Haftbriefe inländischer Kreditunternehmungen gelegt werden.

In einem weiteren Punkt wird vereinbart, daß Haftbriefe zur Deckung des 3-%igen Haftungsrücklasses vom Beginn an auf einen Zeitraum von ein Monat über das Ende der Gewährleistungsfrist hinaus gültig sein müssen. Haftbriefe, die die o.a. Laufzeit nicht aufweisen, werden nicht angenommen.

Für die Sicherstellung des 3-%igen Haftungsrücklasses wurde bei der Fachabteilung IID ein Haftbrief über S 148.261,54 mit einer Laufzeit nur bis 12. September 1988 hinterlegt.

Der Landesrechnungshof muß dazu feststellen, daß die in der Vorübernahmeniederschrift vom 12. September 1985 festgelegte 3-jährige Gewährleistungsfrist am 11. September 1988 endet und somit als Haftzeit der 11. Oktober 1988 zu ermitteln gewesen wäre. Aufgrund der Schlußrechnungssumme wurde die 3-%ige Haftsumme mit S 146.778,92 festgelegt.

Dazu muß nun **kritisch** festgestellt werden, daß der **Haftbrief** zwar der Höhe nach in Ordnung, jedoch die Laufzeit **nur einen Tag über das Ende der Gewährleistungsfrist hinaus gültig** war. Entsprechend den vorhin zitierten Vereinbarungen hätte aufgrund der zu kurzen Laufzeit dieser Haftbrief **nicht angenommen werden dürfen.**

In einem diesbezüglich mit der **Fachabteilung IID** geführten Gespräch wurde dem Landesrechnungshof erklärt, daß **derartige Fehler in der Übergangszeit** nach Inkrafttreten dieser Regelung **passiert** sind. **Zum Zeitpunkt der Überprüfung** des Landesrechnungshofes wurde bei allen Baumaßnahmen schon die **ordnungsgemäße** Vorgangsweise, nämlich die Ermittlung der 3-%igen Haftsumme, aus der Schlußrechnungssumme inkl. USt. und für die Festsetzung der Haftzeit die lt. Vorübernahmeniederschrift festgelegte Gewährleistungsfrist zuzüglich einem Monat eingehalten.

Folgende **Baufristen** wurden weiters in der Bauübergabenederschrift festgelegt:

- \* Baubeginn: 12. Nov. 1984
- \* Gesamtfertigstellungstermin: 31. Aug. 1985

Laut Baubuch erfolgte der Baubeginn am 9. April 1985. **Ordnungsgemäß** wurden ab diesem Tag **Bautagesberichtsblätter** geführt. Auch das **Baubuch**, daß mit dem Tag der Bauübergabe beginnt und mit dem Tag der Räumung der Baustelle endet, ist **übersichtlich** geführt und erfaßt **detailliert alle besonderen Vorkommnisse** während der Baudurchführung.

So findet sich im Baubuch auf Seite 3 ein Vermerk, daß im Abschnitt von km 8,93 bis km 9,01 eine Änderung der **bestehenden Straßenlage** bzw. Straßenachse durchzuführen ist, um eine **bessere Anpassung an das bestehende Detailprojekt** zu erreichen. Weiters findet sich auf Seite 6 der Vermerk, daß im Abschnitt von km 9,218 bis km 9,256, um eine Sichtverbesserung zu erreichen, eine Straßenverbreiterung durchzuführen ist. Beide vorgenannten Änderungen hatten zur Folge, daß Verlängerungen der bestehenden Rohrdurchlässe durchgeführt werden mußten. **Präzise wird dazu im Baubuch angeführt**, daß die **Arbeiten** für das Einbringen des Betons für den Sohlbeton sowie das Verlegen des Rohrkanales **in Regie durchgeführt** werden, während **alle anderen damit zusammenhängenden Arbeiten einer genauen Positionsnummer** des Leistungsverzeichnisses zugeordnet werden.

Eine weitere Maßnahme, die Regiearbeiten nach sich zog, war die auf Seite 5 des Baubuches eingetragene Sicherung der Quellfassung für das Anwesen Tockner, die aufgrund eines Bescheides durchgeführt werden mußte.

Zu allen vorgenannten Änderungsmaßnahmen wurden nach Vollzug der Arbeiten im Baubuch die entsprechenden Regieleistungspositionen des Leistungsverzeichnisses angeführt und die Dauer der Leistung in Stunden angegeben und bestätigt.

Auf Seite 10 des Baubuches findet sich die Eintragung, daß die Busbucht, die sich im Bereich von km 8,25 befindet, auf eine Tiefe von 40 cm auszukoffern ist. Weiters fand sich im Bautagesberichtsblatt Nr. 10



der Vermerk, daß bei km 9,2 eine Bodenauswechslung durchzuführen ist. Beide vorgenannten Vermerke konnten vom Landesrechnungshof über die Aufmaßblätter und Summenblätter nachvollzogen werden.

Der Landesrechnungshof hat bei einer **örtlichen Besichtigung und Überprüfung** des Bauvorhabens alle vorgenannten Bemerkungen ein besonderes Augenmerk geschenkt und dabei festgestellt, daß die **Arbeiten sach- und fachgemäß** ausgeführt wurden und die **im Bauakt begründeten Änderungen** notwendig und **in Ordnung** befunden.

Die im Zuge der Baudurchführung notwendigen **Feldaufnahmen** wurden **kontinuierlich und äußerst übersichtlich** erstellt. Die aufgrund der Aufmaßblätter erstellten **Massenermittlungsblätter und Summenblätter** sind **ordnungsgemäß** erstellt und vom Sachbearbeiter der Baubezirksleitung **äußerst exakt geprüft** worden. Neben zahlreichen Ausbesserungen, die die exakten Überprüfungen hinsichtlich der Addition und Multiplikation der aufgemessenen Werte erkennen läßt, zeigt sich diese u.a. auch im Erkennen und Verbessern eines Zahlensturzes auf dem Massenermittlungsblatt Nr. 8 bei der Position 203 - Humusabtrag, der einen Längfehler von 100 m zur Folge hatte.

Der Landesrechnungshof kann daher zur **formalen Bauabwicklung positiv** feststellen, daß das Baubuch und die Bautagesberichtsblätter **ordnungsgemäß** geführt wurden und die Massenermittlungsblätter sowie die Summenblätter **vorbildlich überprüft und korrigiert** wurden.

Für sämtliche Einbaumengen, Frostschutz, BTS I und BTD erfolgte die Verrechnung für Lieferung und Leistung nach Tonnen bzw. m<sup>3</sup> laut Lieferschein und Wiegezettel.

Der Landesrechnungshof konnte bei einer **stichprobenartigen Kontrolle der Lieferscheine und Wiegezettel** feststellen, daß diese vollständig vorhanden waren und mit einer exakten Zusammenstellung, die von der Baubezirksleitung Judenburg gemacht wurde, versehen sind. **Festgestellt** werden muß jedoch, daß die Lieferscheine bzw. **Wiegezettel** der Fa. LSH-Fischer von der Mischanlage Katsch-Mur offenbar **ohne Farbband ausgedruckt** wurden. Es sind daher die Zahlen für die Gewichtsangabe, das Datum, die Fahrzeugnummer und die Uhrzeit nur in Form von eingestanzten Zahlen **schwer lesbar**. Die gelieferte Nettotonnensumme wurde handschriftlich überschrieben.

Der Landesrechnungshof führte eine **Überprüfung der Position 503, BTS I 0/35**, von allen am 16. Juli 1985 gelieferten Mengen durch und stellte fest, daß die auf den Lieferscheinen angegebenen Nettotonnen mit der gesamten **Zusammenstellung** übereinstimmen **und die Addition richtig** ist. Trotzdem muß der Landesrechnungshof **kritisch feststellen**, daß vonseiten des Auftraggebers die **Baufirma auf diesen Mangel hingewiesen** werden muß und **derartige Lieferscheine mit nur gestanzten Zahlen zurückgewiesen werden sollten**, um bei der Überprüfung die Fehlermöglichkeit zu minimieren.

Hinsichtlich der Eignung des **Sand-Kies-Gemisches** wurde von der Firma Prüfbau am 3. Nov. 1984 eine

**Eignungsprüfung** durchgeführt, die ergab, daß die Probe den Anforderungen für die untere Tragschichte (Frostschuttschichte) **entspricht**. Von der gleichen Firma wurden am 24. April 1985 drei Lastplattenversuche für die **Abnahmeprüfung der unteren Tragschichte** durchgeführt und festgestellt, daß in allen drei Punkten die **Qualitätsanforderungen** entsprechend der Ausschreibung **erfüllt** wurden.

Über die Güte des eingebauten **Betons B 225** für die Betonschichte liegt ein Attest der Technischen Versuchs- und Forschungsanstalt für Festigkeits- und Materialprüfung der Techn. Universität vor, worin die **normgemäße Qualität bestätigt** wird.

Die vorgeschriebenen Eignungsprüfungen der **Bitukieslagen** (BTS I/35 und BTD-18) wurden durchgeführt und entsprachen. Um die geforderte Qualität des BTS I/35 und des BTD-18 zu überprüfen, wurden auf der Baustelle insgesamt drei Mischgutproben entnommen. Die von der Fachabteilung IIC, Boden- und Materialprüfstelle, durchgeführte Kontrollprüfung ergab, daß **alle drei Proben** in den bitumentechischen Kennwerten den jeweiligen **Qualitätsanforderungen entsprachen**. Um die vertragsgemäße Herstellung und den Einbau der **BTD-Schichte** zu überprüfen, wurden am 8. August 1985 zerstörungsfreie Abnahmeprüfungen **in 5 Prüflösen** durchgeführt. Die Messung von Hohlraumgehalt und Verdichtungsgrad ergab, daß den **Qualitätsanforderungen** an einen fertigen BTD 18 gemäß RVS **entsprochen** wurde.

Mit Schreiben vom 20. August 1985 teilte die Fa. LSH-Fischer der Baubezirksleitung Judenburg mit, daß die **Regenerierungsarbeiten** an der L 512 "Greimer-

straße" innerhalb der gestellten Gesamtfertigstellungsfrist 31. August 1985 **termingerecht fertiggestellt** wurden und ersuchte um Vorübernahme des gegenständlichen Bauvorhabens.

#### 7.2.4 Abrechnung

Die **Vorübernahme** wurde am 12. September 1985 in St. Peter **durchgeführt** und hierüber eine Niederschrift verfaßt. Als Fertigstellungstag wurde der 25. Juni 1985 festgestellt, womit der **vertragliche Fertigstellungstermin unterschritten** wurde. Weiters ergab sich daraus als Termin für die 3-jährige Gewährleistungsfrist der 11. September 1988.

Bei der Vorübernahme wurden **keinerlei Mängel festgestellt**. Die prüffähige **Schlußrechnung** mit allen erforderlichen Unterlagen sollte gemäß der Niederschrift bis zum 25. Oktober 1985 vorgelegt werden. Sie wurde bereits am 30. August 1985 bei der Baubezirksleitung Judenburg, somit **innerhalb des gesetzten Termines, vorgelegt**.

Von der Fa. LSH-Fischer wurden entsprechend dem Baufortschritt **Abschlagsrechnungen** mit im folgenden anerkannten Beträgen gelegt:

1. VA vom 30. April 1985	S 1,780.000,--
2. VA vom 29. Juli 1985	<u>S 2,222.000,--</u>
Nettosumme:	<b>S 4,002.000,--</b>
USt. AR v. 4. Sept. 1985	<u>S 800.400,--</u>
Gesamtsumme:	<b>S 4,802.400,--</b> =====

Für die Sicherstellung des **7-%igen Deckungsrücklasses** wurde bei der Fachabteilung IID ein **Haftbrief** in der Höhe von **S 300.000,-** mit einer Laufzeit bis 31. Dezember 1985 vorgelegt.

Die **exakte Kontrolle der Abschlagsrechnungen** in Verbindung mit den laufenden Ausmaßfeststellungen kann vom Landesrechnungshof **positiv** hervorgehoben werden.

Die Schlußrechnung der Fa. LSH-Fischer für die Baumaßnahme "Pöllau-St.Peter" an der L 512 "Greimerstraße" wurde der Baubezirksleitung Judenburg am 30. August 1985 vorgelegt und von dieser einer eingehenden Prüfung mit teilweiser Korrektur unterzogen.

Nach anschließender Überprüfung durch die Fachabteilung IID wurde nach Abzug der Abschlagsrechnungen und der Umsatzsteuerabschlagsrechnung und weiters abzüglich des 1-%igen WFF ein Restbetrag von S 90.930,50 zur Anweisung gebracht.

In der Gebarungsübersicht unter dem Punkt "Zahlungen an Dritte" findet sich ein Betrag von S 21.437,-, der an die Fa. Wolfgang Weirer, **Schotterwerk in Katsch/Mur**, gezahlt wurde.

Nachdem dem Landesrechnungshof eine derartige Materialbeistellung **weder aus dem Anbot noch aus dem Baubuch ersichtlich** war, wurde diesbezüglich eine Anfrage an die **Baubezirksleitung Judenburg** gerichtet. Von dieser wurde dem Landesrechnungshof **mitgeteilt**, daß es sich hierbei um eine **irrtümliche Verrechnung einer Schotterauffuhr** handelt, die eigentlich ein an diese hier behandelte Baumaßnahme **anschließendes Baulos** betrifft, wo in Eigenregie eine Drainagierung durchgeführt wurde.

Der Landesrechnungshof hat sich bei der **örtlichen Überprüfung** der Baumaßnahme die rd. 500 m nach dem Baulosende befindliche Stelle **dieser Eigenregiearbeiten** zeigen lassen und somit die tatsächliche **Verwendung dieser Schotterlieferung festgestellt**. Trotzdem ist dazu festzuhalten, daß **derartige Fehlverrechnungen nicht sanktioniert** werden sollten, sondern aus den tatsächlich dafür vorgesehenen Kreditansätzen beglichen werden müssen.

Unter Einrechnung aller vorgenannten Summen ergibt sich eine **Gesamtbaukostensumme von S 4,914.067,78** (inkl. 20 % USt.).

Im Vergleich der Schlußrechnungssumme der LSH-Fischer in der Höhe von S 4,892.630,78 gegenüber der Auftragssumme lt. Schlußbrief in der Höhe von S 5,151.599,70 ist somit eine **Krediteinsparung** in der Höhe von S 258.968,92, das sind **5 %, eingetreten**. Die Einsparungen zeigen sich auch in einer deutlichen **Unterschreitung der vorgesehenen Regiearbeiten**, von denen nur rd. ein Drittel der im Anbot vorgesehenen Stundenanzahlen tatsächlich beansprucht wurde.

Gegenüber der genehmigten Gesamtbaukostensumme von 5,5 Mio.S ist somit eine Krediteinsparung gegenüber der Gesamtbaukostensumme in der Höhe von S 585.932,22 entstanden.

Der Landesrechnungshof hat eine **Überprüfung durchgeführt**, in wie weit die in den **Leistungsverzeichnissen** des Angebotes ausgewiesenen **Mengen mit den tatsächlich erbrachten Ausmaßen** übereinstimmen.

In der **Massengegenüberstellung zwischen Anbot und Abrechnung** sind dem Landesrechnungshof hinsichtlich Mehr- oder Mindermaßen nur folgende vier Positionen besonders aufgefallen:

Pos.	Leistungsbenennung		Anbot	Abrechn.	Massendif.
203	Rasen und Mutterboden abtragen	m <sup>3</sup>	100	165,45	+ 65 %
206	Aushub für Bodenauswechslung	m <sup>3</sup>	500	109,13	- 78 %
207	Humusauftrag	m <sup>2</sup>	100	513,25	+ 413 %
501	Herstellen von Asphaltmulden	m	2.300	1.495,60	- 35 %

Dazu wurde dem Landesrechnungshof bei der örtlichen Überprüfung des Bauvorhabens erklärt, daß die **Positionen 203 und 207 ,bedingt durch** die im Zuge der Bauausführung angeordneten **Kurvenverbreiterungen, Ausmaßvermehrungen** erfahren haben.

