

STEIERMÄRKISCHER LANDTAG
LANDESRECHNUNGSHOF

GZ.: LRH 31 G 1 - 1991/4

B E R I C H T

betreffend die stichprobenweise Prüfung
der Bauabwicklung von Güterwegen im Bereich
der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion
Fachabteilung IIe (Agrartechnik)

I. INHALTSVERZEICHNIS

1.	PRÜFUNGS-AUFTRAG	1
2.	ALLGEMEINES	3
3.	ORGANISATION	17
	3.1 Fachabteilung IIe - Agrartechnik	17
	3.2 Referat I und Baugebietsleitungen	30
4.	AUFGABENSTELLUNG	46
	4.1 Förderungs- und Bauabwicklung	46
	4.2 Wegerhaltung	63
5.	DETAILPRÜFUNG VON BAUVORHABEN	81
	5.1 Wegprojekt Hoinig Politischer Bezirk Deutschlandsberg, OG Soboth	90
	5.2 Wegprojekt Altenberg II Politischer Bezirk Hartberg, OG St. Johann i.d. Haide	109
	5.3 Wegprojekt Gumpenberg Politischer Bezirk Liezen, OG Haus i. Ennstal	124
6.	SCHLUSSBEMERKUNGEN	145

II. BEILAGENVERZEICHNIS

Bauprogramme 1991	1/1 - 1/4
Ländliches Wegenetz der steirischen Gemeinden	2/1 - 2/4
Anzahl der Bauvorhaben und Jahresbauaufwand	3
Wegerhaltung - Übersicht	4/1 - 4/2
Wegfertigstellungen 1990 Auswahl der 3 Wegprojekte	5/1 - 5/4
Interessentenliste Soboth-Hoinig	6/1 - 6/3
Schwarzdeckenausschreibungen, Deutschlandsberg	7/1 - 7/12
Rechnung und Auszahlungsliste Strutz	8/1 - 8/3
Interessentenliste Altenberg II	9/1 - 9/3
Doppelbuchung und Rückzahlung Schuller	10/1- 10/3
Interessentenliste Gumpenberg	11
Mischgutpreise - Anbotzusammenstellungen ...	12/1-12/3.
Schwarzdeckenausschreibungen, Stainach	13/1 - 13/23
Naturalleistungen - Auszahlung Erlbacher ...	14/1 - 14/2

1. PRÜFUNGS-AUFTRAG

Der Landesrechnungshof hat eine stichprobenweise Prüfung der Bauabwicklung von Güterwegen im Bereich der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IIe, (Agrartechnik) durchgeführt. Im Zusammenhang mit der Bauabwicklung wurde auch auf die Organisation und das gesamte Aufgabengebiet näher eingegangen.

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

Die Prüfung wurde im Juni 1991 eingeleitet, gefolgt von Besichtigungen der ausgewählten Bauvorhaben und der Prüfung der Organisation und des Aufgabenbereiches. Danach kam es zu einer Unterbrechung aufgrund terminierter Prüfungsaufgaben hinsichtlich Projektkontrollen und Projektabwicklungskontrollen. Ab Sommer 1992 erfolgte die Detailprüfung der ausgewählten Bauvorhaben, sowie die Prüfung der Datenerfassung der ländlichen Wege bis hin zum Ausdruck von schematischen Karten in Verbindung mit dem Landes-Umwelt-Informationen-System.

Die gegenständliche Überprüfung erstreckte sich auf die Einsichtnahme in die von der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IIe, Agrartechnik,

zur Verfügung gestellten Unterlagen sowie die Durchführung örtlicher Erhebungen in den einzelnen Baugebietsleitungen. Für die im Detail geprüften Wegprojekte wurden von der Landesbaudirektion die Abrechnungsoperare für die Einsichtnahme zur Verfügung gestellt.

Da es sich um eine Querschnittsprüfung handelte, wurden zwar vergleichende Überlegungen für alle Baugebietsleitungen angestellt und aus den drei Baugebietsleitungen jeweils ein Projekt ausgewählt, jedoch nicht im Bereich jedes Bauhofes ein Projekt im Detail geprüft. Die drei Wegprojekte wurden an diametral gegenüberliegenden Orten der Steiermark ausgewählt und zwar so, daß abgeschlossene Bauvorhaben mit jeweils etwa gleich hohen Baukosten geprüft wurden.

2. ALLGEMEINES

Aufgrund der Begriffsbestimmung der RVS 3.8 (RVS ist die Abkürzung für die vom Bautenministerium für verbindlich erklärten Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) werden unter der Bezeichnung "ländliche Straßen und Wege" alle Straßenverkehrsanlagen verstanden, die der Erschließung ländlicher Gebiete dienen und nicht Bundes- oder Landesstraßen sind. Damit besteht somit eine klare Abgrenzung nach oben.

Die Abgrenzung nach unten gestaltet sich allerdings schwieriger. Daraus resultieren auch sehr unterschiedliche Längenangaben für dieses Straßennetz. In der Regel wird eine Abgrenzung des ausgebauten Netzes dadurch zu setzen sein, daß einem gewissen technischen Mindeststandard entsprechende Ausbaumaßnahmen erkennbar sind. Untergeordnete Wirtschaftswege (Feldwege) udgl., die ausschließlich für landwirtschaftliche Fahrzeuge bestimmt sind, und keine besondere Wegbefestigung aufweisen, bleiben deshalb in der Regel außer Betracht und werden auch längenmäßig nicht erfaßt.

Innerhalb dieses somit abgesteckten Rahmens für das ländliche Straßen- und Wegenetz können nach verschiedenen Gesichtspunkten und Fragestellungen jeweils **Unterscheidungen** getroffen werden:

1. Nach den **gesetzlichen bzw. verwaltungsmäßigen Gesichtspunkten:**

- Gemeindestraßen (nach dem Landesstraßenverwaltungsgesetz Steiermark, LGB1. Nr. 154/1964)
- Öffentliche Interessentenwege (nach dem Landesstraßenverwaltungsgesetz Steiermark, LGB1.Nr. 154/1964)
- Privatwege, d.s. nicht öffentliche Wege (nach dem ABGB oder Steiermärkischem Güter- und Seilwege-Landesgesetz, GSLG 1969, LGB1. Nr. 21/1969 i.d.F. LGB1. Nr. 2/1983)
- Gemeinsame Anlagen, sogenannte Wirtschaftswege in Zusammenlegungsgebieten (nach dem Steiermärkischen Zusammenlegungsgesetz ZLG 1971, LGB1. Nr. 32/1971 bzw. dem Flurverfassungs-Landesgesetz, FLG 1963 i.d.F. LGB1. Nr. 33/1971)
- Forststraßen (nach dem Forstgesetz, BGB1. Nr. 440/1975 i.d.F. BGB1. Nr. 231/1977, 142/1978, 576/1987).

2. Nach der **Funktion bzw. Nutzung:**

- Siedlungsstraßen im weiteren Sinn ("Güterwege"), die der Erschließung von Siedlungsgebieten und Häusern im Sinne eines Dauersiedlungsraumes sowie dem Anschluß an das nächsthöhere Straßennetz dienen.
- Landwirtschaftliche Wirtschaftswege, die der Erschließung von Kulturflächen für die Bewirtschaftung dienen, inklusive jener Wege, die als gemeinsame Anlagen im Zuge von Grundzusammenlegungsverfahren hergestellt werden.
- Almwege, als spezielle Form von Erschließungsstraßen im alpinen Bereich Österreichs.
- Forststraßen und Forstwege zur Erschließung der Wälder.

3. Nach der Bedeutung des Straßenzuges:

- Ländliche Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung als Verbindungsglied von Ortschaften und Siedlungsgebieten mit dem übergeordneten Straßennetz.

- Ländliche Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung, die der Erschließung von
 - a) Dauersiedlungen samt den anschließenden Grundflächen mit dem nächsthöheren Straßennetz,

 - b) land- und forstwirtschaftlichen Flächen (Wirtschaftswege) als Parallelwege entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie Erschließungsstraßen, die nicht zu Dauersiedlungen führen (z.B. Almwege),dienen.

Diese unterschiedlichen Einteilungskriterien werden oft vermengt, wodurch fallweise Begriffsunklarheiten auftreten können. Der sehr häufig verwendete Begriff "Güterweg" findet sich z.B. nur im Güter- und Seilweggesetz, bezeichnet eine nicht öffentliche Weganlage zur Erschließung von land- oder forstwirtschaftlichen Grundstücken oder Betrieben. Im allgemeinen Sprachgebrauch bezeichnet man mit Güterweg meist alle Anlagen zur Erschließung von Höfen, unabhängig auf welchen gesetzlichen Grundlagen sie errichtet wurden.

Die ländlichen Straßen und Wege stellen die flächenhafte Erschließung des besiedelten und bewirtschafteten Raumes dar. Der Ausbau und die Erhaltung dieser Anlagen dient nicht allein privaten, sondern im großen Maße auch dem öffentlichen Interesse. Ziele des ländlichen Straßen- und Wegebaues müssen daher sein:

- Eine ausreichende landwirtschaftliche Bewirtschaftung durch funktionsfähige Betriebe sicherzustellen.
- Erhaltung der Kulturlandschaft und Aufrechterhaltung der Besiedelung in benachteiligten Regionen und vor allem im Berggebiet.
- Bewirtschaftungserleichterung zur Erhöhung der Produktivität und der Wettbewerbsfähigkeit durch die Möglichkeit des Einsatzes auch größerer Maschinen als Hilfsmittel bei der bäuerlichen Arbeit.
- Ermöglichung von Zu- und Nebenerwerb und dadurch Verhinderung von Abwanderung.
- Berücksichtigung sozialer Aspekte, wie Human- und Veterinärmedizinische Versorgung, Ermöglichung des Kindergarten- und Schulbesuches, Teilnahme am gesellschaftlichen Leben, sowie Sicherheit (Zufahrt für Feuerwehr und Gendarmerie).
- Aufrechterhaltung der Almbewirtschaftung durch Verbesserung der Erreichbarkeit und somit Bewahrung der Schutzfunktion dieses Raumes durch entsprechende Waldbewirtschaftung und Pflege.
- Erschließung von Erholungsräumen für den Urlaubs- und Fremdenverkehr.

Zur Absicherung all dieser Ziele wurde im Lande Steiermark schon seit dem Jahr 1928 eine Landesförderung für die Errichtung von Güterwegen bereitgestellt.

Um eine Relation von den Streckenlängen der Straßenkilometer in der Steiermark zu erhalten, wurde die auf der folgenden Seite dargestellte Grafik mit dem Titel "**Längenvergleich-Steiermark**" mit Stand Jänner 1993 erstellt.

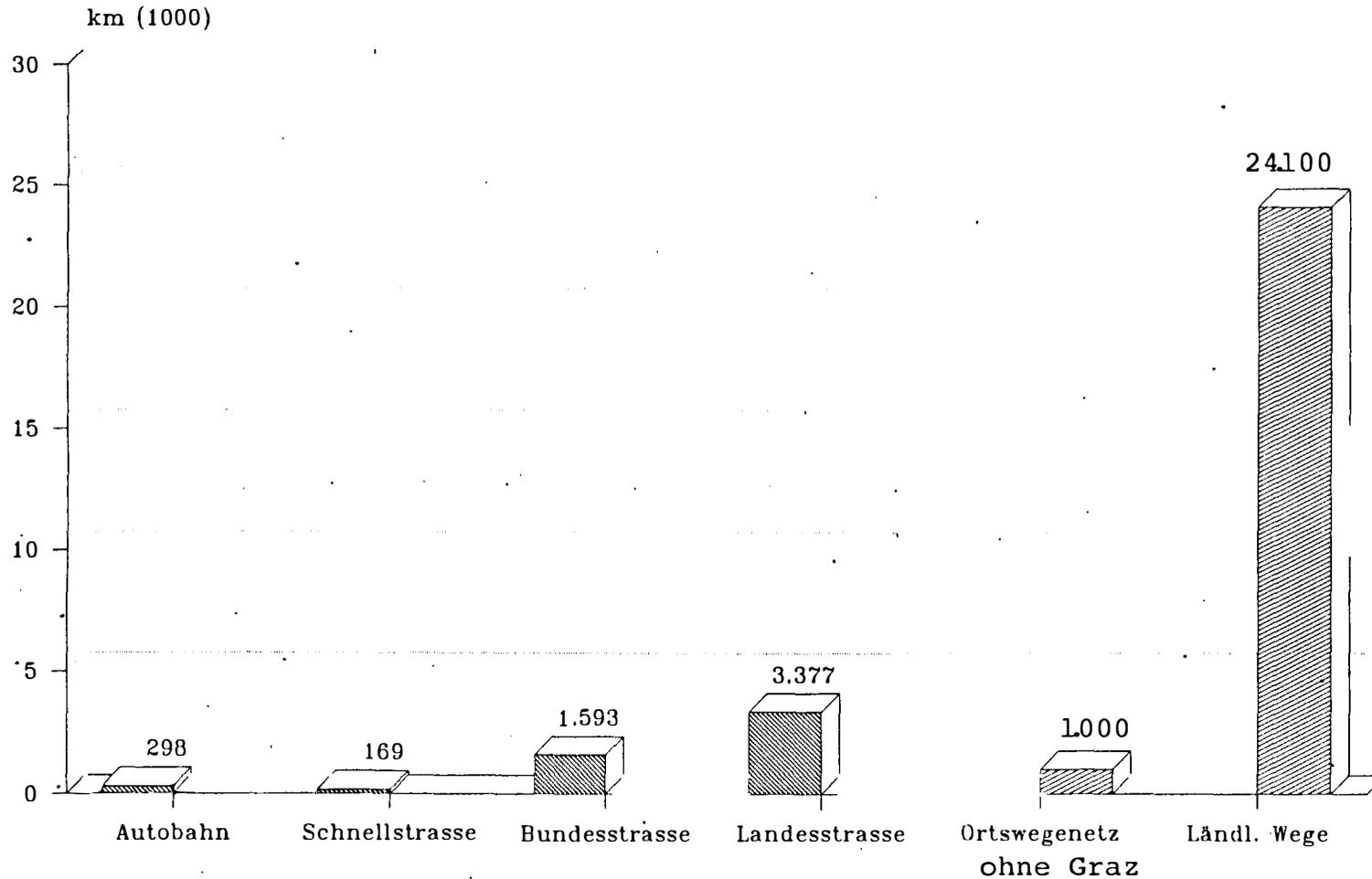
Die Daten dazu wurden von den Dienststellen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung bekanntgegeben. Die Autobahnkilometer sind inklusive der Weglängen der Gesellschaftsstrecken angegeben.

Die **Weglängen des ländlichen Wegenetzes** in der Steiermark wurden **gemäß nachfolgender Definition** erfaßt und zusammengerechnet:

"Das ländliche Wegenetz umfaßt alle Straßen, die ihrem baulichen Zustand nach zumindest den Verkehr mit Personenkraftwagen zulassen und **nicht** Bundesstraßen, Verkehrsflächen des Landes, Forststraßen, Mautstraßen, Straßen im Ortsgebiet (wenn das Ortsgebiet mehr als 5.000 bis 6.000 Einwohner hat) oder Wege, die bei Betrieben, ausgenommen landwirtschaftliche Betriebe, der inneren Verkehrserschließung zuzurechnen sind, darstellen."

Das Ortswegenetz beinhaltet alle ländlichen Wegenlagen innerhalb des Ortsgebietes, von Ortschaften mit mehr als 6.000 Einwohnern. Jedoch nicht inkludiert ist das Ortswegenetz von Graz, das zusätzlich rund 600 km beträgt.

Längenvergleich Steiermark



Quellen: FA IIa und FA IIe

Stand : 1/1993

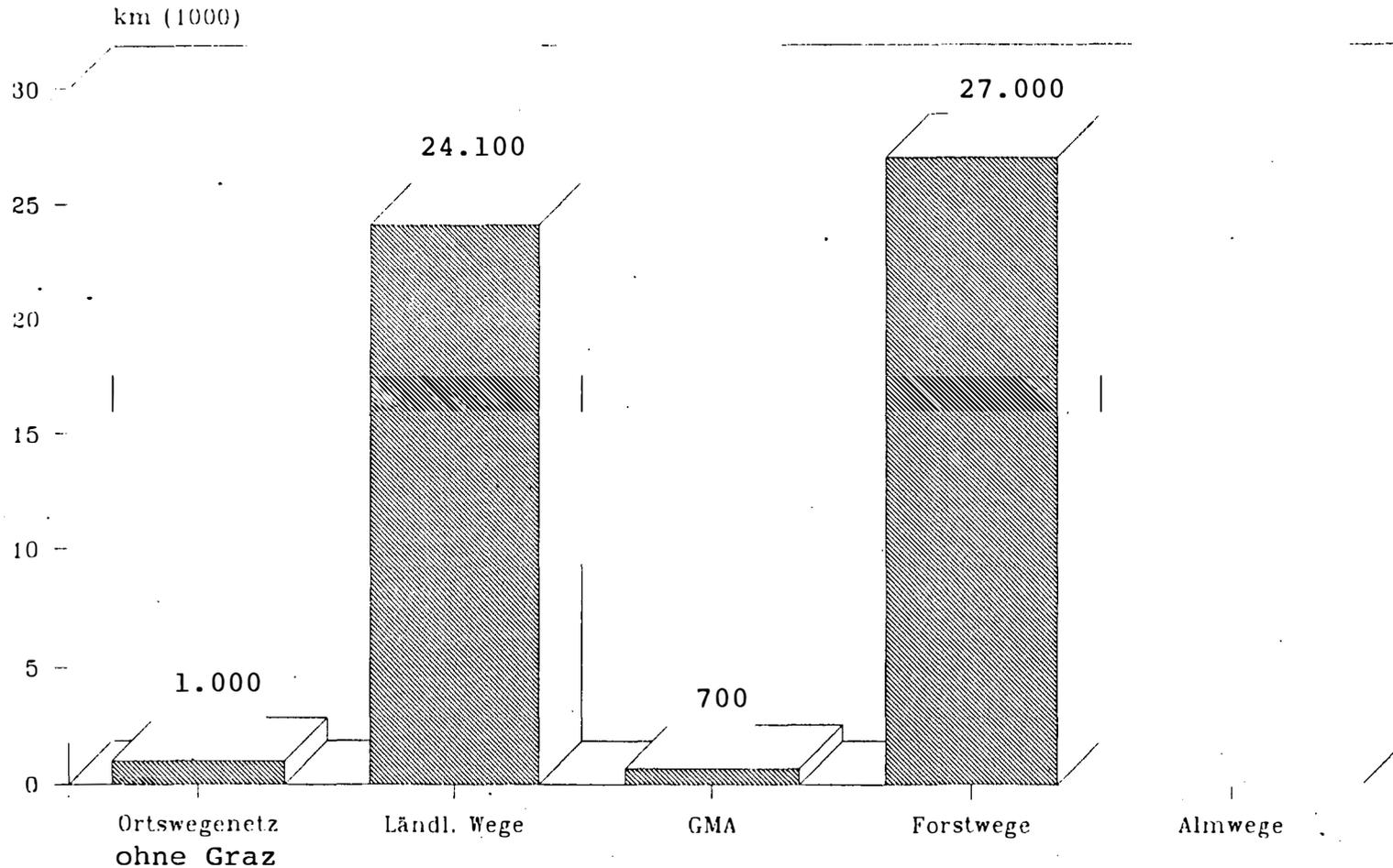
Das **ländliche Wegenetz** wird gem. obiger Definition in der Steiermark von der Fachabteilung IIe in vorbildlicher Weise zurzeit **EDV-mäßig** erfaßt. Der mit Jahresende 1991 feststehende und im Jahr 1992 veröffentlichte Letztstand betrug 23.100 km. Der in der folgenden Grafik dargestellte Wert von rd. 24.100 km mit Stand Jänner 1993 basiert auf der Erfassung der Weglängen in rd. 93 % aller Gemeinden.

Noch **nicht** in die Statistik des ländlichen Wegenetzes der Fachabteilung IIe **inkludiert** sind die **GMA (Gemeinsame Maßnahmen und Anlagen)**, das sind Weganlagen, die im Rahmen der agrarischen Operationen ausgebaut wurden.

Ebenfalls nicht inkludiert sind die **Forstwege** (rd. 27.000 km) sowie die **Almwege**, für die eine statistische Gesamtlänge aus dem vorhandenen Zahlenmaterial nicht ermittelbar ist.

Die grafische Darstellung als "**Längenvergleich-Untergeordnetes Straßennetz Steiermark**" mit einem Datenstand vom Jänner 1993 wird auf der folgende Seite gezeigt.

Längenvergleich Untergeordnetes Straßennetz Steiermark



Quellen: BMLF, FA-He,
FA-Forstwesen, RAH
Stand: 1/1993

Der angegebene Tabellenwert von rd. 24.100 km ländlichem Wegenetz stellt nach Aussagen der Fachabteilung IIe etwa ein Drittel bis ein Viertel des gesamtösterreichischen Güterwegenetzes dar, womit der hohe Stellenwert des Güterwegebaus in der Steiermark dokumentiert wird.

Um eine Relativierung dieser Kilometerlängenangaben mit den anderen Bundesländern zu erhalten, versuchte der Landesrechnungshof eine Tabelle zu erstellen, in der das ländliche Güterwegenetz, die Gemeindestraßen sowie die Landesstraßen, bezogen auf die Fläche in Quadratkilometer des jeweiligen Bundeslandes, errechnet werden sollten.

Es ist dabei klar, daß dieser Wert von Meter und Straßenlänge pro Quadratkilometer keinen Bezug zur geographischen Lage des jeweiligen Bundeslandes bzw. auch ohne auf die orografischen Verhältnisse (ob Bergland oder Flachland) einzugehen, ergeben würde.

Dabei stieß der Landesrechnungshof jedoch auf ein grundsätzlich österreichweites Problem, daß sich erstens auf die fehlenden Informationen über die Längen des ländlichen Wegenetzes bezog und zweitens ergab, daß unterschiedlichste Definitionen hinsichtlich der Abgrenzung des ländlichen Wegenetzes festgestellt werden mußten.

So werden z.B. in einigen Bundesländern das ländliche Wegenetz und die Gemeindestraßen getrennt, in anderen gemeinsam bzw. überschneidend ausgewiesen. In Niederösterreich wird der Begriff Wirtschaftswege geführt und durch unterschiedliche regionale Gesetzgebungen treten auch verschiedene Definitionen und Straßenbezeichnungen auf, wie z.B. die Bezirksstraßen im Bundesland Oberösterreich.

Selbst die Gesamtlänge des ländlichen Straßennetzes ist nur grob ermittelbar, weil die letzte offizielle Gesamterhebung vom Österreichischen Institut für Raumplanung mit dem Titel **"Die Straßen Österreichs"** mit einer Auswertung der **Straßenstatistik aus dem Jahre 1964** (veröffentlicht 1965) stammt.

Desweiteren lagen dem Landesrechnungshof statistische Werte mit dem Titel **"Ländliches Straßennetz"** (zu ganzjährig bewohnten Dauersiedlungen außerhalb geschlossener Ortschaften) **aus dem Jahre 1977** vor.

Auch die Daten für die Straßenkilometerlängenangaben, die in der Zeitschrift der Österreichischen Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ÖGS) **"Die Straße im Scheinwerfer"** vom Juni 1992 (mit Stand 1991) veröffentlicht wurden, waren keinesfalls vollständig. Zusätzlich ergab ein Vergleich der darin angegebenen Streckenlängen mit der Erhebung aus dem Jahre 1977 **zum Teil stark divergierende Werte**, die vermutlich darauf zurückzu-

führen sind, daß in den einzelnen Bundesländern unterschiedliche Auslegungen hinsichtlich der Zuordnung des Wegenetzes getätigt wurden.

Ungenaue Daten über die Weglängen rühren zum Teil wohl auch daher, daß im jeweiligen Bundesland vom Amt der jeweiligen Landesregierung keine Erhaltungsmaßnahmen gefördert oder durchgeführt werden (wie z.B. Tirol) oder für die Erhaltung nur Güterwegegenossenschaften zuständig sind (wie z.B. Vorarlberg), bzw., daß noch kein derartiges Modell zur Erfassung der Daten wie in der Steiermark bislang vorgesehen wurde.

Erst im Zuge der Bestrebungen zum Aufbau einer systematischen Erhaltungsplanung auch im ländlichen Straßennetz gibt es **derzeit in einigen Bundesländern** Anfänge zur genauen Erfassung der Längen der ländlichen Straßen und Wege.

Durch die **Fachabteilung IIe** wird in der Steiermark derzeit eine **gesamte Erfassung der Wegenetze** im Dauersiedlungsraum durchgeführt und vermutlich im Jahr 1993 abgeschlossen werden, wobei außer der Straßenlänge auch der Rechtsträger, die Ausbausituation, die Verkehrsbedeutung, die Verkehrsbelastung und der Befestigungszustand festgehalten wird.

Mit diesem System befindet sich die **Steiermark österreichweit in einer Vorreiterrolle** und wird auch von anderen Bundesländern diesbezüglich kontaktiert.

Eine entsprechende Koordination bei diesen Datenerhebungen wäre österreichweit als Zielsetzung zu sehen, um vergleichbare Ergebnisse von der Länge und dem Ausbauzustand des Straßennetzes zu bekommen.

Der Landesrechnungshof verwarf daher den Versuch, einen Bundesländervergleich von Straßenlänge in Metern zur Fläche und damit eine Aussage über die Dichte des ländlichen Güterwegenetzes zu erstellen, da lediglich die Landesstraßenkilometer in allen Bundesländern genau erfaßt sind und einen einigermaßen homogenen Vergleich zulassen.

Dabei konnte festgestellt werden, daß die Dichte der Landesstraßen über alle Bundesländer (mit Ausnahme von Nieder- und Oberösterreich, wo sie etwas höher ist) in etwa gleich verteilt ist.

Unter Zusammenrechnung des angegebenen ländlichen Wegenetzes von 24.100 km zuzüglich des Ortswegenetzes ohne Graz von rd. 1.000 km ergibt sich aus ländlichen Wegen und Gemeindestraßen eine Gesamtlänge von 25.100 km in der Steiermark. Bezogen auf die Fläche von 16.386 km² ergibt das in der Steiermark einen Dichtewert von 1.532 Meter pro Quadratkilometer Weglänge.

Bei einer ähnlich genauen Datenerfassung des Wegenetzes wie in der Steiermark, werden wahrscheinlich die jetzt

genannten Weglängen in einigen Bundesländern und somit auch die Gesamtsumme für Österreich angehoben werden.

Alle **überschlägig** angestellten **Bundesländervergleiche** mit dem vorhandenen Datenmaterial zeigten jedoch auf, daß die **Steiermark** mit der Dichte des **ländlichen Wegenetzes im Spitzenfeld** der Bundesländer liegt.

Diese Feststellungen lassen den **Landesrechnungshof** zu der **Empfehlung** kommen, daß eine **Erweiterung des ländlichen Wegenetzes in der Steiermark nicht notwendig** erscheint.

Sollte sich örtlich **trotzdem ein dringender Bedarf** ergeben, empfiehlt der Landesrechnungshof der Fachabteilung IIe, eine **Erweiterung des ländlichen Wegenetzes nur in Absprache mit der Fachabteilung Ib (Raumplanung)** durchzuführen.

Eine weitere Verästelung des ländlichen Güterwegenetzes birgt nicht nur die **Gefahr** der Streusiedlungsstruktur und damit einer vermehrten **Zersiedelung** der Dorfgebiete in sich, sondern verschärft auch die Problematik hinsichtlich der **Finanzierung für die Erhaltung** des Wegenetzes.

Ein weiterer Ausbau des ländlichen Wegenetzes könnte auch zur Folge haben, daß die positiven Vorstellungen

hinsichtlich Erschließung des ländlichen Raumes (gemeinsame Nutzung des Wegenetzes durch Landwirtschaft und Fremdenverkehr, durch Mitbenützung als Wander- und Radwege u.dgl.) im starken Gegensatz zu den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes, mit den Befürchtungen von übertriebener Aufschließung und Zerstückelung wertvoller und schützenswerter Lebensräume, stehen würde.

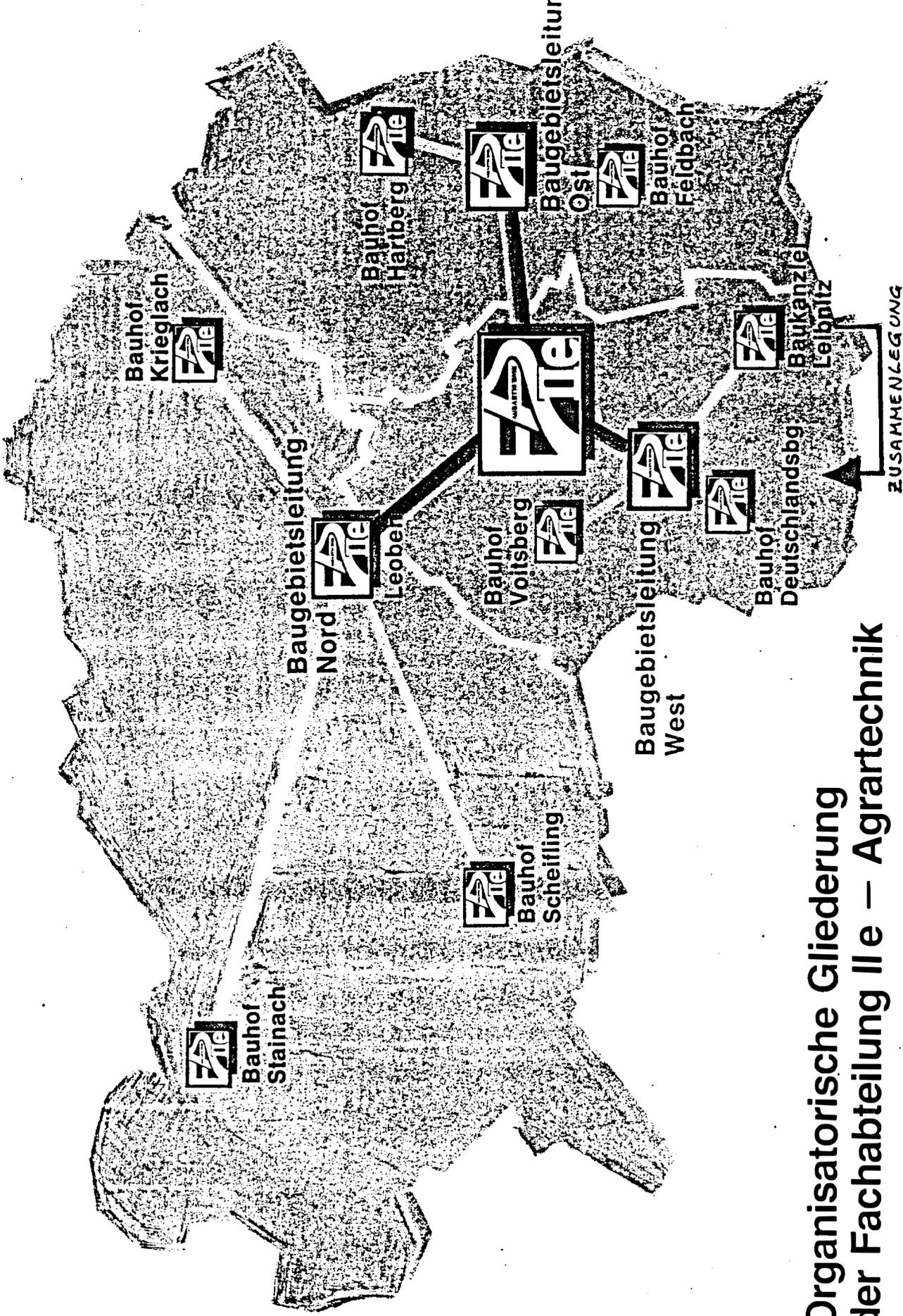
3. ORGANISATION

3.1 Fachabteilung IIE - Agrartechnik

Ab dem Jahre 1946 gehörte der Wegebau zu der für Land- und Forstwirtschaft zuständigen Rechtsabteilung 8. Im Jahre 1949 war die Geburtsstunde für die Agrartechnische Abteilung in einer neuen selbständigen Form.

Mit dem Wechsel des Vorstandes der Agrartechnischen Abteilung im Jahre 1983 erfolgte eine neue Umstrukturierung. Seither ist die ehemalige AtA als Fachabteilung IIE - Agrartechnik in die Landesbaudirektion eingegliedert. Damit wurde der bislang rein landwirtschaftlich dominierende Bereich mit bauwirtschaftlichen Gesichtspunkten angereichert. Es sollte sichergestellt werden, daß die für den Wegebau entsprechenden neuen Anforderungen in technischer, ökologischer, wirtschaftlicher und organisatorischer Sicht auch realisiert werden können. Im Planungs- und Konstruktionsbereich wurde eine verbesserte Integration des ländlichen Wegebaues in das gesamtsteirische Verkehrskonzept angestrebt.