Die Kurvenverbreiterungen, die eine **Anpassung an das bestehende Detailprojekt 1982** darstellen und die wie in diesem Bericht schon vorhin ausgeführt, durch Baubucheintragungen angeordnet wurden, werden **vom Landesrechnungshof positiv bewertet**. Wünschenswert wäre es aber, daß derartige Überlegungen schon bei der Erstellung der Massenangaben für das Leistungsverzeichnis Berücksichtigung finden würden.

Bei den deutlichen **Massenverminderungen der Positionen**



206 und 501 kann festgestellt werden, daß diese bei Erstellung des Leistungsverzeichnisses nicht klar errechenbaren Massen aufgrund eines **äußerst sparsamen und gezielten Einsatzes** der vorgesehenen Leistungen unterschritten werden konnten.

Die überwiegende Anzahl der Positionen wurde jedoch mit nur geringfügigen Massenunterschieden gegenüber dem Anbot abgerechnet.

Diese mit Ausnahme der o.a. begründeten Massenabweichungen **äußerst genauen Massenangaben des Leistungsverzeichnisses** können vom Landesrechnungshof **positiv hervorgehoben** werden, da es sich bei der Realisierung dieser Regenerierungsmaßnahme lediglich um ein an das vom Zivilingenieur im Jahre 1982 erstellte Detailprojekt bereichsweise übernommenes Bauvorhaben handelte.

Die **Schlußabnahme** wurde am 18. August 1988 in Judenburg-Murau vorgenommen und darüber eine **Niederschrift** angefertigt (Beilage 19). Dabei wurde als **behebbarer Mangel** eine **große Anzahl von Mittelnahtissen in der Fahrbahndecke** festgestellt. In der Niederschrift wurde vermerkt, daß die **Sanierung** der Mittelnahtisse an der BTD-Decke **bis zum 30. September 1988** zu erfolgen hätte. Weiters wurde darin festgelegt, daß der **einbehaltene Haftungsrücklaß** in der Höhe von S 146.780,- mit einer Laufzeit **bis 11. Oktober 1988 freizugeben** ist.

Im Anhang an die Niederschrift findet sich auf Seite 4 mit dem Titel **Überprüfungsvermerk**, daß die aufge-

zeigten **Mängel bis zum 30. September 1988** behoben wurden. Dieser Überprüfungsvermerk ist mit 30. September 1988 datiert.

Dazu muß der **Landesrechnungshof kritisch feststellen**, daß bei der **örtlichen Überprüfung am 14. November 1988** der regenerierten Landesstraße vorwiegend im Bereich von Schattenstellen in Fahrbahnmitte **zahlreiche Längsnahtrisse zu erkennen** waren. Diese wurden laut Auskunft des Bauaufsichtsorgans der Baubezirksleitung Judenburg schon zweimal zuvor saniert. Diese Form der Sanierung, nämlich einer Vergießung der Fugen mit Bitumen, war jedoch nicht dauerhaft, weshalb bei der Schlußabnahme vereinbart wurde, daß eine technisch aufwendigere Sanierung zu erfolgen hat. Diese mit der Baufirma abgesprochene technisch aufwendigere Sanierung erfordert jedoch Temperaturwerte, die im Herbst des Jahres 1988 nicht mehr erreicht wurden, weshalb die **Sanierung auf das Frühjahr 1989 verschoben** wurde.

Es ist daher **vollkommen unverständlich**, warum als **Anhang an die Schlußabnahmeniederschrift eine Bestätigung über die schon durchgeführte Behebung der Mängel** gegeben wurde, obwohl dies nicht den Tatsachen entsprach.

Im vorliegenden Fall wäre eine **Fristerstreckung für die Behebung der Mängel** aufgrund der technischen Begründung zu geben gewesen und hätte zugleich eine **Verlängerung des Haftbriefes mit einer Laufzeit bis zur neu gesetzten Frist** erwirkt werden müssen.

Der **Landesrechnungshof muß** daher die **Freigabe des Haftbriefes** nach Punkt 3.1 der Schlußabnahmenieder-

schrift (Beilage 19) **kritisieren** und feststellen, daß nach dem Punkt 3.2 Verlängerung des Haftbriefes bis zur Feststellung der Behebung der Mängel vorzugehen gewesen wäre.

Zusammenfassend kann zu der **Ausschreibung, Vergabe, Baudurchführung und Abrechnung** dieses Bauvorhabens **positiv** festgestellt werden, daß **im wesentlichen eine ordnungsgemäße Abwicklung** erfolgte und die dazu gehörigen Unterlagen vollständig, äußerst übersichtlich und nachprüfbar sind.

### **7.3 L 645 Salleggerstraße**

#### **7.3.1 Beschreibung des Bauvorhabens**

Im Bereich der Baubezirksleitung Leibnitz wurde vom Landesrechnungshof eine Baumaßnahme für eine Detailprüfung ausgewählt, die die Regenerierungsarbeiten an der L 645 "Salleggerstraße" von km 14,917 bis km 20,855 beinhaltet.

Die **Landesstraße L 645** von km 0,0 bis km 27,8 führt **von Stainz** kommend in einer kurvenreichen Straßenführung ansteigend über Gamsgebirg - Hohenfeld-Sallegg-Reinischwirt nach **St.Oswald im Freiland** und mündet bei km 27,8 in die L 606 "Hebalmstraße" ein. Vor Inangriffnahme der Arbeiten wiesen von der 27,8 km langen Landesstraße **noch rd. 6 km eine Schotterfahrbahn** auf.

Bei dieser Baumaßnahme handelt es sich dabei um eine **Staubfreimachung**, wobei die Fahrbahn etwas verbreitert wurde. Für dieses **Regenerierungsbauvorhaben** lagen **keine Planunterlagen** vor. Der zur Ausschreibung gelangende **Teilabschnitt** wies eine Schotterfahrbahn mit Fahrbahnbreiten von 3,5 bis 4,5 m auf. Die Regenerierungsarbeiten umfaßten dabei eine **Fahrbahnverbreiterung auf 4,5 bis 5 m** mit den dazu erforderlichen Abtrags- und Dammschüttungsmaßnahmen. Im Bereich der alten Schotterfahrbahn wurde eine Schotterausgleichsschicht 20 - 30 cm stark mit gebrochenem Steinmaterial vorgesehen. Im Verbreiterungstreifen wurde die Frostschutzschicht auf mindestens 40 cm verstärkt. Weiters waren die Oberflächen- und Drainageentwässerungen neu herzustellen bzw. zu ergänzen.

Die Schwarzdeckenarbeit umfaßte eine bitumenstabilisierte Kiestragschichte (BTS I/25) von 6 cm Stärke und darüber wurde eine Deckschichte (BTD) in einer Stärke von 5 cm eingebaut.

Hinsichtlich der **Grundeinlöse** für den Ausbau bzw. die Regenerierung der L 645 "Salleggerstraße" im Abschnitt von km 15,0 bis km 21,0 wurde am 20. Mai 1985 im Bereich der Gemeinde Bad Gams von der Fachabteilung IIa eine **Verhandlung** durchgeführt und darüber eine Niederschrift verfaßt. Dieser ist zu entnehmen, daß die L 645 im oben angeführten Abschnitt mit Beschluß des Steiermärkischen Landtages Nr. 566 vom 28. November 1973 übernommen wurde.

Die von der Landesstraßenverwaltung übernommene Straße wurde **von der Gemeinde nie vermarkt und grundbücherlich ausgeschieden**, sodaß im Zuge der von der Landesstraßenverwaltung nach Fertigstellung der Bauarbeiten durchzuführenden Endvermessung auch die bestehenden Straßengrundflächen mit ausgeschieden werden sollten. Nach einer gemeinsamen Begehung der Trasse wurde für die **spätere Durchführung der Grundablöse folgende einvernehmliche Regelung mit den einzelnen Eigentümern getroffen:**

"Nach Vorliegen des Endvermessungsergebnisses unmittelbar nach Fertigstellung des Bauvorhabens wird der Altbestand der Landesstraße mit einer durchgehenden durchschnittlichen Breite von 7,0 m entschädigungslos von den Eigentümern an das Land Steiermark abgetreten.

Über den derzeitigen Bestand der Landesstraße einschließlich Straßengräben und Böschungen hinausgehende Grundinanspruchnahmen werden von der Baubezirksleitung Leibnitz in einem Katasterplan dargestellt und anhand

der Querprofilaufnahmen in der Natur in einem gesonderten Verzeichnis flächenmäßig ausgewiesen. Insbesondere sind im Bereich der Waldgrundstücke die erforderlichen Schlägerungen des Waldbestandes damit zu erfassen.

Jene Ablöseflächen, die über die Breite von 7,0 m hinausgehen und keine zusätzlich für den Straßenausbau zu beanspruchenden Grundflächen darstellen, sondern schon derzeit Straßenböschungen sind, werden von der Landesstraßenverwaltung zu den von den Sachverständigen zu ermittelten Preisen für Böschungen abgelöst, die vorangeführten neu zu beanspruchenden Flächen zum vollen Verkehrswert, der zum Zeitpunkt der Ablöse von den Sachverständigen als ortsüblicher Preis für die Grundstücke in ihrer jeweiligen Nutzungsform bzw. Nutzungsmöglichkeit als angemessen begutachtet wird."

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß die vorgesehenen **Maßnahmen zur Staubfreimachung** notwendig waren, da der damalige Straßenzustand nicht mehr dem Verkehrsaufkommen entsprach. Die vorgesehenen **Regenerierungsarbeiten** sind in ihrer Art durchaus **sinnvoll und als wirtschaftlich zu bezeichnen**. Ebenso findet die **Vorgangsweise bei der Grundeinlöse** die **Zustimmung** des Landesrechnungshofes, da schon in einer ähnlichen Art an einem anderen Abschnitt der L 645 das Einvernehmen mit den Liegenschaftseigentümern hergestellt werden konnte. Der Landesrechnungshof konnte sich zudem bei einer örtlichen Überprüfung des Bauvorhabens überzeugen, daß die **Endvermessung durchgeführt** wurde und die **neuen Grundgrenzen vermarktet** worden sind.

### 7.3.2 Ausschreibung und Vergabe

Die Regenerierungsarbeiten mit einer Gesamtlänge von 5.938 m im Bereich der Baubezirksleitung Leibnitz wurden von der Fachabteilung IID **öffentlich und mit Festpreisen ausgeschrieben.**

In den ausführlichen und korrekten allgemeinen Vorbemerkungen wird u.a. festgelegt, daß je Lastplattenversuch mit negativem Ergebnis ein Strafgeld von S 1.000,- und für jeden fehlenden Lastplattenversuch ein solches von S 5.000,- eingehoben wird.

In der Ausschreibung wurden weiters im Kapitel "**Besondere Vorbemerkungen**" u.a. folgende Bedingungen gesondert festgehalten:

\* Da die Straßenlage nicht vom Bestand abweicht, ist während der gesamten Bauzeit für eine einwandfreie Verkehrsaufrechterhaltung zu sorgen. Die Arbeitseinteilung hat so zu erfolgen, daß keine größeren Wartezeiten als max. 10 min. entstehen.

\* Die Durchführung der Bauarbeiten erstreckt sich auf die Jahre 1984 und 1985. Die Fertigstellungstermine bzw. Zwischentermine werden anlässlich der Bauübergabe festgelegt. Bei der Überschreitung des Gesamtfertigstellungstermines sowie der festgelegten Zwischentermine wird eine Vertragsstrafe laut RVS 10.111 berechnet.

Dazu kann der Landesrechnungshof feststellen, daß der Empfehlung, keine fixen Datumsangaben

in die Ausschreibung aufzunehmen, entsprochen wurde. Wie schon im Kapitel 7.2.2 angemerkt, ist jedoch eine **Angabe der Bauzeit in Monaten sinnvoll** und die Vertragsstrafe ist klarer und leichter zu verrechnen, wenn sie in **Schilling pro Tag** angegeben ist.

- \* Mangels geeigneter örtlicher Kiesvorkommen ist für die Herstellung der Frostschuttschichte nur Kantkorn aus Steinbrüchen (mit geeignetem gebrochenem Material geeigneter Kornzusammensetzung) zu verwenden. Der Nachweis der Eignung des Schottermaterials für den vorgesehenen Zweck ist durch Prüfungsatteste zu erbringen.
- \* Die Baustelleneinrichtung und -sicherung sind in die jeweilige Leistungsposition einzurechnen.

Der Landesrechnungshof kann zu den allgemeinen wie auch zu den besonderen **Vorbemerkungen** feststellen, daß sie **ausführlich abgefaßt** wurden und **alle wesentlichen Punkte** beinhalteten.

Das **Leistungsverzeichnis** gliederte sich in folgende **Gruppen**:

- \* Erdarbeiten
- \* Entwässerungsarbeiten
- \* Oberbauarbeiten
- \* Regieleistungen

Die **Anbotseröffnung** erfolgte am 6. September 1984 und ergab nach fachtechnischer und rechnerischer Überprüfung der eingelangten Angebote folgende **Firmenreihung**:



Firmenname	Bruttoanbots- summe	Abweichung in %
1. ARGE Rosenkogel: Zwettler, Südwestbau, Asphaltliefer- werk Leibnitz, Leibnitz	S 12,932.785,28	100,0 %
2. Stuag, Leibnitz	S 13,160.911,13	101,8 %
3. Teerag-Asdag, Feldbach	S 13,250.667,60	102,5 %
4. Strabag, Gleinstätten	S 13,383.434.46	103,5 %
5. Kern, Leibnitz	S 13,546.832,21	104,7 %
6. Mandlbauer, Bad Gleichenberg	S 13,571.721,60	104,9 %
7. LSH-Fischer, Fürstenfeld	S 13,608.993,60	105,2 %
8. Lang u. Menhofer, Graz	S 13,696.020,--	105,9 %
9. Granit, Deutschlandsberg	S 13,705.584,--	106,0 %
10. Tagger, Ottendorf	S 13,808.890,80	106,8 %
11. Asphalt u. Beton, Liesen	S 13,829.560,80	106,9 %
12. Kapsreiter, Graz	S 13,930.624,38	107,7 %

Als Kennzeichnung der Angebote wurde jedes Angebot mit einer Schnur zusammengebunden und versiegelt.

Von der Fachabteilung IID wurde als Bestbieter die ARGE Rosenkogel, bestehend aus der Fa. Zwettler, Südwestbau und Asphaltlieferwerk Leibnitz, Leibnitz, ermittelt. Der Vergabeantrag für die Staubfreimachungsarbeiten an der L 645 an die Steiermärkische Landesregierung vom 28. September 1984 (Beilage 20) von der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IID, hatte dabei folgendes Aussehen:

ARGE Rosenkogel, Fa. Zwettler, Südwestbau, Asphaltlieferwerk Leibnitz; Leibnitz	S 12,932.785,28
zuzüglich Nebenkosten	S 200.000,--
zuzüglich Unvorhergesehenes	<u>S 467.214,72</u>
<b>Gesamtkosten</b>	<b><u>S 13,600.000,--</u></b>

Nach der Genehmigung durch die Steiermärkische Landesregierung vom 15. Oktober 1984 erteilte die Fachabteilung IID mit Schreiben vom 17. Oktober 1984 den **Auftrag für die Lieferungen und Leistungen zur Staubfreimachung** an der L 645 "Salleggerstraße" mit einer Auftragssumme von **S 12,932.785,28** an die **ARGE Rosenkogel, Leibnitz**.

Dazu kann der Landesrechnungshof positiv feststellen, daß das Ausschreibungsverfahren und die **Vergabe an den Bestbieter ordnungsgemäß** erfolgte.

### 7.3.3 Baudurchführung

Am 23. Oktober 1984 wurden der ARGE Rosenkogel an Ort und Stelle die **Bauarbeiten übergeben**, und darüber eine **Niederschrift** angefertigt.

Darin wurden hinsichtlich des 7%-igen Deckungsrücklasses und des 3%-igen Haftungsrücklasses die gleichen Vereinbarungen, wie schon im Kapitel 7.2.3 ausführlich beschrieben, festgelegt. Im folgenden wurde seitens der Firma ein Bauleiter, seitens der Baubezirksleitung Leibnitz die Bauaufsicht und seitens der Fachabteilung IID der Bearbeiter namhaft gemacht.

Folgende **Baufristen** wurden in der Bauübergabeniederschrift festgelegt:

- \* Baubeginn: 12. November 1984
- \* Gesamtfertigstellungstermin: 6. Sept. 1985

Weiters wurde festgelegt, daß der Schwarzdeckeneinbau über die volle Breite zu erfolgen hat.

**Ordnungsgemäß** wurde ein **Baubuch** und **Bautagesberichtsblätter** geführt, die vom Bauleiter und der Bauaufsicht abgezeichnet wurden. Laut Baubuch erfolgte der Baubeginn aufgrund der winterlichen Wetterverhältnisse in dieser großen Höhenlage des Bauabschnittes erst am 22. April 1985. Zugleich wurde im Baubuch darauf hingewiesen, daß sich aus diesem verspäteten Baubeginn keine Bauzeitverlängerung ableiten läßt. Da für das gegenständliche Bauvorhaben keine Planunterlagen vorlagen, mußten die im Zuge der Bauausführung anfallenden Vermessungsarbeiten, deren jeweilige Kosten

schon in die Einheitspreise einzurechnen waren, von der Baufirma im Einvernehmen mit der örtlichen Bauaufsicht durchgeführt werden.

Am 15. Juli 1985 wurde in einer **Baubucheintragung** festgehalten, daß der Fertigstellungstermin der 6. September 1985 ist und **bei einer Terminüberschreitung die Vertragsstrafe verrechnet** wird.

Am 16. Juli 1985 findet sich im Baubuch hinsichtlich des **angelieferten Schottermaterials** für die Frostschutzschichte folgende Eintragung:

"Anlässlich der Baustellenkontrollen mußte wiederholt festgestellt werden, daß das Schottermaterial für die Frostschutzschichte in der Qualität, sowohl in der Korngröße als auch im Kornaufbau der LV-Position 22 nicht entspricht! Anlieferungen, welche von der Ausschreibung stark abweichen, werden von der örtlichen Bauaufsicht nicht übernommen! Weiters wird die BU angewiesen, das der LV-Position 22 nicht entsprechende Schottermaterial von der Baustelle wieder zu entfernen. Sollte es aus arbeitstechnischen Gründen in den Straßenkörper eingebaut werden, ist dafür Sorge zu tragen, daß es sowohl bei der Fahrbahn als auch bei den Böschungen zu keinen nachteiligen Veränderungen kommt! Die BU wird nochmals aufgefordert, nur Schottermaterial mit geeignetem Kornaufbau anzuliefern!"

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß diese Baubucheintragung im wesentlichen in Ordnung ist. Die in den besonderen Vorbemerkungen der Ausschreibung verlangten **Prüfungsatteste** hinsichtlich der **Eignung des Schottermaterials** wurden erbracht. In den beiden Attesten der Technischen Versuchs- und Forschungsanstalt für Festigkeits- und Materialprüfung der Technischen Universität Graz vom 26. April 1984 wird

die Frostsicherheit des geprüften Materials bestätigt, im zweiten Attest wird festgestellt, daß die Sieblinie den Anforderungen für mechanisch-stabilisierte obere Tragschichten nicht entspricht. **Sollte** bei den Baustellenkontrollen sich daher herausstellen, daß das **angelieferte Material nicht mit dem geprüften ident** ist und in der **Qualität nicht entspricht**, so ist in jedem Fall dieses Material zurückzuweisen und **von der Baustelle wieder entfernen zu lassen**. Die Einschränkung, daß Sorge zu tragen ist, daß es bei einem eventuellen Einbau zu keinen nachteiligen Veränderungen kommt, kann der Landesrechnungshof nicht unterstützen.

Dazu möchte der Landesrechnungshof auch auf die am 12. und 13. August 1985 durchgeführten neun **Lastplattenversuche** hinweisen, wobei im Versuch **Nr. 2 die Qualitätsanforderungen nicht erfüllt** wurden. Im Prüfzeugnis vom 3. September 1985 der Boden- und Materialprüfstelle des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung wurde in einer Anmerkung eine Nachverdichtung empfohlen und festgestellt, daß die vorliegenden **Werte toleriert** werden können. Laut Baubucheintragung wurde diese **Nachverdichtung** seitens der Bauunternehmung gewissenhaft **durchgeführt**.

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß laut den allgemeinen Vorbemerkungen zum Anbot pro **negativem Lastplattenversuch ein Strafgeld von S 1.000,-** festgelegt wurde. Wenngleich in diesem Falle durch die Empfehlung im Prüfzeugnis von der Einhebung eines Strafgeldes bei entsprechender Nachverdichtung abgesehen werden konnte, wird an dieser Stelle ganz allgemein vom Landesrechnungshof die **Einhebung des Straf-**

geldes bei negativen Ergebnissen eines Lastplattenversuches auch für Einzelfälle empfohlen. Abgesehen davon, daß eine eventuelle Nichtberücksichtigung des Strafgeldes den Vorbemerkungen widerspricht, muß bei einer derartigen Vorgangsweise befürchtet werden, daß von den Baufirmen der Weg eingeschlagen werden könnte, die Bodenprüfstelle immer wieder an die Baustelle zu holen, um den Verdichtungs Vorgang gerade bei Erreichen des erforderlichen Grenzwertes abubrechen.

Entgegen dem der Schlußrechnung beiliegenden **technischen Bericht**, in dem festgestellt wird, daß keine Nachtragsanbote gelegt wurden, findet sich am 3. September 1985 eine Baubucheintragung, daß ein **Nachtragsanbot** hinsichtlich der **Versetzung von Betonrandsteinen** gelegt wurde. Dazu wird bemerkt, daß es aus entwässerungstechnischen Gründen erforderlich war, in geringen Teilbereichen für eine anstandslose Fahrbahnentwässerung Leistensteine als Fahrbahnabschluß einzubauen.

Von der ARGE Rosenkogel wurde dafür ein Vergleichsanbot der Baumaßnahme "Hofstatt" an der L 670 vom 17. Mai 1984 vorgelegt. Da dieses Anbot zeitlich als auch mengenmäßig und den örtlichen Verhältnissen der gegenständlichen Baumaßnahme entsprach, wurde nach Rücksprache mit der Fachabteilung IID vor der Baudurchführung diese Preisvereinbarung anerkannt.

Das **Nachtragsoffert** mit dem Eingangsstempel vom 3. Sept. 1985 bei der Baubezirksleitung Leibnitz (Beilage 22) wurde für **rund 130 lfm mit einer Gesamtsumme von S 46.589,40** gelegt.

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß die Vorgangsweise für die **Legung und Genehmigung des Nachtragsoffertes ordnungsgemäß** war. Bei einer örtlichen Überprüfung und einer **stichprobenartigen Kontrolle der Aufmaße** der Betonrandsteine wurde der fachgerechte Einbau sowie deren Verrechnung überprüft und **in Ordnung** befunden. Die **in der Schlußrechnung** aufgrund dieses Nachtragsoffertes abgerechneten 67,65 lfm Betonrandsteine entsprachen somit nur etwa der Hälfte des Nachtragsoffertes und wurden mit einer **Gesamtsumme von S 20.203,67** mit dem vereinbarten Einheitspreis abgerechnet.

Am 4. Sept. 1985, also nur **zwei Tage vor dem geforderten Gesamtfertigstellungstermin** findet sich im Baubuch eine Eintragung, worin festgelegt wurde, daß die **Bauleistungen** wie Bankette herstellen, die Herstellung des bergseitigen Grabens sowie Abträge für die Herstellung der Gräben und die gesamte humuslose Begrünung **von der Straßenmeisterei Deutschlandsberg in Eigenregie durchgeführt** werden. Weiters folgt die Eintragung, daß nach Rücksprache mit dem Sachbearbeiter der Fachabteilung IID folgendes vereinbart wurde:

- \* Für die noch durchzuführenden Erdarbeiten werden bauseits der Straßenmeisterei Geräte in Regie beigestellt.
- \* Für die Bankettherstellung wird ab Steinbruch Haider bauseits das Bankettmaterial beigestellt.
- \* Zum Auslegen der vor dem Ausschwemmen besonders gefährdeten bergseitigen Straßengräben, Grabenformsteine 60 cm, der Firma Winkler (Länge wird festgestellt).

- \* Grassamen und Dünger für die humuslose Begrünung.
- \* Grenzpflocke zum Markieren der Grundgrenzen. Die Verrechnung für das Material erfolgt nach Position 33.
- \* Nur die bisherige Bankett- und Grabenherstellung sowie Humusierung bei (Profil 178 bis 182 links) wird der Bauunternehmung in Regie vergütet.

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß **zwei Tage vor dem vertraglich fixierten Gesamtfertigstellungstermin eine große Anzahl von Arbeiten** durch die Bauunternehmung noch **nicht fertiggestellt** worden sind. **Es wäre** somit sicherlich die laut den Besonderen Vorbemerkungen **fixierte Vertragsstrafe** für die Nichteinhaltung des Gesamtfertigstellungstermines **fällig geworden**, wenn nicht die Straßenmeisterei Deutschlandsberg die noch ausstehenden Arbeiten zur Durchführung in Eigenregie übernommen hätte. Ein diesbezüglicher **Abzug ist in der Schlußrechnung jedoch nicht zu ersehen.**

Durch die **Übernahme der Arbeiten**, die in **Eigenregie** durchgeführt wurden, **verminderte sich** natürlich die **Abrechnungssumme**, sodaß in Gegenüberstellung zu den genehmigten Kosten die **Krediteinsparung** zum Teil **nicht als solche anzusehen ist.**

Der Landesrechnungshof hat bei einer örtlichen Besichtigung des Bauvorhabens alle vorhin genannten Punkte besonders überprüft und dabei festgestellt, daß die **Arbeiten sach- und fachgemäß ausgeführt** wurden.



Die Feldaufnahmen wurden in einer übersichtlichen Form und laufend erstellt. Die Summenblätter sind ordnungsgemäß erstellt und vom Sachbearbeiter der Baubezirksleitung exakt geprüft und in etlichen Punkten korrigiert worden.

Der Landesrechnungshof führte in einer **stichprobenartigen Überprüfung Aufmaßkontrollen** bei diesem Bauvorhaben durch, die die Aufnahmeblätter Nr. 2, 18, 35, 37, 38, 41, 43, 44 und 46 bis 49 betrafen. Die Kontrollen bezogen sich dabei auf folgende Leistungen:

- \* Großlastbetonrohre verschiedener Durchmesser, sowie den dazugehörigen Böschungsköpfen aus Betonfertigteilen.
- \* Betonschächte und deren Fertigteilabdeckplatten.
- \* Grabensteine oder Muldensteine.
- \* Flächen von BTS und BTD bei Weganschlüssen und Zufahrtsrampen.
- \* Betonrandsteine entsprechend dem Nachtragsanbot.

Dazu kann der Landesrechnungshof **positiv feststellen**, daß die **Kontrollmaße sehr genau die in den Aufnahmeblättern** notierten Werte ergaben und nur in wenigen Ausnahmen geringfügige Toleranzen aufwiesen.

Weiters wurde das Aufmaßprotokoll Blatt Nr. 34 bezüglich der bituminösen Tragschichte (Type BTD) einer Kontrolle unterzogen, deren Ergebnisse in der Tabelle auf der folgenden Seite dargestellt sind:

Stationierung bei km	Breite lt. Aufmaßblatt	nachgemessene Breite
15,0	4,50 m	4,50 m
16,0	4,50 m	4,55 m
17,0	4,50 m	4,55 m
18,0	4,50 m	4,50 m
19,0	4,50 m	4,50 m
20,0	4,50 m	4,56 m
<b>20,76</b>	<b>4,76 m</b>	<b>4,60 m</b>
20,8	4,50 m	4,50 m
20,86	4,78 m	4,78 m

Dazu kann vom Landesrechnungshof **positiv** festgestellt werden, daß die **aufgemessene Asphaltbreite mit einer einzigen Ausnahme** an allen überprüften Stellen von den **Kontrollmaßen bestätigt** bzw. übertroffen wurde. Weiters kann festgestellt werden, daß bei einer örtlichen Überprüfung im Frühjahr 1989 die 6 km lange **bituminöse Tragschichte**, die laut Ausschreibung in einer durchgehenden Breite einzubauen war, sich in einem ausgezeichneten rissfreien Zustand befand. Lediglich am Bauende wurden geringfügige Haarrisse und in der ersten Kurve im Innenbereich ein größerer Querriß festgestellt.

Über die Güte des eingebauten **Schachtbetons B 225** und für den **Sohlenbeton B 160** und **B 225** liegen Atteste der Techn. Versuchs- und Forschungsanstalt für Festigkeits- und Materialprüfung der Techn. Universität vor, worin die **normgemäße Qualität** des gelieferten Betons bestätigt wird.

Die vorgeschriebenen Eignungsprüfungen der **Bitukieslagen** wurden von der Fachabteilung IIC, Boden- und Materialprüfstelle, durchgeführt. Um die geforderte Qualität des BTS I/25 zu überprüfen, wurde auf der Baustelle eine Mischgutprobe entnommen und die Qualitätsanforderung gemäß RVS festgestellt. Ebenso wurde eine Mischgutprobe des BTB entnommen und von der Fa. Prüfbau die geforderte Qualität bestätigt. Um die **vertragsgemäße Herstellung und den Einbau der BTS- und BTB-Schichten** zu überprüfen, wurden am 23. Sept. 1985 durch die Boden- und Materialprüfstelle des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung 16 **Bohrkerne entnommen**. Dabei wurde festgestellt, daß hinsichtlich des **BTS bei vier Bohrkerne geringfügige Hohlraumüberschreitungen** und bei **fünf Bohrkerne eine geringfügige Verdichtungsunterschreitung** festgestellt werden mußte. Bezüglich des **BTB** wurde festgestellt, daß bei **vier Bohrkerne Hohlraumüberschreitungen** und bei **sechs Bohrkerne eine Unterschreitung des Verdichtungsgrades** gegeben ist und daher nicht der RVS 8.514 entsprechen.

Dazu kann der Landesrechnungshof **positiv** feststellen, daß in einer **Mischgutgegenüberstellung** (Beilage 23) neben der **Berechnung des Mischgutmehrverbrauches** auch eine genaue Berechnung des **Abzuges bezüglich der Hohlraumüberschreitungen** erfolgte. Aus dieser Berechnung ergab sich ein Gesamtabzug von S 1.103,13 (die Überschreitungen waren geringfügig), der in der Schlußrechnung in Abzug gebracht wurde.

Am **6. September 1985** erfolgte die Baubucheintragung bezüglich der Fertigstellung der Arbeiten und mit gleichem Datum erging ein Schreiben der ARGE Rosen-

kogel an die Baubezirksleitung Leibnitz, mit der Mitteilung, daß sämtliche beauftragten Bauarbeiten **termingerecht fertiggestellt** wurden und dem Ersuchen um Vorübernahme des gegenständlichen Bauvorhabens.