Die organisatorische Gliederung der heutigen Fachabteilung IIE - Agrartechnik - stellt sich grafisch auf der nächsten Seite dar. Es ist daraus die Verteilung der Außenstellen der FA IIE neben der Zentrale in Graz in Form von drei Baugebietsleitungen (Nord, West, Ost) und der daran angeschlossenen Bauhöfe, zu ersehen.



Organisatorische Gliederung der Fachabteilung IIe – Agrartechnik

Zu der dargestellten Grafik der Steiermark ist anzumerken, daß im Zuge der Prüfung des Landesrechnungshofes die **Baukanzlei Leibnitz** aufgelassen wurde und eine Zusammenlegung des Aufgabengebietes mit dem **Bauhof Deutschlandsberg** vollzogen wurde.

Diese Zusammenlegung, die im Sinne einer strukturellen Angleichung der Baugebietsleitungen West und Ost erfolgte, wobei auch auf die örtlichen und räumlichen Verhältnisse, sowie auf die persönlichen Situationen der Dienstnehmer weitgehendst eingegangen wurde, wird vom Landesrechnungshof **positiv angesehen**.

Das auf der nachfolgenden Seite dargestellte Organigramm zeigt die **Gliederung der Fachabteilung IIe**.

Dem Abteilungsvorstand sind direkt unterstellt der Innere Dienst sowie folgende drei Referate:

- * Referat I - **Zentrale**
mit den angegliederten drei **Baugebietsleitungen**

- * Referat II - **Allgemeine Technik**

- * Referat III - **Rechnungswesen**

ABTEILUNGSVORSTAND

A KÜRSCHNER

INNERER DIENST

B HAMMERL. H.

C WEISS

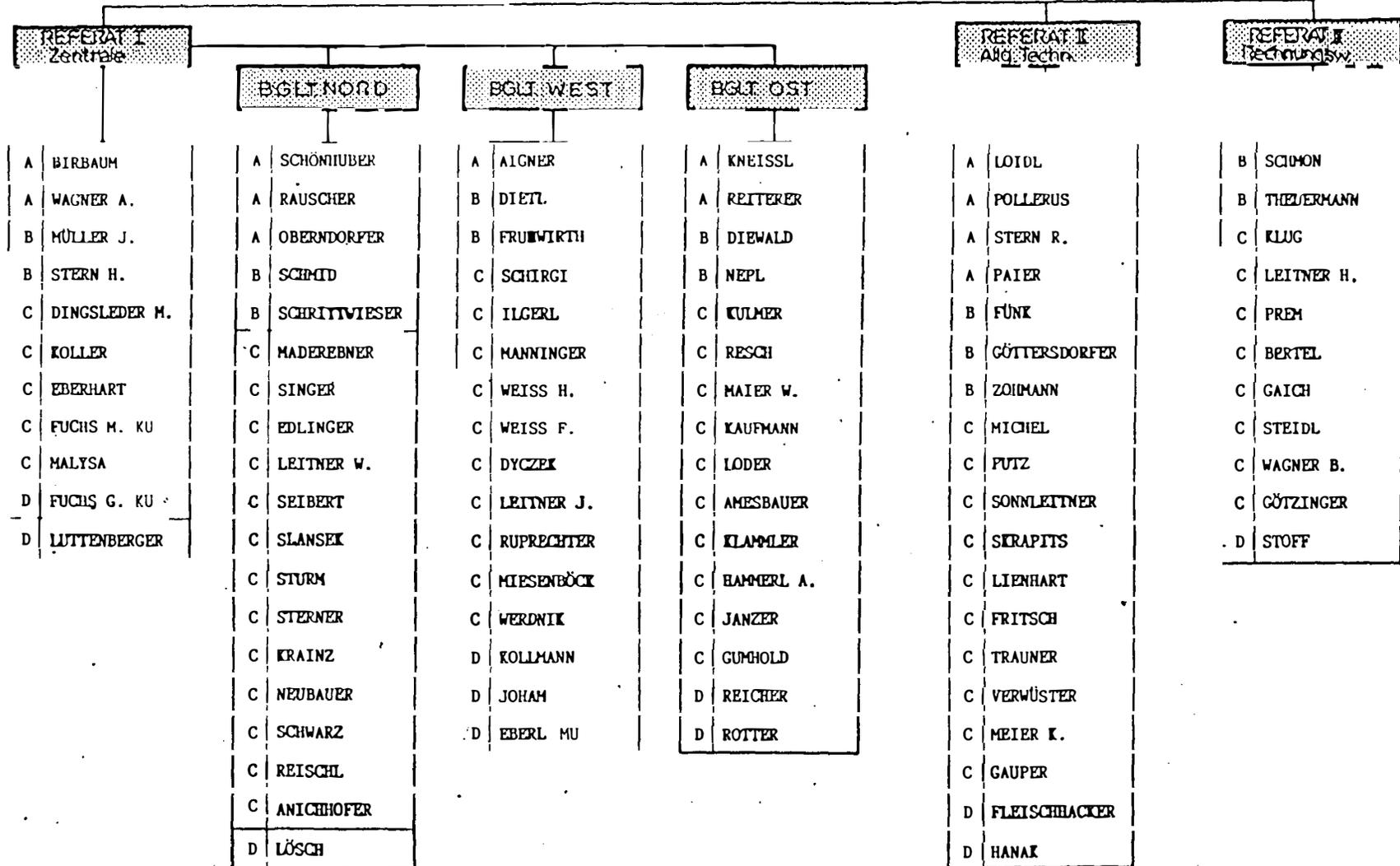
C MÜLLER G.

D RECHBERGER

D DUCHACZEK

D HORN KU

P BERNER



Die organisatorischen Aufgaben der Referate II und III, die mit dieser Prüfung der Bauabwicklung von Güterwegen nicht direkt verbunden sind, werden anschließend kurz skizziert.

Referat II:

Dieses Referat befaßt sich mit den technischen Angelegenheiten. Es ist untergliedert in eine Gruppe Vermessung und Projektierung sowie den Maschinenbauhof.

In der Gruppe Vermessung werden Teilungspläne fertig gestellt und anschließend zur grundbücherlichen Durchführung bei den zuständigen Grundbuchsgerichten eingereicht. Weiters werden auch Wegprojekte zur Herstellung von Teilungsplänen vermessen und die dazu notwendigen Erhebungen bei den Vermessungsämtern und Grundbuchsgerichten durchgeführt.

Die Vermessungsgruppe der Fachabteilung IIe wird für die Endvermessung für **finanzschwache Bauvorhaben** und für den schnelleren Abschluß der sogenannten "Veteranen", das sind Bauvorhaben mit einer Baudauer von **mehr als 10 Jahren** bzw. zur Bearbeitung aller **Altbestände**, für die **kein gefördertes Programm** vorliegt, eingesetzt.

Seit 1983 werden im Rahmen der Förderungsprogramme die **Vermessungsarbeiten** des ländlichen Wegenetzes wird **durch Ingenieurkonsulenten** bewältigt (laut Rechenschaftsbericht 1990 wurden insgesamt 133 Bauvorhaben zwecks Schlußvermessung mit einer Gesamtweglänge von

rd. 243 km an 33 Ingenieurkonsulenten für das Vermessungswesen vergeben). Zielrichtung müßte der **Abbau von Eigenvermessungen** im Zuge der Aufarbeitung von Altbeständen sein.

Im Bereich der **Gruppe Projektierung** werden im Rahmen der Verkehrserschließung des ländlichen Raumes folgende Arbeiten durchgeführt:

- Bauabsteckungen nach den jeweiligen Bauprogrammen
- Erhebungen und generelle Absteckungen zur Erstellung von Unterlagen für die Gründung von öffentlich-rechtlichen Weggenossenschaften für die Bauleitungen und Gemeinden
- Detailprojektierungen für die Erstellung von Wegprojekten, Brückenpläne und Einbindungen in das übergeordnete Straßennetz
- Projektierungen für Gemeinden
- Plansätze und Planunterlagen für Teilbereiche von Wegprojekten für die Bauleitungen der Fachabteilung IIe - Agrartechnik, die Gemeinden, die öffentlich rechtlichen Weggenossenschaften und die Agrarbezirksbehörde Graz.

Ohne Anträge von Interessenten, also quasi **von Amts wegen**, werden **keine Planungen veranlaßt**. Für die Baugebietsleitungen **Ost und West** wird die **Projektierungsgruppe der Grazer Zentrale** vorwiegend für Linienführung und Linienabsteckungen tätig.

Die **Baugebietsleitung Nord in Leoben** hat eine **eigene Projektierungsabteilung**, weil im Norden der Steiermark bei der Erschließung der gebirgigen Landschaft längere und auch teure Projekte meistens eine genaue Detailprojektierung erforderlich machen.

Durch diese gebietsmäßige Trennung der Projektierungsgruppen fallen auch geringere Reisekosten an, da die Baugebietsleiter von Ost und West einmal wöchentlich in die Zentrale nach Graz kommen, während es daher in der Regel nur einmal pro Monat notwendig ist, mit Leoben bzw. Stainach Kontakt in Graz herzustellen.

Der Landesrechnungshof kann daher **diese aus fachlichen wie auch kostenmäßigen Gründen entstandene Gebietsaufteilung positiv** bewerten.

Der **Maschinenbauhof** beinhaltet landeseigene Baumaschinen und Geräte, die hauptsächlich im Bereich der Verkehrserschließung des ländlichen Raumes sowie in der Erhaltung bereits bestehender Weganlagen eingesetzt werden.

Die Bediensteten des Maschinenbauhofes haben neben den laufenden Reparatur- und Wartungsarbeiten an den Baumaschinen auch Tätigkeiten, wie die Anfertigung und Aufstellung von Brückengeländern bzw. Auf- und Abbauen von Hilfsbrückengeräten auszuführen.

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß der **Maschinenbauhof als betriebsähnliche Einrichtung des Landes geführt** wird. Die erzielten **Einnahmen müssen die erforderlichen Ausgaben einschließlich Personalkosten decken**. Es wurde deshalb im Zuge dieser bautechnischen Prüfung auf den Maschinenbauhof nicht näher eingegangen.

Der Landesrechnungshof weist aber in diesem Zusammenhang auf die erst am 14. Dezember 1992 abgeschlossene **"Unvermutete Kassen-, Gebarungs- und Bestandsprüfung beim Maschinenbauhof der Fachabteilung IIe"**, durchgeführt von der Landesbuchhaltung unter der GZ.: LBH VI 40 Ba 2/46-1992, hin. Darin wird im wesentlichen festgehalten, daß bei der Post: **"Entgelte für Lohnarbeit"** (derzeit werden 13 Kollektivarbeiter entlohnt), dem präliminierten Betrag von 4,5 Mio.S ein Erfolg von rd. 5,7 Mio.S, und damit eine **Überschreitung von rd. 1,2 Mio.S, gegenübersteht**. Die hohe Überschreitung begründet sich mit der Tatsache, daß vor allem in den Jahren **1986 bis 1989 die präliminierten Beträge zum Teil nicht bzw. nur geringfügig den tatsächlichen Ausgaben angepaßt** wurden. Dieser Unterschied konnte noch nicht wettgemacht werden, obwohl seit 1990 die Voran-

schlagsbeträge stärker angehoben wurden. Für das Jahr 1992 wurde der Voranschlag mit 5,5 Mio.S angesetzt. Dazu stellt die Landesbuchhaltung fest, daß in Entsprechung des Grundsatzes der Wahrheit und unter der Berücksichtigung, daß der Maschinenbauhof als Betrieb gewerblicher Art geführt wird, eine den Tatsachen entsprechende Präliminierung dieser Post unbedingt erforderlich wäre.

Weitere größere **Überschreitungen** gab es bei den Posten **"Ersatzteile"** und **"Sonstige Verbrauchsgüter"** mit zusammen rund S 300.000,-, die auf vermehrte Reparaturen von älteren Baumaschinen zurückzuführen sind.

Hinsichtlich der Einnahmen aus dem Verleih für die Großbaumaschinen kann festgestellt werden, daß seit Mai 1992 folgende Bruttostundensätze verrechnet werden:

- Laderaupe Caterpillar 941	S 648,--
- Grader F 105	S 720,--
- Grader F 155/I und 155/II	S 816,--
- Grader F 156/I und 156/II	S 816,--
- Walzenzüge 10 to	S 441,60

Dazu kann der **Landesrechnungshof** feststellen, daß nach einem **überschlägigen Vergleich mit den Anboten** für den ländlichen Güterwegebau festgestellt werden konnte,

daß Baufirmen, die Großbaumaschinen mit etwas höheren Bruttostundensätzen anbieten. Der Landesrechnungshof empfiehlt daher die Bruttostundensätze der Großbaumaschinen des Maschinenbauhofs immer dem jeweils gültigen Marktpreis optimal anzupassen.

Hinsichtlich der Auslastung der Baumaschinen wurde im wesentlichen folgendes festgestellt:

- Beim Grader F 156/I kam es aufgrund eines Krankenstandes mit nachfolgendem Ruhestand, wobei es zu keiner gleichwertigen Nachbesetzung kam, ab Jahresmitte 1991 zu einem Minderstundeneinsatz von ca. 650 Stunden, was einem Einnahmenverlust von rd. S 400.000,-- entspricht.
- Durch den Rückgang beim Baily - Brückenverleih kam es im Rechnungsabschluß 1991 zu Mindereinnahmen von rd. S 200.000,--.
- Beim Caterpillar 941 kam es vom Stundeneinsatz im Jahr 1989 mit 1132 Stunden zum Jahr 1991 mit nur mehr 468 Stunden zu einem Rückgang um 59 % des Stundeneinsatzes, der darauf zurückzuführen ist, daß einerseits weniger Erdarbeiten angefallen sind und andererseits derartige Baumaschinen auch von vielen Privatfirmen angeboten werden.

Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß eine **Effizienzerhöhung des Maschinenbauhofes** der Fachabteilung IIe auf dem **schon eingeschlagenen Weg** zielstrebig nur dadurch erreicht werden kann, wenn **folgende Punkte konsequent umgesetzt** werden:

- Gängige Baumaschinen, die jede Maschinenverleihfirma zur Verfügung hat, müssen aus dem Bestand ausgeschieden bzw. reduziert werden.
- Die Beschränkung des Maschinenbauhofes auf jene Großbaumaschinen, die gezielt und wirtschaftlich eingesetzt werden können, d.h. Ausscheidung von überalteten Geräten und
- Optimierung des Personaleinsatzes auf die vorhandenen Baumaschinen.

In diesem Zusammenhang weist der Landesrechnungshof auch auf den in diesem Kapitel folgenden Teil (bei der Beurteilung der Bauhöfe) stellenweise zitierten Bericht der damaligen Kontrollabteilung über die Prüfung der Ausgaben für den Maschinenbauhof hin.

Referat III:

Dieses Referat befaßt sich mit allen **Angelegenheiten des Rechnungswesens**. Hier werden sämtliche von der Fachabteilung IIe verwalteten öffentlichen Mittel und Interessentenleistungen evident gehalten, die finanziellen Abwicklungen durchgeführt und buchhalterisch verarbeitet. Für die einzelnen Bauprogramme werden Verwendungsnachweise erstellt. Das Referat gliedert sich in folgende **Untergruppierungen**:

- Interessentenbuchhaltung

Die finanziellen Transaktionen bei sämtlichen Bauvorhaben werden auf rd. 5.000 Einzelkonten mittels rd. 30.000 Buchungen über EDV durchgeführt. Hiebei wird ein Gesamtumsatz von über 400 Mio.S erzielt. Inklusive der acht Außenstellen (Baukanzleien) werden rd. 14.000 Einzelüberweisungen von vorgelegten Rechnungen auf ca. 700 Firmenkonten händisch durchgeführt. Für die einzelnen Bauleitungen werden mehrere Gesamtkontoauszüge und Auflistungen verschiedener Salden erstellt. Die in den diversen Programmen enthaltenen Bauvorhaben wurden hinsichtlich Bezuschussung mit öffentlichen Mitteln, erforderlicher Interessentenleistung und Höhe der Kostenbeiträge für Bauleitungstätigkeit mittels PC berechnet. Für die einzelnen Weggenossenschaften und Gemeinden werden Computerausdrucke der entsprechenden Jahresabrechnungen erstellt.

- **Lohnverrechnung**

Hier wird die Lohnverrechnung für die Bauarbeiter, die im Flußbau (FA IIIa) und im Landwirtschaftlichen Wasserbau (FA IIIb) beschäftigt sind, gemeinsam mit den Kollektivarbeitern, die im Wegebau (FA IIe) eingesetzt sind, durchgeführt. Zusätzlich wird die Lohnverrechnung für die Ferialpraktikanten, die bei verschiedenen Dienststellen der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion beschäftigt sind, durchgeführt. Insgesamt werden somit jährlich rd. 400 Arbeitnehmer ordnungsgemäß abgerechnet.

- **EDV**

Wartungsarbeiten (gesetzliche Änderungen, neue Programmversionen usw.) für alle schon installierten EDV-Bereiche werden durchgeführt. Hier werden auch die Jahresabschlüsse für Lohnverrechnung, Maschinenbauhof und Interessentenbuchhaltung durchgeführt. Weiters erfolgt hier auch die Programmierung von neuen Projekten, sowie die Programmanpassung anderer Abteilungen.

Hiezu kann der Landesrechnungshof **positiv feststellen**, daß der organisatorische Aufbau der Fachabteilung IIe hinsichtlich des **Einsatzes von Geräten zur elektronischen Datenverarbeitung** äußerst fortschrittlich ist und privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten angepaßt ist.

3.2 Referat I und Baugebietsleitungen

Das auf der folgenden Seite dargestellte **Organigramm** zeigt die Gliederung des Referates I der Fachabteilung IIe.

Die gegenständliche bautechnische Prüfung fand vorwiegend im Wirkungsbereich des Referates I statt, weshalb die Strukturierung dieses Referates hier genauer ausgeführt wird.

Dem Abteilungsleiter direkt unterstellt ist die **Gruppe Finanzierung**, sowie die **Gruppe Technik und Recht**.

Weiters steht der Abteilungsleiter direkt den **drei Baugebietsleitungen** vor und zwar:

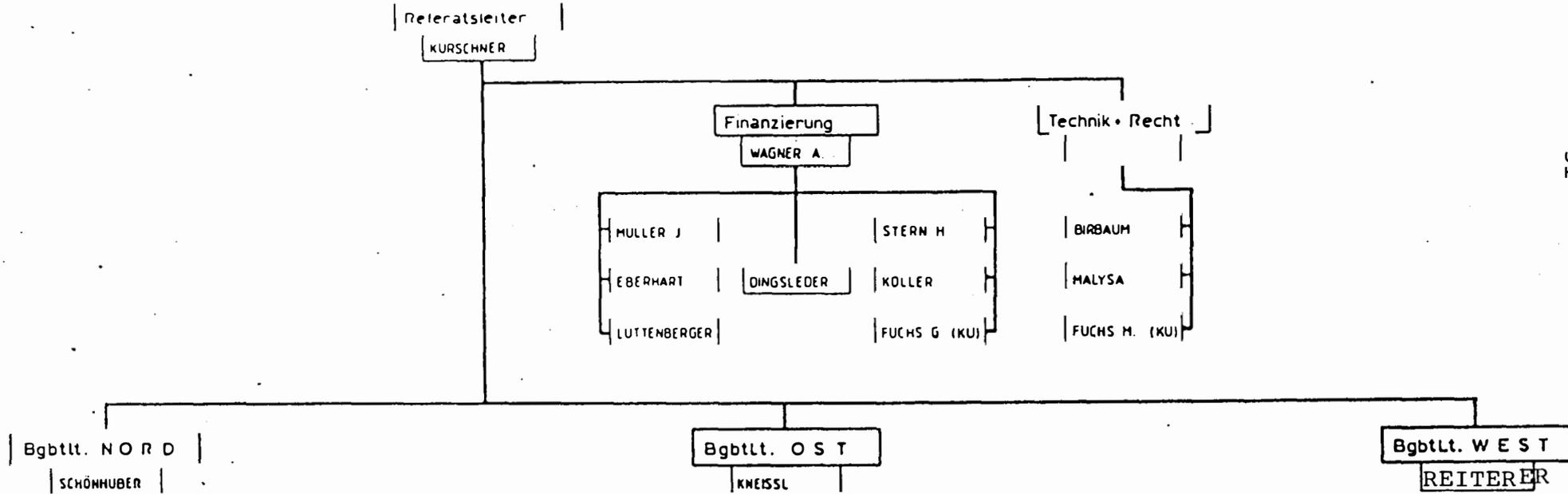
- **BGL Nord** in Leoben
- **BGL Ost** in Hartberg
- **BGL West** in Deutschlandsberg

Im Referat I erfolgt die **Aufbereitung der Bauprogramme** zur Verkehrserschließung ländlicher Gebiete, das über **folgende Förderungsprogramme** abgewickelt wird (siehe Beilage 1):

- * Verkehrserschließung ländlicher Gebiete
- * Grenzland-Sonder-Programm
- * Hügelland-Sonder-Programm
- * Landes-Programm
- * sowie fallweise das Bauprogramm zur Erschließung von Wildbacheinzugsgebieten

R E F E R A T I

Verkehrerschließung des ländlichen Raumes

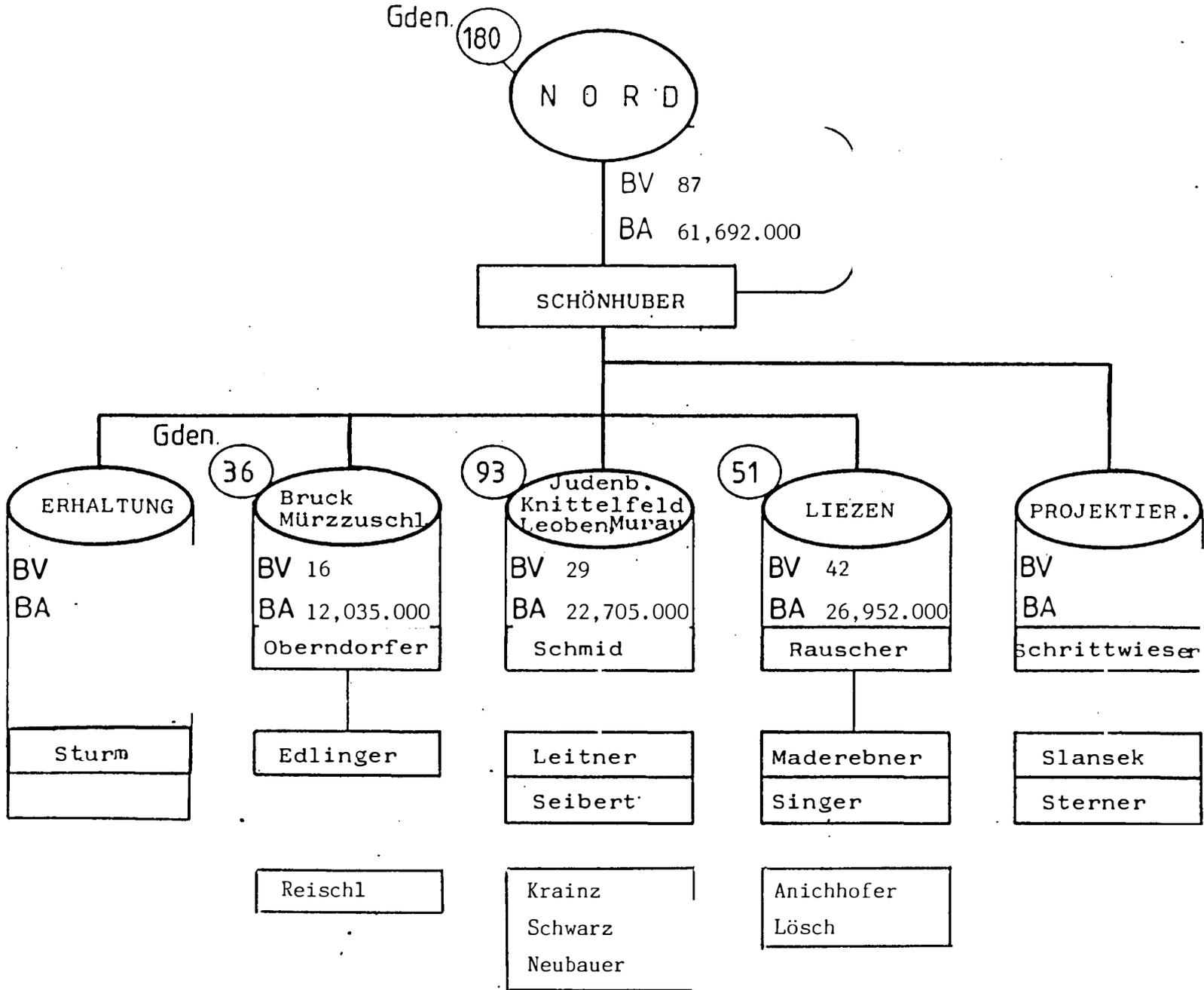


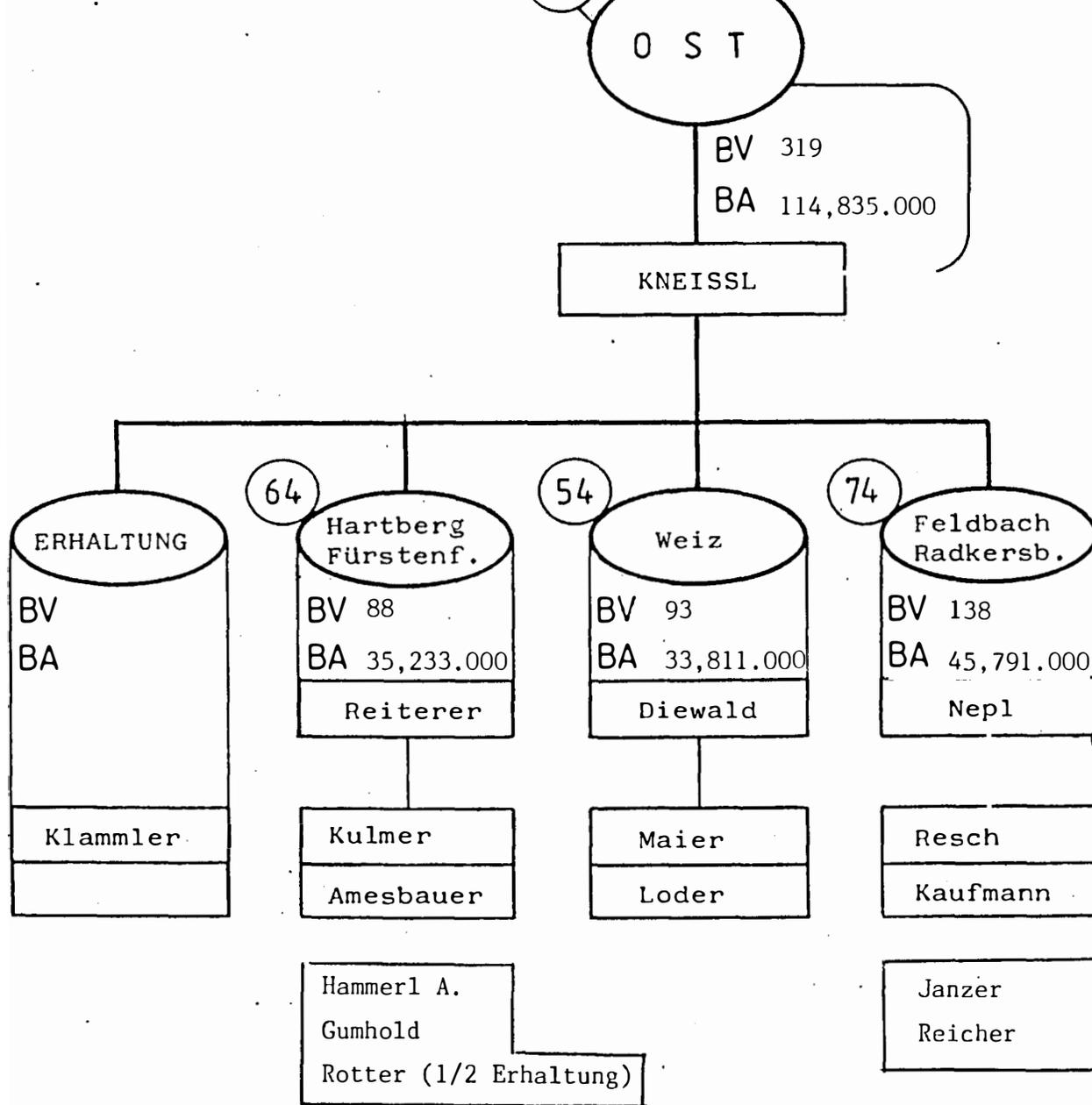
Auf den drei nachfolgenden Seiten sind die **Organigramme der Baubezirksleitungen Nord, Ost und West** dargestellt.

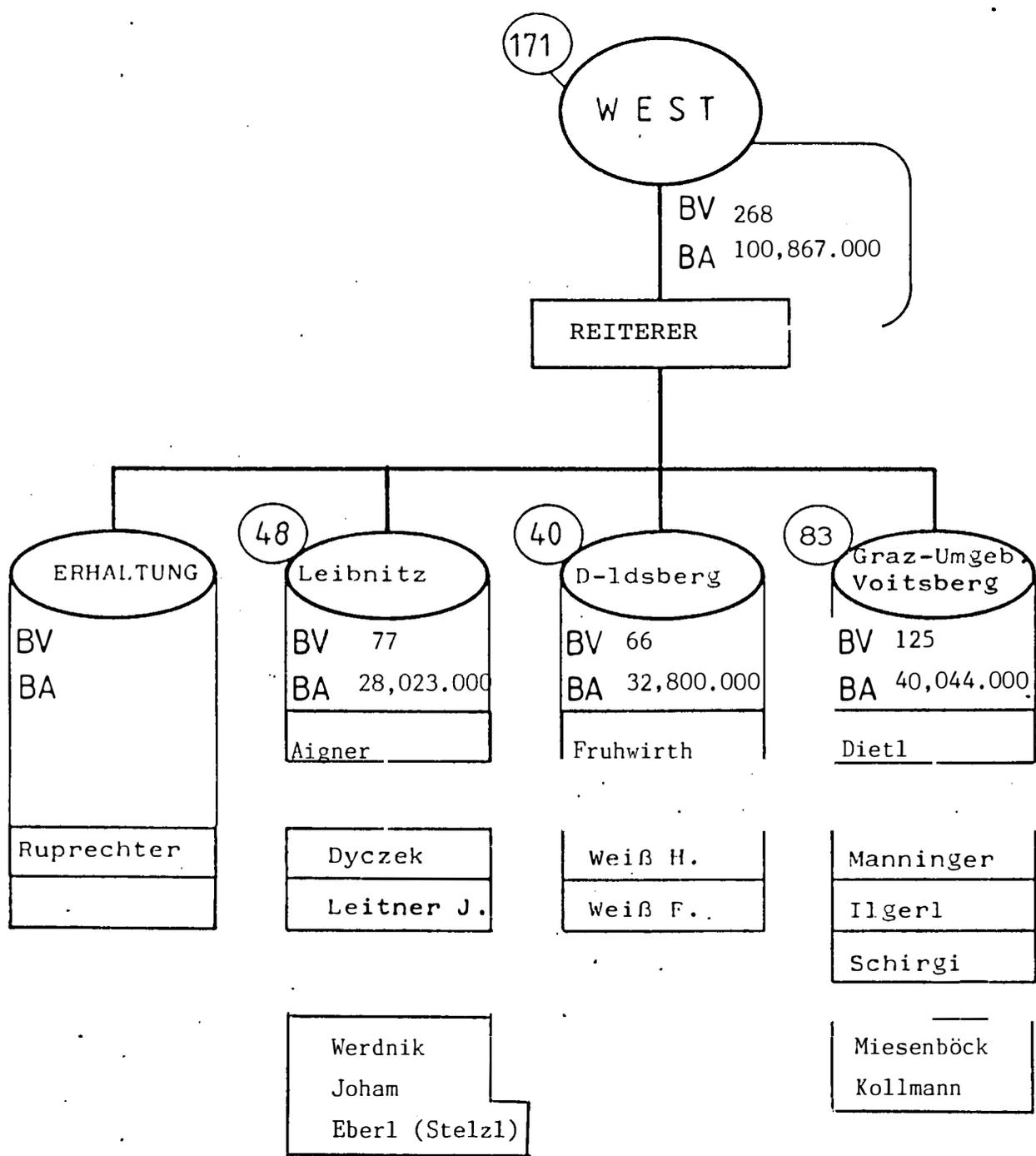
In den **Baugebietsleitungen** erfolgt die **eigentliche Bauabwicklung des ländlichen Güterwegebaues**. Sobald die Finanzierung des Bauvorhabens abgeklärt ist, der jeweilige Aufteilungsschlüssel für die Interessentenbeitragsleistungen ermittelt wurde, wird von der BGL Ost und West aus der Projektierungsgruppe der Zentrale Graz bzw. für die BGL Nord aus der eigenen Projektierungsgruppe das Bauvorhaben zur Abwicklung übernommen. Das betrifft die Erstellung bzw. Überwachung der Ausschreibung und Vergabe des Projektes bis hin zur Aufmaßeermittlung und Abrechnung.

Die einzelnen Baugebietsleitungen sind dazu hinsichtlich der Bediensteten in **Bezirksgruppen untergliedert** bzw. ist jeweils ein Bediensteter für die **Erhaltungsfragen** vorgesehen. Die im Organigramm durch Striche verbundenen Bediensteten stellen jeweils die Techniker dar, während die nicht zugeordneten Bediensteten gruppenübergreifende Verwaltungsaufgaben übernehmen.

In den folgenden Organigrammen bedeutet jeweils die Zahl links oben neben den ovalen Feldern die **Anzahl der zu betreuenden Gemeinden** und die **Abkürzung BV** darunter, die Anzahl der **Bauvorhaben** bzw. die **Abkürzung BA** darunter, den getätigten **Bauaufwand**. Die Organigrammdarstellung sowie die darin enthaltenen Zahlen beziehen sich auf den Stand des Jahres 1990.







Die Baugebietsleitung West wurde im Zuge der Prüfung des Landesrechnungshofes mit Herrn Dipl.-Ing. Reiterer aus der Baugebietsleitung Ost besetzt.

Im Zuge der Erhebungen über die **organisatorische Abwicklung** der Bauvorhaben in den Baugebietsleitungen mußte der Landesrechnungshof feststellen, daß dies **in allen drei Baugebietsleitungen verschieden gehandhabt** wurde.

In der **Baugebietsleitung Nord** wurden aufgrund der großen Baustellen, d.h. aufgrund der größeren Längen, auch mit größeren Massen sowie der größeren Entfernungen der Baustellen zueinander die **Ausschreibungen jeweils projektsbezogen** durchgeführt.

In der **Baugebietsleitung Ost** wurden aufgrund der größeren Anzahl von dort stationierten Mischgutanlagen und der damit verbundenen regionalen Bindung der Bürgermeister oft auch kleinere Bauvorhaben jeweils **von der Gemeinde im kleinen Kreis ausgeschrieben**. Der Landesrechnungshof konnte zwar feststellen, daß die **Preisangemessenheit jeweils einer Prüfung** durch die Baugebietsleitungen unterzogen wurde, stellt aber trotzdem fest, daß diese Vorgangsweise nicht im Sinne der Vergabungsvorschrift ist.

In der **Baugebietsleitung West** wurden mehrere Baustellen auf ein **Gebiet bezogen** und mit den dadurch entstehenden größeren Tonnagen eine Art **Jahresrahmenausschreibung**

durchgeführt. Dazu muß aber angemerkt werden, daß **keine genauen Angaben der Örtlichkeiten der Baustellen** (-"diverse Baustellen im Bezirk"-) mit den damit zusammenhängenden Zulieferstrecken bzw. auch Tonnagebeschränkungen der Zufahrtswege und auch nur **überschlägig zu erwartende Massen** angegeben werden. Diese Angaben sind aber preisbildende Faktoren für die Kalkulation des Anbotspreises der Firmen.

Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß er sich der **Vorgangsweise in der BGL Nord anschließen** kann, empfiehlt jedoch im Sinne einer strukturellen **Angleichung der Baugebietsleitungen zumindest für BGL Ost und West gleiche Ausschreibungsverfahren** anzuwenden. Dabei wäre es unbedingt Aufgabe der **Fachabteilung IIe zu bestimmen, welche Firmen beschränkt angeschrieben** werden sollen, bzw. fallweise auch **öffentliche Ausschreibungen durchzuführen**.

Hiezu kann der Landesrechnungshof **positiv feststellen**, daß nach Bekanntgabe dieser Empfehlungen im Zuge der Prüfung durch den Abteilungsleiter der Fachabteilung IIe **schon diesbezügliche Baugebietsleiterbesprechungen in Graz** durchgeführt werden, um Lösungsansätze zu finden.

Ein Problem für sich stellt die **Organisation und Auslastung der Bauhöfe** dar. Um die **Situation** zu verstehen, muß man sich jedoch die **geschichtliche Entwicklung**

vor Augen halten. Als der maschinelle ländliche Straßenbau im größeren Umfang anlief, waren die Gerätekapazitäten der Firmen mit dem übergeordneten Straßenbau oft voll ausgelastet. Meist war es nicht möglich, die erforderlichen Geräte zur gewünschten Zeit auf den Güterwegebaustellen einzusetzen. Selbst eine Vergabe der Gesamtleistung wäre zu dieser Zeit im Regelfall auf wenig Interesse gestoßen, da sich die Straßenbauunternehmen an großen Baulosen orientierten. Die Folge war, daß sich die Verwaltung diese Geräte - in der Regel Schubraupen und Laderaupen, Bagger, Grader und später auch Walzen - selbst anschaffte und auf den Baustellen einsetzte.

In der weiteren Folge entstand dadurch eine eigene Infrastruktur. Bauhöfe wurden geschaffen, Werkstätten eingerichtet und zusätzliches Personal für Wartung und Betrieb der Geräte eingestellt. Diese **Entwicklung** war nicht auf die Steiermark alleine beschränkt, sondern zeigte sich auch in anderen Bundesländern Österreichs.

In der **Steiermark** existieren zurzeit für den Bereich des geförderten ländlichen Straßenbaus insgesamt **8 Bauhöfe**, die von der **Fachabteilung IIe** betrieben werden. Der von der **Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft** betriebene Bauhof wurde während dieser Prüfung verkauft.

Dazu muß der Landesrechnungshof auf den schon im Jahre **1978** erstellten Bericht der damaligen Kontrollabteilung über die Prüfung der Ausgaben für den Maschinenbauhof

der Agrartechnischen Abteilung in Graz mit der GZ.:
Ka 61/Ata M 2/2-1978 hinweisen. Darin wurde u.a.
folgendes festgehalten:

"Weiters konnte festgestellt werden, daß die großen Baumaschinen (Walzen und Schubraupen) zum Teil nicht entsprechend ausgelastet wurden.

Die Kontrollabteilung vertritt grundsätzlich den Standpunkt, daß in Anbetracht des Zurückgehens des Bauvolumens und der mangelnden Auslastung der Privatwirtschaft bei den landeseigenen Bauhöfen **restriktive Maßnahmen** zu setzen wären. Nicht unbedingt benötigte und nicht ausgelastete Maschinen wären abzustoßen. Der reduzierte Maschinenpark wäre jedoch **rationell einzusetzen** und für eine möglichst **volle Auslastung** Sorge zu tragen.

Es wird daher seitens der Agrartechnischen Abteilung darauf Bedacht zu nehmen sein, daß die **unbedingt erforderlichen** landeseigenen großen Baumaschinen bei den Baugebietsleitungen **durch straffere und sorgfältigere Einsatzorganisation** möglichst weitgehend ausgelastet werden, damit dem Land keine finanziellen Einbußen in Folge zu geringer Auslastung dieser Baumaschinen erwachsen. Hierbei sollten insbesondere jene Baugebietsleitungen seitens der Agrartechnischen Abteilung überprüft werden, bei denen die landeseigenen Baumaschinen in den Jahren 1974 bis 1977 auffallend schlecht ausgelastet wurden.

In diesem Zusammenhang darf nach Ansicht der Kontrollabteilung nicht übersehen werden, daß auch Rationalisierungsmaßnahmen, die über den innerbetrieblichen Rahmen der Bauhöfe des Landes hinausgehen, in Anbetracht der im Bericht aufgezeigten wirtschaftlichen Entwicklung erforderlich sein werden."

Diese **Feststellungen** aus dem Jahre 1978 sind auch im Jahre 1992 **immer noch aktuell**. Es wird **vom Landesrech-**

nungshof jedoch darauf **hingewiesen**, daß der **Maschinenstand der Bauhöfe** der Fachabteilung IIe **seither eine stets fallende Tendenz** aufweist. In der unten stehenden Tabelle wird die Entwicklung ein Jahr nach dem Erstellen des Berichtes der Kontrollabteilung bis ins Jahr 1990 über den Maschinenstand der Bauhöfe der Fachabteilung IIe (Hauptgeräte) dargestellt.

Geräteart	1979	1990
Walzen (Groß- und Handwalzen)	29	19
Grader	5	5
Schub- und Laderaupen	5	1

Ebenfalls stark fallend ist auch die Tendenz der Kollektivvertragsarbeiter bei der Fachabteilung IIe, die im Jahre 1980 auf einem Stand von 231 Bediensteten war und bis zum Jahre 1990 auf 115 gesenkt wurde. In bezug auf die Qualifikation handelt es sich hier um Vorarbeiter, die die Funktion eines Bauwartes bzw. Bauführers auf der Baustelle wahrnehmen.

Aufgrund dieser aufgezeigten Entwicklung kann der Landesrechnungshof feststellen, daß die Fachabteilung IIe den Empfehlungen der Kontrollabteilung aus dem Jahre 1978 weitestgehend nachgekommen ist.

Schwierig gestaltet sich die Weiterverfolgung dieses Zieles, nämlich Abbau von Geräten und Kollektivarbeitern, insofern, als eine Gesamtvergabe, wie sie z.B. im übergeordneten Straßenbau der Regelfall ist, im geförderten ländlichen Straßenbau wegen der vielen einzuhaltenden Randbedingungen nur erschwert möglich ist. Eine Firma, die ein kleines Baukos für einen ländlichen Wegebau übernimmt, ist an der raschen Abwicklung möglichst ohne äußere Zwängungen interessiert. Die erforderliche Rücksichtnahme auf die Interessenten auch hinsichtlich der Naturalleistungen mindert die Attraktivität dieser Baustellen. Auch die zumindest in den Baugebietsleitungen Ost und West übliche Projekterstellung in Form eines generellen Projektes anstatt eines Detailprojektes stellt ein gewisses Hindernis für die Vergabe der Gesamtleistung dar, da die Leistungsbeschreibung und Massenangabe nicht ausreichend genau erfolgen kann.

Daher hat sich in der Praxis folgende Vorgangsweise eingestellt, die erste Ausbaustufe - das betrifft den Erdbau und eventuell die ungebundene Tragschicht - nicht zu Einheitspreisen zu vergeben. Dabei sind jedoch zwei Fälle zu unterscheiden:

- Die Arbeiten werden mit Geräten und Arbeitskräften der Fachabteilung IIe durchgeführt, es handelt sich somit um eine reine Eigenregiearbeit.
- Der häufigere Fall ist jedoch die Beauftragung der Arbeit an Firmen gegen Vergütung des tatsächlichen Aufwandes, es handelt sich also um Regieleistungen im Sinne der ÖNORM A 2050 bzw. B 2112. Das sind keine Eigenregiearbeiten, da die Vergabe an Firmen erfolgt, wobei die Abrechnung wegen der oben beschriebenen fehlenden Grundlagen nicht nach Einheitspreisen, sondern zu Regiepreisen, d.h. nach dem Arbeitsumfang, den verbrauchten Stoffen und den eingesetzten Geräten, abgerechnet und nach den vereinbarten Preisen vergütet werden.

Die Arbeiten der **zweiten Ausbaustufe**, die von vornherein wesentlich genauer erfaßbar sind - Feinplanie, bituminöse Tragschicht, Bankettarbeiten - werden **heute fast ausnahmslos zu Einheitspreisen an Firmen vergeben**.

Dazu muß der **Landesrechnungshof** feststellen, daß die Naturalleistungen der Interessenten **weiter im Abnehmen** begriffen sind und die Interessenten den für sie errechneten Anteil in immer größer werdender Anzahl auch in Bargeld abdecken.

Aufgrund von Untersuchungen auch in anderen Bundesländern und anderer öffentlicher Institutionen wurde festgestellt, daß die öffentliche Hand mit eigenem Gerät und eigenen Arbeitskräften nicht wirtschaftlicher arbeitet, als bei Vergabe der Bauarbeiten an Unternehmen. Solange eine klare Kostenrechnung diesbezüglich fehlt, wobei neben den direkten Gerätekosten und Lohnkosten auch alle Nebenkosten und die Kosten der gesamten Infrastruktur mitberücksichtigt werden müßten, lassen sich diese Feststellungen auch nicht widerlegen.

Wird der bisher verfolgte Weg, nämlich der Reduktion eigener Arbeitskräfte und Geräte weiter gegangen, müßte er mit dem Ziel enden, die Bauhöfe überhaupt aufzulassen. Anstelle der Bauhöfe könnten aber weiterhin die Stützpunkte für die dezentrale technische Beratung der Interessenten wie auch der Gemeinden und die Förderungsabwicklung verbleiben. Die über diesen Bedarf hinausgehenden vorhandenen Gebäude könnten vermietet oder verkauft werden. Zielvorstellung wäre es dann, aus den Bauhöfen regionale Bauleitungen oder Außenstellen der Förderungsstelle zu machen.

Eine Änderung dieses eingeschlagenen Weges könnte nur die Klärung der Erhaltungsfrage des ländlichen Wegenetzes mit sich bringen. Zurzeit ist es nicht Aufgabe der Fachabteilung IIe, die Wegerhaltung zu koordinieren

oder gar durchzuführen. Diese Aufgabe liegt vertragsgemäß zurzeit nach Übergabe des fertiggestellten Wegebau ausschließlich bei den Interessenten als Bauherrn des Bauvorhabens.

Im Zuge der Detailprüfung der ausgewählten Bauvorhaben wurden vom Landesrechnungshof angekündigte, wie auch unangekündigte Besichtigungen der Werkstattbereiche der Bauhöfe durchgeführt. Bei allen drei diesbezüglich vom Landesrechnungshof aufgesuchten Bauhöfen (Deutschlandsberg, Hartberg, Stainach) konnte ein positiver Eindruck über Lagerhaltung und Verwaltung bzw. Organisation und Instandsetzung von Werkzeugen und Gerätschaften in allen Werkstattbereichen gewonnen werden.

Trotzdem konnten aber unterschiedliche Auffassungen über Eigenherstellung bzw. Erneuerung oder Einkauf verschiedener Straßenausrüstungs- bzw. Baustellenausrüstungsgegenstände festgestellt werden. So wurde z.B. in Deutschlandsberg erklärt, daß es kostengünstiger wäre, die metallenen Einlaufschachtabdeckungen in großen Mengen einzukaufen. Hingegen werden im Bauhof Hartberg in technisch einwandfreier Weise diese Schachtabdeckungen in zwei Größen selbst geschweißt.

Überdies konnte auch im Bauhof Hartberg die innovative Entwicklung eines Universalstraßenständers (für die Befestigung der Verkehrszeichen, der Möglichkeit die

Baustellenlampe absperrbar zu fixieren sowie der Einhängung von Absperrlatten) besichtigt werden. Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß diese Entwicklung an die anderen Bauhöfe nicht weitergegeben wurde.

Der Landesrechnungshof empfiehlt daher, bis zur Abklärung der Erhaltungsfrage, daß das Know-how der einzelnen Bauhöfe auch den anderen vermittelt wird, damit positive Entwicklungen eines Bauhofes entsprechend genutzt werden und dadurch vorerst eine kostengünstige Erhaltung der Bauhöfe in der derzeitigen Form erreicht wird.

Auch die Überlegung, die Werkstattbereiche der Bauhöfe jeweils nur mehr dem Hauptsitz der Baugebietsleitungen zuzuordnen, sollte von der Fachabteilung IIe geprüft werden.

Zur allgemeinen Organisation der heutigen Fachabteilung IIe-Agrartechnik kann der Landesrechnungshof jedoch positiv feststellen, daß alle gewünschten Daten und Unterlagen kurzfristig, in vollem Umfang und übersichtlicher Gestaltung zur Verfügung gestellt werden konnten.

4. AUFGABENSTELLUNG

4.1 Förderungs- und Bauabwicklung

Ziel der Verkehrserschließung ist eine Verbesserung der Lebens- und Wirtschaftsbedingungen durch Erschließung des ländlichen, insbesondere der landwirtschaftlichen Siedlungsbereiche sowie Wirtschafts- und Kulturf lächen, ausgehend vom höherrangigen Straßennetz. Dazu ist es notwendig, das ländliche Wegenetz zu Dauer-siedlungen bzw. bewohnten Höfen (ausgenommen davon ist natürlich das übergeordnete Straßennetz) auszubauen, umzubauen und zu erhalten.

Die zu diesem Zweck angelegten Wege müssen jedoch in einem immer stärker werdendem Maße nicht nur rein landwirtschaftlichen, sondern auch anderen Anforderungen (Schulbus, Müllabfuhr, Milch-, Holz-, Baustofftransporten) genügen und dementsprechend aus- und umgebaut werden. Diese und viele andere, der gesamten Öffentlichkeit dienenden Zielsetzungen lassen es unzumutbar erscheinen, die Kosten für die Errichtung dieser Anlagen allein den Anrainern und Interessenten anzulasten. Im Sinne einer Entlastung der Betroffenen und zur Sicherstellung eines im öffentlichen Interesse funktionsfähigen ländlichen Raumes werden deshalb seit Jahrzehnten von der öffentlichen Hand namhafte Förderungsmittel für den Bau von ländlichen Straßen bereit gestellt.

Seit dem Jahre 1961 werden dazu vom Bund (BMLF) aus Mitteln des "Grünen Planes" Förderungsbeiträge zur Erschließung ländlicher Gebiete zur Verfügung gestellt. Ergänzend zum Förderungsprogramm des Bundes werden die Neu- und Umbaumaßnahmen ländlicher Straßen auch vom Land Steiermark gefördert. Die Förderungsrichtlinien des Bundes gelten sinngemäß auch für die Landesförderung. Dazu kommen sonstige Mittel, wie z.B. das Programm zur Erschließung von Wildbacheinzugsgebieten und als zusätzliche Förderung kann gegebenenfalls von den bäuerlichen Interessenten ein Agrarinvestitionskredit (AIK) in Anspruch genommen werden. Bei diesem AIK-Kredit leistet der Bund einen Zinsenzuschuß von 36 % bzw. 50 % für Betriebe in Berg- und anderen benachteiligten Gebieten.

Der Umfang der Baumaßnahmen mit allen Förderungsprogrammen des Landes Steiermark für das Jahr 1991 ergab ein Bauvolumen von 394,6 Mio.S.

Diese dem Landesrechnungshof von der Fachabteilung IIe Anfang des Jahres 1993 übermittelte exakte Ziffer ist nicht ident mit den vorläufigen Zahlen, die im Rechenschaftsbericht enthalten sind. Demgemäß teilt sich das Bauvolumen des Jahres 1991 wie folgt auf:

Mittel	Mio.S	%
Bundesmittel	85,410 Mio.S	21,6 %
Landesmittel (inkl. Bedarfszuweisungen)	156,483 Mio.S	39,7 %
Sonstige Mittel (z.B. Wildbachprogramm)	34,343 Mio.S	8,7 %
Interessentenmittel (inkl. AIK)	118,364 Mio.S	30,0 %
Bauaufwand 1991	394,600 Mio.S	100 %

Die von der **Fachabteilung IIe** zusammen mit den von der **Landwirtschaftskammer** durchgeführten Maßnahmen umfaßten **1.056 Bauvorhaben**, wobei **269,2 km** (151 km in Bergbauerngebieten) ländliche **Weganlagen** im Jahre 1991 fertiggestellt werden konnten.

Das **Fahrbahnumbau-AIK-Volumen** in der Höhe von rd. **11,3 Mio.S** (Bundesmittel) wurde 37 Programmvorhaben zur Abdeckung der Interessentenleistung zugeführt. Des weiteren führte die Fachabteilung IIe die Abrechnung der Beihilfen aus dem Katastrophenfonds bei öffentlichen und privaten Weganlagen durch. Im Jahre 1991 traten an 902 Privatwegen und an öffentlichen Weganlagen in 341 Gemeinden Unwetterschäden mit einer Gesamtsumme in der Höhe von **159,9 Mio.S** auf.

In den Grenzlandbezirken Deutschlandsberg, Feldbach, Fürstenfeld, Hartberg, Leibnitz, Radkersburg, Voitsberg und Weiz lagen bei der Fachabteilung IIE mit 1. Jänner 1992 aber schon weitere 220 Neubauansuchen mit einer Gesamtlänge von rd. 193,5 km auf.

Mit den im Jahre 1992 veröffentlichten Daten (mit Stand Jahresende 1991, bei 42 % erhobener Gemeinden) ergab sich ein **ländliches Wegenetz von 23.100 km**. Dazu ist anzumerken, daß laut Statistik der Fachabteilung IIE beim Stand von rd. 93 % erhobener Gemeinden im Jänner 1993 das gesamte ländliche Wegenetz rund 24.100 km ergab.

Von den veröffentlichten 23.100 km sind **rd. 13.000 km (56,3 %) ausgebaut**. Der Begriff "ausgebaut" beinhaltet asphaltierte aber auch nur mit Makadam befestigte Weganlagen. **Rund 12.500 km der Weganlagen sind asphaltiert ausgebaut.**

Infolge finanzieller, rechtlicher und technischer Probleme ist das Ziel in der Steiermark, einen durchschnittlichen Ausbaugrad von rd. 70 % zu erreichen. Für **rd. 30 %, das entspricht etwa 7.000 km, ist kein Ausbau vorgesehen.**

Für die **verbleibenden 3.100 km (13,4 %)**, die ab 1992 somit noch zum Ausbau anstehen, ist bei gleichbleibenden öffentlichen Mitteln (im Durchschnitt der letzten Jahre wurden rd. 220 km Weganlagen fertiggestellt) für den

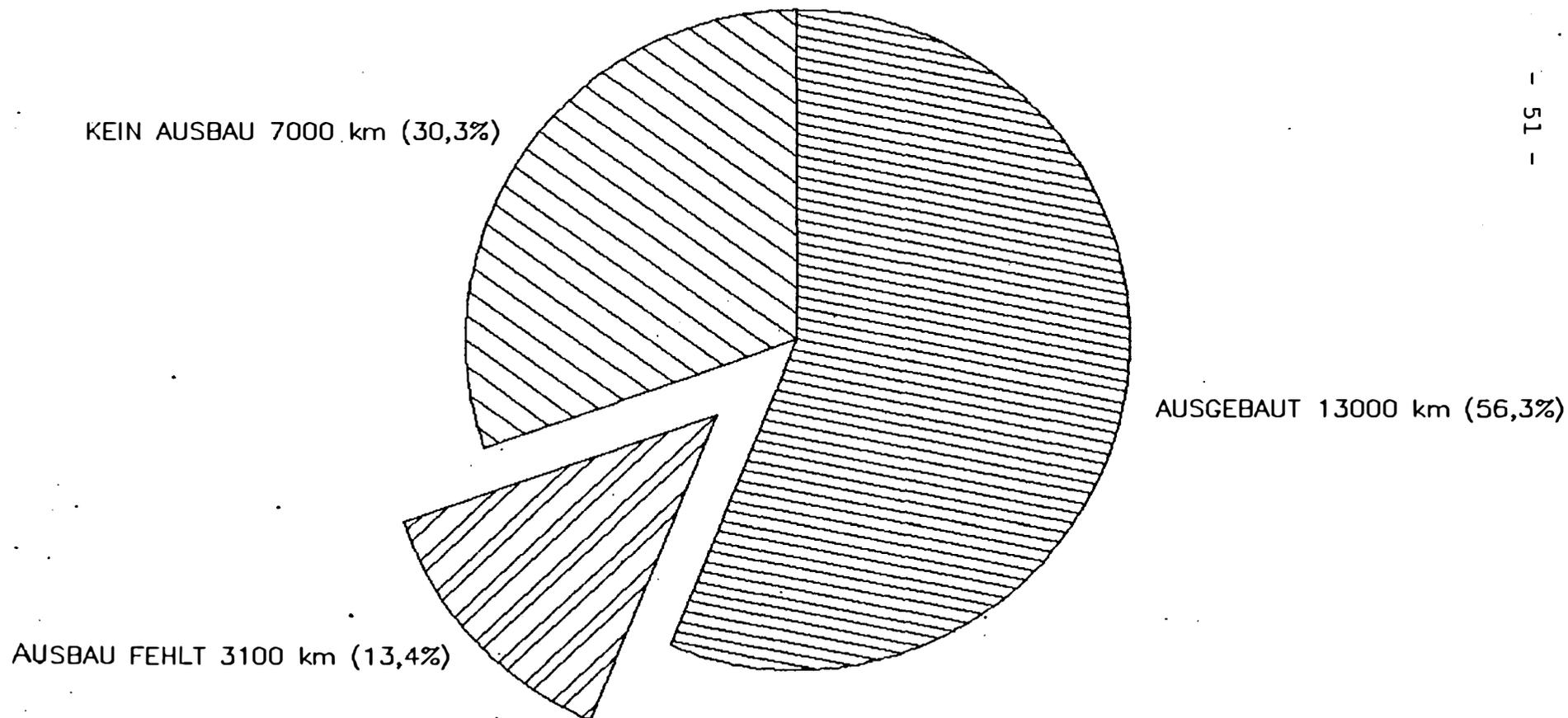
Neubau dieser Weganlagen mit einer Zeitspanne von rd. 10 bis 15 Jahren zu rechnen. Nicht berücksichtigt ist hierbei der Umbau von bereits bestehenden Weganlagen, die den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen.

Das vom Landesrechnungshof erstellte Kreisdiagramm auf der folgenden Seite mit Stand 1992 zeigt übersichtlich den Anteil des schon ausgebauten Wegenetzes, bzw. jenen Teil, für den kein Ausbau erfolgen soll und im herausgehobenen Segment jenen Anteil des noch fehlenden Ausbaues.

DAS LÄNDLICHE WEGENETZ DER STEIERMARK

GESAMT: 23100 KM, FACHABTEILUNG IIe

STAND 1992



Die Datenerhebung der Fachabteilung IIe über das ländliche Wegenetz der steirischen Gemeinden erfolgt bezirksweise. In der Beilage 2 ist die Zusammenstellung der steirischen Bezirke sowie drei Beispiele der untergliederten Aufteilung nach Gemeinden für die Bezirke Deutschlandsberg, Hartberg und Liezen (das sind jene Bezirke, aus denen die im Kapitel 5 im Detail geprüften Wegprojekte entstammen) beigefügt.

Die Aufgaben der Fachabteilung IIe für die Bauabwicklung des ländlichen Wegebbaus sind im wesentlichen daher folgende:

- * Die Administration der vom Bund und Land zur Verfügung gestellten Förderungsmittel, d.h. die Fachabteilung IIe überwacht die widmungsgemäße Verwendung dieser Beiträge durch die Förderungswerber.
- * Obwohl die Baudurchführung den Geförderten obliegt, übertragen diese die technische, organisatorische und finanzielle Abwicklung der Wegbauten weitgehend an die Fachabteilung IIe bzw. die Baugebietsleitungen. Die Fachabteilung IIe führt die Aufgaben der Planung, Ausschreibung, Auftragserteilung, Bauüberwachung bis zur Rechnungsprüfung und Abnahme durch.
- * Bei Eigenregiearbeiten kommt zusätzlich noch die gesamte technische, organisatorische und finanzielle Abwicklung der Baudurchführung (vergleichbar mit einem Bauunternehmen) hinzu.

Die **Förderung der Wegbauvorhaben** erfolgt **mittels Investitionszuschüssen an einzelne Interessenten** bzw. Interessentengemeinschaften unter Einsatz von Bundes- und Landesmitteln und erstreckt sich bei größeren Vorhaben über mehrere Jahre. Der Antrag auf Förderung des Bauvorhabens wird von der Interessentengemeinschaft bei der **Förderungsstelle, das ist die Fachabteilung IIe**, eingebracht. Diese prüft die rechtlichen und technischen Voraussetzungen und legt nach Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Interessenten die Förderungshöhe fest. Im Durchschnitt ergibt sich eine **Aufteilung der öffentlichen Mittel und der erforderlichen Interessentenmittel im Verhältnis 60:40**. Im Einzelfall kann aufgrund einer gesonderten Überprüfung der öffentliche Förderungsbeitrag erhöht werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, zinsverbilligte Agrarinvestitionskredite (AIK) zur leichteren Aufbringung der Interessentenleistung zu beantragen. **Voraussetzung** für die Förderung bleibt jedoch jedenfalls eine **Interessentenleistung von mindestens 5 % der Baukosten**.

Dazu laufen in der **Steiermark folgende Förderungsprogramme** mit jeweils spezieller Schwerpunktsetzung und unterschiedlicher Finanzierung **für den Ausbau des ländlichen Straßennetzes**:

- Allgemeines Verkehrserschließungsprogramm (Bund und Land)
- Grenzland Sonderprogramm (Bund und Land)
- Hügelland Sonderprogramm (Bund und Land)
- Landessonderprogramm (Land)

- Kammerprogramm - Einzelhoferschließung (Land)
- Fahrbahnumbauprogramm - AIK (Bund)

Dazu kommen noch Bedarfszuweisungen aus den Resorts der beiden Gemeindereferenten für die Erhaltung von Interessentenwegen und Gemeindewegen.

Für das von der Fachabteilung IIe finanziell verwaltete Ausbauprogramm der Kammer ist die Landwirtschaftskammer Steiermark, Forstabteilung, zuständig. Sie erstellt ein eigenes Ausbauprogramm, das sich vorwiegend auf die Einzelhoferschließung beschränkt, legt dieses Programm der Fachabteilung IIe zur Abstimmung vor und erhält über diese die erforderlichen Förderungsmittel.

In diesem Zusammenhang wird auf den im Jahre 1992 abgeschlossenen Bericht des Landesrechnungshofes (GZ.: LRH 18 F 1-91/8) mit dem Titel: "Überprüfung der zweckbestimmten Verwendung von landwirtschaftlichen Förderungsmitteln" hingewiesen. Darin wird im entsprechenden Kapitel im wesentlichen festgestellt, daß die Beihilfen

vom Land Steiermark jährlich zur Gänze für **Zwecke der Hofaufschließung widmungsgemäß verwendet** wurden und auch keine Überträge in die darauf folgenden Jahre erfolgten. Förderungsmittel wurden nur dann ausbezahlt, wenn die **Bauherrn (Interessenten) ihren finanziellen Anteil geleistet** haben. Es wurde weiters festgestellt, daß für das Hofaufschließungsprogramm ein **großes Interesse** besteht (per 31. Jänner 1991 waren 541 km Wege zum Ausbau angemeldet), aber aufgrund der vorhandenen Mitteln mit **Wartezeiten zwischen 4 und 10 Jahren** zu rechnen ist. Im Schnitt werden jährlich 120 bis 150 neue Hofaufschließungswege in das Baubauprogramm aufgenommen, wobei jedoch die Landwirtschaftskammer bestrebt ist, die Baustellenanzahl niedrig zu halten, damit die Bauzeiten für mehrjährige Projekte herabgesetzt werden können.

Wegen der Vielzahl an Baustellen und des über zehn Jahre laufenden Prüfungszeitraumes konnte der Landesrechnungshof nur eine **stichprobenweise Prüfung einzelner Bauvorhaben** durchführen. Dabei wurde **vom Landesrechnungshof folgendes im einzelnen festgestellt:**

- Die Bauabwicklung und Bauabrechnung erfolgt ordnungsgemäß und die Abrechnungsunterlagen werden von der Landwirtschaftskammer vollständig und äußerst sorgfältig geführt, sodaß ein Nachvollzug jederzeit möglich ist.

- Die vielen kleinen Baustellen, die in Eigenregie unter Aufsicht der Landwirtschaftskammer durchgeführt werden, bringen einen relativ hohen Arbeitsaufwand mit sich (Trassierung, Projekterstellung, Bauausführung und Bauabrechnung). Es handelt sich dabei um Eigenregiearbeiten mit vorwiegender Fremdleistung, da der Großteil der Lieferungen und Leistungen an Privatfirmen vergeben wird.
- Die Landwirtschaftskammer verfügt über einen Maschinenpark, aus dem die einzelnen Bauherrn Baugeräte anmieten können, wobei die Landwirtschaftskammer auf dem Preisniveau privater Anbieter liegen muß, um den Auftrag zu erhalten. Dazu hat der Landesrechnungshof festgestellt, daß nur rund 10 % der Leistungen aus dem Maschinenhof der Landwirtschaftskammer erbracht werden, sodaß der Großteil der Lieferungen und Leistungen an private Firmen ergeht.
- Bei größeren Vergaben an private Firmen werden Ausschreibungen durchgeführt, wobei der Zuschlag an den Bestbieter erfolgt. Auch in diesem Bereich sind die Mitarbeiter der Landwirtschaftskammer den Bauherrn behilflich.
- Die Form der Durchführung der Arbeiten kommt dem Bauherrn insoferne entgegen, als dieser selbst an der Wegherstellung mitarbeiten und dadurch den Interessentenbeitrag zumindest zum Teil in Form von Arbeitsleistungen abgelten kann.