Am 30. Juli 1986 findet sich im Baubuch eine Eintragung bezüglich der **Parkplatzgestaltung** bei km 18,5. Hierin wird angeführt, daß aufgrund eines hier abzweigenden markierten Wanderweges zum Rosenkogel immer zahlreiche Autos auf der Landesstraße geparkt wurden und daher die Errichtung eines Parkplatzes mit einer Hinweistafel sowie einem kleinen Rastplatz mit einer Wasserstelle vorgeschlagen wurde. Der **Materialankauf** erfolgte nach Rücksprache mit der Fachabteilung IID, während die **übrige Herstellung bzw. Arbeitsleistung** durch die **Straßenmeisterei Deutschlandsberg** erfolgte.

Bei einer örtlichen Besichtigung des Landesrechnungshofes wurden die angekauften Materialien überprüft und es kann **positiv festgestellt** werden, daß die **Ausführung fachgemäß** und nur mit einem **äußerst geringen finanziellen Aufwand** realisiert wurde.

#### 7.3.4 Abrechnung

Die **Vorübernahme** wurde am 26. September 1985 in Sallegg **durchgeführt** und hierüber eine Niederschrift verfaßt. Als **Fertigstellungstag** wurde darin der 6. September 1985 festgestellt, also **genau der vertraglich fixierte Fertigstellungstermin**. Bei der Vorübernahme wurden einige **Schachtaufstockungen bzw. neu errichtete Schächte beanstandet** und daher vorgeschrieben, alle Schächte nachzusehen und gegebenenfalls zu sanieren bzw. neu zu errichten. Weiters wurde festgelegt, daß nach **Baufertigstellung** noch diverse Regiearbeiten seitens der ARGE Rosenkogel als Beihilfe zu den Eigenregiearbeiten (Bankett- und Gräbenherstellung, Besämung) der Straßenmeisterei Deutschlandsberg notwendig sind. Als Frist für die sachgemäße Herstellung der Schächte wurde der 30. Oktober 1985 vereinbart. Am 29. Oktober 1985 wird im Baubuch die Sanierungsarbeit der bei der Vorübernahme beanstandenden Einlaufschächte bestätigt. Im Zuge der Vorübernahme wurde auch die Ebenflächigkeit der Fahrbahn kontrolliert und keinerlei Mängel festgestellt.

Der Landesrechnungshof hat bei seiner **örtlichen Überprüfung** diesen Mangelbehebungen besonderes Augenmerk geschenkt und festgestellt, daß alle **Einlaufschächte ordnungsgemäß hergestellt bzw. saniert** worden sind.

Die prüffähige **Schlußrechnung** mit allen erforderlichen Unterlagen sollte gemäß der Niederschrift bis zum 5. April 1986 vorgelegt werden. Sie wurde bereits am 23. März 1986 bei der Baubezirksleitung Leibnitz vorgelegt, womit **keine Überschreitung dieses Termines** eingetreten ist.

Die dreijährige Gewährleistungsfrist für alle Positionen des Leistungsverzeichnisses wurde mit 25. September 1988 fixiert. Wie in dem Kapitel "Gewährleistung" des technischen Berichtes, der der Schlußrechnung beiliegt, festgestellt wurde, beträgt die Gesamtleistung der ARGE Rosenkogel S 12,386.109,44. Die **3%-ige Haftsumme** wurde jedoch mit S 311.583,28 angegeben. Die richtige Ermittlung hätte jedoch lauten müssen S 371.583,28, womit ein **Fehler in der Höhe von genau S 60.000,-** entstanden ist. In weiterer Folge ist im technischen Bericht von einem 7%-igen **Haftrücklaß** und einem 3%-igen **Deckungsrücklaß** die Rede, wobei es sich hier um eine offensichtliche **Vertauschung der Begriffe** handelt.

Dem Landesrechnungshof wurde dazu von der Fachabteilung IID mitgeteilt, daß ein **Haftbrief in der Höhe von S 312.000,-** mit einer Laufzeit bis 25. Oktober 1988 vorlag. Dazu ist festzustellen, daß somit die **Laufzeit** entsprechend der Bauübergabenederschrift, nämlich einen Monat über das Ende der Gewährleistungsfrist hinaus, in diesem Fall **richtig** ist, **jedoch die Höhe** des Haftbriefes aufgrund des Rechenfehlers **um S 60.000,-** zu niedrig angesetzt wurde.

Von der ARGE Rosenkogel wurden entsprechend dem Baufortschritt Abschlagsrechnungen mit im folgenden anerkannten Beträgen gelegt:

1. VA vom 20. Juni 1985	S	899.910,--
2. VA vom 25. Juli 1985	S	1,256.310,--
3. VA vom 19. August 1985	S	1,529.000,--
4. VA vom 4. Sept. 1985	S	5,844.000,--
5. VA vom 24. März 1986	S	544.000,--
6. VA vom 24. März 1986	S	<u>236.780,--</u>
Nettosumme:	S	<b>10,310.000,--</b>
USt AR vom 29. Okt. 1985	S	<u>1,905.844,--</u>
Gesamtsumme:	S	<b><u>12.215.844,--</u></b>

Für die Sicherstellung des **7%-igen Deckungsrücklasses** wurde der Fachabteilung IID ordnungsgemäß ein Haftbrief in der Höhe von anfänglich S 150.000,- -laufend den entsprechenden Teilzahlungen angepaßt -erhöht bis auf S 1,100.000,- mit einer Laufzeit bis 30. Juni 1986 vorgelegt.

Dazu ist festzustellen, daß **auf allen Verdienstaussweisen immer der Begriff Haftrücklaß anstelle der richtigen Bezeichnung "Deckungsrücklaß" verwendet** wurde. Bei einer stichprobenartigen Kontrolle der abgerechneten Massen in den Abschlagsrechnungen mußte festgestellt werden, daß für die Position 3: "Damm-schüttung" schon in der zweiten Abschlagsrechnung bis hin zur vierten **Abschlagsrechnung** eine Menge von S 2.000 /m<sup>3</sup> anerkannt wurde, obwohl diese Position in der Schlußrechnung nur mit rd. 1.250 m<sup>3</sup> abgerechnet wurde. Dadurch ist es zu einer **Überzahlung in der Höhe von rd. S 40.000,-** gekommen. Obwohl sich solche Überzahlungen mit der Schlußrechnung wieder ausgleichen und auch durch den Deckungsrücklaß abgedeckt sind, ist auch bei der Erstellung von Teilrechnungen auf größtmögliche Genauigkeit zu achten, da sich dadurch für das Land Steiermark ein Zinsenverlust ergibt.

Wie aus den gelegten Verdienstausweisen hervorgeht, wurden die gesamten Arbeiten im wesentlichen laufend ausmaßmäßig erfaßt und abgerechnet.

Die **Schlußrechnung** der ARGE Rosenkogel für die beauftragte Baumaßnahme wurde der **Baubezirksleitung Leibnitz** am 26. März 1986 vorgelegt. Nach **exakter Prüfung** durch die Baubezirksleitung Leibnitz wurde eine Summe für die angeführten Leistungen in der Höhe von S 10,531.331,36 ermittelt. Nach Überprüfung durch die Fachabteilung IID wurde nach Abzug des 1%-igen gewährten Nachlasses und weiters abzüglich des 1%-igen WFF die Bruttoverdienstsumme ermittelt und nach Abzug der Summe aller Abschlagsrechnungen ein Restbetrag von S 258.498,46 zur Anweisung gebracht. Damit ergab sich eine **Gesamtsumme der ARGE Rosenkogel von S 12,474.342,46** (inkl. 20 % USt.).

Hinsichtlich des in der Schlußrechnung aufscheinenden **Mischgutmehrverbrauches und des Abzuges** für den überschrittenen Hohlraumgehalt mit einer **Gesamtsumme von S 134.363,88** konnte vom Landesrechnungshof im gesamten **Akt keine Beilage gefunden werden. Auf eine diesbezügliche Anfrage** bei der Baubezirksleitung Leibnitz wurde **unverzüglich** diese Mischgutgegenüberstellung in Fotokopie dem Landesrechnungshof **übermittelt** (Beilage 23). Somit konnte der Landesrechnungshof den in der Schlußrechnung angeführten Betrag nachvollziehen und bestätigen.

Im Vergleich der Schlußrechnungssumme der ARGE Rosenkogel in der Höhe von S 12,474.342,46 gegenüber der Auftragssumme lt. **Schlußbrief** in der Höhe von S 12,932.785,28 ist somit eine **Krediteinsparung** in



der Höhe von S 458.442,82, d.s. 3,5 %, eingetreten.

Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß sich die **Krediteinsparung zum Teil dadurch** ergibt, daß die **Straßenmeisterei in Deutschlandsberg in Eigenregie Arbeiten übernommen** hatte, die ursprünglich im Anbot vorgesehen waren. Die **im Anbot vorgesehenen Regieleistungen wurden jedoch nur rd. zur Hälfte** der vorgesehenen Stundenanzahlen tatsächlich beansprucht.

In der Gebarungsübersicht findet sich unter "**Zahlungen an Dritte**" ein Betrag von **S 39.488,13**, der sich im wesentlichen aus einer Stromleitungsverlegung und den im Zusammenhang mit der Parkplatzgestaltung notwendig gewordenen Materialkosten begründet.

Der Landesrechnungshof hat bei einer örtlichen Besichtigung des Bauvorhabens diese **Leistungen für in Ordnung befunden** und bei der Überprüfung der Rechnungen festgestellt, daß diese **ordnungsgemäß** gelegt wurden und die verrechneten Leistungen **preisangemessen** sind.

Unter Einrechnung aller vorgenannten Summen ergibt sich eine **Gesamtbaukostensumme von S 12,513.830,59** (inkl. 20 % USt.). **Gegenüber der genehmigten Gesamtbaukostensumme von S 13,600.000,--** ist somit eine **Krediteinsparung in der Höhe von 8 % entstanden**.

Der Landesrechnungshof hat eine **Überprüfung** durchgeführt, inwieweit die in den **Leistungsverzeichnissen** des Angebotes ausgewiesenen **Mengen mit den tatsächlich erbrachten Ausmaßen** übereinstimmen.

In der **Massengegenüberstellung** zwischen **Anbot** und **Abrechnung** sind dem Landesrechnungshof hinsichtlich Mehr- oder Mindermassen folgende 5 Positionen besonders aufgefallen:

Pos.	Leistungsbenennung		Anbot	Abrechn.	Massendif.
3	Dammkörper schütten	m <sup>3</sup>	3.000	1.248,91	- 58 %
13	Drainagen Ø 10 cm	lfm	5.000	5.723	+ 14 %
14	Drainagen Ø 20 cm	lfm	100	0	- 100 %
30	Grabenbagger	Std.	100	238	+ 138 %
33	Materialbeistellung	öS	40.000	179.553,82	+ 349 %

Gegenüber dem Landesrechnungshof wurde bei der örtlichen Überprüfung des Bauvorhabens zu den oben angeführten Punkten **folgende Begründung** abgegeben:

Zu Pos. 3:

Die Verringerung beim Dammkörperschütten ergab sich durch ein größeres bergseitiges Abgraben, daher entstanden geringere Schüttmengen, wodurch eine bessere Standfestigkeit erzielt wurde. Überdies wurden geringfügige Erdbewegungen, die mit Querprofilen schwer zu erfassen sind, von der Straßenmeisterei Deutschlandsberg mit bauseits beigestellten Grabenbagger in Eigenregie hergestellt.

Zu Pos. 13 und 14:

Drainagen mit Durchmesser 20 waren nicht erforderlich, da aus entwässerungstechnischen Gründen nur der Durchmesser 10 angewendet wurde und somit die Pos. 13 eine Erhöhung fand.

Zu Pos. 30:

Die Regieleistung Baggerbeistellung fand eine Erhöhung aufgrund der vorhin angeführten Böschungs-, Bankett- und Grabenarbeiten, die von der Straßenmeisterei Deutschlandsberg in Eigenregie ausgeführt wurden.

Zu Pos. 33:

Die Position Materialbeistellung für Regiearbeiten, für die ein Regiezuschlag von 8 % in Rechnung gestellt wurde, fand ihre Erhöhung durch die im Baubuch auf Seite 12 eingetragenen und in diesem Bericht schon erwähnten Maßnahmen wie:

- Bankettmaterial beistellen
- Grassamen für die humuslose Begrünung
- Grabenformsteine beistellen, für die erforderliche Verlegung in Eigenregie

Der Landesrechnungshof hat diese **Begründungen zustimmend zur Kenntnis genommen**. Die überwiegende Anzahl der Positionen wurde jedoch nur mit geringfügigen Massenunterschieden gegenüber dem Anbot abgerechnet, womit die **genauen Massenangaben des Leistungsverzeichnisses** vom Landesrechnungshof **positiv** hervorgehoben werden können.

Die **Schlußabnahme** wurde am 11. November 1988 in Sallegg vorgenommen und darüber eine **Niederschrift ange-**

fertigt (Beilage 24). Dabei wurde als **behebbarer Mangel** die schon in diesem Bericht erwähnten geringfügigen **Risse in der Fahrbahndecke** festgestellt und bemerkt, daß die Sanierung dieser Risse bis 30. Mai 1989 zu erfolgen hätte. Ferner wurde darin festgelegt, daß der einbehaltene Haftungsrücklaß in der Höhe von S 312.000,- mit einer Laufzeit bis 25. Okt. 1988 freizugeben ist.

Dazu muß der Landesrechnungshof **kritisch feststellen**, daß in diesem Fall trotz Einhaltung der Laufzeit des Haftbriefes ein Monat über das Ende der 3-jährigen Gewährleistungsfrist hinaus zum **Zeitpunkt der Schlußabnahme der Haftbrief schon abgelaufen** war. Es ergeht daher ganz allgemein die Empfehlung, die **Schlußabnahme** zu einem Zeitpunkt durchzuführen, **wo die rechtliche Zugriffsmöglichkeit auf die Haftsumme noch besteht**.

Der Landesrechnungshof kann zusammenfassend zu der **Ausschreibung, Vergabe, Baudurchführung und Abrechnung dieses Bauvorhabens positiv** feststellen, daß diese **Regenerierungsarbeiten ordnungsgemäß abgewickelt** wurden und die dazugehörigen Unterlagen übersichtlich und nachprüfbar sind.

## 7.4 L 741 Aigenerstraße

### 7.4.1 Beschreibung des Bauvorhabens

Bei diesem ausgewählten Bauvorhaben handelt es sich um die Durchführung der Oberbau- und Belagsarbeiten an der Landesstraße L 741 "Aigenerstraße", von km 0,00 bis km 1,385. Dieser Abschnitt stellt im wesentlichen die **Ortsdurchfahrt Irdning** dar.

Da es sich im Gegenstande um eine **Fahrbahnregnerierung** handelte, wurde nur für die Verbesserung der Anlageverhältnisse im engeren Ortsbereich von Irdning ein genereller Lageplan erstellt, der auch auf die Situierung der Gehsteige und sonstigen Gemeindevorhaben Rücksicht nahm. Dieser Plan wurde lediglich als Richtlinie verwendet. Alle weiteren technischen Details wurden für den engeren Ortsbereich von Irdning, aber auch für die Anschlußstücke, von der staatlichen Bauaufsicht im Zuge der Baudurchführung angeordnet. Der Abrechnung liegt ein Ausführungslageplan bei, in dem alle durchgeführten Einzelmaßnahmen ersichtlich gemacht wurden.

Für die Errichtung bzw. die Erweiterung der Aigenerstraße im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bauvorhaben wurden Grundflächen aus dem Besitz der röm.-kath. Pfarrkirche St. Peter und Paul in Anspruch genommen. Im Juni 1984 wurde ein Übereinkommen zwischen dem vorerwähnten Grundeigentümer und der Landesstraßenverwaltung abgeschlossen. Darin erklärten sich die Vertreter der Liegenschaftseigentümerin damit einverstanden,

daß ihnen für 91 m<sup>2</sup> je S 500,-, somit ein Entschädigungsbetrag von S 45.500,-, als Pauschalsumme zuerkannt wurde. Die Ablösefläche wurde von beiden Vertragsteilen, unabhängig vom Ergebnis der Endvermessung, als endgültig anerkannt, womit auf die Grundeinlöseendabrechnung verzichtet werden konnte.