Zusammenfassend wurde vom Landesrechnungshof dazu festgestellt:

"Als Bewirtschafter der vom Land Steiermark für Hofaufschließungswege bereitgestellten Finanzmitteln, die von 1980 bis 1990 S 492,908.000,-- betragen, tritt die Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IIe, auf. Im Jahre 1990 wurden erstmals auch 10 Millionen Schilling an Bedarfszuweisungen von der Rechtsabteilung 7 für Weginstandhaltungsaktionen der Landwirtschaftskammer zur Verfügung gestellt.

Der Landesrechnungshof stellt **positiv fest**, daß die **Fachabteilung IIe jährlich** die von der Landwirtschaftskammer sorgfältig erstellten **Verwendungsnachweise überprüft** und auch **stichprobenweise Baukontrollen** durchführt."

Aufgrund der in diesem Bericht schon ausgeführten Feststellungen ist zu ersehen, daß **zum Teil eine parallel laufende Abwicklung des Kammerprogrammes mit den gleichen Problemstellungen und Zwängungen wie bei der Fachabteilung IIe erfolgt**. Dazu ist anzumerken, daß in diesem Prüfungszeitraum der Bauhof der Landwirtschaftskammer verkauft wurde.

Der Landesrechnungshof empfiehlt daher eine **Straffung der Organisation der Förderungsabwicklung**, da bei Beibehaltung des bisherigen Systems sicherlich ein **vermeidbarer Mehraufwand** bei der Bearbeitung der Vorhaben und der Durchführung der Erhebungen in den Gemeinden entsteht und weiters **Probleme bei der Abstimmung von Ausbauprogrammen** bzw. der Betreuung und Durchführung von Neubauvorhaben entstehen. In diesem Zusammenhang sollte auch eine **Reduktion der Vielzahl der Förderungsprogramme in die Überlegungen miteinbezogen** werden,

da die Unterteilung der vorhandenen Mittel in verschiedene Teilprogramme zu einer wesentlichen Erhöhung des Verwaltungsaufwandes führen.

Hinsichtlich der **Baustellenanzahl und -größe** kann festgestellt werden, daß es **bis zum Jahre 1980** in der Steiermark eine weite Streuung der Förderungsmittel gab, um eine möglichst große Anzahl von Interessenten zufriedenstellen zu können. Die zur Verfügung stehenden Förderungsmitteln wurden oft auf sehr viele aber kleine Jahresbaulose verteilt. Die Konsequenz davon war, daß das **jährliche Bauvolumen pro Wegbauvorhaben oft sehr gering** war, sodaß der Ausbau eines Weges oft viele Jahre dauerte. Wirtschaftlich betrachtet hatte dies ungünstige Auswirkungen deshalb, weil die Gemeinkosten für den Baustellenbetrieb (Einrichtung, Gerätezu- und -abtransport) hoch waren. Besonders bei den **Schwarzdeckenarbeiten sind kleinere Baulose sehr unwirtschaftlich**, da ein oftmaliges Umstellen von Maschinen und Geräten, verbunden mit Leerläufen sowie erhöhten Transportkosten erforderlich wurde. Aufgrund der langen Bauzeiten für die gesamte Weganlage wurden in vielen Fällen an den ausgebauten Teilabschnitten bereits Instandsetzungsarbeiten erforderlich, bevor die letzten Bauabschnitte derselben Anlage ausgebaut worden waren.

Diese **wirtschaftlich und technisch unbefriedigende Situation** wurde im 1982 erstellten Bericht der Kontrollabteilung (GZ.: KA 61/AtA G 2/13-1982) über die Prüfung der **"Überwachenden Tätigkeit der Agrartechnischen Abteilung bei Güterwegbauten"** wie folgt beanstandet:

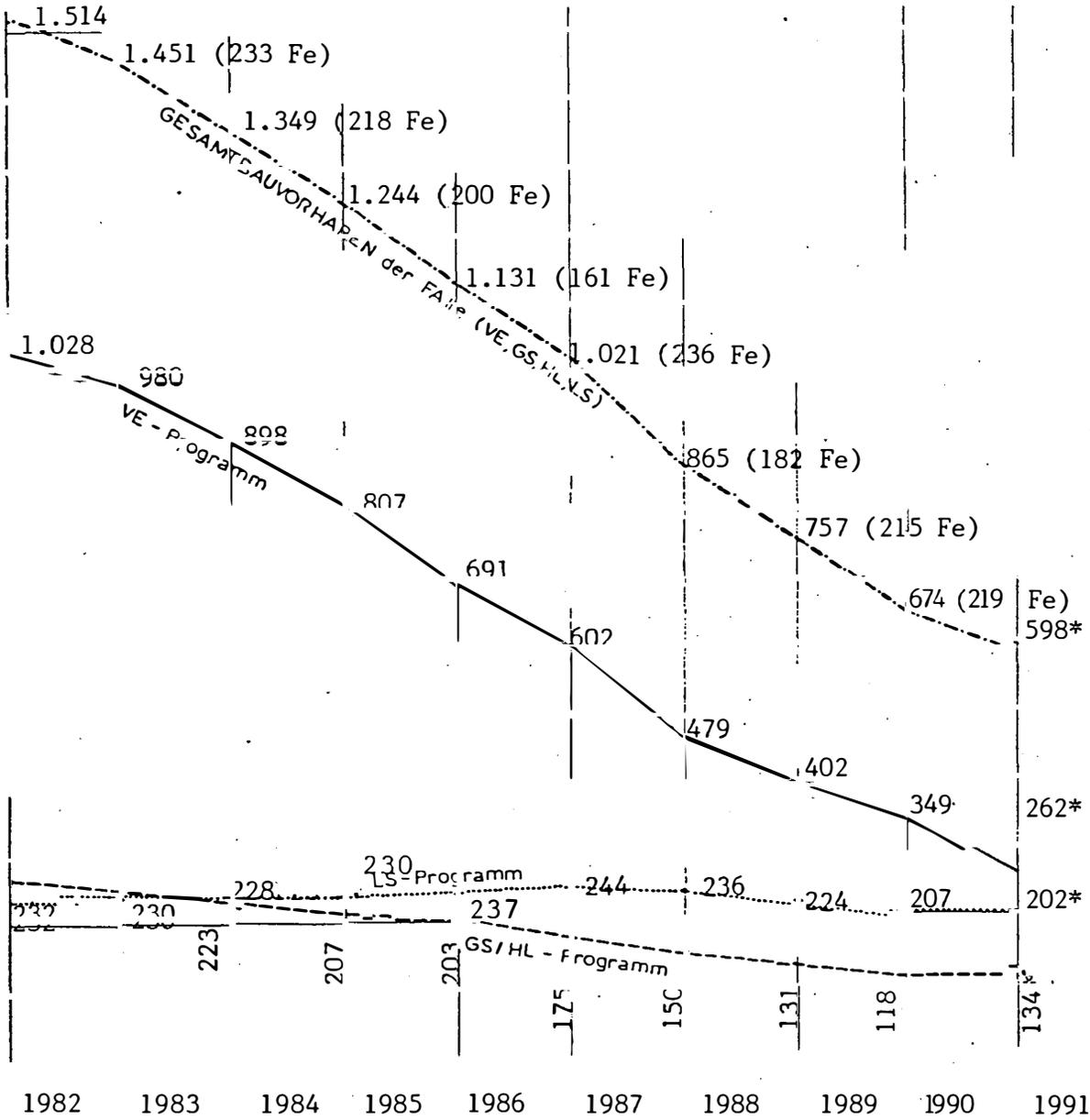
"Obwohl die Kontrollabteilung Verständnis dafür hat, daß Bewohner des ländlichen Raumes, deren Anwesen verkehrsmäßig schlecht erschlossen sind, möglichst rasch mit der Herstellung besserer Verkehrsverbindungen beginnen wollen, empfiehlt die Kontrollabteilung dringend, die Bemühungen fortzusetzen, die Anzahl der in den Ausbauprogrammen vorgesehenen Wegebauten zu reduzieren, **dafür jedoch pro Wegbauvorhaben ein größeres Bauvolumen vorzusehen.** Dadurch wäre eine rationellere und wirtschaftlichere Bauführung möglich".

Die Bemühungen zur Reduktion der Zahl der Baustellen finden in der Statistik ihren Niederschlag. **Im Zeitraum seit der Erstellung des Berichtes der Kontrollabteilung 1982 bis hin zum Jahr 1990 hat die Anzahl der Bauvorhaben** (alle Programme, die über die Fachabteilung IIe laufen) von 1.514 auf 674 abgenommen. Das entspricht einer **Reduktion um 55 %.**

Der **Verlauf der Abnahme der Bauvorhaben ist grafisch** auf der folgenden Seite **dargestellt.** Die Grafik erstreckt sich bis zum Jahr 1991, wobei die darin enthaltenen Zahlen vorläufige Werte sind. Die einzelnen Linien im Diagramm stellen sich wie folgt dar:

- VE, GS/HL, LS ... Gesamtbauvorhaben der FA IIe
- VE Allgemeines Verkehrserschließungsprogramm
- LS Landessonderprogramm
- GS/HL Grenzland- und Hügelland-Sonderprogramm

ANZAHL DER BAUVORHABEN DER FACHABTEILUNG IIe



vorläufige Anzahl

März 1991

Zur genaueren **Aufschlüsselung nach den Bezirken** ist in der Beilage 3 die **Zusammenstellung der Anzahl der Bauvorhaben und des Jahresbauaufwandes** in Millionen Schilling laut dem Verwendungsnachweis für 1990 zusammengestellt. Daraus kann entnommen werden, daß in der gesamten Steiermark 107 Neubauvorhaben (NE), 219 Fertigstellungen (FE) im Jahr 1990 erfolgt sind und 348 Fortführungen (FO) von Bauvorhaben in Summe 674 Bauvorhaben ergeben haben, Diese wurden von der Fachabteilung IIE mit einem Jahresbauaufwand von 277,394 Mio.S abgewickelt, womit sich ein **Durchschnittswert von S 412.000,-- pro Bauvorhaben** ergibt. In den Spalten daneben findet sich die **Aufschlüsselung dieser 674 Bauvorhaben gemäß der Grafik** der Vorseite für das Jahr 1990 in 349 Verkehrserschließungsprogramm (VE), 118 Grenzland- und Hügellandsonderprogramm (GS/HL) und 207 Bauvorhaben im Landessonderprogramm (LS). Nur 34 Bauvorhaben sind im Jahre 1990 ruhend geblieben.

Der Bauaufwand für die von der Fachabteilung IIE direkt verwalteten Programme betrug im Jahr 1980 rund 256 Mio.S. Auf die Anzahl der Baustellen (ohne ruhende Projekte) umgelegt ergibt sich für 1980 ein **durchschnittlicher Bauaufwand von S 187.000,-- pro Baustelle**. Es kann somit festgestellt werden, daß der **mittlere Aufwand pro Baustelle unter Einrechnung einer Valorisierung der Baukosten sich nahezu verdoppelt hat**.

Dazu kann vom Landesrechnungshof **positiv festgestellt** werden, daß der **Empfehlung der Kontrollabteilung** aus

dem Jahre 1982, pro Wegbauvorhaben ein **größeres Bauvolumen anzustreben**, um damit eine **wirtschaftlichere Bauweise** zu erreichen, von der Fachabteilung IIE in **hohem Maße nachgekommen wurde**.

Entsprechend einer Empfehlung des Bundesrechnungshofes wird in der Steiermark für die derzeit in der Finanzierungsphase befindlichen Vorhaben eine maximale Bauzeit pro Anlage von 6 Jahren, in besonders begründbaren Fällen (großer Bauumfang, geringe Leistungsfähigkeit der Interessenten) von 10 Jahren angestrebt. Für den **Abbau der von der Fachabteilung IIE sogenannten "Veteranen"** wurde mit dem BMLF eine Vereinbarung getroffen, die in einigen Etappenregelungen vorsah, daß **ab 1994 in der Steiermark kein Vorhaben mehr existiert, das älter als 10 Jahre ist**. Dieses Ziel scheint nach Aussagen des Vorstandes der Fachabteilung IIE **erreichbar zu sein**.

4.2 Wegerhaltung

Das größte Problem der nahen Zukunft wird aber die Erhaltung des ländlichen Straßennetzes sein. Jedoch auch im übergeordneten Straßennetz steht diese Problematik im Vordergrund, weshalb in verschiedenen Bundesländern für den Bundes- und Landesstraßenbereich bereits systematische Erhaltungskonzepte (Pavement-Management-Systeme) erprobt werden. Auch der Landesrechnungshof hat in seinem Bericht im Jahre 1989 "betreffend die stichprobenweise Querschnittsprüfung der bau- und kostenmäßigen Abwicklung von Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen" Empfehlungen zur genauen Erfassung des Straßennetzes bzw. des Straßenzustandes ausgesprochen, sowie ein Rechenmodell zur Abschätzung der erforderlichen Erhaltungskosten entwickelt.

Ebenso wird in der Zeitschrift "Die Straße im Scheinwerfer" (Oktober 1992) von Landeshauptmann Siegfried LUDWIG unter dem Titel "Die Erhaltung wird unmöglich" folgendes festgestellt:

- "* Für Niederösterreich war der 1986 für die Bundesstraßen A, S und B verfügbare Betrag um 31,6 % höher als der für die Budgeterstellung 1993 vorgegebene.
- * Die Erhaltung des vorhandenen Autobahn- und Bundesstraßennetzes wird mit den zur Verfügung stehenden Mitteln unmöglich.
- * Es ist unumgänglich notwendig, für die Bundesstraßen mehr Geld bereitzustellen. Das wäre über die Wiedereinführung einer Zweckbindung der Mineralölsteuer möglich (Zweckbindung des bis 1986 für den Bau und Erhaltung von Bundesstraßen vorgesehenen Anteiles der Mineralölsteuer wurde aufgehoben)."

In der gleichen Zeitschrift der Ausgabe Mai 1992 wird eine Meldung aus Kärnten betreffend **"ländliches Wegenetz - verbesserte Erhaltung"** wie folgt wiedergegeben:

"Die Förderung für die Erhaltung des ländlichen Wegenetzes soll in Kärnten weiter verbessert werden. Neben der Förderung der laufenden Instandhaltung und der Instandhaltung von Wegen wird seit dem heurigen Jahr die Möglichkeit geboten, daß Wegstrecken im Bereich des ländlichen Wegenetzes ständig kontrolliert werden und damit auch die notwendigen Sanierungsmaßnahmen parallel zur Kontrolle laufend durchgeführt werden können."

Auf dem Sektor des ländlichen Straßennetzes ist die Lage insofern noch dramatischer, als bisher nur in sehr geringem Umfang überhaupt Erhaltungsarbeiten durchgeführt wurden. Der hohe Kostenbeitrag beim Bau der Anlage und das Vertrauen auf die unbegrenzte Haltbarkeit einer gebundenen Befestigung haben zur Vernachlässigung der laufenden Reparatur und damit oft zu einer starken Verschlechterung des Befestigungszustandes geführt. Es ist daher **dringend nötig**, sich mit der **Erhaltung dieser Straßen vermehrt zu beschäftigen**, entsprechende Methoden zu entwickeln und die **erforderlichen Mittel bereitzustellen**.

Dieses besondere Problem hat auch schon die **Kontrollabteilung in ihrem Bericht 1982** erkannt und ist darauf zusammengefaßt wie folgt näher eingegangen:

"Nach den **Förderungsrichtlinien** muß der Geförderte die **Verpflichtung** eingehen, die **Weganlage** dauernd **ordnungsgemäß** zu erhalten.

Da **Schwarzdecken** zumindest alle 10 Jahre regeneriert werden sollten, beträgt bei einem Bestand von rd. 8.000 km **Schwarzdecken** der jährliche Sollwert 800 km.

Von der Kontrollabteilung durchgeführte Besichtigungen älterer Anlagen ergaben, daß sich diese in einem relativ schlechten Zustand befinden. Es waren Netzzrisse und mitunter äußerst starke Verdrückungen festzustellen.

Im Hinblick auf die für den Wegbau intensivierten beträchtlichen finanziellen Mittel der öffentlichen Hand und die der Interessenten sowie wegen der allgemeinen Bedeutung dieses Verkehrsnetzes müßten die für eine Instandsetzung und Erhaltung laufend notwendigen finanziellen Mittel verfügbar sein. Dies ist jedoch nicht der Fall, da die für die Aufbringung der Mittel ausschließlich zuständigen Bauherrn (Weggenossenschaften) ohne Beihilfen meist finanziell viel zu schwach sind, um ihrer eingegangenen Verpflichtung der Wegerhaltung voll nachkommen zu können."

Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß die Aussagen der Kontrollabteilung aus dem Jahre 1982 bis zum heutigen Tage aktuell sind, da diesbezüglich noch kein befriedigender Lösungsansatz gefunden werden konnte.

Um die Erhaltungsverpflichtung nach den gesetzlichen Grundlagen abzuklären, muß man bei den betrachteten ländlichen Straßen und Wegen im Dauersiedlungsraum verschiedene Kategorien unterscheiden:

- * Für Gemeindestraßen liegt die Erhaltungsverpflichtung bei der Gemeinde.
- * Für öffentliche Interessentenwege liegt die Erhaltungsverpflichtung grundsätzlich bei der Interessentengemeinschaft, die Gemeinde ist jedoch verpflichtet, nach Maßgabe ihres Interesses am Bestand der Anlage dazu Beiträge zu leisten. Dazu kann festgestellt werden, daß in der Praxis viele Gemeinden die gesamten

Erhaltungsaufgaben für diese Wege übernehmen (dies ist auch bei allen drei hier zur Detailprüfung ausgewählten Bauvorhaben eingetreten).

- * Für Privatstraßen liegt die Erhaltungsverpflichtung beim Straßeneigentümer bzw. der Interessenten- oder Bringungsgemeinschaft. Für diesen Fall steht es der Gemeinde frei, gewisse Beiträge dazu zu leisten.

- * Für Wirtschaftswege (nach dem Zusammenlegungsgesetz bzw. dem FVLG) liegt die Erhaltungsverpflichtung grundsätzlich bei der Zusammenlegungsgemeinschaft. Hier kann die Gemeinde diese Wege in die Erhaltung übernehmen oder Beiträge dazu leisten.

Hinzuzufügen ist hier noch, daß bei den öffentlichen Straßen (Gemeindestraßen und öffentliche Interessentenwege) die Möglichkeit besteht, bei über das übliche Maß hinausgehender Beanspruchung Straßenerhaltungsbeiträge vom Verursacher einzuheben oder den Ersatz der Kosten für die Wiederinstandsetzung zu verlangen.

Zur genaueren **Begriffsdefinition der "Erhaltung"** muß man die **zwei unterschiedlichen Komplexe der Straßen-erhaltung** wie folgt untergliedern:

1. Betriebliche Erhaltung

- Kontrolle
- Wartung
- Winterdienst

und

2. Bauliche Erhaltung

- Instandhaltung
- Instandsetzung
- Erneuerung, Umbau

Zwischen den drei Untergliederungen der baulichen Erhaltung bestehen meist fließende Übergänge. Eine exakte Abgrenzung ist aus praktischer Sicht nicht notwendig. Alle hier weiterführenden Überlegungen beziehen sich aber in erster Linie auf die bauliche Erhaltung.

Grundsätzlich ist es zurzeit nicht die Aufgabe der Fachabteilung IIe nach Fertigstellung des Bauvorhabens die Straßenerhaltung zu kontrollieren bzw. zu koordinieren, weil die Interessenten per Vertrag nach der Bauübernahme diese Aufgaben übernommen haben.

Um aber die Erhaltungsaufgabe, wie auch die Abschätzung der Kosten für die laufende Instandhaltung überhaupt definieren zu können, ist eine systematische Vorgangsweise erforderlich. Diese komplexe Aufgabe besteht erstens darin, das gesamte ländliche Straßennetz zu erfassen und zweitens dessen Zustand festzuhalten.

Bereits im Jahre 1985 wurde über Auftrag des politischen Referenten Landeshauptmannes Dr. Josef Krainer eine Zustandsaufnahme des ländlichen Wegenetzes nach dem Modell einer "geschichteten Zufallsstichprobe" von der TU Graz erstellt.

Für eine **umfassende Aufnahme** des ländlichen Straßennetzes ist es jedoch notwendig, **technisch einwandfreie Kriterien** zu definieren, und den **Zustand nach möglichst objektiven Kriterien** zu erfassen.

In Anlehnung an ein vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft in Auftrag gegebenes "Technisches Erhaltungsmodell für die Erhaltung ländlicher Straßen" wurde in der Steiermark von der Fachabteilung IIe in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Graz ein Computerprogramm entwickelt.

Dieses Programmpaket mit dem Namen **AWIS (Agrartechnisches Weg Informations System)** besteht aus einer Datenbank und einer die Orientierung unterstützenden Grafik, mit der die **Verwaltung des ländlichen Wegenetzes in der Steiermark** in einem Umfang von **rund 24.000 km** mit **ca. 50.000 Weganlagen** ermöglicht wird.

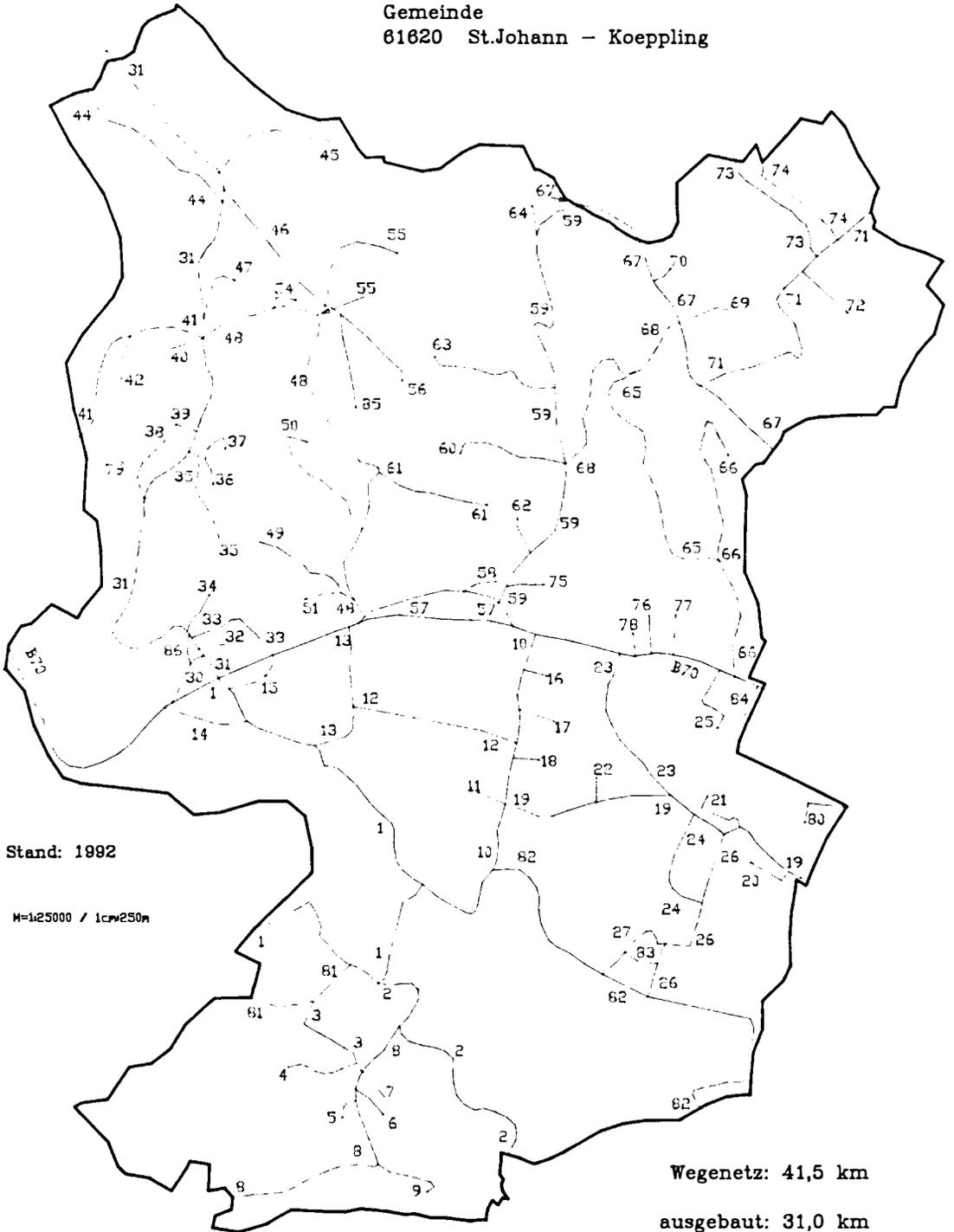
Dazu werden die **Weganlagen in 100 m Abschnitten** eingegeben, geändert und verwaltet. Eine **Weganlage besteht aus:**

- * Gemeindenummer
- * Wegname
- * Wegnummer
- * Länge
- * Fahrbahnbreite
- * Kriterienfelder (Schulbus, Verkehrsbedeutung, Gemein-
dewege)
- * Schadensfelder
- * einer "von bis" **Beschreibung**

Der Ausdruck dieses digitalisierten Strukturbildes des Wegenetzes einer steirischen Gemeinde ist auf der folgenden Seite beispielhaft für die Gemeinde St. Johann-Köppling dargestellt.

Amt der Stmk. Landesreg.
LBD - IIe Agrartechnik

Gemeinde
61620 St.Johann - Koepling



Die solcherart EDV-mäßig gespeicherten Informationen erlauben die rasche **Herstellung von schematischen Karten mit den verschiedensten Informationen** hinsichtlich Rechtsgrundlage, Verkehrsbedeutung und Zustand und erlauben eine einfache Aktualisierung.

Der Landesrechnungshof kann daher **positiv feststellen**, daß diese **in der Steiermark entwickelte Form** der Verarbeitung der **Netzerhebungen richtungsweisend ist** und auch **österreichweit für die anderen Bundesländer von großem Interesse ist**.

Die Datenerfassung, die im April 1990 begann, ist mit Jahresende 1992 schon so weit fortgeschritten, daß von 543 Gemeinden schon 460 Gemeinden, das entspricht 85 %, erhoben sind.

Die **gesammelten Daten** lassen sich aber auch für statistische Zwecke heranziehen. So kann durch einen Filter (Länge, Breite, Erreger) auf Gemeinde-, Bezirks- und Landesebene **variiert nach folgenden Kriterien abgefragt werden:**

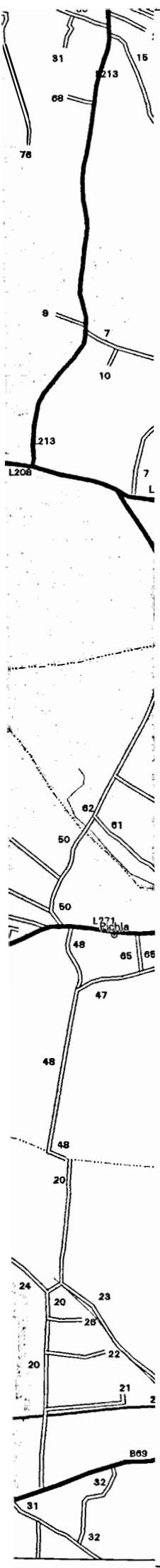
- * ausgebaute Wege
- * nicht ausgebaute Wege
- * Verkehrsbedeutung
- * Lastklasse
- * Rechtssituation
- * Erreger (Schulbus, Müll-, Milchtankwagen)

Als **Neuentwicklung** können in Verbindung mit AWIS-CAD (Grafikunterstützung) mittels Abfragefilter auf dem Monitor oder Plotter **farblich unterschiedlich ganze Weganlagen nach ihrer Verkehrsart** hervorgehoben werden. Lediglich einen Teilbereich hervorzuheben, ist derzeit noch nicht möglich (z.B. der Schulbus fährt nur auf 200 m von einer 1 km langen Weganlage).

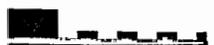
Aufgrund dieser Darstellungsmöglichkeit, ob das **Wegenetz** z.B. durch Schulbus, Milchwagen oder Müllabfuhr **durch höhere Tonnagen belastet** wird, kann auch mit einer fundierteren **Argumentation gegenüber** den entsprechenden **Bundesministerien zur Förderung des Ausbaues** bzw. der **Erhaltung** herangegangen werden.

Auf Initiative des Landesrechnungshofes wurden die von der Fachabteilung IIe schon begonnenen **Kontakte mit dem LUIS (Landes-Umwelt-Informationen-System)** verstärkt und führten im Februar 1993 zu einem bereits sichtbaren Ergebnis. Die **folgende Seite zeigt die Weiterentwicklung der Datenverschmelzung von AWIS und LUIS** als Ausdruck im Maßstab von 1:25.000 im Gebiet der **Gemeinde Eichfeld** unter der Bezeichnung **GIS (Geographisches-Informationen-System)**.

Die im LUIS schon enthaltenen Daten (Ortschaften, Gewässer, Waldflächen, Schichtenlinien, Grenzlinien sowie das Landesstraßen-, Bundesstraßen- und Autobahnstraßennetz) wurden mit den AWIS-Daten (die in jeder Gemeinde numerierten ländlichen Güterwege) ergänzt.



-  Staatsgrenze,
-  Landesgrenze
-  Bezirksgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Bach
-  Fluß
-  Leitung
-  See
-  Gletscher
-  Bezirkshauptstadt
-  Gerichtsbereichshauptort
-  Gemeindezentrum
-  Ortschaft
-  Wald



Zu jeder Gemeinde gibt es zusätzlich eine Liste mit den durchnummerierten Güterwegen und den entsprechenden namentlichen Wegbezeichnungen.

Selbstverständlich sind alle **Möglichkeiten der Hervorhebung** hinsichtlich der **Verkehrsarten**, wie sie in der AWIS-Datenbank enthalten sind, auch in diesem Gesamtausdruck möglich. Zusätzlich erfolgte die Programmierung in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Graz so, daß alle **Datenteile aus der Verknüpfung von LUIS und AWIS für jede Gemeinde auf einem PC übernommen** werden könnten. Dadurch wären auch alle Gemeindeplanungen, die die gesamte Infrastruktur des Gebietes betreffen, in einer einfachen und übersichtlichen Form durchführbar. Auch hinsichtlich der Bezeichnung bei Baumaßnahmen an ländlichen Wegprojekten ist durch die durchlaufende Numerierung des Wegesystems eine klare Definition zu den sonst gemeindeüblichen Wegbezeichnungen gegeben.

Der **Landesrechnungshof kann dazu positiv feststellen**, daß mit diesem **kombinierten Ausdruck der Daten in Farbe unter der Bezeichnung GIS (Geographisches-Informationssystem) eine hervorragende und richtungsweisende Arbeit** der Dienststellen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung hinsichtlich der **Darstellung des Straßennetzes in Verbindung mit den Landesraumstrukturen** vorliegt. Es kann daher nur angeregt werden, daß nach vollständiger Erfassung der gesamten Daten des ländlichen Wegenetzes in der AWIS-Datenbank auch eine sektionale Weitergabe des kombinierten Datenmaterials an die jeweiligen Gemeinden ermöglicht wird.

Darüber hinaus ist durch die Verknüpfung von LUIS und AWIS die Möglichkeit der Informationserhöhung der Fachabteilung IIe durch die im LUIS bereits enthaltenen Informationen und natürlich auch umgekehrt für alle anderen Abteilungen gegeben.

Bis zum Abschluß dieser Prüfung wurde die Bearbeitung von weiteren Gebieten schon durchgeführt, sodaß die großen Möglichkeiten dieser Darstellungsart für die Zukunft erkennbar sind.

Die Realisierung von beantragten Projekten erfolgte früher meist nach dem Antragsalter und subjektiven regionalpolitischen Gesichtspunkten, die teilweise nur schwer nachvollziehbar waren. Auch der Landesrechnungshof mußte bei seiner Überprüfung über die Regenerierungsmaßnahmen an Landesstraßen feststellen, daß zwar Dringlichkeitsstufen in den einzelnen Baubezirksleitungen angegeben wurden, die Wertung der einzelnen Dringlichkeitsstufen der jeweiligen Baubezirksleitungen zueinander jedoch nicht klar und objektiv gegeben waren.

Hingegen wurde im Jahre 1987 auf Initiative des BMLF ein Arbeitskreis ins Leben gerufen, der für die Erstellung einer objektiven Dringlichkeitsbewertung tätig wurde. Auf der Grundlage relativ leicht erhebbarer Eingangsgrößen kann mittels eines übersichtlich konzipierten Formblattes ein Dringlichkeitswert ermittelt werden. Dieser Wert bildet eine objektive, nachvollziehbare Grundlage für die Maßnahmenreihung, wobei nach wie vor auch noch zusätzliche regionale Gesichtspunkte berücksichtigt werden können. Die Anwendung dieser Bewertungsmethode wurde im Jahre 1988 für alle Bauvor-

haben mit Bundesförderung vorgeschrieben und wird in der Steiermark seit dieser Zeit auch angewandt. Mit dieser Methode steht ein gutes Instrument zur Verfügung, das die Förderungsstelle bei der Argumentation unterstützt, dem sinnvollen und effektiven Einsatz der zur Verfügung stehenden Förderungsmitel dient und dessen Ergebnisse auch von den Interessenten und Politikern weitgehend akzeptiert werden.