Im allgemeinen gliedert sich die **Baustrecke** in **zwei Abschnitte** und zwar:

- \* Abschnitt 1, das ist der engere Ortsbereich von km 0,34 bis km 0,88 und
- \* Abschnitt 2, das sind die Teilstücke im ost- und westseitigen Anschluß an den vorangeführten engeren Ortsbereich.

Für den Abschnitt 1 wurde festgestellt, daß die vorhandenen Deckenschäden hier zum Teil Verformungen des Unterbaues und zahlreiche Weichstellen bewirkten. Aus diesem Grunde wurde vorgesehen, den gesamten Oberbau auszukoffern und nach Herstellung eines ebenen, festen Unterbauplanums eine unterschiedlich starke Frostschutzschichte (40 - 50 cm dick), darauf eine zweilagige Bitukiesdecke insgesamt von 12 cm Stärke und abschließend einen 3,5 cm dicken Asphaltfeinbeton einzubauen.

Im Abschnitt 2, das sind die Anschlußbereiche von km 0,0 bis km 0,34 sowie km 0,88 bis km 1,385 war eine Auskoffierung und Erneuerung des gesamten Oberbaues nur teilweise erforderlich. Es wurde vorgesehen, den vorhandenen Asphaltbeton im gegenständ-

lichen Bereich vorzuprofilieren, um die bestehenden starken Spurrinnen beseitigen zu können. Über die gesamte Fahrbahnfläche wurde in diesem Bereich ein 3,5 cm dicker Asphaltbeton, der an den Rändern leicht abgeschrägt werden sollte, zum Einbau vorgesehen.

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß die vorgesehenen **Maßnahmen** der Fahrbahnregenerierung **erforderlich** waren, und daß die Art und **Durchführung** der Planung **zweckmäßig und wirtschaftlich** ausgeführt wurde.

#### 7.4.2 Ausschreibung und Vergabe

Schon in der **Ausschreibung** erfolgte durch eine **Zweiteilung** derselben entsprechend dem Landesstraßenverwaltungsgesetz die Kostenaufteilung zwischen Land und Gemeinde. Die **Landesstraßenverwaltung** trägt neben den reinen Straßenherstellungskosten auch die Kosten für die Ableitung der Straßenwässer sowie die zur Anpassung an die geänderten Fahrbahnhöhen und -lagen technisch notwendigen Leistensteinbereiche und die **Marktgemeinde** alle übrigen Kosten, die vor allem im Zusammenhang mit der Neuherstellung von Gehsteigen und mit der Erneuerung von schadhafte Parkplatzflächen anfallen.

Das Leistungsverzeichnis gliederte sich demnach in eine **Leistungsgruppe A** bestehend aus:

- \* Baustelleneinrichtung und -räumung
- \* Erdarbeiten
- \* Entwässerungsarbeiten
- \* Beton- und Mauerungsarbeiten
- \* Oberbauarbeiten
- \* Deckenarbeiten
- \* Nebenarbeiten und Straßenausrüstung
- \* Regieleistungen

und in eine **Leistungsgruppe B**, die sich aus folgenden Untergruppen zusammensetzte:

- \* Erdarbeiten
- \* Entwässerungsarbeiten
- \* Oberbauarbeiten
- \* Deckenarbeiten
- \* Nebenarbeiten



Die Leistungsgruppe A betraf dabei jene Arbeiten, die von der Landesstraßenverwaltung zu begleichen waren, und die Leistungsgruppe B wurde direkt mit der Marktgemeinde Irdning verrechnet.

Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß die Baustelleneinrichtungs- und -räumungskosten zur Gänze in der Leistungsgruppe A enthalten waren und somit die Marktgemeinde Irdning daran keine anteiligen Kosten übernehmen mußte.

Neben den ausführlichen und korrekten allgemeinen Vorbemerkungen zum **Leistungsverzeichnis** wurden im Kapitel "**Besondere Vorbemerkungen zum Bauvorhaben Ortsdurchfahrt Irdning**" u.a. folgende Bedingungen gesondert festgehalten:

\* **Verkehrsaufrechterhaltung:**

Da Verkehrsumleitungen über bestehende Gemeindewege nicht möglich sind, mußte die Baumaßnahme unter voller Aufrechterhaltung des Verkehrs abgewickelt werden. Im Hinblick auf die bestehende Ortsverbauung wurde eine ständige Staubfreihaltung der Baustelle auch während der arbeitsfreien Zeit und an Sonn- und Feiertagen vorgeschrieben. Die erforderlichen Verkehrsmaßnahmen mußten zeitgerecht vor Bauinangriffnahme von der zuständigen Bezirkshauptmannschaft in Liezen erwirkt werden. Um die Verkehrsbehinderung auf ein Minimum einzuschränken, wurden nur 250 m lange Kofferbereiche gestattet, nach deren Fertigstellung unmittelbar darauf die erste Lage Bitukies aufzubringen war. Bestehende Kanalschächte mußten ohne gesonderte Vergütung bis zum Einbau der weiteren Belagskon-

struktions so angerammt werden, daß der Verkehr unbehindert abgewickelt werden konnte. Erst nach der derartigen Fertigstellung eines Bauabschnittes konnte mit der Auskofferung des darauffolgenden Bauabschnittes begonnen werden.

\* Termine und Vertragsstrafen:

Die gesamten im Leistungsverzeichnis ausgewiesenen Leistungen waren im Jahre 1985 fertigzustellen. Bis zum Eintritt der Hauptreisezeit etwa Ende Juni 1985 mußten im Ortseinfahrts- und -ausfahrtsbereich die Vorprofilierungsarbeiten und im engeren Ortsbereich sämtliche Kofferungsarbeiten und zumindest der Einbau der ersten Bitukieslage abgeschlossen sein. Während der Hauptreisezeit, den Monaten Juli und August, durften nur Nebenarbeiten durchgeführt werden, die die Verkehrsabwicklung nicht beeinträchtigten. Nach Beendigung der Hauptreisezeit mußten die restlichen Asphaltierungs- und Nebenarbeiten fertiggestellt werden. Alle Arbeiten mußten spätestens 24 Wochen nach Auftragserteilung beendet werden. Der genaue Fertigstellungstermin wurde anlässlich der Bauübergabe einvernehmlich fixiert.

Bei Überschreitung des Endtermines wurde eine Vertragsstrafe von S 2.000,- je Kalendertag fixiert.

\* Preisbildung:

Die anzubietenden Einheitspreise galten im Sinne der ÖNORM als Festpreise. Bei der LV-Position für bituminöse Tragschichten galten für den Anteil "Sonstiges" veränderliche Preise mit dem Bemerkn,

daß in diesem Teil der Grenzwert gem. ÖNORM B 2111 2 % vom Gesamtpreis des Anteiles "Sonstiges" beträgt.

Der Landesrechnungshof kann zu diesen besonderen Vorbemerkungen, wie auch zu den allgemeinen **Vorbemerkungen**, feststellen, daß sie **klar und überlegt abgefaßt** wurden, den Intentionen des Auftraggebers voll entsprechen, aber auch vom Auftragnehmer kein unzumutbares Wagnis verlangt wurde.

Die Oberbau- und Belagsarbeiten der L 741 "Aigenerstraße - Ortsdurchfahrt Irdning" mit einer Länge von 1.385 m im Bereich der Baubezirksleitung Liezen waren im Bauprogramm 1985 vorgesehen und wurden aus diesem Grunde im Frühjahr 1985 durch die Fachabteilung IID **öffentlich ausgeschrieben**. Die **Anbotseröffnung** erfolgte am 18. April 1985.

Die Angebotssummen beinhalten sowohl die Lieferungen und Leistungen der Landesstraßenverwaltung als auch anfallende Gemeindeleistungen. **Nach fachtechnischer und rechnerischer Überprüfung** der eingelangten Angebote wurde folgende **Firmenreihung** festgestellt:

Firmenname		Brutto- anbotssumme	Abweichung in %
1. ARGE Strabag-Granit, Gleinstätten	S	5,449.346,40	100,0 %
2. LSH-Fischer, Fürstenfeld	S	5,664.075,60	103,9 %
3. Kapsreiter, Graz	S	5,840.365,20	107,2 %
4. Stuag, Leibnitz	S	5,987.084,64	109,9 %
5. W. Putz, Trautenfels	S	6,381.600,--	117,1 %
6. Gebr. Haider, Irdning	S	6,988.824,--	128,3 %

Als Kennzeichnung der Angebote wurde jedes Angebot mit einer Schnur zusammengebunden und versiegelt.

Die Fachabteilung IID stellte am 24. April 1985 in Form eines **Regierungssitzungsantrages** (Beilage 25) an die Steiermärkische Landesregierung den Antrag, die Oberbau- und Belagsarbeiten an den Bestbieter, der ARGE Strabag - Granit, zu vergeben. Für die Landesstraßenverwaltung ergab sich dabei eine Auftragssumme aus der Leistungsgruppe A von S 4,692.500,40 inkl. 20 % USt. Die Leistungsgruppe B für die Marktgemeinde Irdning betrug S 756.846,- inkl. 20 % USt.

Der Vergabeantrag an die Steiermärkische Landesregierung von der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IID, hatte dabei folgendes Aussehen:

ARGE Strabag - Granit	S 4,692.500,--
zuzügl. Unvorhergesehenes	<u>S 907.500,--</u>
Gesamtkosten	<u><u>S 5,500.000,--</u></u>

Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß eine **richtige Addition** der beiden Beträge **S 5,600.000,- ergibt**. Aufgrund der zur Genehmigung vorliegenden Gesamtsumme hätte **daher** der Anteil **"Unvorhergesehenes" nur S 807.500,-** ausgemacht.

Weiters muß dazu der Landesrechnungshof **kritisch anmerken**, daß auch der reduzierte Betrag für **"Unvorhergesehenes" überdurchschnittlich hoch** angesetzt

ist. Die S 807.500,- machen **17,2 % der Auftragssumme** aus. Damit erscheint der eigentliche Gedanke dieses Betrages, nämlich der Aufrundung der Gesamtsumme und die Bedeckung von kleinen Nachtragsofferten doch deutlich überzogen.

Nach der Genehmigung durch die Steiermärkische Landesregierung am 6. Mai 1985 erteilte die Fachabteilung IID mit Schreiben vom 17. Mai 1985 den **Auftrag zur Durchführung der Oberbau- und Belagsarbeiten** an der L 741 "Aigenerstraße" mit einer Auftragssumme von **S 4,692.500,--** an die **ARGE Strabag - Granit, Graz.**

Dazu kann der Landesrechnungshof feststellen, daß die **Vergabe ordnungsgemäß** an den Bestbieter erfolgte.

### 7.4.3 Baudurchführung

Am **20. Mai 1985** wurden der ARGE Strabag - Granit in Irdning die **Bauarbeiten übergeben** und darüber eine **Niederschrift** angefertigt.

Folgende **Baufristen** wurden weiters in der Bauübergabenederschrift festgelegt:

- \* Baubeginn: 29. Mai 1985
- \* Zwischentermin: 30. Juni 1985
- \* Gesamtfertigstellungstermin: 30. September 1985

Die **Marktgemeinde Irdning**, vertreten durch ihren Bürgermeister, **übertrug** auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 13. Mai 1985 der ARGE Strabag - Granit anlässlich der gegenständlichen Bauübergabe die im Angebot vom 18. April 1985 unter **Leistungsgruppe B** ausgewiesenen Lieferungen und Leistungen, die mit der Marktgemeinde Irdning verrechnet werden, zum **Angebotspreis von S 756.846,-** inkl. 20 % USt.

Da Planunterlagen für die gegenständliche Baumaßnahme nur hinsichtlich des engeren Ortsbereiches zur Verfügung standen, wurde die neue Straßenachse bzw. wurden die Straßenränder vor Baubeginn gemeinsam zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer in der Natur abgesteckt. Auch für den übrigen Bauabschnitt ist die neue Straßenachse unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sowie der zur Verfügung gestandenen öffentlichen Grundflächen in der Natur ausgesteckt und nivelliert worden.

In dem von der Bauunternehmung aufgetragenen Längen-

schnitt und in den Querprofilen wurde sodann die neue Straßennivelette bauseits festgelegt und gerechnet. Dieser Längenschnitt berücksichtigte alle bestehenden Zufahrten und Hauseingänge.

Im Abschnitt des engeren Ortsbereiches mußten Entwässerungsanlagen (Leistensteine, Gehsteige usw.), soweit sie für die neuen Fahrbahnhöhen nicht geeignet waren, abgetragen und neu versetzt werden. Gehsteige, die sich den neuen Gegebenheiten einfügten, konnten belassen werden oder wurden auf Wunsch und über Kosten der Gemeinde Irdning ausgewechselt. Gegenüber dem Bestand erfolgte nicht nur eine lagemäßige Korrektur der Landesstraßenfahrbahn, sondern auch eine erforderliche Höhenkorrektur. Es wurde getrachtet, eine gleichmäßige Fahrbahnbreite herbeizuführen, sofern die bestehende Ortsverbauung diesem Vorhaben nicht entgegenstand. Die zur **höhenmäßigen Angleichung an die Landesstraßenfahrbahn** angrenzenden **Kraftfahrzeugabstellflächen** mußten **auf Kosten der Landesstraßenverwaltung** erneuert werden.

In den Anschlußbereichen der Ortsein- und Ortsausfahrt befanden sich die vorhandenen Spitzgräben und Mulden, Kleinsteinpflasterungen sowie Leistensteine in noch relativ gutem Zustand und blieben daher größtenteils unverändert. Instandsetzungen dieser Pflasterflächen erfolgten nur nach Maßgabe der von der Bauaufsicht festzustellenden Erfordernisse. Die Ableitung der Oberflächenwässer konnte zum Teil über bestehende Einlaufschächte, zum Teil über neu zu errichtende Einlaufschächte in den bestehenden Regenwasserkanal der Marktgemeinde Irdning veranlaßt werden.

Im Zuge der Bauausführung zeigte es sich, daß ein geringer Teil der angrenzenden Verbreiterungs- und Parkflächen im unmittelbaren Zusammenhang mit der Niveletteänderung der Landesstraßenfahrbahn, und demnach auch auf Kosten der Landesstraßenverwaltung hergestellt werden mußten. Alle **übrigen Park- und Verbreiterungsflächen**, welche ohne Zusammenhang mit dem Landesstraßenausbau von der Gemeinde regeneriert bzw. erneuert wurden, gingen entsprechend den Vorbemerkungen zum Anbot **zu Lasten der Gemeinde Irdning**. Zur einheitlicheren Gestaltung dieser Flächen sowie aus wirtschaftlichen und technischen Gründen wurde angeordnet, daß für die **Abrechnung** dieser Leistungen die **billigere Position der Leistungsgruppe B** anstatt der entsprechenden Position der Leistungsgruppe A für die Verrechnung mit der Landesstraßenverwaltung **herangezogen** wurde.