Von der Fachabteilung IIe wurden somit die **ausgebauten und sanierungsbedürftigen Wege in drei Kategorien eingeteilt**, in denen die verschiedenen Schadensstadien der bituminösen Decken samt Tragschichten berücksichtigt sind. Unter die **Kategorie A** fallen jene Tragschichten, die ihre Funktion zwar noch voll erfüllen, deren **Deckschichten aber oberflächlich leicht bis mittel ausge- magert** sind und reparable Verdrückungen, Sprünge und Netzrisse aufweisen. In der **Kategorie B** erfüllt zwar die Tragschichte noch voll ihre Funktion, die bituminöse **Deckschichte ist aber infolge von Witterungseinflüssen und Verkehrsbelastungen verbraucht**. Vollkommen zerstörte Tragschichten und **irreparable Verdrückungen und Verformungen** der Fahrbahnoberfläche bei nicht mehr gewährleis- teter Verkehrssicherheit sind die Kriterien für die Einstufung eines Weges in die **Kategorie C**.

Im Rahmen des AWIS-Projektes wurden bis **Jänner 1993** rund **23.300 km** (d.s. rd. 90 % der Gemeinden) nach diesem Zustandsbild A, B oder C erfaßt.

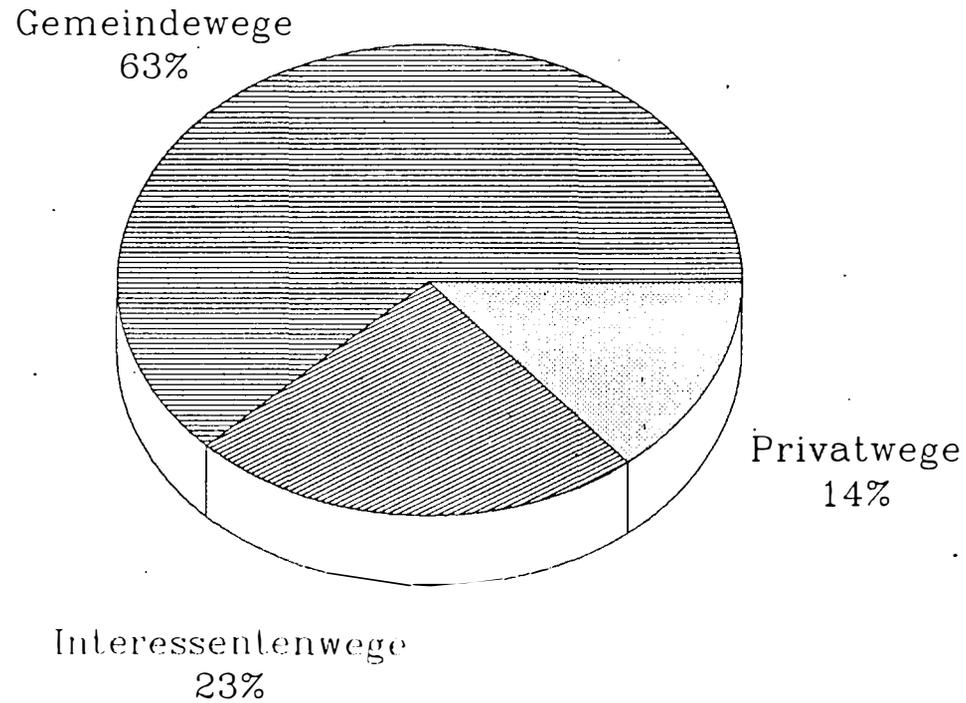
Die **Auswertung** der Daten aus dem **Jahre 1992** ergab, daß nach dem Zustandsbild **67 % der Kategorie A, 29 % der Kategorie B und nur 4 % der Kategorie C** entsprechen.

Hinsichtlich der **Wegerhaltung** nimmt die **Fachabteilung IIe** ebenfalls eine **EDV-mäßige Aufbereitung der anfallenden Kosten vor**. In der Beilage 4 ist die Übersicht der Wegerhaltung bezirkswise geordnet und als weiteres Beispiel die Aufschlüsselung nach Gemeinden im Bezirk Bruck a.d.Mur zu ersehen.

Die **Straßeneinteilung des ländlichen Wegenetzes nach Gemeindewegen, Interessentenwegen und Privatwege** ist auf dem Kreisdiagramm der folgenden Seite zu ersehen.

Die angegebenen Prozentwerte beziehen sich auf die Länge der Anlagen und basieren auf einer von der Fachabteilung IIe eingeholten mündlichen Auskunft seitens der Gemeinden mit Stand vom Jänner 1993.

Ländliche Wege Straßeneinteilung



Quelle: FA-IIe
Stand: 1/1983

Prozentwerte beziehen sich auf die Länge der Anlagen und basieren auf einer mündlichen Auskunft seitens der Gemeinde.

Zusammenfassend kann der Landesrechnungshof daher feststellen, daß das Agrarweginformationssystem (AWIS) als Entscheidungsgrundlage für eine künftige systematische Erhaltungsplanung dienen kann. Weiters ist durch die digitale Erfassung der Wegenetzstruktur in Form der grafischen Darstellung mit unterschiedlichen Differenzierungen eine Hilfe für die Entscheidungsfindung im Erhaltungsbereich gegeben.

Das noch ungelöste Hauptproblem ist jedoch die Finanzierung der Erhaltungsaufgaben. Überschlägig angestellte Berechnungen bewegen sich in Größenordnung des zurzeit zur Verfügung stehenden Budgets, das aber noch die nächsten 10 bis 15 Jahre für den Ausbau und nicht für die Erhaltung verwendet werden muß.

Zurzeit stehen für die Erhaltung der Straßen des ländlichen Netzes in der Steiermark nur Mittel der Gemeinden und Interessenten sowie in begrenztem Maße Landesmittel zur Verfügung. Der Bund stellt keine Förderungsmittel für die Erhaltung, sondern nur für den Neubau bereit. Dadurch wird die volkswirtschaftlich ungünstige Vorgangsweise herbeigeführt, daß die Interessenten jahrelang überhaupt keine Erhaltungsarbeiten veranlassen und dann nach dem totalen Zusammenbruch der Weganlage ein kostenintensiver Neubau mit Bundesbeteiligung erforderlich wird.

Die Realisierung einer systematischen Erhaltungsplanung im Interesse der Gesamtbevölkerung erscheint in Zukunft nicht möglich. Derzeit sind die Interessenten aufgrund der Förderungsrichtlinien zur Erhaltung der fertig-

gestellten Weganlagen verpflichtet. Längerfristig wäre aber das Ziel anzustreben, die Interessenten bei der Beitragsleistung im Bereich der Wegerhaltung zu entlasten, da ja auch von Anrainern an Bundes-, Landes- oder Gemeindestraßen keine direkten Erhaltungsbeiträge eingehoben werden.

Mit einfließen sollte in diese Überlegung auch die Tatsache, daß die Interessenten bei ländlichen Erschließungsstraßen schon beim Bau oft namhafte Eigenleistungen erbringen müssen und aufgrund ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit mit der Erhaltungsaufgabe überfordert sind, weshalb sie in der Praxis auch meist nicht wahrgenommen wird. Andererseits sollte sich die öffentliche Hand durch den enormen finanziellen Aufwand beim Neubau bzw. Ausbau verpflichtet fühlen, daß das Anlagevermögen entsprechend erhalten und instandgehalten wird. Eine Kostenbeteiligung auch des Bundes bei den Erhaltungsaufgaben scheint daher dringend erforderlich.

5. DETAILPRÜFUNG VON BAUVORHABEN

Aus der am 16. Mai 1991 erstellten und von der Fachabteilung IIe dem Landesrechnungshof zur Verfügung gestellten Broschüre über die **Fertigstellungen der Wegbauvorhaben des Jahres 1990** (siehe Beilage 5) wurden drei Bauvorhaben willkürlich ausgewählt. Es wurde darauf Bedacht genommen, aus jeder Baugebietsleitung ein Bauvorhaben mit annähernd gleichen Baukosten auszuwählen, sodaß eine gleichmäßige Verteilung der Prüfung über die ganze Steiermark durchgeführt werden konnte. Dabei ergab sich, daß ein echter "Vétéran", nämlich das Bauvorhaben Hoinig mit Baubeginn 1970, ein Bauvorhaben mit Baubeginn 1981 und fast 10-jähriger Baudauer, das Wegprojekt Gumpenberg betreffend, und ein in relativ kurzer Bauzeit erstelltes Bauvorhaben, nämlich Altenberg II, mit Baubeginn 1987 ausgewählt wurde.

Alle drei Bauvorhaben wurden zusammen mit dem jeweiligen Bauleiter und teilweise auch mit dem Abteilungsvorstand der Fachabteilung IIe vom Landesrechnungshof zu Prüfungsbeginn und später im Zuge der Detailprüfung für Aufmaßkontrollen u.dgl. nochmals besichtigt.

Für die **Planung, Projektierung und Baudurchführung** der einzelnen Wegprojekte können die **nachfolgenden Feststellungen** für alle drei geprüften Bauvorhaben **zusammengefaßt** werden.

Die **Fachabteilung IIe als Förderungsstelle** wurde erst **durch die Antragstellung der Interessenten** mit dem Vorhaben **befaßt**. Sie veranlaßte in der Folge namens der Interessentengemeinschaft die erforderliche Projektierung, um eine Grundlage für die weitere Bearbeitung zu haben. Zu der dazu erstellten Interessentenliste mit der **Errechnung der Anteile in Prozent der einzelnen Interessentenbeteiligungen** kann vom Landesrechnungshof positiv festgestellt werden, daß der angewandte Schlüssel, der alle möglichen Einflußfaktoren der Interessenten erfaßte, sowie die verbindende Zusammenarbeit mit den Gemeinden (Bürgermeistern) bzw. Obmännern der öffentlich-rechtlichen Weggenossenschaften doch immer wieder zu einer von allen Interessenten akzeptierten Lösung führte.

Für die einzuhaltenden **Planungs- und Projektierungsgrundsätze** muß u.a. auch auf das Steiermärkische Landesstraßenverwaltungsgesetz verwiesen werden, in dem festgehalten wird, daß bei Neubau, Verlegung oder Umbau einer Straße entsprechend den landesgesetzlichen Bestimmungen auf die **Wahrung des Landschaftsbildes** Bedacht zu nehmen ist. In Anbetracht der Länge und Verzweigtheit des ländlichen Wegenetzes kommt dieser Forderung große Bedeutung zu.

Der Landesrechnungshof kann dazu **positiv feststellen**, daß - wie auch auf den Bildern der geprüften

Wegprojekte ersichtlich - **sehr gute Geländeanpassungen der Trasse**, und damit möglichst **landschaftskonforme Linienführungen**, gefunden werden konnten.

Als Grundlage für die Bau- und Finanzierungsverhandlung und für die Bauausführung wird **im ländlichen Wegebau normalerweise nur ein einfaches generelles Projekt** erstellt. Für die dazu notwendige Festlegung und Absteckung der Trasse direkt im Gelände bietet sich **im Flachland die Grundrißtrassierung** (Absteckung der Trasse im Grundriß unter Verwendung von Geraden und Kreisbogen) an, während **im Hügel- und Bergland die Trassierung im Gelände durch Absteckung der Nulllinie** mit dem Freihandgefällsmesser erfolgt. Diese Nulllinie mit der gewünschten Steigung im Gelände ist die Leitlinie für die Festlegung der Trasse und somit meist die Grundlage für die Bauausführung.

Der Planteil eines solchen **generellen Projektes** besteht im Minimum aus Lageplan, eventuell einem **Längenschnitt** und charakteristischen **Querprofilen** und bildet zusammen mit der generellen **Massenermittlung**, der **Anteilsermittlung** und dem **Grundabtreungsverzeichnis** die Grundlage für die Bau- und Finanzierungsverhandlung.

Vollständige Detailprojekte werden im ländlichen Straßenbau nur selten erstellt (das geprüfte Wegprojekt Altenberg II ist auf Basis eines Detailprojektes erstellt worden). Detailprojekte werden üblicher-

weise nur an besonders kritischen Stellen oder für diverse Bewilligungsverfahren (eisenbahnrechtliche oder wasserrechtliche Bewilligungen) nur in Ausnahmefällen erforderlich. In diesem Fall wird die im Gelände verpflockte Trasse mitsamt den erforderlichen Querprofilen tachymetrisch aufgenommen. Auf dieser Aufnahme aufbauend können alle weiteren für das Detailprojekt erforderlichen Plandarstellungen erarbeitet werden. Eine Trasseneinrechnung erfolgt nicht, jedoch sind die Trassenpflocke, die die Trasse im Gelände fixieren, ausreichend zu versichern.

Diese Methode ermöglicht eine ausgezeichnete Geländeanpassung der Trasse und eine möglichst landschaftskonforme Linienführung. Eine optimale Lösung kann dann erzielt werden, wenn schon bei der Trassenfestlegung auch entsprechend auf die Möglichkeiten der landschaftschonenden Bauausführung Rücksicht genommen wird, Zwangspunkte sorgfältig festgelegt werden, aber ansonsten die Trassenführung dem Geländeverlauf untergeordnet wird.

Diese beschriebene Trassierungstechnik (Nulllinien-trassierung) mit den geländenah verlaufenden Weganlagen ist hier gegenüber der Trassierung und Projektierung im Schichtenplan vorzuziehen. Weiters kann festgestellt werden, daß diese Trassierungstechnik unabhängig davon ist, ob ein generelles Projekt erstellt oder ein Detailprojekt ausgearbeitet wurde.

Zu den **Ausschreibungsverfahren** - meist beschränkte Ausschreibungen für **Schwarzdeckenarbeiten** - mußte vom Landesrechnungshof nach Durchsicht der drei geprüften Wegprojekte festgestellt werden, daß die den Ausschreibungsunterlagen **zugrundeliegenden Vorbemerkungen sehr unterschiedlich** abgefaßt sind. Von unklaren Textierungen begonnen bis hin zum Weglassen wesentlicher Vertragsbedingungen konnten Mängel festgestellt werden.

Der **Landesrechnungshof** empfiehlt daher, daß **in der Grazer Zentrale** unter Einbeziehung aller Baugebietsleitungen die **Vorbemerkungen** zu den Ausschreibungen neu verfaßt werden, wobei der **allgemeine Teil** davon für alle **ausgeschriebenen Projekte** in allen Baugebietsleitungen gelten sollte und nur ein **Beiblatt mit speziellen Erfordernissen** für das betreffende Wegprojekt beigefügt werden sollte.

Bei der **Erstellung der Vorbemerkungen** möchte der Landesrechnungshof auf das Rundschreiben von der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion mit der GZ.: LBD-41.01-1/89-11 vom 17. Jänner 1990 hinweisen. Dieses Rundschreiben zur **Vereinheitlichung der Vorbemerkungen für Ausschreibungen im Landes- und Bundesstraßenbau** mit Stand Jänner 1990 wäre für jene **Teile, die auch den ländlichen Wegebau betreffen** und auf den **Letztstand** aktualisiert ein gutes **Konzept** für die Erstellung der **allgemeinen Ausschreibungsvorbemerkungen**.

Der Landesrechnungshof **empfiehlt in diese Vorbemerkungen auch die ÖNORM B 2117** vom 1. Jänner 1986 aufzunehmen. Diese "Allgemeinen Vertragsbestimmungen für den Straßenbau und Straßenbrückenbau sowie den damit im Zusammenhang stehenden Landschaftsbau" haben die ÖNORMEN A 2060 "Allgemeine Vertragsbestimmungen für Leistungen" (1. Jänner 1983) und B 2110 "Allgemeine Vertragsbestimmungen für Bauleistungen" (1. März 1983) als Grundlage. Der Inhalt dieser beiden ÖNORMEN wurde mit den für den Straßenbau und Straßenbrückenbau sowie für den damit im Zusammenhang stehenden Landschaftsbau erforderlichen, ergänzenden Bestimmungen im Interesse der Übersichtlichkeit und der leichteren Anwendbarkeit in der Praxis unter Berücksichtigung der aufgrund ihrer Rangordnung erforderlichen Adaptierungen in der ÖNORM B 2117 zusammengefaßt.

Dazu kann der Landesrechnungshof feststellen, daß diese **Empfehlung aufgegriffen wurde und an einer Vereinheitlichung der Vorbemerkungen gearbeitet** werden wird.

Die derzeitige Situation der **Baustellenabwicklung von geförderten Anlagen** in der Steiermark beginnt damit, daß die Förderungsstelle - das ist in der Steiermark die Fachabteilung IIe bzw. die Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft, Abteilung Forsttechnik - die Planung bzw. Projektierung der Anlage durchführt. Danach erfolgt die Ausschreibungserstellung

und Vergabeabwicklung und auch bei der Bauausführung ergibt sich durch die Beistellung von Arbeitskräften und Geräten eine maßgebliche Beteiligung der oben genannten Stellen.

Rechtlich gesehen erfolgt die Planung und Bauausführung namens der Interessentengemeinschaft als Bauherr. Die Geräte für die Baustelle werden teilweise von der Fachabteilung IIe bereitgestellt und der jeweiligen Interessentengemeinschaft in Rechnung gestellt. Die auf der Baustelle eingesetzten Arbeiter sind nominell von der Interessentengemeinschaft beschäftigt, der Einsatz und die Organisation laufen aber über die Fachabteilung IIe. Die Lohnverrechnung wird unentgeltlich von der Landesbuchhaltung bzw. für die im Wegebau eingesetzten Kollektivarbeiten von der Buchhaltungsstelle der Fachabteilung IIe durchgeführt.

Zwängungen bei der Baudurchführung mit dem Bestreben nach einer kurzen Bauzeit ergeben sich aufgrund der Notwendigkeit folgende Randbedingungen einzuhalten:

- Die Erbringung der Eigenleistung durch die Interessenten ist Voraussetzung für die Auszahlung der Förderung. Die notwendige **Rücksichtnahme auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Interessenten** läßt die Verteilung der Baukosten auf mehrere Jahre wünschenswert erscheinen.

- Die Interessenten haben grundsätzlich die Möglichkeit durch Mitarbeit bzw. Beistellung von eigenen Geräten einen Teil der auf sie entfallenden Kosten abzarbeiten (sog. unbare Interessentenleistung). Um diese Mitarbeit tatsächlich zu ermöglichen, müssen die Bauarbeiten vorwiegend dann erfolgen, wenn die Interessenten nicht in der Landwirtschaft voll ausgelastet sind. D.h. mit dem Baubeginn wird oft gewartet, bis die betroffenen Flächen abgeerntet sind. Dazu ist anzumerken, daß diese Form der Interessentenbeteiligung stark rückläufig ist.

- Die begrenzt zur Verfügung stehenden Fördermittel sollen möglichst vielen Antragstellern zugute kommen. Die Verteilung der Förderungsgelder auf viele Projekte mußte daher zwangsläufig zu verlängerten Bauzeiten führen. Dazu kann angemerkt werden, daß das Bestreben nach größeren Baulosen mit einem größeren jährlichen Bauvolumen und damit kürzeren Bauzeiten schon eingesetzt hat aber noch weiterhin in diese Richtung zu verfolgen wäre.

Diese Randbedingungen, die dazu führen, daß der Bauablauf sich auf mehrere Jahre erstreckt, führte aus technischer Sicht zu dem akzeptablen Kompromiß des stufenweisen Ausbaues der Anlage. Dazu wird in der ersten Bauphase der Erdbau und die Aufbringung der ungebundenen Tragschicht vorgenommen. Damit ist

zunächst das Hauptziel, die zeitgemäße Erschließung auf einer provisorischen Befestigung erreicht. Erst in einer **zweiten Bauphase** erfolgt die Aufbringung einer **gebundenen Befestigung** und damit die Fertigstellung der Anlage mit nachfolgender **Endvermessung**.

5.1 Wegprojekt Hoinig, politischer Bezirk Deutsch- landsberg, OG Soboth

Dieses vom Landesrechnungshof für eine Detailprüfung ausgewählte Wegprojekt Hoinig stellt einen **Neubau mit einer Länge von 4.775 m** dar, wobei eine Fahrbahnbreite von 3,0 m und eine Kronenbreite von 4,0 m vorgesehen war.

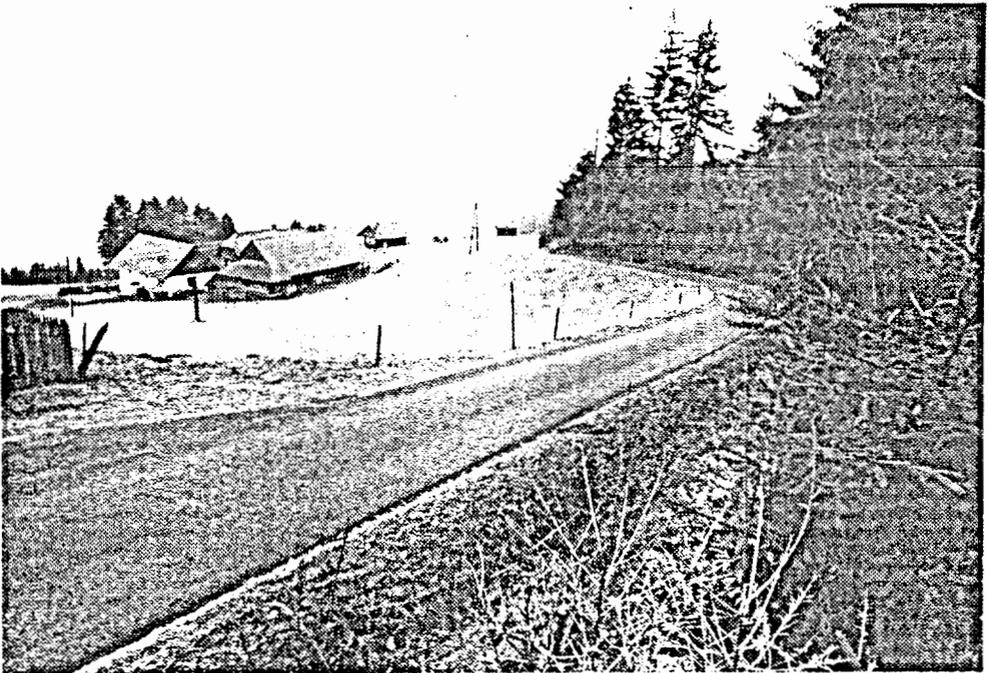
Auf der Bundesstraße B 77 nach Soboth erfolgt schon nahe dem Scheitelpunkt die Abzweigung Richtung Süden nach Untersoboth. Die Straße verläuft dabei absinkend in einen Talbereich. Im Tiefpunkt dieses Talbereiches führt die Straße über die Hoinigbrücke. Ab hier beginnt das Wegprojekt Vorhaben Hoinig, das wie auf den Fotos der nächsten Seite ersichtlich, in einer **leicht ansteigenden geschwungenen Linienführung** mit größtenteils Walddurchfahrten auf steil geböschtem Gelände bis hinauf zur nahe der Slowenischen Grenze gelegenen **Ortschaft Laaken** und weiter zum Anwesen des Herrn Strutz **nahe der Zollgrenzübertrittsstelle nach Slowenien** führt.

Für die gesamte Baumaßnahme wurde auf Basis eines Lageplanes im Maßstab 1:2.880 von der Projektierungsstelle der Fachabteilung IIe in Graz ein **generelles Projekt** erstellt.

Das Bauvorhaben wurde am **16. Juni 1970 mit Vorarbeiten**, die geringe Sanierungsarbeiten darstellten, begonnen und am **13. September 1990 fertiggestellt**.



Wegprojekt Hoinig im Bereich der OG Soboth;
ansteigende Walddurchfahrt mit Asphalttrissen
in Wegmitte.



Mit landschaftsfreundlicher Linienführung wurde
die Ortschaft Laaken erschlossen.

Dazu ist anzumerken, daß im Zeitraum von **1973 bis einschließlich 1978 keine Bautätigkeit** vorgenommen wurde. Damit ergibt sich eine **aktive Bauzeitdauer von insgesamt 15 Jahren.**

Das Wegprojekt wurde aus technischer Sicht mit einer 35 cm dicken Tragschichte aus Grobschotter und darauf eine Tragdeckschicht von 7 cm BTS I hergestellt.

Am **23. März 1981** erfolgte die **Gründung der öffentlich-rechtlichen Weggenossenschaft** für den Ausbau des Wegprojektes Untersoboth-Hoinig, wobei zum Obmann Johann Strutz gewählt wurde. Nach mehreren Begehungen und Besprechungen hinsichtlich des Wegprojektes erfolgte im Mai 1982 eine **Kostenschätzung** mit Preisbasis aus dem Jahre 1981, die mit einer Summe von **rd. 8,3 Mio.S** vorgelegt wurde.

Am 26. November 1982 hat der Gemeinderat der Gemeinde Soboth in seiner Sitzung den weiteren Ausbau des öffentlich-rechtlichen Interessentenweges verordnet. Zugleich wurde mit Datum vom 7. Dezember 1982 eine Liste aller betroffenen Interessenten vorgelegt, sowie eine **Interessentenliste mit der Aufteilung der Beitragsleistung** zu den Kosten für den Bau und die Instandhaltung des öffentlichen Interessentenweges Untersoboth - Hoinig (siehe Beilage 6).

Ausschreibungen bezüglich Schwarzdeckenarbeiten erfolgten im Jahre 1983 mit der Anbotseröffnung vom 21. 4. 1983, weiters für das Jahr 1984 mit der Anbotseröffnung vom 24.4.1984 sowie für das Jahr 1985 mit der Anbotseröffnung am 16.4.1985 (siehe Beilage 7).

Alle drei Ausschreibungen wurden als **beschränkte Ausschreibungen** durchgeführt. Dazu wurden 1983 11 Firmen, 1984 8 Firmen und 1985 9 Firmen eingeladen, wobei jeweils durch die Firmen Teerag-Asdag mit Stuag eine ARGE gebildet wurde.

Dazu kann festgestellt werden, daß die **Anbotseröffnung** in Anwesenheit von Vertretern der Fachabteilung IIe und Vertretern der Anbotleger **ordnungsgemäß durchgeführt** wurde. Ebenso wurde das Formblatt für die Niederschrift zur Anbotseröffnung ordnungsgemäß ausgefüllt. Es muß jedoch angemerkt werden, daß der **Hinweis auf die Art der Ausschreibung** (öffentlich oder beschränkt) **fehlt** und nach Ansicht des Landesrechnungshofes daher in das Formblatt aufgenommen werden sollte.

Zu den Beilagen zur Niederschrift muß der Landesrechnungshof **kritisch feststellen**, daß zwar die Anbotseröffnungsniederschriften eine genaue Aufschlüsselung der zur Ausschreibung gelangenden Positionspreise beinhaltet, **jedoch im gesamten Akt und auf spezielle Anforderung keinerlei Bestbieterermittlung** dem Landesrechnungshof **vorgelegt werden konnte**.

Die Ausschreibungsunterlagen gliedern sich nach den Mengenangaben für eine Zone Süd und für eine Zone Nord und enden mit dem Hinweis, daß die angeführten Mischgutmengen **überschlägig ermittelt** wurden und das ganze Bauvorhaben entfallen oder auch andere dazu kommen können.

Hinsichtlich der Mengenangaben beider Zonen ist festzuhalten, daß in beiden Zonen kein BTS I-L mengenmäßig angegeben war, aber diese Position trotzdem im Anbot vorgesehen war und von den Anbietern mit einem Einheitspreis versehen wurde (siehe Beilage 7/5 bis 7/8).

Dazu muß der Landesrechnungshof kritisch feststellen, daß in einem solchen Fall jedweder Spekulationspreis eingesetzt werden könnte, da er in einer allfälligen Bestbieterermittlung nicht einmal seinen Niederschlag finden würde. Auch hinsichtlich des Beistellens einer Walze für Regiearbeiten muß festgestellt werden, daß keinerlei auch nur überschlägige Angabe über einen Stundeneinsatz vorgesehen wurde und somit der Preis für die Bestbieterermittlung nicht herangezogen werden konnte (siehe Beilage 7/9).

Nachdem keine Bestbieterermittlung vorgelegt werden konnte, führte der Landesrechnungshof diese durch die Vielzahl der Positionen Mengen- und Tonnenangaben hinsichtlich Mischguteinbau, Abnahmeprüfung und Mischguttransport aufwendige Nachrechnung zur Erstellung eines Gesamtanbotspreises für die Ausschreibung der Schwarzdeckenarbeiten im Jahre 1985 durch.

Die Auswertung der in der Beilage 7 beigelegten Unterlagen zu dieser Ausschreibung (Niederschrift, Beilage zur Niederschrift über die Anbotseröffnung, Mengenangaben für die Zone Süd und Zone Nord sowie das ausgefüllte Anbot der beauftragten Arge Asphalt Tee- rag/Asdag-Stuag) führte zu folgender Aufstellung:

Reihung:	Bieter	lt. Anbotspreise		Summe
		Süd	Nord	
1.	Arge Teerag-Stuag	5,654.499,30	2,840.154,75	8,494.654,05
2.	Strabag	5,747.153,10	2,883.330,75	8,630.483,85
3.	Granit	5,769.648,--	2,890.995,--	8,660.643,--
4.	Südwestbau	5,802.828,--	2,923.522,50	8,726.350,50
5.	AWL	5,824.449,--	2,930.392,50	8,754.841,50
6.	Kapsreiter	5,881.756,--	2,941.258,50	8,823.015,30
7.	Kern	5,910.546,--	2,956.830,--	8,867.376,--
8.	Swietelsky	5,872.581,--	3,108.195,--	8,980.776,--

Dazu kann der Landesrechnungshof feststellen, daß die **beauftragte ARGE** sich gemäß dieser Aufstellung in beiden Zonen, wie auch im Gesamtanbotspreis von **S 8,494.654,05 als Bestbieter ergeben hat.**

Überdies kann festgestellt werden, daß auch bei den Ausschreibungen von 1983 und 1984 jeweils die ARGE Teerag/Asdag-Stuag beauftragt wurde.

Dazu muß der Landesrechnungshof **kritisch feststellen**, daß es sich, wie die Bestbieterermittlung des Landesrechnungshofes ergab, durch die **Auftragssumme von rd. S 8,5 Mio.S** um eine **eklatante Umgehung der Wertgrenzen für beschränkte Ausschreibungen**, die in der Vergabungsvorschrift für das Land Steiermark festgelegt sind, handelt. Darin ist klar definiert, daß bei **Straßenbauten ab 2 Millionen Schilling** eine **öffentliche Ausschreibung** zu erfolgen hat.

Eine überschlägige Überprüfung der **Anbote aus dem Jahre 1984** ergab rd. S 4 Mio. und im **Jahre 1983** rd. S 3,5 Mio. Auftragssumme (Beilage 7/11 und 7/12), d.h. auch in diesen **beiden Fällen** ergab sich eine **klare Überschreitung der Wertgrenze.**

Dazu stellt der Landesrechnungshof **kritisch fest**, daß **schon bei der Möglichkeit des Erreichens der Wertgrenze eine öffentliche Ausschreibung durchzuführen ist**, da öffentliche Ausschreibungen in der Regel einen erhöhten Konkurrenzdruck haben und daher im Interesse des Auftraggebers **günstigere Angebote** bringen.

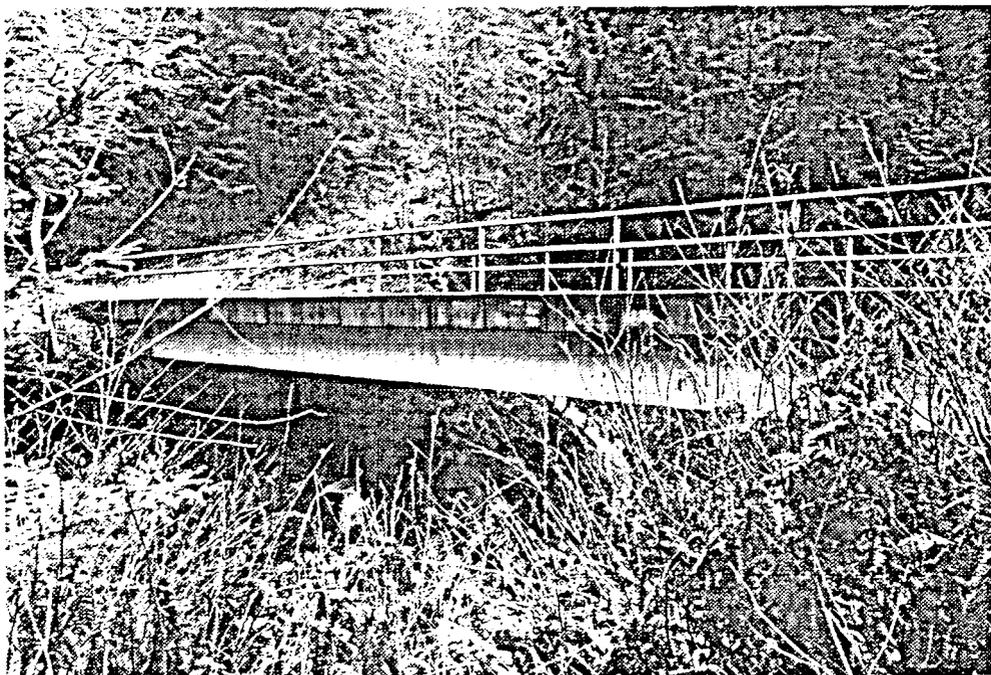
Hinsichtlich der **Schotterlieferungen** kann festgestellt werden, daß immer die beiden **ortsansässigen Firmen** Haider und Aldrian zur Anbotlegung aufgefordert wurden.

Auffallend war, daß **im Jahre 1985 am selben Tag** (16.7.1985) **beide Firmen genau das gleiche Anbot** in bezug auf die Kosten von Bruchschotter und Transportkosten abgegeben haben. Es kam jedoch zu keiner Teilung des Auftrages, sondern die Firma Aldrian erhielt den vollen Auftrag. Im Jahr zuvor wurde aber nur die Firma Haider beauftragt.

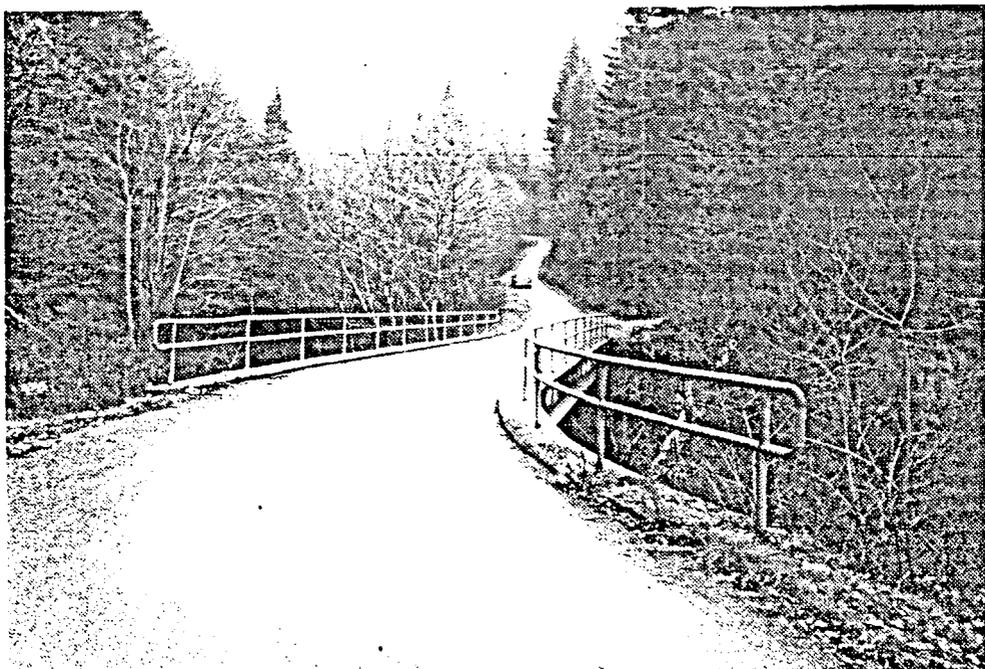
Der Landesrechnungshof erkundigte sich deshalb diesbezüglich beim Obmann der Weggenossenschaft, von dem mitgeteilt wurde, daß **immer der Vorstand der Weggenossenschaft beschlossen hat, wer den Auftrag bekommt**. Dabei sei in die Entscheidung auch miteingeflossen, ob das Material der letzten Lieferung auch in Ordnung war.

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß derartige Überlegungen durchaus zulässig sind die Entscheidung zur Auftragserteilung zu beeinflussen. Es wird jedoch die **Forderung erhoben, daß bei derartigen größeren Auftragsvergaben ein Vertreter der Fachabteilung IIe beigezogen, darüber eine Dokumentation angefertigt und dem Akt beigelegt wird**.

Bei der örtlichen Überprüfung des Wegprojektes durch den Landesrechnungshof ist u.a. das **Brückengeländer der "Hoinigbrücke"** aus Rohrprofilen mit horizontaler Gliederung, das auf der nächsten Seite in zwei Fotos abgebildet ist, aufgefallen.



Brückengeländer der "Hoinigbrücke" aus Rohrprofilen mit horizontaler Gliederung.



Wegprojekt Hoinig mit Brücke am Beginn des überprüften Abschnittes - ansteigende Walddurchfahrt.

Die Hoinigbrücke wurde 1976 als eigenständiges Projekt erbaut und fällt somit nicht direkt in das überprüfte Wegprojekt. Da zur gleichen Zeit im Landesrechnungshof aufgrund einer anderen Prüfung auch die Thematik der Brückengeländer berührt wurde, erfolgte hinsichtlich der verwendeten Geländer im Bereich der Fachabteilung IIE ebenfalls eine vertiefte Prüfung.

Dazu weist der Landesrechnungshof auf den Bericht "betreffend die Prüfung des Brückenbauvorhabens Kohlbergbrücke in km 2,240 der Landesstraße Nr. 673, Kohlbergstraße" mit der GZ.: LRH 31 K 1-90/5, hin. Dabei wurde festgestellt, daß als Brückenabsicherung der Kohlbergstraße ein Geländer der Type I (Bundesstraßenbrücken) verwendet wurde. Diese Geländertypen erschien dem Landesrechnungshof bei der Besichtigung vor Ort als zu aufwendig und den örtlichen Verkehrsverhältnissen nicht mehr angepaßt.

Daher wurden die von der **Fachabteilung IIB** in letzter Zeit errichteten **Brückengeländer** einem **Preisvergleich** unterzogen und dabei festgestellt, daß sich ein Durchschnittspreis für einen Laufmeter **Brückengeländer der Type I mit S 1.762,--** ergab. Vergleichsweise konnte festgestellt werden, daß die **Fachabteilung IIE** für untergeordnete **Brückenbauwerke** Brückengeländer der **Type III** verwendete.

Es wurde daher für die in letzter Zeit errichteten **Brückengeländer der Fachabteilung IIE der Type III** eine **Aufstellung** vorgelegt, wobei sich folgende Lauf-

meter-Preise (exkl. 20 % USt.) lt. Firmenanboten bzw. aus Nachkalkulationen errechnete Eigenregiepreise, in Klammern, ergaben:

Bauleitung Voitsberg:

Ausführung aus Holz (Lärche) S 892,-

Bauleitung Hartberg:

Ausführung aus verzinkten Stahlrohren Ø 60 S 750,-

Bauleitung Deutschlandsberg

Ausführung aus Holz (Lärche) S 1.042,-

Ausführung aus verzinkten Strahlrohren Ø 60 S 755,-

Bauleitung Krieglach

Ausführung aus verzinkten Strahlrohren Ø 60 . S 708,-

(Ausführung aus Holz (Lärche) 12x14 cm
Eigenregie S 917,-)

Bauleitung Stainach

Ausführung aus verzinkten Stahlrohren Ø 60
Firmenpreis S 1.292,-

(Eigenregie S 917,-)

Ausführung aus Holz (Lärche)
Firmenpreis S 1.125,-

(Eigenregie S 792,-)

Damit errechnet sich aufgrund der Firmenanbote ein durchschnittlicher Preis für die Stahlrohrgeländer von rd. S 880,--

und für die Ausführung aus Lärchenholz ein Preis in Preis von rd. S 1.020,--.

Im Vergleich zum Type I - Geländer mit rd. S 1.760,-- ergibt sich somit doch ein deutlich niedrigerer Durchschnittspreis.

Gegen die Verwendung dieser Geländerart, Type III, bestanden jedoch in der Fachabteilung IIB bzw. auch IID Bedenken hinsichtlich der bauordnungsgemäßen Sprosseneinteilung (keine Horizontalgliederung erlaubt) als auch in bezug auf die Standfestigkeit.

Der Landesrechnungshof ließ sich deshalb Statiken für die Berechnung der Brückengeländer, die die Fachabteilung IIE verwendete, vorlegen. Eine vom Landesrechnungshof vorgenommene Überprüfung dieser statischen Berechnungen zeigte jedoch Rechenfehler, respektive Unklarheiten in der Berechnung auf.

Nachdem für Landesstraßen sowie für das ländliche Wegenetz - wie auch in den beiden gegenständlichen Fällen - keine Tonnagebeschränkung hinsichtlich der Zulassung für Schwer-LKW's angegeben wurde und es Tatsache ist, daß auf beiden Straßenkategorien auch Schwerfahrzeuge eingesetzt werden (ländliche Wege - Holztransporte) stellte sich somit die Frage, welcher Argumentation zu folgen wäre.

Da der Landesrechnungshof um eine einheitliche Vorgangsweise innerhalb der Landesbaudirektion bemüht ist, wurde daher am 24. Jänner 1992 in der Landesbaudirektion eine Besprechung anberaumt, bei der neben dem Landesbaudirektor und Vertretern des Landesrechnungshofes alle Vorstände der Straßenbauabteilungen teilnahmen. Bei dieser Besprechung wurde das Problem der derzeit nicht einheitlich ausgeführten Brückengeländer ausführlich diskutiert. Als Ergebnis dieser

Diskussion wurde vereinbart, daß eine Arbeitsgruppe mit dem Ziel eingerichtet wurde, in nächster Zeit auf Landesebene einen **Typenplan für Geländer an untergeordneten Brücken zu entwickeln**. Damit soll erreicht werden, daß ein wirtschaftliches Brückengeländer für Brücken mit untergeordneter Verkehrsbedeutung einheitlich in der Steiermark zur Anwendung kommen soll.

Dazu muß der **Landesrechnungshof** feststellen, daß ein Jahr später zu Jahresbeginn 1993 diesbezüglich noch keine wirksamen Schritte und Ergebnisse vorlagen.

Die vorgeschriebenen **Abnahmeprüfungen der bituminösen Tragdeckschichte** (BTD - L18) wurden durch Entnahme von Bohrkernen durch die Firma Prüfbau, Dipl.-Ing. Vasiljević, durchgeführt. Die Prüfergebnisse haben die **Einhaltung der vorgeschriebenen Werte** ergeben.

Für das Wegprojekt Hoinig wurde nach Einholung eines Angebotes am 19. Juni 1990 über die gesamte Länge eine **einfache Oberflächenbehandlung** durchgeführt. Die Oberflächenbehandlung erfolgte in voller Breite auf die bestehende Asphaltdecke durch Aufspritzen von 1,8 kg Bitumenemulsion und gleichzeitigem Absplitten mit ca. 13 kg Splitt in der gewünschten Körnung sowie Verdichten mittels einer für diesen Zweck besonders geeigneten kombinierten Walze. Diese Oberflächenbehandlung, die **aufgrund schon aufgetretener Haarnetzrisse erforderlich** wurde, ergab in der Abrechnung vom 31. 7. 1990 für die aufgrund ordentlich ermittelte und geprüfter Aufmaßblätter eine Fläche von rd.

13.814 m² und somit eine **Gesamtabrechnungssumme von S 315.154,69.**

Der Landesrechnungshof konnte bei seiner **Überprüfung zu Jahresende 1992** diesbezüglich feststellen, daß nur mehr **5 bis höchstens 10 %** der **Straßenoberfläche Netzrisse** aufweisen.

Bei der **Aufmaßkontrolle** hinsichtlich der **Asphaltdeckenbreite**, die vom Landesrechnungshof stichprobenartig durchgeführt wurde, konnten folgende **Abweichungen zur Sollbreite von 3 m** festgestellt werden:

Kilometrierung	aufgemessene Asphaltbreite	Differenz zur Sollbreite
400	3,05	+ 5 cm
1.020	3,04	+ 4 cm
1.580	3,00	-
2.000	3,07	+ 7 cm
2.500	3,01	+ 1 cm
3.000	3,08	+ 8 cm
3.700	3,02	+ 2 cm
4.025	3,20	+ 20 cm

Dazu kann der Landesrechnungshof feststellen, daß die **Sollbreite von 3 m** in allen Punkten **eingehalten** wurde und in den meisten Punkten eine **geringe Überbreite** festgestellt werden konnte.

Auch hinsichtlich der **projektsgemäßen Übereinstimmung der verlegten Durchlässe** sowie über deren Zustand

(freier Ablauf, verlegter Durchlaß, Beschädigung) wurden vom Landesrechnungshof **Kontrollen vorgenommen**. Diese stellten sich wie folgt dar:

Kilometrierung	Durchlaß lt. Plan	tatsächlich vorhanden	Differenz bzw. Zustand
380	40	40	- , frei
420	40	40	- , frei
920	80	80	- , frei
1.030	40	40	- , frei
1.400	50	60	+ 10 cm, frei
1.600	40	40	- , frei
2.050	60	80	+ 20 cm, frei
	durch einen Bach großer Wasserandrang		
2.500	30	40	+ 10 cm, frei
3.010	30	60	+ 30 cm, frei
	Durchlaß infolge eines Bacherls zur Hälfte gefüllt		
3.720	30	30	- , frei
4.100	2 x 30	2 x 30	- , frei

Dazu kann der Landesrechnungshof feststellen, daß **weitestgehend die projektgemäßen Durchlässe verlegt** wurden, die Durchlässe frei von Verschmutzungen bzw. Verklausungen waren und somit die Erhaltungsarbeit optimal wahrgenommen wurde. Jene **Durchlässe**, die **größer verlegt** wurden als projektgemäß, finden in jedem Fall aufgrund der **örtlichen Begebenheiten die Zustimmung des Landesrechnungshofes**.

Damit ergaben sich für das gesamte Wegprojekt, auf die aktiven Baujahre aufgeteilt, folgende Baukostensummen:

Baujahr	Baukosten
1970	82.000,--
1971	119.300,--
1972	112.900,--
1979	1,339.400,--
1981	341.264,30
1982	698.900,--
1983	1,424.400,--
1984	1,508.400,--
1985	277.600,--
1986	87.697,--
1987	36.000,--
1988	90.500,--
1989	94.300,--
1990	554.600,--
Summe	6,767.243,30

Bei der Durchsicht sämtlicher, ordnungsgemäß geführter Belege und Rechnungen mußte der Landesrechnungshof feststellen, daß eine von der Fa. Wastian (Baumaschinenverleih) auf den Namen Johann Strutz im Jahre

1977 ausgestellte Rechnung im Jahre 1982 als Leistungsnachweis-Auszahlungsliste auf die Herstellungskosten des Wegprojektes angelastet wurde (siehe Beilage 8).

Laut Tagesberichtsblättern vom 2.8.-5.8.77 und 8.8.-11.8.77 wurden 47,5 Arbeitsstunden einer **Planier-
raupe betreffend Wegbauarbeiten** bei Laaken mit einer Summe von **S 22.420,--** verrechnet. Auch auf der Auszahlungsliste im Jahr 1982 **fehlt jede Begründung über diese Rückvergütung 5 Jahre nach Rechnungslegung.**

Der **Landesrechnungshof** hat deshalb diesbezüglich **Erhebungen** beim Bauleiter der BGL Deutschlandsberg wie auch an Ort und Stelle durchgeführt.

Dabei konnte festgestellt werden, daß Herr J. Strutz in den Jahren, als die Bautätigkeit ruhte (1973-1978), in Absprache mit dem Bürgermeister ein steiles Straßenstück, das hinauf zur Zollwache führt und **Teil des Wegprojektes war, auf vorerst eigene Kosten ausbauen** ließ, um nicht bis zur Fortsetzung des Projektes warten zu müssen.

Der Landesrechnungshof stellt daher fest, daß die **Rückzahlung zu Recht** erfolgte, muß aber **kritisieren**, daß derartige **Vereinbarungen und Belange zumindest in einem AV** zum Auszahlungsauftrag erläutert werden müssen.

Die **Endvermessung** wurde durch den **Ziviltechniker** Dipl.-Ing. Klaus Wagner, Deutschlandsberg, durchgeführt und am 20.9.1989 mit einer **Gesamtsumme von S 164.659,54** abgerechnet und nach genauer Prüfung auch angewiesen.

An zusätzlichen höheren Kosten ergaben sich **Hangsicherungen** über 200 lfm mit Steinen, die mit einer **Gesamtbaukostensumme von rd. S 200.000,--** ausgeführt wurden.

Das Bauvorhaben wurde am 13. Juni 1991 kollaudiert. Dabei wurde folgende **Aufteilung der finanziellen Mitteln** festgestellt:

Bundesmittel	S 3,214.600,--	47,5 %
Landesmittel	S 1,260.000,--	18,6 %
sonstige Mittel	S 1,480.643,30	21,9 %
Interessenten	S 812.000,--	12,0 %
Gesamtkosten	S 6,767.243,30	100,0 %

Es kann somit festgestellt werden, daß das Bauvorhaben mit einer **Gesamtlänge von 4.755 m** und einer **Fahrbahnfläche von 14.265 m²** somit Kosten von 1.423,-- pro Laufmeter, respektive **474,-- pro Quadratmeter Fahrbahnfläche**, ergab.

Zusammenfassend stellt der Landesrechnungshof fest, daß **abgesehen von der Kritik der nicht durchgeführten öffentlichen Ausschreibung** für die Schwarzdecken, dieses **Bauvorhaben** beginnend von der Projektierung bis hin zur Baudurchführung **ordnungsgemäß abgewickelt** wurde. Die Überprüfung der Zuteilung der Förderungs-mittel sowie die Verrechnung der Interessentenleistungen als auch die belegmäßige Kontrolle ergab keine wesentlichen Beanstandungen. Das Wegprojekt konnte **gegenüber der Kostenschätzung** von rd. 8,3 Mio.S (Preisbasis 1981) auch ohne Valorisierungsberechnung mit Gesamtkosten von rd. 6,8 Mio.S, somit **deutlich billiger, hergestellt** werden.

Die **abgerechneten Kosten** sind hinsichtlich der Laufmeter auf Grund der **schmalen Fahrbahn** als gering, in bezug auf die **Quadratmeter** (Durchschnittspreis 450,--) als **angemessen zu bezeichnen**. Lediglich die **lange Bauzeitdauer** von zuerst 3 Jahren und später noch 12 Jahren in einem **gesamten Zeitrahmen** von 20 Jahren ist zu kritisieren.

5.2 Wegprojekt Altenberg II, politischer Bezirk Hartberg, OG St. Johann i.d. Haide

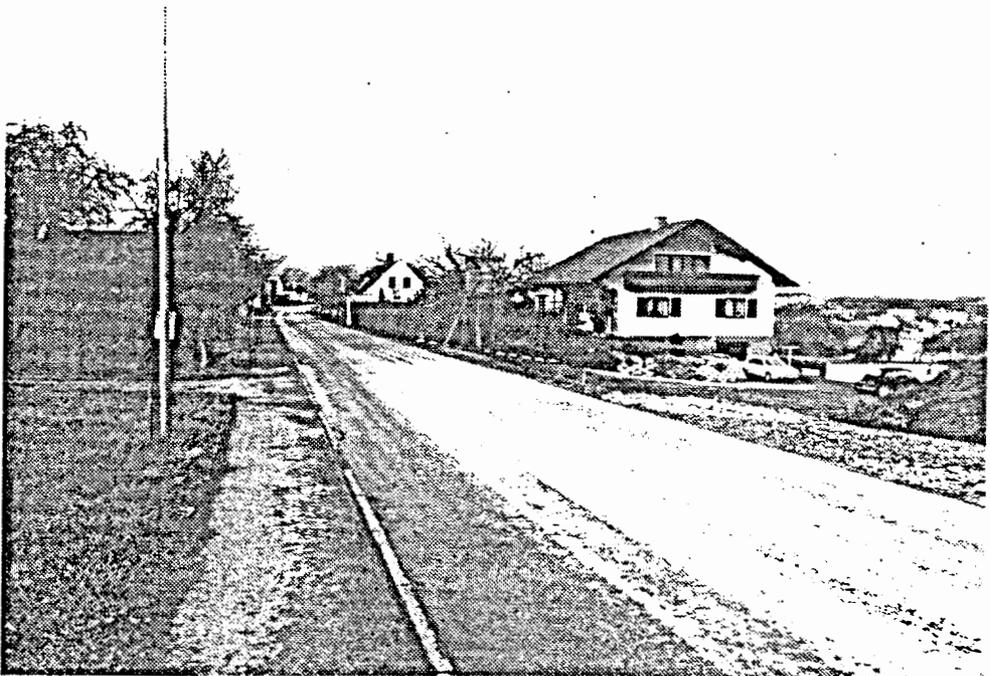
Diese vom Landesrechnungshof für eine Detailprüfung ausgewählte Baumaßnahme stellt den **Neubau des Wegprojektes Altenberg II** mit einer **Ausbaulänge von 1.924 m** mit 4,5 m Fahrbahnbreite und 5,5 m Kronenbreite, außerhalb der Ortschaften jedoch nur 4,0 m Fahrbahnbreite und 5,0 m Kronenbreite, dar.

Das ortsverbindende Wegprojekt im Bereich der Gemeinde St. Johann i.d. Haide beginnt, wie auf den Fotos der nächsten Seite ersichtlich, mit einer Ortsdurchfahrt, wobei im Zuge der Realisierung des Straßenbaues von der Gemeinde einseitig ein Gehsteig mit rd. 1,3 m Breite im Bereich der Ortsdurchfahrt finanziert wurde. Nach der **Ortsdurchfahrt von Altenberg** führt das **Wegprojekt über Freiland**, anschließend ist eine **Wald-durchfahrt** um danach wiederum in den **Ortsbeginn von Mitterberg** einzubinden, wobei auch hier teilweise wieder ein Gehsteig von der Gemeinde vorgesehen wurde.

Für die gesamte Baumaßnahme wurde von der Projektierungsstelle der Fachabteilung IIe in Graz ein **Detailprojekt** mit drei Lageplänen im Maßstab 1:1000 sowie weitere Pläne mit der Darstellung aller Querprofile, der Regelprofile und ein Längenschnitt ausgearbeitet.



Wegprojekt Altenberg II bei St.Johann in der Haide,
mit ortsverbindender Funktion.



Ortsdurchfahrt mit von der Gemeinde finanziertem
Gehsteig (1,3 m breit).

Der **Baubeginn** erfolgte am **5. September 1988** und die **Baufertigstellung** am **1. Oktober 1990**, womit das Bauvorhaben in etwa **zweijähriger Bauzeit** abgewickelt wurde.

Die Herstellung des Weges erfolgte aus technischer Sicht mittels einer 40 cm starken Grobschottertragsschicht und einer 8 cm dicken Tragdeckschicht aus BTD-L 16.

Am **24. Jänner 1986** hat der **Gemeinderat** der Gemeinde St. Johann i.d. Haide in seiner Sitzung beschlossen, die Straße von Schölbing bis Altenberg in einer durchschnittlichen Breite von 5 m gemäß dem vorliegenden Projekt als **öffentlichen Interessentenweg einzureihen**. Gleichzeitig wurden in dieser Verordnung die betroffenen Interessenten festgestellt und eine **Interessentenliste mit der Aufteilung der Beitragsleistung** zu den Kosten für den Bau und die Instandhaltung des öffentlichen Interessentenweges Altenmarkt beigeschlossen (siehe Beilage 9).

Die voraussichtlichen Gesamtbaukosten von 3,8 Mio.S wurden neben Landes- und sonstigen Mitteln aufgrund des regional verbindenden Charakters des Wegprojektes durch einen Agrarinvestitionskredit in der Höhe von 1,6 Mio.S unterstützt, sodaß sich eine Aufteilung von rd. 95 % zu 5 % (Interessenten) ergab.

Hinsichtlich der **Schotterlieferungen** wurden **vier Angebote freihändig** eingeholt. Es wurde lediglich der **Anbotspreis pro Tonne** verschiedener Schottergüten

ohne jegliche **Massenangabe** eingeholt. Der Vorstand der Weggemeinschaft Altenberg hat am 2. September 1988 beschlossen, den Auftrag an die beiden ortsansässigen Firmen Jagerhofer und Schlögl, die jeweils genau preisgleiche Angebote vorlegten und Billigstbieter waren, zu beauftragen. Der Landesrechnungshof stellt dazu fest, daß die **Vergabe zu gleichen Teilen bei einem gleichen Anbotspreis in Ordnung ist.**

Der **Landesrechnungshof muß jedoch kritisieren**, daß im Jahr 1988 von der Fa. Schlögl Abrechnungen in der Höhe von rd. S 466.000,-- und von der Fa. Jagerhofer in der Höhe von rd. S 244.000,-- vorgelegt wurden. Zusammengerechnet wurde somit bei einer **Summe von rd. S 710.000,-- die Wertgrenze von S 200.000,-- für die freihändige Vergabe klar überschritten.**

Es wird daher die **Forderung** erhoben, daß derartige große Auftragsvergaben nur aufgrund **beschränkter Ausschreibungen** durchgeführt werden, wobei ein Vertreter der Fachabteilung IIe beigezogen werden soll.

Hinsichtlich der **Übernahme der Schotterlieferungen** kann vom Landesrechnungshof **positiv festgestellt** werden, daß durch den Bauleiter der Fachabteilung IIe eine **Kontrollwiegung** bei der Fa. Jagerhofer durchgeführt wurde, bei der keine Gewichtsdivergenz festgestellt wurde. Hinsichtlich der Schotterlieferung durch die Fa. Schlögl, von der der Schotter in Kubikmeter geliefert wurde, wurde zur **Kontrolle das Schottermaterial auf dem LKW eingeebnet und abgemessen.**

Dabei wurde festgestellt, daß um ca. 0,3 m³ mehr auf dem LKW angeliefert wurden, als auf dem Lieferschein ausgewiesen waren.

Derartige **stichprobenartige Kontrollen** können vom Landesrechnungshof positiv hervorgehoben werden und sollten **auch auf anderen Baustellen** durchgeführt werden.

Die Anbotseröffnung über die **Schwarzdeckenarbeiten** erfolgte für die Ausschreibung vom 7. Juni 1989 in St.Johann i.d. Haide am 19. Juni 1989. Dazu kann festgestellt werden, daß die **Anbotseröffnung** in Anwesenheit von Vertretern der Fachabteilung IIE und Vertretern der Anbotleger **ordnungsgemäß durchgeführt** wurde. Das zur Niederschrift verwendete Formblatt wurde ordnungsgemäß ausgefüllt und unterschrieben. Auch hier fehlt der Hinweis auf die Art der Ausschreibung (öffentlich oder beschränkt), die nach Ansicht des Landesrechnungshofes daher in das Formblatt aufgenommen werden sollte.

Die nach der **beschränkten Ausschreibung** eingelangten Angebote hatten **nach rechnerischer Prüfung folgende Reihung** ergeben:

<u>Reihung</u>	<u>Bieter</u>	<u>Anbotssumme</u>
1.	Fa. Hans Fuchs, Sebersdorf	S 646.800,--
2.	Fa. Swietelsky, Tiefenbach	S 654.500,--
3.	Fa. Marko, Weiz	S 660.000,--

Dazu kann der Landesrechnungshof feststellen, daß in der "Anmerkungsspalte" der Anbotseröffnungsniederschrift die **Fa. Fuchs als Bestbieter** ermittelt wurde und mit der **Ausführung beauftragt** wurde.

Zur formalen Ausfüllung des Leistungsverzeichnisses muß jedoch **kritisch angemerkt** werden, daß in der Position 1 hinsichtlich der bituminösen Tragdeckschichte (Type BTD-L 16) zwar eine **Mengenangabe** von ca. 1.100 Tonnen angegeben wurde, der angebotene **Einheitspreis** der Fa. Fuchs von S 588,-- pro Tonne jedoch **nicht zu einer Gesamtsumme multipliziert** wurde. Weiters muß festgestellt werden, daß für die **Position 2 "Reinigen und Vorspritzen"** keine **Mengenangabe** angegeben wurde und der somit angebotene Einheitspreis von S 5,50/m² keine Berücksichtigung in der Bestbieterermittlung findet.

Dazu muß der Landesrechnungshof **kritisch feststellen**, daß im Fall einer vorgesehenen **Position ohne Mengenangabe** durchaus jeder mögliche **Spekulationspreis** eingesetzt werden könnte, da er in die **Bestbieterermittlung nicht einfließen** kann. Bei der Abrechnung konnte festgestellt werden, daß die Position 2 gar nicht beauftragt wurde.

Der Landesrechnungshof **empfiehlt** daher, die Leistungsverzeichnisse derart zu erstellen, daß vorgesehene **Positionen mit Mengenangaben** versehen werden. Dabei gilt das Anbot nur dann als vollständig ausgefüllt, wenn die **Einheitspreise mit den Mengenangaben multi-**

pliziert die Positionspreise und deren Summe die Anbotssumme ergeben.

Wenn **keine Mengenangaben** genannt werden können, oder es unklar ist, ob eine Position überhaupt zur Ausführung kommt, ist es besser, sie gar **nicht ins Leistungsverzeichnis** mit aufzunehmen. Somit wird vermieden, daß im Falle eines eingesetzten Spekulationspreises bei Beauftragung der Firma hinsichtlich der anderen korrekt ausgefüllten Positionen **rechtlichen Unklarheiten** entstehen können. Eine **derartige überhöht angebotene Position**, die nicht in die Bestbieterermittlung eingeflossen ist, könnte dann nicht mehr **durch eine andere Firma ausgeführt** werden.

Die **vorgeschriebenen Abnahmeprüfungen** der bituminösen Tragdeckschichte (BTD-L 16) wurden durch die Fachabteilung IIc - Staatlich autorisierte Boden- und Materialprüfstelle des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung - am 14. September 1989 und am 5. Oktober 1989 durchgeführt. Die Mischgutuntersuchung, die hinsichtlich der Rohdichte, des Bindemittelgehaltes, der Kornverteilung und einer Bestimmung der Marschall-Kennwerte vorgenommen wurde, ergab, daß die **Mischgutproben den Qualitätsanforderungen entsprachen.**

Am 8. Oktober 1990 erfolgte durch die Bodenprüfstelle der Fachabteilung IIc weiters eine **zerstörungsfreie Abnahmeprüfung der Tragdeckschichte** an sieben Punkten.

Im Prüfzeugnis vom 27. November 1990 wurde festgestellt, daß die ausgewiesenen Mittelwerte hinsichtlich des Hohlraumgehaltes den Qualitätsanforderungen entsprachen. Der **Verdichtungsgrad wurde jedoch um 0,2 % unterschritten** und entspricht somit nicht mehr der RVS 11.753.

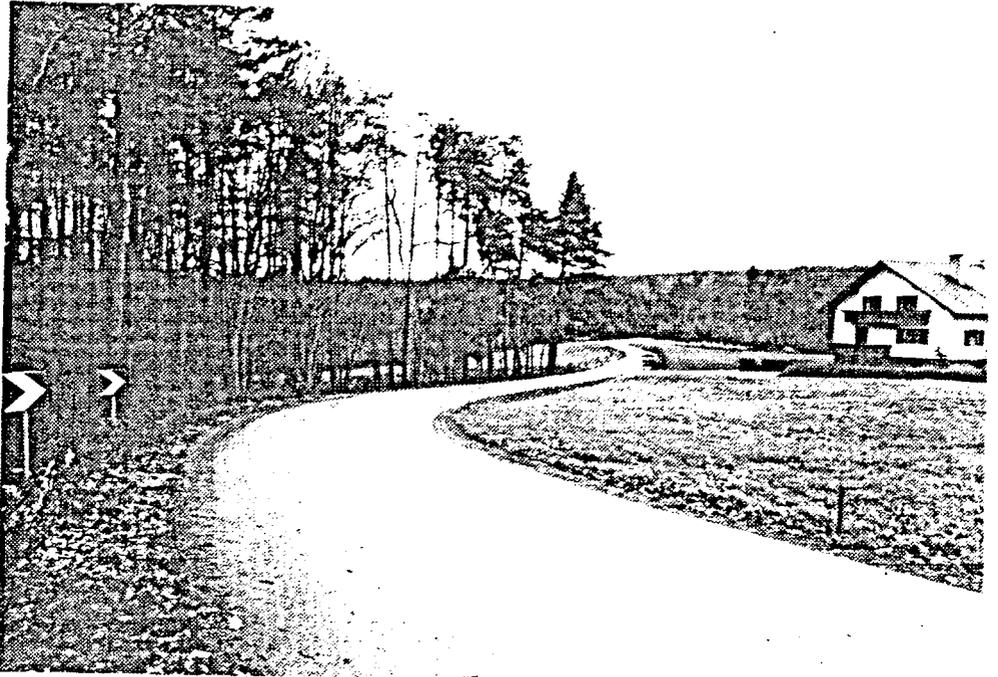
Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß der geforderte Verdichtungsgrad von 96 % mit den ermittelten 95,8 % nur äußerst geringfügig unterschritten wurde. Die im **Prüfzeugnis** vom Leiter der Baugebietsleitung Hartberg **hinzugefügte Anmerkung**, daß wegen **"geringfügiger Unterschreitung kein Abzug berechnet"** wird, findet daher die **Zustimmung** des Landesrechnungshofes.