Das gleiche Problem stellte sich im Zuge der Bauarbeiten auch bei den vorhandenen und noch in gutem Zustand bestehenden Gehsteigen ein, die höhenmäßig an die neue Straßennivelette angeglichen werden mußten. Da alle übrigen kostenmäßig von der Gemeinde Irdning übernommenen **Gehsteigflächen** mit einem 3 cm dicken Mischgut AB 8 befestigt wurden, sind zur Herbeiführung einer einheitlichen Ausführung **auch die nun von der Landesstraßenverwaltung herzustellenden Flächen** in dieser Art und Stärke ausgeführt worden. Für die Abrechnung wurde, da in der Leistungsgruppe A ein Einheitspreis hiefür nicht vorhanden war, der **Preis der entsprechenden**



**Position der Leistungsgruppe B** herangezogen, der bereits die Mehrarbeit zufolge händischen Einbaues beinhaltete.

Über die vorhin erwähnten Änderungen wurde von der Baubezirksleitung Liezen ein exaktes Schreiben verfaßt, das an die ARGE Strabag - Granit und durchschriftlich an die Fachabteilung IID erging.

Der Landesrechnungshof hat bei einer **örtlichen Besichtigung und Überprüfung** des Bauvorhabens gerade dieser **Leistungsabgrenzung** zwischen Landesstraßenverwaltung und Marktgemeinde ein besonderes Augenmerk geschenkt. Dabei konnte festgestellt werden, daß die **Arbeiten sach- und fachgemäß** ausgeführt wurden und die im Bauakt begründeten **Änderungen für notwendig und in Ordnung** befunden wurden.

Die im Zuge der Baudurchführung notwendigen Feldaufnahmen wurden kontinuierlich und übersichtlich durchgeführt. Die **Aufmaßblätter und Summenblätter** sind **ordnungsgemäß** und übersichtlich **aufgestellt** und vom Sachbearbeiter der Baubezirksleitung **exakt geprüft** worden, sodaß auch kleine Schreib- oder Rechenfehler einer Korrektur unterzogen wurden.

Die vorgeschriebenen **Eignungsprüfungen des Bitukieses und Asphaltbetons** wurden durchgeführt und haben **entsprochen**. Aufgrund des nicht Erreichens der Grenzwerte hinsichtlich der Einbaumengen nach den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) war die Durchführung von Kontrollprüfungen weder für den Bitukies noch für den Asphaltbeton erforderlich.

Das **Unterbauplanum** wurde von der Fachabteilung IIC, Boden- und Materialprüfstelle, mittels Lastplattenversuchen geprüft, wobei die **Qualitätsanforderungen** in allen Punkten **erfüllt** wurden.

Die geforderte Qualität der **Bitukieslagen** sowie die **Abnahmeprüfung des Mischgutes** AB 12 wurde von der Firma Prüfbau nachgewiesen und die **vertragsgemäße Herstellung** und der Einbau durch zerstörungsfreie Messungen hinsichtlich der Dichte und Dicke in **5 Prüflösen bestätigt**. Die vorangeführten Prüfergebnisse waren auch Grundlage für die Ermittlung des Mehreinbaues an Mischgut gemäß RVS.

Über die **Güte des eingebauten Betons** liegen **entsprechende Atteste** der Technischen Versuchs- und Forschungsanstalt für Festigkeits- und Materialprüfung der Technischen Universität Graz **vor**.

Mit Schreiben vom 1. Oktober 1985 teilte die ARGE Strabag - Granit der Baubezirksleitung Liezen mit, daß die **Oberbau- und Belagsarbeiten** an der L 741 "Aigenerstraße" innerhalb der gestellten Gesamtfertigstellungsfrist 30. September 1985 **termingerecht fertiggestellt** wurden und ersuchte um Vorübernahme des gegenständlichen Bauvorhabens.

#### 7.4.4 Abrechnung

Die **Vorübernahme** wurde am 28. Oktober 1985 in Irdning **durchgeführt** und hierüber eine Niederschrift verfaßt. Als Fertigstellungstag wurde darin der 27. September 1985 festgestellt, womit **keine Überschreitung des Vertragstermines** eingetreten ist. Bei der Vorübernahme wurden keinerlei Mängel festgestellt, und da alle Lieferungen und Leistungen vertragsgemäß erbracht wurden, auch keinerlei Vertragsstrafen fixiert.

Die prüffähige **Schlußrechnung** mit allen erforderlichen Unterlagen sollte gemäß der Niederschrift bis zum 30. Dezember 1985 vorgelegt werden. Sie wurde bereits am 10. Dezember 1985 bei der Baubezirksleitung Liezen **vorgelegt**, demnach ist auch **keine Überschreitung dieses Termines** eingetreten.

Zum Haftbrief für den 3%-igen Haftungsrücklaß, der ein Monat länger als die Gewährleistungsfrist gültig sein soll, muß der Landesrechnungshof feststellen, daß die in der Vorübernahmeniederschrift vom 28. Oktober 1985 festgelegte 3-jährige Gewährleistungsfrist am 27. Oktober 1988 endete. Der von der ARGE Strabag - Granit vorgelegte Haftbrief mit einer Garantieerklärung über S 127.585,- hatte jedoch nur eine Laufzeit bis 7. November 1988 (Beilage 26). Die laut Bauübergabeniederschrift geforderte Laufzeit hätte somit den 27. November 1988 ergeben müssen, womit die **Laufzeit des vorgelegten Haftbriefes um 20 Tage zu kurz** war. Dazu wird auf die schon bei der L 512 "Greimerstraße" gemachten Bemerkungen verwiesen.

Von der ARGE Strabag - Granit wurden entsprechend dem Baufortschritt **Abschlagsrechnungen** mit im folgenden anerkannten Beträgen gelegt:

1. VA vom 13. Juni 1985	S	204.930,--
2. VA vom 12. Juli 1985	S	1,027.620,--
3. VA vom 28. Aug. 1985	S	898.609,--
4. VA vom 28. Okt. 1985	S	989.475,--
5. VA vom 3. Dez. 1985	S	222.650,--
6. VA vom 10. Dez. 1985	S	<u>129.322,--</u>
Nettosumme:	S	<b>3,472.606,--</b>

1. USt.AR v. 28.10.1985	S	624.126,80
2. USt.AR v. 3.12.1985	S	44.530,--
3. USt.AR v. 10.12.1985	S	<u>25.864,40</u>
Gesamtsumme:	S	<b><u>4,167.127,20</u></b>

Für die Sicherstellung des **7-%igen Deckungsrücklasses** wurde bei der Fachabteilung IID ein **Haftbrief** in der Höhe von S 350.000,- mit einer Laufzeit bis 30. Juni 1986 **vorgelegt**.

Wie aus den gelegten Verdienstaussweisen und Umsatzsteuerabschlagsrechnungen und den angeschlossenen Aufmaßfeststellungen hervorgeht, wurden die gesamten **Arbeiten** gem. ÖNORM B 2110, Punkt 4,2, **laufend ausmaßmäßig erfaßt**. Daher konnten die einzelnen Positionen der Abschlagsrechnung mit dem tatsächlich ausgeführten Ausmaß sehr genau abgerechnet werden. Diese **konsequent laufende Abrechnung** der erbrachten Leistungen während des Baugeschehens wird seitens des Landesrechnungshofes **positiv** hervorgehoben.

Die **Schlußrechnung** der ARGE Strabag-Granit für die Ortsdurchfahrt Irdning wurde der **Baubezirksleitung Liezen** am 10. Dezember 1985 vorgelegt.

Nach **exakter Prüfung** durch die Baubezirksleitung Liezen und anschließend der Fachabteilung IID wurde nach Abzug der Abschlagsrechnungen und Umsatzsteuerabschlagsrechnungen und weiters abzüglich des 1-%igen WFF ein Restbetrag von S 85.615,26 zur Anweisung gebracht. Damit ergab sich eine **Gesamtbaukostensumme von S 4,252.742,46** (inkl. 20 % USt.).

Gegenüber der **Auftragssumme** laut Schlußbrief in der Höhe von S 4,692.500,- ist damit eine **Krediteinsparung** in der Höhe von S 439.757,54, d.s **9,37 %**, eingetreten. Die Einsparungen begründen sich zu 7,18 % durch **Ausmaßverringerungen** gegenüber der Ausschreibung und zu 2,19 % durch **Unterschreitung der vorgesehenen Regiearbeiten**.

Während der Bauzeit sind auch für die mit veränderlichen Preisen angebotene Position "bituminöse Tragschichten" keine Preisbewegungen eingetreten, sodaß die Abrechnung zu den Einheitspreisen des Angebotes vorgenommen werden konnte. Die Legung von **Nachrags- bzw. Zusatzanboten war nicht erforderlich**, da für die Abrechnung von einzelnen zusätzlichen Leistungen Positionen der Leistungsgruppe B (Gemeindearbeiten) herangezogen wurden.

Gegenüber der **genehmigten Gesamtbaukostensumme** von 5,5 Millionen Schilling ist somit eine **deutliche Krediteinsparung** entstanden, wobei **festzustellen** ist, daß dies im wesentlichen auf den **überdurchschnittlich hohen Betrag für "Unvorhergesehenes"** zurückzuführen ist.

Der Landesrechnungshof hat eine **Überprüfung** durchgeführt, **inwieweit** die in den **Leistungsverzeichnissen** des Angebotes ausgewiesenen **Mengen mit den tatsächlich erbrachten Ausmaßen** übereinstimmen.

In der **Massengegenüberstellung zwischen Anbot und Abrechnung** sind dem Landesrechnungshof hinsichtlich Mehr- oder Mindermassen nur folgende vier Positionen besonders aufgefallen:

Pos.	Leistungsbenennung		Anbot	Abrechn.	Massendif.
15	Bankette schütten	m <sup>2</sup>	300	51,52	- 83 %
36	Bewehrungsstahl	kg	500	0	- 100 %
37	Unterbauplanum	m <sup>2</sup>	3700	5084,23	+ 37 %
44a	Spitzgrabenleistensteine	m	100	360,55	+ 261 %

Der Landesrechnungshof ist bei seiner **örtlichen Überprüfung des Bauvorhabens** speziell auf diese **Massendifferenzen eingegangen**. Dabei wurden vom zuständigen Sachbearbeiter zu den o.a. Punkten folgende Bemerkungen abgegeben:

Zu Pos. 15:

Eine große Anzahl von Banketten konnte entfallen, da die Gemeinde auf ihre Kosten viele Gehwege errichtet hatte.

Zu Pos. 36:

Der geplante Bau einer Betonbegrenzungsmauer entfiel. Stattdessen wurde das bestehende Steinmauerwerk nur ausgebessert.

Zu Pos. 37:

Die Mehrmassen beim Unterbauplanum ergaben sich dadurch, daß im Anschlußbereich der Ortseinfahrt aus Entwässerungsgründen mehr Unterbau notwendig war.

Zu Pos. 44:

Eine größere Anzahl von Spitzgrabenleistensteinen wurde zur Abgrenzung zwischen Straße und Gehweg sowie zur Errichtung einer Verkehrsinsel notwendig.

Der Landesrechnungshof konnte sich bei der **örtlichen Begehung von der Richtigkeit der gemachten Angaben** überzeugen.

Nur bei einer sehr geringen Anzahl von Positionen mußte der Landesrechnungshof eine Vermehrung von Massen feststellen, die aus straßenbautechnischen Gründen erforderlich waren. Die überwiegende Anzahl der Positionen wurde mit geringeren Massen, wobei der Schwankungsbereich sich in der Größe von etwa 10 % bewegte, abgerechnet.

Dazu kann der Landesrechnungshof **positiv** feststellen, daß mit Ausnahme der oben begründeten Massenabweichungen die **Massenangaben des Leistungsverzeichnisses äußerst genau** waren, obwohl es sich hierbei um ein **mittels Eigenprojekt verwirklichtes Bauvorhaben** handelte, dessen Planunterlagen mit einem nur sehr geringen Aufwand erstellt wurden.

Die **Schlußabnahme** wurde am 3. November 1988 in Irdning vorgenommen und darüber eine **Niederschrift**

angefertigt. Dabei wurden 3 geringfügige behebbare Mängel festgestellt, die bis 30. Mai 1989 von der Baufirma zu beheben sind. Die Freigabe des Haftbriefes in der Höhe von S 127.585,- mit einer Laufzeit bis 7. November 1988 wurde festgestellt.

Der Landesrechnungshof kann daher positiv feststellen, daß die Ausschreibung, Vergabe, Baudurchführung und Abrechnung dieses Bauvorhabens ordnungsgemäß abgewickelt wurde und die dazugehörigen Unterlagen übersichtlich und nachprüfbar sind.



## 8. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Der Landesrechnungshof hat eine stichprobenweise Querschnittsprüfung der bau- und kostenmäßigen Abwicklung von Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen durchgeführt.

Da es sich um eine **Querschnittsprüfung** handelte, wurden zwar vergleichende Überlegungen für alle Baubezirksleitungen und das Straßenbauamt Graz angestellt, jedoch nicht im Bereich jeder Baubezirksleitung ein Projekt im Detail geprüft. Es wurden lediglich **vier eigens ausgewählte Bauvorhaben** mit etwa gleich hohen Baukosten überprüft.

Diese Detailüberprüfungen konzentrierten sich nicht nur auf die formale Abwicklung des Bauvorhabens und den Aktenlauf, sondern auch auf **stichprobenweise Qualitäts- und Massenkontrollen** an Ort und Stelle. Dabei stellte sich heraus, daß die Straßenbaumaßnahmen im allgemeinen unter Beachtung der Regeln der Technik ausgeführt wurden. Bei der Ausübung der **Bauaufsicht** haben die beauftragen Bediensteten der Baubezirksleitungen sowie die Bediensteten der Fachabteilung IID die ihnen übertragenen Arbeiten **im wesentlichen ordnungsgemäß** und mit der erforderlichen Sachkenntnis durchgeführt.

Für eine **Detailprüfung** wurden vom Landesrechnungshof folgende Regenerierungsmaßnahmen ausgewählt:

- \* L 242 Leitersdorferstraße
- \* L 512 Greimerstraße
- \* L 645 Salleggerstraße
- \* L 741 Aigenerstraße

Dazu kann der Landesrechnungshof **positiv feststellen, daß** alle hier geprüften Maßnahmen der **Fahrbahnregenerierung bzw. Staubfreimachung** notwendig waren. Die mit Eigenprojekten bzw. zum Teil ohne Projekte durchgeführten Maßnahmen ergaben Verbesserungen der Linienführung und die Straßenbreiten wurden den Verkehrserfordernissen angepaßt, sodaß in allen Fällen eine zweckmäßige und wirtschaftliche Ausführung der Baumaßnahmen gegeben war.

Alle überprüften Maßnahmen wurden **öffentlich und mit Festpreisen ausgeschrieben** und die allgemeinen wie auch die besonderen **Vorbemerkungen** zu den Leistungsverzeichnissen wurden ausführlich und **korrekt abgefaßt**. Es wurde auch der Empfehlung des Landesrechnungshofes entsprochen, keine fixen Datumsangaben in die Ausschreibung aufzunehmen, in zwei Fällen mußte der Landesrechnungshof jedoch anmerken, daß die Angabe der Bauzeit in Monaten sinnvoll wäre.

Der Landesrechnungshof kann positiv feststellen, daß das **Ausschreibungsverfahren, die Bestbieterermittlung und die Vergabe** an den Bestbieter in allen Fällen **ordnungsgemäß** erfolgte.

Bei der Bestbieterermittlung der Baumaßnahme an der L 242 teilte der **Billigstbieter** der Fachabteilung IID mit, daß das **Anbot von einem nicht zeichnungsberechtigten Mitarbeiter** des Unternehmens unterfertigt wurde und Arbeiten dieser Art noch nicht durchgeführt wurden. Daran schloß sich das Ersuchen, die Firma vom Anbot zu entbinden. Die **Fachabteilung IID schied nach einer bei der Rechtsabteilung 10 eingeholten Rechtsauskunft das Anbot** des Billigstbieters **aus**. Dabei ist jedoch zu bedenken, daß dem Land Steiermark durch den "nicht sanierten Formfehler" der nicht ordnungsgemäßen firmenmäßigen Fertigung ein Schaden entstanden ist. Der **Landesrechnungshof empfiehlt daher im Wiederholungsfalle** einer derartigen Vorgangsweise einer **Firma, diese für eine befristete Zeit zu sperren**. Zudem kann der Landesrechnungshof der Ansicht der Rechtsabteilung 10 nicht folgen, daß im gegenständlichen Fall eine analoge Anwendung des AVG 1950 handzuhaben ist, da es dadurch nach der Anbotseröffnung der Firma freigestellt wird, sich zu ihrem Anbot zu bekennen oder auch nicht, zudem ist auch die Rechtsabteilung 10 nicht für die Auslegung des AVG 1950 zuständig.

Im Vergabeantrag für die Arbeiten an der L 741 mußte festgestellt werden, daß die Addition zwischen Auftragssumme und Unvorhergesehenes einen Fehler von S 100.000,- ergab. Weiters mußte kritisch angemerkt werden, daß selbst der aufgrund der Gesamtkostensumme nun reduzierte Betrag für **Unvorhergesehenes noch 17,2 % der Auftragssumme** ausmachte und daher der eigentliche **Gedanke dieses Betrages doch deutlich überzogen** erscheint.

Bei allen überprüften Baumaßnahmen wurden ordnungsgemäß die Bauarbeiten übergeben, darüber eine Niederschrift angefertigt und ein Baubuch und Bautagesberichtsblätter geführt. Der Landesrechnungshof hat bei den örtlichen Besichtigungen und Überprüfungen der Bauvorhaben festgestellt, daß die Arbeiten sach- und fachgemäß ausgeführt wurden und die gegebenenfalls im Bauakt begründeten Änderungen notwendig und in Ordnung befunden.

Bei der Baumaßnahme an der L 242 mußte die **verspätete Legung eines Nachtragsangebotes** kritisiert werden.

Die im Zuge der Baudurchführung notwendigen **Feldaufnahmen** wurden kontinuierlich und **übersichtlich** durchgeführt. Die **Aufmaßblätter und Summenblätter** sind **ordnungsgemäß** aufgestellt und von den Sachbearbeitern der Baubezirksleitungen **exakt geprüft** worden.

Die vorgeschriebenen **Eignungsprüfungen** sowie der normgemäße Einbau und die **Qualitätsanforderungen** wurden bei allen Baumaßnahmen **im wesentlichen erfüllt**. Im Falle von geringfügigen Unterschreitungen der vertragsgemäß geforderten Qualitäten wurden die entsprechenden Abzüge nach RVS bei der Schlußrechnung vorgenommen.

Bei der Baumaßnahme an der L 242 und an der L 645 führte der Landesrechnungshof **stichprobenartig Aufmaßkontrollen** durch. Dazu kann der Landesrechnungshof **positiv feststellen**, daß die für mehrere Positionen durchgeführten **Kontrollmaße sehr genau**

die in den Aufnahmeblättern notierten Werte ergaben.

Die in der Bauübergabeniederschrift geforderten Fertigstellungstermine wurden bei allen Baumaßnahmen eingehalten bzw. unterboten. Lediglich bei der **Baumaßnahme an der L 645** mußte der Landesrechnungshof feststellen, daß gemäß einer Baubucheintragung **zwei Tage vor dem geforderten Gesamtfertigstellungstermin Bauleistungen von der Straßenmeisterei Deutschlandsberg zur Durchführung in Eigenregie übernommen** wurden. Ansonsten wäre der vertraglich fixierte Gesamtfertigstellungstermin nicht eingehalten worden.

In allen geprüften Fällen wurde nach der Fertigstellung eine **Vorübernahme an Ort und Stelle durchgeführt** und hierüber eine Niederschrift verfaßt. Darin wurden keine bzw. **nur geringfügige behebbare Mängel festgestellt**. Die prüffähige Schlußrechnung wurde in allen Fällen termingerecht vorgelegt.

Die **exakte Kontrolle der Abschlagsrechnungen** in Verbindung mit den laufenden Aufmaßfeststellungen kann vom Landesrechnungshof in allen Fällen positiv hervorgehoben werden. Ebenso erfolgte die Sicherstellung des **7%-igen Deckungsrücklasses** mittels Haftbrief in allen Fällen ordnungsgemäß. Bei den **Haftbriefen für die Sicherstellung des 3%-igen Haftungsrücklasses** mußte der Landesrechnungshof jedoch **Mängel, die nicht vertragsgemäße Laufzeit** betreffend und zum Teil auch **bezüglich der Höhe** des Haftbriefes, feststellen.

Die **Schlußrechnungen** wurden von den **Baubezirksleitungen** **exakt geprüft** und nach einer **stichprobenartigen Kontrolle** durch die **Fachabteilung IID** zur Anweisung gebracht. Es konnte festgestellt werden, daß **in drei Fällen eine Krediteinsparung** gegenüber der Auftragssumme eingetreten ist und sich lediglich bei der **L 242 eine Erhöhung von 6,8 %**, begründet im wesentlichen durch Ausmaßvermehrungen, ergab. Aufgrund der eingetretenen Ausmaßvermehrung wollte der Landesrechnungshof eine genaue Überprüfung der Massenermittlung durchführen. Außer einer Skizze mit den Angaben der geplanten Maßnahmen konnte dem Landesrechnungshof die Massenermittlung jedoch nicht mehr vorgelegt werden, da sie nach Angaben des Sachbearbeiters mit der Legung der Schlußrechnung weggeworfen worden ist.

Der Landesrechnungshof stellt dazu fest, daß **Mas-senzusammenstellungen auch für Regenerierungsmaßnahmen aufgestellt werden** müssen und diese dem **Bauakt beizulegen** sind.

Im Hinblick auf die bei der L 242 teils beachtlichen Massenunterschiede zwischen den ausgeschriebenen und den ausgeführten Massen sowie den offensichtlichen Spekulationspreisen bei 2 Positionen wollte der Landesrechnungshof eine **elektronische Anbotbewertung** der ursprünglich erstgereihten Bieter durchführen. Die Fachabteilung IID teilte dem Landesrechnungshof jedoch nach einer zweimaligen Suche mit, daß die gewünschten **Unterlagen nicht mehr auffindbar** sind.

Wie lange grundsätzliche Bauakte aufbewahrt werden sollen, ist zurzeit noch nicht eindeutig geregelt. Dem Landesrechnungshof ist jedoch bekannt geworden, daß die Landesbaudirektion diesbezüglich eine verbindliche Empfehlung in Vorbereitung hat.

Im allgemeinen sind jedoch dem Landesrechnungshof in der Massengegenüberstellung zwischen Anbot und Abrechnung nur wenige Positionen hinsichtlich Mehr- oder Mindermassen aufgefallen, die von den Sachbearbeitern der Baubezirksleitungen im wesentlichen begründet werden konnten.

Der Landesrechnungshof kann positiv feststellen, daß die überwiegende Anzahl der Positionen nur mit geringfügigen Massenunterschieden gegenüber dem Anbot abgerechnet wurde, obwohl die Massenermittlung bei Regenerierungsmaßnahmen mit einem Eigenprojekt oder zum Teil ohne Projekt ungleich schwieriger sind als bei einer Neubaumaßnahme mittels Detailprojekt.

In drei Fällen wurde schon eine Schlußabnahme vorgenommen und darüber eine Niederschrift angefertigt. Dabei wurden nur geringfügige behebbare Mängel festgestellt, deren Sanierungsfrist noch nicht abgelaufen ist.

Bei der Baumaßnahme an der L 512 mußte der Landesrechnungshof bei seiner örtlichen Überprüfung feststellen, daß eine große Anzahl von Mittelnaht-rissen in der Fahrbahndecke vorhanden ist. In einem Anhang an die Schlußabnahmeniederschrift wurde eine Bestätigung über die schon durchgeführte Behebung dieses Mangels gegeben und der einbe-

haltene Haftungsrücklaß freigegeben. In einer mündlichen Vereinbarung mit der Baufirma wurde eine technisch aufwendigere Sanierung für das Frühjahr 1989 abgesprochen.

Dazu muß der Landesrechnungshof **kritisch feststellen**, daß die **Bestätigung über die Mangelbehebung nicht richtig** war und in der Schlußabnahmeniederschrift die **Verlängerung des Haftbriefes bis zur Feststellung der Behebung der Mängel** vermerkt werden hätte müssen.

Zusammenfassend kann der Landesrechnungshof zu diesen **vier geprüften Bauvorhaben positiv feststellen**, daß die Ausschreibung, Vergabe, Baudurchführung und Abrechnung **im wesentlichen ordnungsgemäß abgewickelt** wurde und die dazugehörigen Unterlagen übersichtlich und nachprüfbar sind.

Im Rahmen der **Erhaltung** und Betreuung der Bundesstraßen S und B sowie für die Landesstraßen hat die Fachabteilung IID als Straßenverwaltungsstelle den gesetzlichen Auftrag unter Verwendung von Budgetmitteln für die Erhaltung des Straßenkörpers und der Fahrbahndecken sowie der Brücken und Durchlässe zu sorgen. Ein sehr großer Teil der Arbeiten liegt aber auch im unmittelbaren Umfeld der Straße, insbesondere bei der Grünpflege, der Erhaltung der Nebenanlagen sowie der Ausführung des Winterdienstes.

Das im **Jahr 1987 vom Land Steiermark** zu betreuende **Straßennetz** umfaßte Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit einer **Gesamtlänge von 5.477,5 km**.



Für die Erhaltung und den Betriebsdienst des gesamten Straßennetzes mit Ausnahme der Autobahnen bedient sich die **Fachabteilung IID der 6 Baubezirksleitungen und des Straßenbauamtes Graz**. Die Autobahnen werden direkt über die Fachabteilung IID und mit eigenen Autobahnmeistereien betreut, das übrige Straßennetz ist regional auf **32 Straßenmeistereien** aufgeteilt, sodaß **durchschnittlich 165 km pro Straßenmeisterei** zu betreuen sind.

Die Fachabteilung IID gliedert sich in mehrere Referate, wobei die **gegenständliche Prüfung** ausschließlich im Wirkungsbereich des **Referates für "Erhaltung und Instandsetzung von Landes- und Bundesstraßen und Autobahnen"** statt fand und sich dabei ausschließlich mit dem **Sektor der Landesstraßen** befaßte.

Im Bericht ist ausführlich dargestellt, wie die Abwicklung der notwendigen Arbeiten von der **Meldung der Straßenmeistereien an die Baubezirksleitungen** und von dort in Form von **Regenerierungsprogrammen an die Fachabteilung IID** erfolgt. Der Landesrechnungshof hat bei einer stichprobenartigen Überprüfung der tatsächlich zur Ausführung gekommenen Maßnahmen festgestellt, daß weitestgehend auf die von den Baubezirksleitungen festgelegten vorrangigen Dringlichkeitsstufen Rücksicht genommen wird, jedoch auch weiter zurückgereichte Maßnahmen vorgezogen werden. Darüberhinaus muß festgestellt werden, daß es **keine Objektivierung der Dringlichkeitsstufen der Baubezirksleitungen zueinander** gibt.

Beim Bemühen des Landesrechnungshofes, die im Prüfungszeitraum ausgeführten Maßnahmen den gewünschten Regenerierungsprogrammen der Baubezirksleitungen gegenüberzustellen, mußte festgestellt werden, daß es in der Fachabteilung IID darüber keine exakte Aufstellung gibt. Auch die **Rechen- schaftsberichte** für den Überprüfungszeitraum wurden teilweise nur **mangelhaft abgefaßt** und beinhalteten zahlreiche Fehler. Deshalb **empfiehlt der Landesrechnungshof, jährlich eine Aufstellung** über die **tatsächlich ausgeführten Maßnahmen** mit der Angabe der **genehmigten Gesamtkosten** nach Baubezirksleitungen getrennt zu verfassen.

Diesbezüglich kann der Landesrechnungshof **positiv** feststellen, daß in der **Fachabteilung IID** unter Zuhilfenahme einer **privaten Rechenanlage** ein sehr guter Ansatz geschaffen wurde, eine **EDV-mäßig aufbereitete Verfolgung eines jeden Bauvorhabens** durchzuführen. Dabei werden in einer Datei alle wesentlichen Eckdaten eines Bauvorhabens gespeichert, womit bei einer stetigen Aktualisierung eine große Übersichtlichkeit gegeben ist.

Im vorliegenden Bericht werden die **6 Baubezirksleitungen und das Straßenbauamt Graz** detailliert gegenübergestellt. Dabei ergab sich, daß die zu **betreuenden Fahrstreifenlängen** des gesamten Straßennetzes sehr **ausgewogen** auf die einzelnen Straßenmeistereien aufgeteilt sind und sich um **rd. 300 km pro Straßenmeisterei** bewegen.

Für die **Steiermark** ergab sich mit Stand 1.1.1986 eine gesamte **Straßenlänge an Landesstraßen** von **rd. 3.316 km**.

Der Landesrechnungshof gewann bei der gegenständlichen Querschnittsprüfung aufgrund der geführten Gespräche den Eindruck, daß das Zusammenarbeiten mit der Fachabteilung IID äußerst positiv erfolgt, und der Ideenreichtum der Bediensteten der Baubezirksleitungen von der Fachabteilung IID aufgegriffen wird, sodaß **wirtschaftlichere und zweckmäßigere Neuerungen kurzfristig** bei der Abwicklung der Bauvorhaben **in die Tat umgesetzt** werden.

Die **Zusammenstellung der im Überprüfungszeitraum 1985 bis 1987 ausgeführten Baumaßnahmen an Landesstraßen**, in der die sogenannten Heißmischgutlieferungen nicht enthalten sind, hat folgendes Aussehen:

Baubezirksleitungen	Kilometeranzahl	% an Gesamt-km
Bruck/Mur	12,062	4,4 %
Feldbach	15,130	2,8 %
Str.Bauamt Graz	6,393	0,8 %
Hartberg	10,800	2,0 %
Judenburg	3,605	1,0 %
Leibnitz	11,068	1,9 %
Liezen	17,190	6,6 %
<b>Gesamtsumme:</b>	<b>76,248 km</b>	

Damit ergibt sich für den betrachteten Zeitraum eine **durchschnittliche Anzahl von 25,4 km Landesstraße, die pro Jahr regeneriert oder instandgesetzt wurden.**

Für die **Behebung von Schäden an Fahrbahnen und Fahrbahndecken** werden die Materialienankäufe als Aufträge an einzelne Firmen vergeben. Bei der Durchsicht der für den Überprüfungszeitraum 1986 angeforderten **Unterlagen** bezüglich der Behebung von Schäden an Fahrbahnen und Fahrbahndecken an Landesstraßen mußte der Landesrechnungshof eine **relativ unvollständige Aktenarchivierung** feststellen.

Der Landesrechnungshof **empfiehlt** daher eine **durchgreifende Revision der Aktenbehandlung und Archivierung** im Bereich des Referates für Erhaltung und Instandsetzung von Landes- und Bundesstraßen und Autobahnen.

Es wurde eine **stichprobenartige Überprüfung** der **Anbotseröffnungsniederschriften und der Regierungssitzungsanträge zur Vergabe von Heißmischgutlieferungen** für die Erhaltung von Landesstraßen durchgeführt.

Zu den **Anbotseröffnungsniederschriften** kann der Landesrechnungshof **positiv feststellen**, daß sie den entsprechenden Vorschriften und Normen in allen zutreffenden Punkten entsprachen. Lediglich der Hinweis auf die Art der Ausschreibung (öffentlich oder beschränkt) fehlte in dem von der Fachab-

teilung IID verwendeten Formblatt. Dazu kann positiv festgestellt werden, daß die Fachabteilung IID die Anregung des Landesrechnungshofes noch während der laufenden Prüfung aufgegriffen hatte, und das verwendete Formblatt geändert hat, sodaß nunmehr auch die Art der Ausschreibung daraus hervorgeht.