Der Landesrechnungshof konnte bei seiner **örtlichen Überprüfung** zu Jahresende 1992 diesbezüglich feststellen, daß der **Zustand und die Ebenflächigkeit der Asphaltdecke in Ordnung** ist und nahezu keine Netzzrisse aufweist.

Vom Landesrechnungshof stichprobenartig vorgenommene **Kontrollmessungen** hinsichtlich der Asphaltdeckenbreiten hatten folgende Ergebnisse:

Kilometrierung	Sollwert lt. Detailprojekt	tatsächliche Asphaltbreite	Differenz
400	4,50	4,52	+ 2 cm
800	4,50	4,56	+ 6 cm
1.000	4,50	4,53	+ 3 cm
1.130	4,50	4,82	+ 32 cm
1.400	4,00	4,04	+ 4 cm
1.600	4,00	4,00	-
1.750	4,50	5,33	+ <u>83 cm</u>
1.800	4,50	4,55	+ 5 cm
1.900	4,50	4,49	- 1 cm

Dazu kann der Landesrechnungshof feststellen, daß die **Sollbreite weitestgehend eingehalten** wurde, in zwei nachgemessenen Punkten jedoch deutlich überschritten wurde. **Kritisiert** werden muß vor allem aber die im Kurvenbereich beim Ortsbeginn Mitterberg **festgestellte Überschreitung** des projektsgemäßen Ausbaus **von 83 cm**, womit schon eine Breite (5,33 m) erreicht wurde, wie sie im Landesstraßenbau üblich ist. Wie auf dem **Foto unten auf der nächsten Seite** ersichtlich, ist dieses leichte **Kurvenstück keineswegs unübersichtlich** und auch die in diesem Bereich **einbindende Nebenstraße hätte nicht zwingend** eine derartige **Straßenverbreiterung verlangt**.



Wegprojekt Altenberg II; vom Ortsende zur Waldeinfahrt und -durchfahrt mit vermindeter Straßenbreite von 4 m.



Waldausfahrt mit Ortsbeginn von Mitterberg und überbreiter Straße (5,3 m) im Bereich des wieder beginnenden Gehsteiges.

Hinsichtlich der **projektsgemäßen Verlegung der Durchlässe** sowie über deren Zustand (freier Ablauf, verlegter Durchlaß) wurden vom Landesrechnungshof ebenfalls stichprobenartige **Kontrollen vorgenommen:**

Kilometrierung	Durchlaß lt. Projekt	tatsächl. vorhanden	Differenz bzw. Zustand
170	30	30	- , frei
620	30	30	- , frei
800	30	30	nicht wie Plan, sondern Längsdränage bei einem Querweg
1.250	30	30	- leicht verlegt
1.500	30	30	- , frei
1.900	30	30	- , frei

Dazu kann der Landesrechnungshof **positiv feststellen**, daß alle **Wasserableitungen und Durchleitungen**, abgesehen von wenigen Abweichungen hinsichtlich längsbegleitender Mulden, **gemäß dem Detailprojekt** ausgeführt wurden.

Damit ergaben sich für das gesamte Bauvorhaben in den einzelnen Baujahren **folgende Baukostensummen:**

Baujahr	Baukosten
1988	S 1,948.900,--
1989	S 1,217.900,--
1990	S 760.300,--
Summe	S 3,927.100,--

Hinsichtlich der **belegmäßigen Durchsicht** konnte der Landesrechnungshof feststellen, daß die Lohnbelastungen für den Hauptpartieführer sowie die Maschinenabrechnungen von der Fachabteilung IIe, die Leistungsnachweisgutschriften für die Arbeitsleistungen der Interessenten, bis hin zu den Leistungs- und Materialnachweiszusammenstellungen der beauftragten Firmen sowie die jährlich erstellten Kalkulationsblätter mit der Zusammenstellung der angefallenen Kosten übersichtlich und **ordnungsgemäß** geführt wurden.

Kritisiert werden muß jedoch, daß eine **Doppelverrechnung** betreffend Fa. Schuller, Transporte, durchgeführt wurde (siehe Beilage 10), von der Buchhaltung der Fachabteilung IIe der **Fehler jedoch kurzfristig entdeckt** wurde und die zuviel angewiesene Summe in der Höhe von **S 43.254,--** eine Woche später rücküberwiesen wurde.

Die entsprechenden Rechnungen wurden in der Baukanzlei Hartberg mit dem Eingangsstempel vom 16. Dezember 1988 und zum zweiten Mal mit dem 19. Dezember 1988

versehen. In beiden Fällen wurde der üblicherweise zur Rechnungsprüfung verwendete Stempel aufgebracht und jeweils von den zwei gleichen Bediensteten der Baukanzlei Hartberg hinsichtlich der Prüfung "Rechnung entspricht der Lieferung (Leistung)" und weiters hinsichtlich "Preisansätze überprüft und fachtechnisch richtig" unterschrieben und somit zur Weiterleitung abgefertigt. Festzustellen ist dazu, daß nur die Rechnung mit dem Eingangsstempel vom 16. Dezember 1988 die beigehefteten Lieferscheine enthielt.

Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß alle mit der Rechnungsprüfung beauftragten Stellen nur Originalrechnungen mit allenfalls beigehefteten Originallieferscheinen zur weiteren Bearbeitung und Auszahlung veranlassen sollen. Es ist daher die dringende Aufgabe jedes einzelnen Sachbearbeiters, diese Rechnungen exakt zu prüfen, sodaß in Hinkunft derartige Doppelbuchungen vermieden werden können.

Die Endvermessung wurde durch das Vermessungsbüro der Diplomingenieure Gerhard Hilmar und Wolfgang Hinrichs, Hartberg, für das gesamte Wegprojekt "Altenberg II", das aus drei Baumaßnahmen bestand, durchgeführt. Nachdem bei allen drei Baumaßnahmen die gleichen Interessenten betroffen waren, konnte das gesamte Wegprojekt mit einer Gesamtlänge von 2.940 m am 7. Dezember 1990 mit einer Gesamtsumme von S 200.413,43 abgerechnet und nach genauer Prüfung auch angewiesen werden.

Durch die **Ausführung eines 1.500 m langen Regenwasserkanals** ergab sich eine **Kostenvermehrung von S 450.000,--**.

Das Bauvorhaben Altenberg II wurde am 22. April 1991 kollaudiert und dabei die **Aufteilung der finanziellen Mitteln** wie folgt festgestellt:

Landesmittel	1,140.000,--	29,1 %
Sonstige Mittel	975.000,--	24,8 %
Interessenten	212.100,--	5,4 %
AIK	1,600.000,--	40,7 %
Gesamtkosten	3,927.100,--	100,0 %

Daraus errechnet sich, daß für die **1.924 m Gesamtlänge** des Bauvorhabens mit einer **Fahrbahnfläche von 8.658 m²** Kosten von **S 2.041,--** pro Laufmeter, respektive **S 454,--** pro **Quadratmeter Fahrbahnfläche**, angefallen sind.

Zusammenfassend stellt der Landesrechnungshof fest, daß dieses **Bauvorhaben**, beginnend von der Detailprojektierung bis hin zur Baudurchführung, **ordnungsgemäß abgewickelt** wurde. Die Überprüfung der Zuteilung der Förderungsmittel sowie die Verrechnung der Interessentenleistungen, als auch die belegsmäßige Kontrolle ergab keine wesentlichen Beanstandungen.

Die Kostenschätzung von rd. 3,8 Mio.S ergibt bei einer durchschnittlichen 4- $\frac{1}{2}$ igen Valorisierung eine Gesamtsumme von 4.1 Mio.S. Die **tatsächlich abgerechneten Kosten** von rd. 3,9 Mio.S liegen somit **unter den hochgerechneten Kosten.**

Die **abgerechneten Kosten** sind hinsichtlich der **Laufmeter** aufgrund der größeren Fahrbahnbreite **sowie** in bezug auf die **Quadratmeterkosten** als **durchschnittlich und angemessen** zu bezeichnen. Positiv hervorgehoben werden kann die **kurze Bauzeitdauer** von rd. **zwei Jahren.**

5.3 Wegprojekt Gumpenberg, politischer Bezirk Liezen, OG Haus im Ennstal

Das vom Landesrechnungshof für eine Detailprüfung ausgewählte Wegprojekt Gumpenberg stellt einen **Neubau mit einer Ausbaulänge von 3.840 m** und einer Fahrbahnbreite von 5,0 m mit einer Kronenbreite von 6,0 m dar. Zusätzlich wurden **notwendige Nebenwege in der Länge von 386 m** mit 3,0 m Fahrbahnbreite und 4,0 m Kronenbreite ausgeführt.

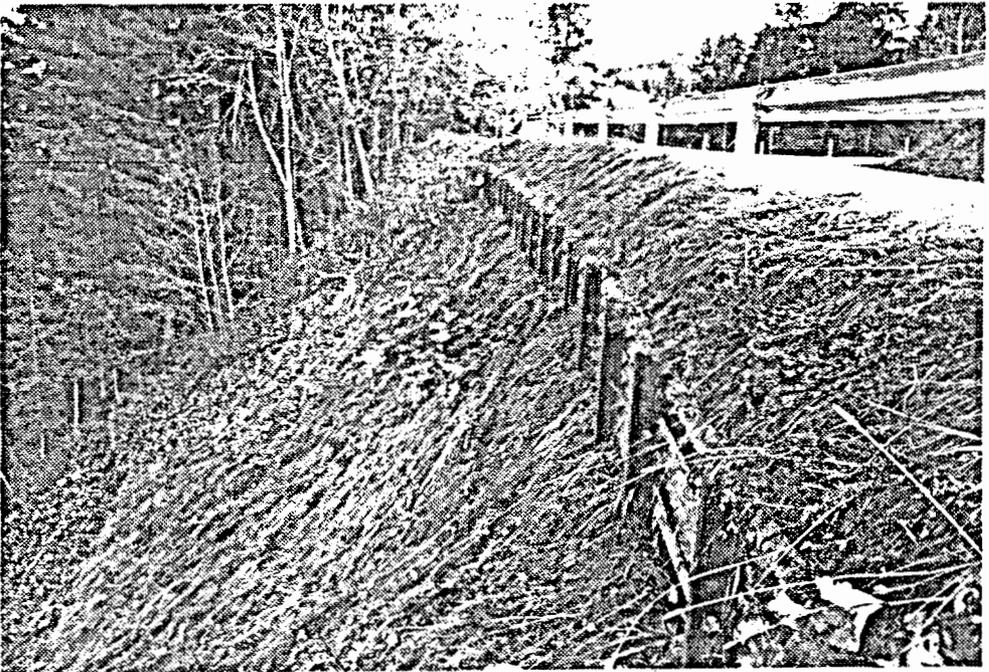
Das Wegprojekt Gumpenberg zweigt im Bereich der Ortschaft Ruperting, die an der Ennstaler Bundesstraße liegt, ab und führt **zuerst gerade, danach in mehreren Windungen den steilgeböschten Hang auf den Gumpenberg** hinauf bis zum dort liegenden Knapplhof. Wie auf den Fotos der nächsten Seite ersichtlich, führt dieses Wegprojekt aus dem Ennstal kommend vorwiegend über breite Wiesen, wobei im steilen Gelände aber auch Walddurchfahrten erforderlich waren.

Für die gesamte Baumaßnahme wurde auf Basis eines Lageplanes von der Fachabteilung IIe, Baukanzlei Stainach, ein **generelles Projekt** erstellt, sowie im Bereich einer Kapelle bei km 0,60 die dortige Nebenwegekreuzung mit einem Detailprojektsplan ergänzt.

Das Bauvorhaben wurde am **13. Juni 1981** begonnen und in rund **neunjähriger Bauzeit** am **16. Dezember 1990** fertiggestellt.



Wegprojekt Gumpenberg bei Haus i. Ennstal mit Blick zum Dachstein



Während des Bauvorhabens entstandene Rutschung, die von der Fachabteilung IIe standfest saniert wurde.

Für die Erstellung dieses Wegprojektes aus technischer Sicht wurde im **geologisch schwierigen Gelände** eine 40 cm dicke mechanisch stabilisierte Tragschichte mit einer darüber liegenden 8 cm starken Tragdeckschichte aus **BTD-L 25** vorgesehen.

Die große **Ausbaubreite von 5 m** wurde in diesem Fall deshalb gewählt, weil bei der stark frequentierten Straße sonst bei Ausweichmanövern das Befahren des Bankettes zu erheblichen Schäden geführt hätte. Wie sich auch der Landesrechnungshof an Ort und Stelle überzeugen konnte, ist das dort anstehende Bodenmaterial derartig weichplastisch, daß **beim Befahren neben der Asphaltdecke sofort schwere Verdrückungen im Bankett entstehen würden.**

Nach der Erstellung eines **Finanzierungsvorschlages** am 7. Juli 1981 für die Gesamtkosten von **7,6 Mio.S** auf Preisbasis 1981 und einer Aufteilung der Finanzierung von rd. 70 % zu 30 % (Interessenten) erfolgte am 10. September 1981 eine Begehung mit anschließender **Verhandlung für die Grundinanspruchnahme.** Vom Obmann der **Weggenossenschaft Gumpenberg**, Herrn Gustav Höflehner, wurden dazu alle beteiligten Interessenten sowie die Marktgemeinde Haus und der Bauhof der Fachabteilung IIe (damals der AtA) in Stainach eingeladen. Am 18. Jänner 1982 wurde die Verpflichtungserklärung für die Gewährung von Förderungsmitteln des Bundes vom Obmann der Weggenossenschaft unterzeichnet. Am **25. April 1983** erfolgte die Vorlage der **Interessentenliste mit der Aufteilung der Beitragsleistungen zu**

den Kosten für den Bau des Wegprojektes Gumpenberg (siehe Beilage 11) an die Fachabteilung IIe.

Am 17. Mai 1983 erfolgte die Gründung der öffentlich-rechtlichen Weggenossenschaft Gumpenberg durch Eintritt der Rechtskraft des Bescheides der Gemeinde Haus im Ennstal. Für die Herstellung und Erhaltung des öffentlichen Interessentenweges wurden die Satzungen der öffentlich-rechtlichen Weggenossenschaft, auf Basis des zitierten Bescheides der Gemeinde, am 9. Februar 1989 beschlossen und vom neuen Obmann, Herrn Reinhard Höflechner, unterzeichnet.

Hinsichtlich der **Asphaltierungsarbeiten** kam es zu **vier beschränkten Ausschreibungen** (siehe Beilage 13/1 bis 13/15), zu denen jeweils immer die **fünf gleichen Bieter** eingeladen wurden.

Zu den Niederschriften über die **Anbotseröffnung** kann vom Landesrechnungshof festgestellt werden, daß sie **ordnungsgemäß** erstellt wurden und an der Anbotseröffnung jeweils Vertreter der Fachabteilung IIe sowie Vertreter der Anbotleger teilgenommen haben. Jedoch fehlt auch hier der Hinweis auf die Art der Ausschreibung (öffentlich oder beschränkt), der in das Formblatt aufgenommen werden sollte.

Kritisch muß der Landesrechnungshof anmerken, daß die **Anbote** in der Niederschrift zwar in der Reihenfolge des Einreichens durchnummeriert sind, eine eigentliche Bestbieterermittlung aber im Bauakt nicht aufscheint. Der Landesrechnungshof hat deshalb die sich ergebenden **Bieterreihungen aufgelistet:**

Gemäß der Ausschreibung vom 18. 9. 1984 erfolgte die **Anbotseröffnung am 25. 9. 1984** mit folgendem Ergebnis:

Reihung	Bieter	Anbotssumme
1.	LSH-Fischer, Gröbming	S 546.000,--
2.	Teerag-Asdag, Radstadt	S 566.790,--
3.	Strabag, Kainisch	S 590.100,--
4.	Granit, Graz	S 600.600,--
5.	Asphalt u. Beton, Liezen	S 609.000,--

Gemäß der Ausschreibung vom 31. 5. 1985 erfolgte die **Anbotseröffnung am 11. 6. 1985** mit folgendem Ergebnis:

Reihung	Bieter	Anbotssumme
1.	LSH-Fischer, Gröbming	S 819.000,--
2.	Teerag-Asdag, Radstadt	S 844.800,--
3.	Strabag, Kainisch	S 894.000,--
4.	Granit, Graz	S 906.000,--
5.	Asphalt u. Beton, Liezen	S 930.000,--

Die Bieter LSH-Fischer und Teerag-Asdag gewährten einen Nachlaß von 2 % Skonto bei Zahlung binnen 14 bzw. 30 Tage nach Rechnungslegung, der auch in der Niederschrift vermerkt wurde.

Gemäß der Ausschreibung vom 14. 5. 1986 erfolgte die Anbotseröffnung am 23. 5. 1986 mit folgendem Ergebnis:

Reihung	Bieter	Anbotssumme
1.	LSH-Fischer, Gröbming	S 737.832,--
2.	Teerag-Asdag, Radstadt	S 765.960,--
3.	Strabag, Kainisch	S 800.760,--
4.	Granit, Graz	S 817.464,--
5.	Asphalt u. Beton, Liezen	S 834.504,--

Gemäß der Ausschreibung vom 27. 8. 1987 erfolgte die Anbotseröffnung am 4. 9. 1987 mit folgendem Ergebnis:

Reihung	Bieter	Anbotssumme
1.	LSH-Fischer, Gröbming	S 635.520,--
2.	Teerag-Asdag, Radstadt	S 656.802,--
3.	Strabag, Kainisch	S 662.220,--
4.	Granit, Graz	S 681.480,--
5.	Asphalt u. Beton, Liezen	S 691.860,--

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß bei allen vier beschränkten Ausschreibungen die Fa. LSH-Fischer Billigstbieter war und somit als Bestbieter auch jeweils den Auftrag bekam.

Kritisch muß festgehalten werden, daß sich **auffälligerweise nicht nur viermal der gleiche Billigstbieter ergab, sondern auch exakt die gleiche Reihung aller fünf eingeladenen Bieter eingestellt hat, wobei auch jeweils vergleichbare Preisunterschiede feststellbar sind.**

Vom Abteilungsvorstand der Fachabteilung IIe wurden die **Baugebietsleiter beauftragt, über die Ausschreibungen und deren Anbotsergebnisse Zusammenstellungen zu führen.** Für die im Bereich des oberen Ennstals dazu erstellten **Listen des Bauhofes Stainach** (siehe Beilage 12) läßt sich ohne viel Phantasie eine **gebietsweise Häufung von Aufträgen an die jeweils gleichen Firmen** in den gleichen Gebieten hinsichtlich der Schwarzdeckenarbeiten bei Wegbauvorhaben herauslesen. Dies läßt sich allein aus den Standorten der Mischgutanlagen mit den damit verbundenen kürzeren Auffuhrstrecken nicht erklären.

Die Fachabteilung IIe sichert sich zwar ab, durch eine dem Anbot beiliegende und von der Baufirma unterfertigte **Erklärung, daß Vereinbarungen über Preisbildungen bei sonstigem Auftragsentzug nicht vorliegen** (siehe Beilage 13/19). Der Nachweis einer derartigen Handlung ist jedoch kaum zu führen.

Der Landesrechnungshof muß daher **dringend empfehlen, bei größeren Bauvorhaben fallweise auch öffentliche Ausschreibungen durchzuführen.** Dies dient erstens zur Verunsicherung der sonst immer wieder beschränkt

eingeladenen gleichen. Firmen und zweitens besteht die Möglichkeit, daß auch zusätzlich Bieter mitbieten, die unter Umständen gar nicht im Besitze einer eigenen Mischgutanlage sind. Auch diese Vorgangsweise hat gelegentlich schon zu billigeren Anbotspreisen geführt.

Für die **Ergebnisse der beschränkten Ausschreibungen empfiehlt der Landesrechnungshof die Preisangemessenheit in einem Preisvergleich mit der Fachabteilung IID durchzuführen. Im Sinne eines "einheitlichen Unternehmens-Landesbaudirektion"** sollten hier **Erfahrungswerte**, die durch die Fachabteilung IID im Bereich der Regenerierungen von Landesstraßen, wengleich auch mit größeren Massen, aber in ähnlichen oder gleichen Gebieten gewonnen wurden, durchaus **zur Bewertung der Preisangemessenheit** und allenfalls für die **Behebung einer beschränkten Ausschreibung herangezogen** werden.

Kritisch muß vom Landesrechnungshof festgestellt werden, daß bei den **Aufträgen für die Schwarzdeckenarbeiten** jeweils in den rund ein Monat nach Erstellung der Ausschreibungsunterlagen ausgefüllten **Bauverträgen** die Quadratmeteranzahl von auszuführenden Tragdeckschichten rd. **5 bis 10 % über den Werten im Leistungsverzeichnis** liegen. Der Landesrechnungshof stellt dazu fest, daß die Massen im Leistungsverzeichnis den tatsächlich zu erwartenden und dann auch beauftragten Massen entsprechen sollten.

Kritisiert werden müssen vom Landesrechnungshof aber vor allem die **Auftragsvergaben** für die Jahre 1988,

1989 und 1990, die jeweils auf Grundlage der Ausschreibung vom 27. August 1987 mit der **Anbotseröffnung vom 4. September 1987** durchgeführt wurden (siehe Beilage 13/13 bis 13/23). Im Leistungsverzeichnis zu diesem Anbot waren ca. 3.700 m² bituminöse Tragdeckschichte und ca. 250 m² Asphaltmulde vorgesehen. Beauftragt wurden jedoch dazu **Leistungen in vier getrennt erteilten Bauverträgen der Jahre 1987, 1988, 1989 und 1990**, sodaß sich folgende Gegenüberstellung von Massen aus dem Leistungsverzeichnis mit deren Einheitspreisen zu den tatsächlich Beauftragten gemäß untenstehender Tabelle ergibt:

	BTD-L25 m ²	EP öS	Mulde m ²	EP öS
4. 9. 1987 Anbot	3.700	133,--	250	150,--
13.12.1987 Auftrag	3.600	133,--	120	150,--
28. 7.1988 Auftrag	1.500	133,--	-	-
13. 9.1989 Auftrag	1.600	132,--	84	155,--
6. 8.1990 Auftrag	1.250	132,--	-	-
Summe Aufträge	7.950	-	204	-

Damit ergab sich für die **bituminöse Tragdeckschichte BTD** eine Vermehrung der beauftragten Massen gegenüber dem Leistungsverzeichnis um 4.250 m², das entspricht

einer Vermehrung um rd. 115 %.

Dazu muß der Landesrechnungshof **kritisch feststellen**, daß es sich bei den **Bauverträgen der Jahre 1988, 1989 und 1990 somit um freihändige Vergaben** handelte. Gemäß den Vergabungsvorschriften des Landes Steiermark ist jedoch im § 4, Abs. 1, folgendes geregelt:

"Die freihändige Vergabung ist nur zulässig:

1. Bei höchstens einer Nachbestellung bis zu 30 % der ursprünglichen Bestellung, sofern kein höherer Preis begehrt wird, oder wenn für eine zusätzliche Lieferung oder Arbeit nur die Ersterherfirma in Betracht kommt;"

Ferner kann vom Landesrechnungshof festgestellt werden, daß in den **Vorbemerkungen zum Leistungsverzeichnis** im Punkt 6 (siehe Beilage 13/17) vermerkt wurde, daß die Massen im Leistungsverzeichnis nur überschlägig ermittelt sind und eine **Vermehrung oder Verminderung der Massen bis zu 20 % nicht zu einer Änderung der Einheitspreise berechtigen**.

Der Landesrechnungshof kann daher **zwar feststellen**, daß die Fa. **LSH-Fischer von ihrem Recht**, bei den erweiterten Auftragsvergaben eine **Änderung der Einheitspreise und somit eine Teuerung vorzunehmen, nicht Gebrauch gemacht hat**, sondern die Einheitspreise in den Bauverträgen des Jahres 1989 und 1990 sogar um einen Schilling billiger eingesetzt wurden. Der Landesrechnungshof muß dazu aber **kritisch feststellen**, daß die Baufirma für den Auftrag des Jahres 1990

den Preis des Jahres 1987 zugelassen hat, womit Rückschlüsse getätigt werden können, daß es sich **im Jahre 1987 vermutlich um einen guten Preis gehandelt hat.**

Die vorgeschriebenen **Abnahmeprüfungen der bituminösen Tragdeckschichte** (BTD-L 25) wurden durch Untersuchungen von Mischgutproben bzw. zerstörungsfreien Messungen in mehreren Prüflösen durch die Fa. Prüfbau, Dipl.Ing. Vasiljević, durchgeführt. Die Prüfergebnisse vom 30. Oktober 1985, 2. Juli 1985, 2. August 1986, 19. August 1988, 20. Oktober 1989 und 4. September 1990, haben die **Einhaltung der vorgeschriebenen Werte** hinsichtlich der Untersuchung des Mischgutes erbracht und hinsichtlich der Messung der Dichte ergeben, daß Hohlraumgehalt und Verdichtungsgrad den Anforderungen gemäß RVS 11.573 entsprechen.

Der Landesrechnungshof kann **positiv feststellen**, daß bezüglich der **Gewährleistung** für zwei Jahre der vom Auftraggeber einzubehaltende **Haftungsrücklaß in der Höhe von 5 %** der Nettoschlußrechnungssumme für jeden vergebenen Bauabschnitt durch Garantieerklärungen der Steiermärkischen Bank, Graz, **sicher gestellt** wurde.

Im Zuge der Bauausführung wurde im steil geböschten Gelände ein tal- und bergseitiger **Rutschungsverbau** mit Bediensteten der Fachabteilung IIe unter Mitwirkung von Interessenten durchgeführt. Die **Kosten für diesen standfest sanierten Verbau** (siehe Foto auf der Seite 125) betragen **rund S 800.000,--**. Wie sich

der Landesrechnungshof bei der örtlichen Überprüfung überzeugen konnte, ist dieser Rutschungsverbau derart stabil, daß in der Asphaltdecke auch zu Jahresende 1992 nicht die kleinsten Haarrisse zu erkennen waren. Diese **fachtechnisch und ausführungsmäßig einwandfreie Sanierung kann daher positiv hervorgehoben werden.**

In Verbindung mit den, auf den Fotos der folgenden Seite abgebildeten, sich **anbahnenden Rutschungen im Bereich der Walddurchfahrt**, wie auch in bezug auf die **neuen schon wieder sanierten Rutschungen im oberen Teil des Wegprojektes** möchte der Landesrechnungshof zum **kalkulierten Risiko** bei den ländlichen Wegbauvorhaben folgendes feststellen:

- Die **Risikoabschätzung** spielt im ländlichen Straßenbau im Gebirge eine besonders große Rolle, da einerseits **aus Kostengründen oft ein sehr hohes Risiko** in Kauf genommen wird, andererseits aber häufig - im Vergleich zum sonstigen Straßenbau - **unverhältnismäßig hohe Folgekosten** entstehenden können bzw. katastrophale Auswirkungen möglich sind (z.B. Großrutschungen):

- Zudem ergibt sich bei Rutschungen **im ländlichen Wegebau die Problematik**, daß nach Übernahme des Wegbauvorhabens die **Interessenten als Wegerhalter die vollen Kosten** für eingetretene Rutschungen zu tragen haben. **Ausnahmen** davon bilden nur Rutschungen, die im Zuge von **Katastrophenschäden** eingetreten sind, wobei hier **Förderungsmittel aus dem Katastrophenfonds** bereitgestellt werden können.



Wegprojekt Gumpenberg - Walddurchfahrt im unteren Teil. Durch Erosionsschäden beginnende Rutschung mit verklebten Asphalttrissen.



Im Jahre 1992 von der Gemeinde mit den Interessenten fachgerecht sanierte Rutschung im oberen Teil des Wegprojektes.

Der Landesrechnungshof kann daher nur **empfehlen**, das **Baurisiko auf ein verträgliches, aber nicht unwirtschaftliches Maß zu minimieren**, d.h., wenn Labilitäten vorhanden bzw. Rutschungen erkennbar sind, sollten schon während der Realisierung des Bauvorhabens entsprechend fachtechnische Baumaßnahmen ausgeführt werden.

Bei der **Aufmaßkontrolle** hinsichtlich der **Asphaltdeckenbreite**, die vom Landesrechnungshof stichprobenartig durchgeführt wurde, konnten folgende **Abweichungen zur Sollbreite von 5 m** festgestellt werden:

Kilometrierung	aufgemessene Asphaltbreite	Differenz zur Sollbreite
600	5,10	+ 10 cm
1.100	5,10	+ 10 cm
1.400	5,00	-
2.200	5,16	+ 16 cm
3.500	5,12	+ 12 cm
3.800	5,06	+ 6 cm

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß in allen nachgemessenen Punkten die **Asphaltbreiten geringfügig überschritten** wurden, und daß die **Kehren** zufolge der eingangs erwähnten **geologischen ungünstigen Verhältnisse** in großzügiger Breite von rd. 7 m ausgebaut wurden. Derartige **große Ausbaubreiten** sollten im ländlichen Wegebau auf **begründete Ausnahmefälle beschränkt** bleiben.

Hinsichtlich der projektsmäßigen Übereinstimmung der verlegten Durchlässe sowie über deren Zustand (freier Ablauf bzw. verlegter Durchlaß) hat der Landesrechnungshof folgendes festgestellt:

Kilometrierung	Durchlaß lt. Plan	tatsächlich vorhanden	Differenz, bzw. Zustand
1.100	40	40	- ,frei
1.400	30	40	+ 10 cm, frei
1.450	40	30	- 10 cm, frei
der Austausch dieser beiden obigen Querschnitte bei der Verlegung ist den Verhältnissen angepaßt			
1.850	kein Durchlaß vorgesehen	30	zusätzlicher Durchlaß, frei
2.000	25	30	+ 5 cm 1/3 voll Erde
2.100	25	30	+ 5 cm, frei
2.300	kein Durchlaß vorgesehen	30	} nachträglich eingebaute Durchlässe, frei
2.400	- " -	30	
3.500	25	30	+ 5 cm, frei
3.600	kein Durchlaß vorgesehen	30	} zusätzliche Durchlässe, frei
3.700	- " -	30	

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß zwei Durchlässe nachträglich eingebaut werden mußten,

weil die **Straße überschwemmt** und bei kalten Temperaturen im Winter **vollständig vereist** war. Dazu mußte der Asphalt auf 2 m Breite aufgebrochen werden, um die Durchlässe einzubauen. Die in diesem Bereich **wieder eingebaute Asphaltdecke** zeigt einen sehr **schlechten Zustand** auf.

Der **Einbau von den im Projekt noch nicht vorgesehenen Durchlässen**, die im Zuge der Bauausführung notwendig wurden, findet vom Landesrechnungshof die **Zustimmung**. Ein sonst erforderlicher **nachträglicher Einbau** ist in jedem Fall **kostenintensiver**. Den drei Vergrößerungen der Durchlässe von 25 auf 30 cm kann der Landesrechnungshof auch zustimmen, da erfahrungsgemäß kleine Durchlässe (unter 30 cm) schneller verlegt werden. Wie die **Überprüfung der Abflußquerschnitte** gezeigt hat, waren außer einem 30 cm Durchlaß (1/3 voll Erde) alle anderen **gut gewartet**, sodaß ein freier Ablauf sichergestellt ist.

Zusammenfassend kann der **Landesrechnungshof dazu feststellen**, daß im Gespräch mit dem zuständigen Bauleiter erklärt wurde, daß es sich hierbei um ein altes Projekt handelt, und **jetzt keinerlei Durchlässe mehr kleiner als 30 cm ausgeführt werden**. Im übrigen muß der Landesrechnungshof feststellen, daß eine **sorgfältige Planung und Abwägung der Einbaustellen** für Durchlässe schon im Projektsstadium bzw. spätestens während der Bauausführung der Erdbauarbeiten sinnvoller ist, als der nachträgliche Einbau **notwendiger Durchlässe**.

Ganz allgemein kann zum Problem der Entwässerung und Wasserableitung festgestellt werden, daß zunächst das Bestreben gelten sollte, möglichst viel Wasser in der Landschaft zurückzuhalten, die für jedermann schadlose Ableitung aber ein zweiter und nicht unwesentlicher Gesichtspunkt ist. Dieser Forderung ist sicherlich im Flach- und Hügelland leichter zu entsprechen, als im Berggebiet. Es kann auch festgehalten werden, daß bei Erstellung eines Detailprojektes die Lage und Querschnittswahl der Durchlässe leichter festzulegen ist. Im Berggebiet ist neben der Entwässerung des Straßenkörpers und des Unterbaues durch Drainagen zur Sicherung der Tragfähigkeit der Straße aber auch besonders Augenmerk auf die Ableitung der Oberflächenwässer von der Straße in das Gelände bzw. in den Vorfluter zu schenken.