Bei der Durchsicht der **Regierungssitzungsanträge** mußte vom Landesrechnungshof **kritisch festgestellt** werden, daß eine **Reihe von Unzulänglichkeiten** auf eine sehr oberflächliche Behandlung der Regierungssitzungsanträge schließen läßt. Bei diesen Vergabeanträgen von Heißmischgutlieferungen aus dem Jahre 1986 mußte der Landesrechnungshof folgende Feststellungen machen:

- \* Bei einem großen Teil aller Vergabeanträge fehlte die Auflistung der nach der Anbotseröffnung sich ergebenden Reihung der Bieter. Im Zuge der **Bestbieterermittlung** erfolgt die **Berechnung der Eigenauffuhrkosten**. Die sich damit ergebende **Reihung der Anbote scheint** in den Vergabeanträgen jedoch auch **nicht auf**. Es wird lediglich der Bestbieter genannt.
  
- \* In einem Fall wurden zwei Firmen mit gleichen Mengen, jedoch unterschiedlichen Preisen, ohne nähere Erklärung beauftragt. Aufschluß darüber gab erst eine vom Landesrechnungshof angeforderte Berechnung der Eigenauffuhrkosten, die jedoch nicht mehr im Original vorgelegt werden konnte.

- \* Eine Firma erhielt aufgrund einer **beschränkten Ausschreibung** mit einer **Anbotssumme von rd. 2,7 Mio.S** den Auftrag zur Lieferung von Heißmischgut. Ebenfalls beschränkte Ausschreibungen, wo jeweils der Billigstbieter schon knapp über 2 Millionen Schilling lag, wurden bei drei anderen Vergabeanträgen festgestellt.

Dazu muß der Landesrechnungshof **kritisch feststellen**, daß es sich hier um eine **Umgehung der Wertgrenzen**, die in **der Vergabevorschrift** für das Land Steiermark festgelegt sind, handelt, da bei Straßenbauten **ab 2 Millionen Schilling eine öffentliche Ausschreibung** zu erfolgen hat.

- \* Bei einer beschränkten Ausschreibung wurde die als Billigstbieter hervorgehende Firma mit der Begründung ausgeschieden, daß ein ordnungsgemäßer Einbau wegen der kalten Witterung aufgrund der großen Mischgutauffuhrstrecke technisch nicht mehr möglich ist.

Dazu muß der Landesrechnungshof **kritisch feststellen**, daß bei einer **beschränkten Ausschreibung vor der Einladung die Firmen** hinsichtlich Qualität, Leistungsvermögen und technischer Durchführbarkeit der Lieferungen **geprüft** werden müssen und die **Unterlagen** für die Ausschreibung zum Zeitpunkt der Aussendung **auf den neuesten Stand zu bringen sind**.

- \* In einem weiteren **Vergabeantrag** mit einer **Gesamtkostensumme von 2,2 Mio.S** ist ein **Fehler** in der Größenordnung **von S 900.000,- nicht aufgefallen**, weshalb der Landesrechnungshof empfehlen muß, die Richtigkeit der angegebenen Summen in Zukunft mit erhöhter Sorgfalt zu überprüfen.
  
- \* Generell mußten sehr **hohe Ansätze für Unvorhergesehenes**, die meist über 10 % lagen, in den Vergabeanträgen festgestellt werden.

Der Landesrechnungshof führte **stichprobenartig bei fünf Vergabeanträgen für Heißmischgutlieferungen eine Überprüfung der Bestbieterermittlung** durch. Dabei mußte **kritisch** festgestellt werden, daß **nur mehr drei Angebotseröffnungsniederschriften** gefunden werden konnten. Die **Bestbieterermittlung** erfolgte **nicht mit dem entsprechenden Formblatt**, sondern derart, daß auf die Angebotseröffnungsniederschrift die Berechnung der Eigenauffuhrkosten nur für die ersten beiden Bieter durchgeführt wurde. Für die **zwei** restlichen ausgewählten **Maßnahmen** konnten **weder die Angebotseröffnungsniederschriften, noch die Bestbieterermittlungen vorgelegt** werden.

Zur nachvollziehbaren **Bestbieterermittlung** und um der Vergebungsvorschrift für das Land Steiermark zu entsprechen, empfiehlt der Landesrechnungshof dringend, das **entsprechende Formblatt vollständig auszufüllen und dem Akt beizulegen**. Hinsichtlich des **Vergabeantrages** ist es wünschenswert, die

Reihung nach der Anbotseröffnung sowie auch die **Reihung zur Bestbieterermittlung nach Berücksichtigung der Eigenauffuhrkosten anzuführen.**

Eine vom Landesrechnungshof vorgenommene Zusammenstellung aller für das **Jahr 1986** vorliegenden Vergabeanträge hinsichtlich **Belagsarbeiten** ergab eine **Gesamtsumme** von genehmigten Kosten in der Höhe von **rd. 32,9 Mio.S.** Damit wurden **42,2 km** Belagsarbeiten an Landesstraßen hergestellt.

Nicht berücksichtigt wurden dabei die Kosten für den händischen Einbau von Heißmischgut sowie die Kosten für das sogenannte "**Absplitten**", die erstens kilometermäßig nicht erfaßbar sind und zweitens **keine dauerhafte Sanierung** darstellen. Das Absplitten stellt eine Maßnahme dar, wobei auf dem schadhaften Straßenbelag eine Bitumenemulsion aufgebracht und darüber eine Schicht Splitt gegeben wird. Die Erfahrung der Straßenerhalter zeigt, daß diese **Maßnahme bei einer stärkeren Verkehrsfrequenz in kurzer Zeit unwirksam** wird, da durch die starken Lastwechsel die vorhandenen Risse im ursprünglichen Belag wieder aufgehen.

Grundsätzlich ist der Landesrechnungshof der Ansicht, daß diese auch aus Umweltschutzgründen (Staubbildung), sowie **wirtschaftlich, aber auch betreffend die Verkehrssicherheit unbefriedigende Art der Belagsanierung in absehbarer Zeit nicht mehr zur Anwendung gelangen sollte.** Dazu ist jedoch eine ausreichende Dotierung für die Substanzerhaltung des Landesstraßennetzes erforderlich.



Einen Überblick über die ausgeführten Baumaßnahmen ergibt in diesem Bericht eine detaillierte **Zusammenstellung aller an Firmen vergebenen Baumaßnahmen**, d.h. also keine Mischgutlieferungen oder Eigenregiearbeiten **im Überprüfungszeitraum 1985 bis 1987**. Die von der Fachabteilung IID vorgelegte Maßnahmenzusammenstellung mußte als fehlerhaft zuerst zurückgewiesen werden und die neuerlich vorgelegte nochmals in einigen Punkte korrigiert bzw. erst nachträglich vervollständigt und richtiggestellt werden.

Vom Landesrechnungshof wurde die Abweichung in Prozent zwischen den genehmigten Gesamtkosten und den tatsächlichen Gesamtkosten errechnet. Die **durchschnittliche Krediteinsparung** aller angeführten Baumaßnahmen ergab sich **rein rechnerisch mit 12,6 %**. Kritisch festgestellt werden mußte jedoch, daß der **Anteil für Unvorhergesehenes in den meisten Fällen größer als 10 %** angenommen wurde. Die somit errechnete durchschnittliche Krediteinsparung entsprach in etwa den Zuschlägen für Unvorhergesehenes, woraus sich ergibt, daß **im Durchschnitt die Abrechnungssumme in der Höhe der Anbotssumme lag**. Diese **positive Feststellung** gewinnt noch an Bedeutung, wenn man berücksichtigt, daß die **Massenermittlung von Straßenerhaltungsmaßnahmen** - wozu es in der Regel keine ausgearbeiteten Detailprojekte gibt - **ungleich schwieriger ist, als jene für Neubaumaßnahmen**.

Aufgrund der in der genannten Zusammenstellung angeführten Einzelsummen konnte der Landesrechnungshof die Baukosten, die von den einzelnen Baubezirksleitungen im überprüften Zeitraum für Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen ausgegeben wurden, ermitteln und in einer Tabelle zusammenstellen. Die **Gesamtsumme für die Jahre 1985 bis 1987** ergab sich mit rd. 259 Mio.S, woraus sich ein **durchschnittliches Jahresbudget von rd. 86,3 Mio.S** ergibt. Damit wurden 25,4 km Landesstraßen regeneriert, sodaß der Kilometer Regenerierung einer Landesstraße im Durchschnitt mit **3,4 Mio.S** anzusetzen ist.

Dabei muß festgehalten werden, daß es sich hier nicht nur um reine Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen handelt, sondern daß Regenerierungen zum Teil einen Neubaucharakter haben, da die Fachabteilung IID auch tatsächliche Neubaumaßnahmen ausgeführt hat.

Für die **Bewertung der Größenordnung der Gesamtkosten der Straßenerhaltung** gibt es zurzeit **zwei anerkannte Modelle:**

#### **1. Die makroökonomische Betrachtung:**

Hier wird über die Abschreibung des Anlagevermögens der Bedarf für die Substanzerhaltung des Straßennetzes ermittelt. Unter der angenommenen Lebensdauer von 50 Jahren ergibt sich ein jährlicher Abgang von 2 % des investierten Kapitals.

## **2. Die mikroökonomische Betrachtung:**

Hier wird versucht, über detaillierte Annahmen der Instandsetzungs- und Erneuerungsintervalle zu einem Ergebnis zu kommen, wobei für die Deckschichten Intervalle von max. 20 Jahren, für die Generalsanierung des Oberbaues rund 30 Jahre und für die Lebensdauer der Brücken 80 bis 100 Jahre angenommen werden.

Im Bericht des Landesrechnungshofes betreffend die stichprobenweise Prüfung der Tätigkeit der Bediensteten in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen und des Straßenbauamtes Graz aus dem Jahre 1984 wurde unter Zuhilfenahme einer deutschen Untersuchung vom Landesrechnungshof **hochgerechnet, daß** für Erhaltungsmaßnahmen am steirischen Straßennetz **nur 45 % des notwendigen Finanzbedarfes aufgewendet werden.** Daher wurde festgestellt, daß bei der Fortführung einer derartigen Situation längerfristig ein Substanzverlust am Straßennetz eintreten muß.

Im Gegensatz zu diesem Rechenmodell nach der mikroökonomischen Betrachtung versuchte der Landesrechnungshof nun ein Rechenmodell auf Basis der makroökonomischen Betrachtung zu erstellen, das sich auf die regenerierten Landesstraßenkilometer bezieht.

Unter **Zugrundelegung** der in der makroökonomischen Betrachtung angenommenen **Lebensdauer von 50 Jahren** folgt das Rechenmodell nicht der sich daraus erge-

benden Investition von 2 % pro Jahr, sondern überträgt dies nun unabhängig von den Kosten darauf, daß **2 % der Kilometer des gesamten Landesstraßennetzes pro Jahr erneuert werden müssen.**

Das Rechenmodell sieht nun vor, daß von den **erforderlichen 2 % Neubau** des gesamten Landesstraßennetzes (66,3 km) die **Kilometer des tatsächlichen Neubaus abgezogen** werden. Dazu wurde aus den Rechenschaftsberichten der **Fachabteilung IIc** für die **Jahre 1985 bis 1987** ein **Durchschnittswert von 37,3 km Neubau pro Jahr** ermittelt. Weiters ergab sich daraus, daß die **Gesamtkosten pro km Neubau im Durchschnitt rund 5,8 Mio.S** betragen. Somit ergibt sich ein **theoretischer Fehlbestand von 29 km Neubau** oder ein mit dem Faktor Erhaltung- zu Neubaukosten vervielfachter Wert von erforderlichen Kilometern, für die Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen.

Als nächster Schritt wurden die Kosten der Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen sowie der Belagsherstellungen ermittelt und den durchschnittlichen Kosten der Neubaumaßnahmen gegenübergestellt.

Da bei Regenerierungen nur Teile des Straßenober- und -unterbaus erneuert werden, muß im **Verhältnis von Regenerierungskosten zu Neubaukosten** die Anzahl der aus der obigen Rechnung **verbleibenden Restkilometer vervielfacht** werden, um zum gleichen Kapitaleinsatz eines Neubaus zu kommen.

Mit den schon vorhin erwähnten Werten hinsichtlich der **Kosten für Belagsarbeiten und Regenerierungs-**

**baumaßnahmen** ergibt sich - wie im Bericht detailliert dargestellt - daß **pro km Landesstraße** rund **1,76 Mio.S** für Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen aufgewendet wurden.

Das **Verhältnis** der Kilometerkosten für den Straßenneubau zu den Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen ergibt einen **Faktor von 3,3**. Die somit erforderliche Anzahl von Landesstraßenkilometern, die einer Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahme oder Belagsherstellung unterzogen werden müßten, ergibt sich aus der Multiplikation von **29 km mal 3,3 mit 95,7 km Landesstraße**. In Gegenüberstellung zu den - im Bericht detailliert ermittelten - tatsächlich ausgeführten **67,6 km** ergibt sich somit ein **Fehlbestand von 28,1 km** Landesstraßen, für die Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden müßten.

Dieses für den Überprüfungszeitraum 1985 bis 1987 aufgestellte Rechenmodell besagt daher, daß rund **42 %** mehr Landesstraßen einer Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahme zugeführt werden müßten.

Stellt man jedoch die diesem Rechenmodell zugrundeliegenden angenommenen jährlichen 2%-igen Investitionskosten und damit die angenommene Lebensdauer von 50 Jahren in Frage, wäre eine genaue Zusammenstellung aller Maßnahmen am Straßensektor, ob Neubau oder Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen, erforderlich. Aus einer derartigen über mehrere Jahre laufenden Zusammenstellung wäre auch der jährlich notwendige Finanzbedarf für die Substanzerhaltung des Straßennetzes errechenbar.

Dazu wäre ein Straßenzustandskataster oder ein sogenanntes "pavment-management" **notwendig**. In diesem Straßenzustandskataster müßte in **Straßenabschnitten die Art des Verkehrs, die Verkehrsfrequenz sowie die Art der Erhaltung oder Regenerierung** mit der zu erwartenden **Lebensdauer** bzw. der **Neubau** einfließen.

Der Landesrechnungshof würde die **Erstellung eines derartigen Katasters begrüßen**, weil damit auch die Möglichkeit geschaffen werden würde, die **Dringlichkeitsstufen in den jährlichen Regenerierungsprogrammen** objektiv für die ganze Steiermark zu bewerten.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, daß aufgrund der vom Landesrechnungshof ermittelten **Berechnungen nach beiden Modellen mit ähnlichem Ergebnis, die erforderlichen Finanzmittel für die Straßenerhaltung in erhöhtem Ausmaß als der derzeitigen Dotierung zur Verfügung gestellt werden müßten**, um nicht Gefahr zu laufen, einen Substanzverlust am Straßennetz zu erleiden.

Am 21. Juli 1989 fand im Landesrechnungshof eine  
Schlußbesprechung statt, an der

von der Landesbaudirektion: BR Dipl.-Ing. Manfred Gollner

von der Fachabteilung IID: Wirkl.Hofrat  
Dipl.-Ing. Johann Hönigl

ROBR Dipl.-Ing. Harald Allmer

vom Landesrechnungshof: Landesrechnungshofdirektor  
Wirkl.Hofrat Dr. Herbert Lieb

Landesrechnungshofdirektor-  
stellvertreter  
Wirkl.Hofrat Dr. Hans Leikauf

Wirkl. Hofrat  
Dipl.-Ing. Peter Pfeiler

prov. OBR Dipl.-Ing.  
Dr.techn. Michael Kollmann

teilgenommen haben.

Bei dieser Besprechung wurden die wesentlichsten  
Prüfungsergebnisse in ausführlicher Form behandelt.

Graz, am 24. Juli 1989

Der Landesrechnungshofdirektor:

(Lieb)