Damit ergaben sich für das gesamte Wegprojekt folgende Baukostensummen auf die einzelnen Jahre aufgeteilt:

Baujahr	Baukosten
1981	1,428.000,--
1982	398.000,--
1983	1,040.000,--
1984	1,130.000,--
1985	1,000.000,--
1986	837.400,--
1987	1,102.500,--
1988	647.900,--
1989	829.900,--
1990	511.400,--
<hr/>	
Summe:	8,925.100,--

Bei der **Durchsicht sämtlicher, ordentlich geführter Zusammenstellungen** hinsichtlich der Naturalleistungen bzw. Prüfung der Rechnungen konnte vom Landesrechnungshof festgestellt werden, daß an 13 Interessenten der Marktgemeinde Haus im Ennstal und der Weggenossenschaft Gumpenberg, S 440.008,13 gutgeschrieben und S 20.000,-- ausgezahlt wurden. Die **Naturalleistungen** haben somit **insgesamt S 460.008,13** betragen, das entspricht **nur rd. 19 %** der gesamten aufzubringenden **Interessentenleistungen** (siehe Beilage 14).

Bei genauerer Durchsicht der Aufstellungen wurde vom **Landesrechnungshof festgestellt**, daß an Herrn Friedrich Erlbacher, vlg. Mühlbacher, eine **Bargeldauszahlung in der Höhe von S 20.000,--** erfolgte. Aufgrund dieser unüblichen Vorgangsweise einer Barauszahlung erkundigte sich der Landesrechnungshof bei der örtlichen Überprüfung des Wegprojektes beim Obmann der Weggenossenschaft, Herrn Reinhard Höflechner, über den Auszahlungsgrund. Dabei konnte festgestellt werden, daß es sich um eine **Abfindungszahlung für das Abtragen einer Holzhütte** - die noch im Detailplan, der die Nebenwegekreuzung bei km 0,6 im Bereich der dort befindlichen Kapelle darstellt, eingezeichnet wurde - handelte. Die Barauszahlung wurde vom Vorstand der Weggenossenschaft beschlossen, um das Abtragen der Holzhütte zu beschleunigen. Die **Sachverhaltsdarstellung** konnte vom Landesrechnungshof **überprüft** werden, und **findet deshalb auch dessen Zustimmung**.

Die **Endvermessung** wurde vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, **Fachabteilung IIe (Agrartechnik)** durchgeführt und am 8. Juli 1991 abgeschlossen. Der Landesrechnungshof kann dazu **positiv feststellen**, daß die gesamte Endvermessung und die dazu gehörigen Unterlagen in **Qualität und Ausführung** durchaus der Arbeit eines gut ausgestatteten **Ziviltechnikers** entspricht.

Das Bauvorhaben wurde am 18. Oktober 1990 kollaudiert. Dabei wurde folgende **Aufteilung der finanziellen Mitteln** festgestellt:

Bundesmittel	S 2,996.000,--	33,6 %
Landesmittel	S 3,026.000,--	33,9 %
sonstige Mittel	S 321.900,--	3,6 %
Interessenten	S 2,421.200,--	27,1 %
AIK	S 160.000,--	1,8 %
<hr/>	<hr/>	<hr/>
Gesamtkosten	S 8,925.100,--	100,0 %

Dieses Bauvorhaben mit einer **Gesamtlänge von 4.226 m** und einer **Fahrbahnfläche von 20.358 m²** ergab somit Kosten von S 2.112,-- pro Laufmeter, respektive **S 438,-- pro Quadratmeter** Fahrbahnfläche.

Zusammenfassend stellt der Landesrechnungshof fest, daß **abgesehen von der Kritik der freihändigen Vergabe**

der Aufträge für die **Schwarzdeckenarbeiten für die Jahre 1988 bis 1990** auf Basis des Angebotes des Jahres 1987, dieses **Bauvorhaben** beginnend von der Projektierung bis hin zur Baudurchführung **ordnungsgemäß abgewickelt** wurde. Das Ausschreibungsverfahren - Durchführung von **öffentlichen Ausschreibungen** wird empfohlen - sollte auch hier überdacht werden, sowie die **Prüfung der Preisangemessenheit** bei beschränkten Ausschreibungen unter Einbeziehung aller verfügbaren **Erfahrungswerte** (auch Fachabteilung IID) erfolgen.

Aufgrund der ungünstigen geologischen Verhältnisse wurde eine sehr große Ausbaubreite von 5 m Fahrbahnbreite gewählt, die im ländlichen Wegebau Ausnahme bleiben sollte. Die angesprochenen geologischen Verhältnisse, die zu Rutschungen während der Bauausführung, wie auch zwei Jahre nach Fertigstellung, führten, sollten Anlaß geben, das **Baurisiko bei derartigen Bauvorhaben sorgfältig abzuwägen**. Die Überprüfung der Zuteilung der Förderungsmittel sowie die Verrechnung der Interessentenleistungen ergab keine wesentlichen Beanstandungen.

Die **abgerechneten Kosten** sind hinsichtlich der **Laufmeter aufgrund der breiten Fahrbahn als gerade noch angemessen** zu bezeichnen, in bezug auf die **Kosten pro Quadratmeter** ergibt sich ein Preis, der **unter dem Durchschnitt** liegt. Die 1981 vorgelegte **Kostenschätzung** von rd. 7,6 Mio.S ergibt bei einer durchschnittlichen 4-%igen **Valorisierung** unter Hinzurechnung der zusätzlichen Kosten für den **Rutschungsverbau**

von rd. S 800.000,-- eine Gesamtsumme von rd. 9,1 Mio.S. Die tatsächlich abgerechneten Kosten von rd. 8,9 Mio.S (inkl. dem Rutschungsverbau) liegen somit unter den hochgerechneten Kosten. Die lange Bauzeitdauer von rd. 9 Jahren liegt dagegen eher an der oberen Grenze.

6. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Der Landesrechnungshof hat eine stichprobenweise Prüfung der Bauabwicklung von Güterwegen im Bereich der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IIe (Agrartechnik) durchgeführt.

Da es sich um eine Querschnittsprüfung handelt, wurden vergleichende Überlegungen angestellt und aus den drei Baugebietsleitungen jeweils ein Projekt für eine Detailprüfung ausgewählt, und zwar so, daß abgeschlossene Bauvorhaben mit jeweils etwa gleich hohen Baukosten geprüft wurden.

Nach klarer Abgrenzung der allgemein verwendeten Definition "Güterweg" hinsichtlich der gesetzlichen bzw. verwaltungsmäßigen Gesichtspunkte, der Funktion bzw. Nutzung und der Bedeutung des Straßenzuges wird zusammenfassend festgestellt, daß die ländlichen Straßen und Wege die flächenhafte Erschließung des besiedelten und bewirtschafteten Raumes darstellen. Der Ausbau und die Erhaltung dieser Anlagen dient nicht allein privaten, sondern in großem Maße auch dem öffentlichen Interesse.

Ziele des ländlichen Straßen- und Wegebaues sind:

- * Sicherstellung der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung;
- * Erhaltung der Kulturlandschaft und Aufrechterhaltung der Besiedelung, vor allem im Berggebiet;

- * Bewirtschaftungserleichterung, Ermöglichung von Zu- und Nebenerwerb und dadurch Verhinderung von Abwanderung;
- * Verbesserung der sozialen Struktur und Sicherheit;
- * Bewahrung der Schutzfunktion, aber auch Erschließung von Erholungsräumen für den Fremdenverkehr.

Das ländliche Wegenetz in der Steiermark (Stand I.1993) weist ohne Ortswegenetz eine Länge von rd. 24.100 km auf, das entspricht etwa einem Drittel bis ein Viertel des gesamtösterreichischen Güterwegenetzes, womit der hohe Stellenwert des Güterwegebaues in der Steiermark dokumentiert wird.

Um eine Relativierung der Kilometerlängenangaben mit den anderen Bundesländern zu erhalten, versuchte der Landesrechnungshof eine Tabelle zu erstellen, in der das ländliche Güterwegenetz, die Gemeindestraßen sowie die Landesstraßen, bezogen auf die Fläche in Quadratkilometer des jeweiligen Bundeslandes, errechnet werden sollten.

Dabei stieß der Landesrechnungshof jedoch auf ein grundsätzlich österreichweites Problem hinsichtlich der fehlenden Informationen über die Längen und der unterschiedlichsten Definitionen in bezug auf die Abgrenzung des ländlichen Wegenetzes. Der Landesrechnungshof verwarf daher den Versuch, einen Bundesländervergleich hinsichtlich der Dichte des ländlichen Güterwegenetzes zu erstellen.

Erst im Zuge der Bestrebungen zum Ausbau einer systematischen Erhaltungsplanung auch im ländlichen Straßennetz gibt es derzeit in einigen Bundesländern Anfänge

zur genauen Erfassung der Längen der ländlichen Straßen und Wege.

Durch die Fachabteilung IIe wird jedoch in der Steiermark derzeit eine gesamte EDV-mäßige Erfassung des Wegenetzes im Dauersiedlungsraum durchgeführt und im Jahr 1993 vermutlich abgeschlossen, wobei die im Jänner 1993 mit genauer Definition veröffentlichte Weglänge rd. 24.100 km betrug.

Mit diesem System befindet sich die Steiermark österreichweit in einer Vorreiterrolle. Eine entsprechende Koordination bei diesen Datenerhebungen wäre österreichweit als Zielsetzung zu sehen, um vergleichbare Ergebnisse zu bekommen.

Unter Hinzurechnung des Ortswegenetzes ohne Graz von 1.000 km ergibt sich für die Steiermark ein Dichtewert von 1.532 Meter pro Quadratkilometer Weglänge. Überschlägig angestellte Vergleiche mit verschiedenem Datenmaterial zeigten auf, daß die Steiermark mit der Dichte des ländlichen Wegenetzes im Spitzenfeld der Bundesländer liegt. Diese Feststellungen ließen den Landesrechnungshof zu der Empfehlung kommen, daß eine Erweiterung des ländlichen Wegenetzes in der Steiermark nicht notwendig erscheint.

Sollte sich trotzdem örtlich ein dringender Bedarf ergeben, empfiehlt der Landesrechnungshof eine Erweiterung des ländlichen Wegenetzes nur in Absprache mit der Raumplanung durchzuführen, da eine weitere Verästelung des ländlichen Güterwegenetzes nicht nur die Gefahr der Streusiedlungsstruktur in sich birgt, sondern auch die Problematik der Finanzierung für

die Erhaltung des Wegenetzes immer weiter verschärft und im starken Gegensatz zu den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes stehen würde.

Die Fachabteilung. IIe gliedert sich organisatorisch in die Zentrale in Graz, die drei Baugebietsleitungen (Nord, West, Ost) und die insgesamt acht Bauhöfe. Gemäß dem Organigramm gliedert sich die Fachabteilung IIe in drei dem Abteilungsvorstand direkt unterstellte Referate:

- * Referat I - Zentrale
mit den angegliederten drei Baugebietsleitungen
- * Referat II - Allgemeine Technik
- * Referat III - Rechnungswesen

Das Referat II befaßt sich mit den technischen Angelegenheiten und untergliedert sich in eine Gruppe Vermessung und Projektierung sowie dem Maschinenbauhof.

Der Landesrechnungshof bewertet die aus fachlichen, wie auch kostenmäßigen Gründen entstandene Gebietsaufteilung mit einer eigenen Projektierungsabteilung für die Baugebietsleitung Nord in Leoben und die strukturelle Angleichung der Baugebietsleitungen Ost und West positiv.

Der Maschinenbauhof beinhaltet landeseigene Baumaschinen und Geräte, die hauptsächlich im Bereich der Verkehrserschließung des ländlichen Raumes sowie in der Erhaltung bereits bestehender Weganlagen eingesetzt werden. Der Maschinenbauhof wird als betriebsähnliche

Einrichtung des Landes geführt, sodaß die erzielten Einnahmen die erforderlichen Ausgaben einschließlich Personalkosten decken müssen.

Nach einem überschlägigen Vergleich mit Firmenangeboten konnte festgestellt werden, daß Baufirmen, die Großbaumaschinen mit etwas höheren Bruttostundensätzen anbieten. Der Landesrechnungshof empfiehlt daher, die Bruttostundensätze der Großbaumaschinen des Maschinenbauhofes immer dem jeweils gültigen Marktpreis anzupassen.

Auch hinsichtlich der Auslastung der Baumaschinen wurden einige Mängel festgestellt, sodaß eine Effizienzsteigerung der Maschinenbauhofes der Fachabteilung IIE auf dem schon eingeschlagenen Weg zielstrebig weiterverfolgt werden muß.

Das Referat III befaßt sich mit allen Angelegenheiten des Rechnungswesens. Hier werden sämtliche von der Fachabteilung IIE verwalteten öffentlichen Mittel und Interessentenleistungen evident gehalten, die finanziellen Abwicklungen durchgeführt und buchhalterisch verarbeitet.

Der organisatorische Aufbau der Fachabteilung IIE ist hinsichtlich des Einsatzes von Geräten zur elektronischen Datenverarbeitung äußerst fortschrittlich und privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten angepaßt.

Die gegenständliche bautechnische Prüfung fand vorwiegend im Wirkungsbereich des Referates I statt.

Dem Abteilungsleiter direkt unterstellt sind die Gruppen Finanzierung, Technik und Recht sowie die Baugebietsleitungen Nord in Leoben, Ost in Hartberg und West in Deutschlandsberg.

Im Referat I erfolgt die Aufbereitung der Bauprogramme zur Verkehrserschließung ländlicher Gebiete, das über folgende Förderungsprogramme abgewickelt wird:

- * Verkehrserschließung ländlicher Gebiete
- * Grenzland-Sonder-Programm
- * Hügelland-Sonder-Programm
- * Landes-Programm
- * Wegerhaltungsprogramm
- * sowie fallweise das Programm zur Erschließung von Wildbacheinzugsgebieten

Die eigentliche Bauabwicklung des ländlichen Güterwegebaues erfolgt sobald die Finanzierung des Bauvorhabens abgeklärt ist und der jeweilige Aufteilungsschlüssel für die Interessentenbeitragsleistungen ermittelt wurde.

In den Baugebietsleitungen werden die Ausschreibungsverfahren verschieden gehandhabt.

In der Baugebietsleitung Nord werden Ausschreibungen der größeren Wegprojekte, jeweils projektsbezogen, durchgeführt.

In der Baugebietsleitung Ost werden aufgrund der größeren Anzahl von dort stationierten Mischgutanlagen oft auch kleinere Bauvorhaben jeweils von der Gemeinde im kleinen Kreis ausgeschrieben und die Preisangemessenheit jeweils einer genauen Prüfung unterzogen.

In der Baugebietsleitung West werden mehrere Baustellen auf ein Gebiet bezogen und in einer Art Jahresrahmenschreibung, jedoch ohne genauere Angaben der Örtlichkeiten der Baustellen und auch nur mit überschlägig angegebenen Massen durchgeführt.

Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß er sich der Vorgangsweise in der Baugebietsleitung Nord anschließen kann, empfiehlt jedoch im Sinne einer strukturellen Angleichung der Baugebietsleitungen zumindest für die Baugebietsleitung Ost und West gleiche Ausschreibungsverfahren anzuwenden. Dabei wäre es Aufgabe der Fachabteilung IIe zu bestimmen, welche Firmen beschränkt einzuladen sind bzw. sollten fallweise auch öffentliche Ausschreibungen durchgeführt werden.

Ein Problem für sich stellt die Organisation und Auslastung der Bauhöfe dar.

In der Steiermark existieren heute für den Bereich des geförderten ländlichen Straßenbaues insgesamt acht Bauhöfe, die von der Fachabteilung IIe betrieben werden.

Der Landesrechnungshof verweist in diesem Zusammenhang auf den schon im Jahre 1978 erstellten Bericht der damaligen Kontrollabteilung über die Prüfung der Ausgaben für den Maschinenbauhof. Darin wurde im wesentlichen festgestellt, daß die großen Baumaschinen zum Teil nicht entsprechend ausgelastet wurden. Es sollten in den landeseigenen Bauhöfen restriktive Maßnahmen gesetzt werden, um einen reduzierten Maschinenpark rationell einzusetzen und möglichst voll auszulasten.

Diese Feststellungen aus dem Jahre 1978 sind auch im Jahre 1992 immer noch aktuell. Es wird vom Landesrechnungshof jedoch darauf hingewiesen, daß der Maschinenstand der Bauhöfe sowie die Anzahl der Kollektivarbeiter der Fachabteilung IIe seither eine stets fallende Tendenz aufweist und somit den Empfehlungen der Kontrollabteilung aus dem Jahre 1978 weitestgehend nachgekommen wurde.

Eine Gesamtvergabe, wie sie z.B. im übergeordneten Straßenbau der Regelfall ist, ist im geförderten ländlichen Wegebau wegen der vielen einzuhaltenden Randbedingungen nur erschwert möglich. Die erforderliche Rücksichtnahme auf die Interessenten, auch hinsichtlich der Naturalleistungen, minderte die Attraktivität dieser Baustellen. Dies ist auch der Grund, weshalb der weitere Abbau von Geräten und Kollektivarbeitern auf Grenzen stößt.

Aufgrund von Untersuchungen auch in anderen Bundesländern und anderer öffentlicher Institutionen wurde festgestellt, daß die öffentliche Hand mit eigenem Gerät und eigenen Arbeitskräften nicht wirtschaftlicher

arbeitet als bei Vergabe der Bauarbeiten an Unternehmen. Solange eine klare Kostenrechnung diesbezüglich fehlt, wobei neben den direkten Gerätekosten und Lohnkosten auch alle Nebenkosten und die Kosten der gesamten Infrastruktur mitberücksichtigt werden müssen, lassen sich diese Feststellungen auch nicht widerlegen.

Wird der bisher verfolgte Weg, nämlich die Reduktion eigener Arbeitskräfte und Geräte, weitergegangen, müßte er mit dem Ziel enden, die Bauhöfe überhaupt aufzulassen. Anstelle der Bauhöfe sollten aber weiterhin die Stützpunkte für die dezentrale technische Beratung der Interessenten, wie auch der Gemeinden und die Förderungsabwicklung verbleiben. Die über diesen Bedarf hinausgehenden vorhandenen Gebäude könnten vermietet oder verkauft werden. Zielvorstellung wäre es dann, aus den Bauhöfen regionale Bauleitungen oder Außenstellen der Förderungsstelle zu machen, womit sie durchaus der heutigen Organisationsstruktur der Fachabteilung IIe entsprechen würden.

Eine Änderung dieses eingeschlagenen Weges könnte nur die Klärung der Erhaltungsfrage des ländlichen Wegenetzes mit sich bringen. Zurzeit ist es nicht Aufgabe der Fachabteilung IIe, die Wegerhaltung zu koordinieren oder gar durchzuführen. Diese Aufgabe liegt vertragsgemäß zurzeit nach Übergabe der fertiggestellten Wege ausschließlich bei den Interessenten als Bauherrn der Bauvorhaben.

Die im Zuge der Detailprüfung der ausgewählten Bauvorhaben durchgeführten Besichtigungen bei allen drei diesbezüglich vom Landesrechnungshof aufgesuchten

Bauhöfen (Deutschlandsberg, Hartberg, Stainach) ergaben einen positiven Eindruck über Lagerhaltung und Verwaltung bzw. Organisation und Instandsetzung von Werkzeugen und Gerätschaften in allen Werkstattbereichen.

Trotzdem wurden aber unterschiedliche Auffassungen über Eigenherstellung bzw. Erneuerung oder Einkauf verschiedener Straßenausrüstungs- bzw. Baustellenausrüstungsgegenstände festgestellt.

Der Landesrechnungshof empfiehlt daher, bis zur Abklärung der Erhaltungsfrage, daß das Know how der einzelnen Bauhöfe auch den anderen vermittelt wird, damit positive Entwicklungen eines Bauhofes entsprechend genutzt werden und dadurch vorerst eine kostengünstige Erhaltung der Bauhöfe in der derzeitigen Form erreicht wird.

Auch die Überlegung, die Werkstattbereiche der Bauhöfe jeweils nur mehr dem Hauptsitz der Baugebietsleitungen zuzuordnen, sollte von der Fachabteilung IIe geprüft werden.

Zur allgemeinen Organisation der heutigen Fachabteilung IIe - Agrartechnik, kann der Landesrechnungshof positiv feststellen, daß alle gewünschten Daten und Unterlagen kurzfristig, in vollem Umfang und übersichtlicher Gestaltung zur Verfügung gestellt wurden.

Ziel der Verkehrserschließung ist eine Verbesserung der Lebens- und Wirtschaftsbedingungen durch Erschließung des ländlichen Siedlungsbereiches. Die zu diesem

Zweck angelegten Wege mußten jedoch in einem immer stärker werdendem Maße nicht nur rein landwirtschaftlichen, sondern auch anderen Anforderungen (Schulbus, Müllabfuhr, Milch-, Holz-, Baustofftransporten) genügen und dementsprechend aus- und umgebaut werden. Diese der gesamten Öffentlichkeit dienenden Zielsetzungen lassen es unzumutbar erscheinen, die Kosten für die Errichtung dieser Anlagen allein den Anrainern und Interessenten anzulasten, weshalb seit dem Jahre 1961 vom Bund (BMLF) aus Mitteln des "Grünen Planes" Förderungsbeiträge zur Erschließung ländlicher Gebiete zur Verfügung gestellt werden.

Ergänzend zum Förderungsprogramm des Bundes wird der ländliche Straßenbau auch vom Land Steiermark gefördert. Dazu kommen noch sonstige Mittel, wie z.B. das Programm zur Erschließung von Wildbacheinzugsgebieten und gegebenenfalls kann von den bäuerlichen Interessenten ein Agrarinvestitionskredit (AIK) in Anspruch genommen werden.

Der Umfang der Baumaßnahmen mit allen Förderungsprogrammen des Landes Steiermark für das Jahr 1991 ergab ein Bauvolumen von 394,6 Mio.S. Dieses Bauvolumen teilte sich in folgende Mittel auf:

Bund	21,6 %
Land (inkl. Bedarfszuweisungen)	39,7 %
Sonstige Mittel (z.B. Wildbachprogramm)	8,7 %
Interessentenmittel (inkl. AIK)	30,0 %

Die von der Fachabteilung IIe zusammen mit den von der Landwirtschaftskammer durchgeführten Maßnahmen umfaßten 1.056 Bauvorhaben, wobei 269,2 km ländliche Weganlagen im Jahre 1991 fertiggestellt werden könnten.

Von 23.100 km ländlichem Wegenetz (Stand Jahresbeginn 1992) sind rd. 13.000 km (56,3 %) ausgebaut. Der Begriff "ausgebaut" beinhaltet asphaltierte (rund 12.500 km), aber auch nur mit Makadamdecken befestigte Weganlagen.

Infolge finanzieller, rechtlicher und technischer Probleme ist das Ziel in der Steiermark einen durchschnittlichen Ausbaugrad von rd. 70 % zu erreichen. Für rd. 30 %, das entspricht etwa 7.000 km, ist kein Ausbau vorgesehen. Für die verbleibenden 3.100 km (13,4 %) ist bei gleichbleibenden öffentlichen Mitteln (jährlich werden rd. 220 km Weganlagen fertiggestellt) für den Ausbau bzw. Neubau dieser Weganlagen ab 1992 mit einer Zeitspanne von rd. 10 bis 15 Jahren zu rechnen.

Die Aufgaben der Fachabteilung IIe für die Bauabwicklung des ländlichen Wegebaues sind im wesentlichen daher folgende:

- * Die Administration der zur Verfügung gestellten Förderungsmitteln und die Überwachung der widmungsgemäßen Verwendung.
- * Die technische, organisatorische und finanzielle Abwicklung der Wegbauten, das beinhaltet die Aufgaben der Planung, Ausschreibung, Auftragserteilung, Bauüberwachung bis zur Rechnungsprüfung und Abnahme.

* Bei Eigenregiearbeiten die gesamte Abwicklung der Baudurchführung (vergleichbar mit einem Bauunternehmen).

Die Förderung der Wegbauvorhaben erfolgt mittels Investitionszuschüssen an die Interessentengemeinschaft. Der Antrag auf Förderung des Bauvorhabens wird von der Interessentengemeinschaft bei der Förderungsstelle, das ist die Fachabteilung IIe, eingebracht. Im Durchschnitt ergibt sich eine Aufteilung der öffentlichen Mittel und der erforderlichen Interessentenmittel im Verhältnis von 60:40. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, zinsverbilligte Agrarinvestitionskredite (AIK) zu beantragen. Voraussetzung für die Förderung bleibt jedoch jedenfalls eine Interessentenleistung von mindestens 5 % der Baukosten.

Dazu laufen in der Steiermark 6 Förderungsprogramme mit jeweils spezieller Schwerpunktsetzung und unterschiedlicher Finanzierung für den Ausbau des ländlichen Straßennetzes.

Für das von der Fachabteilung IIe finanziell verwaltete Ausbauprogramm der Kammer ist die Landwirtschaftskammer Steiermark, Forstabteilung, zuständig. Sie erstellt ein eigenes Ausbauprogramm, das sich vorwiegend auf die Einzelhoferschließung beschränkt.

In diesem Zusammenhang wird auf den im Jahre 1992 abgeschlossenen Bericht des Landesrechnungshofes mit dem Titel: "Überprüfung der zweckbestimmten Verwendung von landwirtschaftlichen Förderungsmitteln" hingewie-

sen. Darin wird im entsprechenden Kapitel im wesentlichen festgestellt, daß die Beihilfen vom Land Steiermark jährlich zur Gänze für Zwecke der Hofaufschließung widmungsgemäß verwendet wurden und auch keine Überträge in die darauffolgenden Jahre erfolgten. Förderungsmittel wurden nur dann ausbezahlt, wenn die Bauherrn (Interessenten) ihren finanziellen Anteil geleistet haben. Das große Interesse wird durch Wartezeiten zwischen 4 und 10 Jahren dokumentiert.

Zusammenfassend wird vom Landesrechnungshof darin positiv festgestellt, daß die Fachabteilung IIe jährlich die von der Landwirtschaftskammer sorgfältig erstellten Verwendungsnachweise überprüft und auch stichprobenweise Baukontrollen durchführt.

Es muß jedoch festgestellt werden, daß zum Teil eine parallel laufende Abwicklung des Kammerprogrammes mit den gleichen Problemstellungen und Zwängungen, wie bei der Fachabteilung IIe, erfolgt.

Der Landesrechnungshof empfiehlt daher eine Straffung der Organisation der Förderungsabwicklung, da bei Beibehaltung des bisherigen Systems sicherlich ein vermeidbarer Mehraufwand bei der Bearbeitung der Vorhaben und der Durchführung der Erhebungen in den Gemeinden sowie Probleme bei der Abstimmung von Ausbauprogrammen entstehen. In diesem Zusammenhang sollte auch eine Reduktion der Vielzahl der Förderungsprogramme in die Überlegungen miteinbezogen werden, da die Unterteilung der vorhandenen Mittel in verschiedene Teilprogramme zu einer wesentlichen Erhöhung des Verwaltungsaufwandes führen.

Hinsichtlich der Baustellenanzahl und -größe kann festgestellt werden, daß es bis zum Jahre 1980 in der Steiermark eine weite Streuung der Förderungs- mittel gab, um eine möglichst große Anzahl von Inter- essenten zufriedenstellen zu können. Das ergab sehr viele, aber kleine Jahresbaulose mit der Konsequenz, daß das jährliche Bauvolumen pro Wegbauvorhaben oft sehr gering war und der Ausbau eines Weges oft viele Jahre dauerte. Insbesondere bei den Schwarzdeckenar- beiten sind infolge der Gemeinkosten für den Baustel- lenbetrieb derartige kleinere Baulose sehr unwirt- schaftlich.

Diese wirtschaftlich und technisch unbefriedigende Situation wurde schon im 1982 erstellten Bericht der Kontrollabteilung über die Prüfung der "überwachenden Tätigkeit der Agrartechnischen Abteilung bei Güterweg- bauten" beanstandet und gefordert, die Anzahl der in den Ausbauprogrammen vorgesehenen Wegebauten zu reduzieren und damit pro Wegbauvorhaben ein größeres Bauvolumen vorzusehen.

Die Bemühungen zur Reduktion der Zahl der Baustellen führten im Zeitraum von 1982 bis 1990 zu einer Abnahme der Anzahl der Bauvorhaben von 1.514 auf 674, das entspricht einer Reduktion um 55 %.

Damit wurde der durchschnittliche Bauaufwand von S 187.000,-- pro Baustelle im Jahre 1980 in 10 Jahren auf einen Durchschnittswert von S 412.000,-- pro Bau- vorhaben im Jahre 1990 angehoben.

Der Empfehlung der Kontrollabteilung aus dem Jahre 1982, pro Wegbauvorhaben ein größeres Bauvolumen anzustreben, um damit eine wirtschaftlichere Bauweise zu erreichen, wurde somit von der Fachabteilung IIE in hohem Maße nachgekommen.

Für den Abbau der von der Fachabteilung IIE sogenannten "Veteranen" wurde mit dem BMLF eine Vereinbarung getroffen, die in einigen Etappenregelungen vorsah, daß ab 1994 in der Steiermark kein Vorhaben mehr existiert, das älter als 10 Jahre ist. Dieses Ziel scheint nach Aussagen des Vorstandes der Fachabteilung IIE erreichbar zu sein.

Das größte Problem der nahen Zukunft wird aber die Erhaltung des ländlichen Straßennetzes sein. Jedoch auch im übergeordneten Straßennetz steht diese Problematik im Vordergrund, weshalb in verschiedenen Bundesländern für den Bundes- und Landesstraßenbereich bereits systematische Erhaltungskonzepte erprobt werden. Auch der Landesrechnungshof hat in seinem Bericht im Jahre 1989 "betreffend die stichprobenweise Querschnittsprüfung der bau- und kostenmäßigen Abwicklung von Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen" Empfehlungen zur genauen Erfassung des Straßennetzes bzw. des Straßenzustandes ausgesprochen, sowie ein Rechenmodell zur Abschätzung der erforderlichen Erhaltungskosten entwickelt.

Auf dem Sektor des ländlichen Straßennetzes ist die Lage insofern dramatisch, als bisher nur in sehr geringem Umfang überhaupt Erhaltungsarbeiten durchgeführt wurden. Der hohe Kostenbeitrag beim Bau der Anlage

und das Vertrauen auf die unbegrenzte Haltbarkeit haben zur Vernachlässigung der laufenden Reparaturen geführt. Es ist daher dringend nötig, sich mit der Erhaltung dieser Straßen vermehrt zu beschäftigen, entsprechende Methoden zu entwickeln und die erforderlichen Mittel bereitzustellen.

Dieses besondere Problem hat auch schon die Kontrollabteilung in ihrem Bericht 1982 erkannt. Darin wird festgestellt, daß Schwarzdecken zumindest alle 10 Jahre regeneriert werden sollten, das bedeutet, daß der jährliche Sollwert rund ein Zehntel der gesamten Schwarzdeckenkilometer beträgt. Durchgeführte Besichtigungen älterer Anlagen ergaben, daß diese sich in einem relativ schlechten Zustand befanden, da die für die Aufbringung der Mittel zuständigen Bauherren (Weggenossenschaften) ohne Beihilfen meist finanziell viel zu schwach sind, um ihre eingegangene Verpflichtung der Wegerhaltung voll nachkommen zu können.

Die Aussagen der Kontrollabteilung aus dem Jahre 1982 sind bis zum heutigen Tag aktuell, da diesbezüglich noch kein befriedigender Lösungsansatz gefunden werden konnte.

Der Begriff "Erhaltung" gliedert sich grundsätzlich in die betriebliche Erhaltung und die bauliche Erhaltung. Die hier weiterführenden Überlegungen beziehen sich in erster Linie auf die bauliche Erhaltung. Grundsätzlich ist es zurzeit nicht die Aufgabe der Fachabteilung IIe, nach Fertigstellung des Bauvorhabens die Straßenerhaltung zu kontrollieren bzw. zu koordinieren.

Um aber die Erhaltungsaufgabe, wie auch die Abschätzung der Kosten, definieren zu können, muß erstens das gesamte ländliche Straßennetz erfaßt werden und zweitens dessen Zustand festgehalten werden.

In Anlehnung an ein vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft in Auftrag gegebenes "technisches Erhaltungsmodell für die Erhaltung ländlicher Straßen" wurde in der Steiermark von der Fachabteilung IIE in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Graz ein Computerprogramm entwickelt.

Dieses Programmpaket mit dem Namen AWIS (Agrartechnisches Weg Informations System) besteht aus einer Datenbank und einer Grafik, mit der die Verwaltung des ländlichen Wegenetzes in der Steiermark in einem Umfang von rd. 24.000 km mit ca. 50.000 Weganlagen ermöglicht wird.

Dazu werden die Weganlagen in 100 m-Abschnitten mit verschiedenen Kriterien eingegeben, geändert und verwaltet. Die gespeicherten Informationen erlauben die rasche Herstellung von schematischen Karten mit den verschiedensten Informationen hinsichtlich Rechtsgrundlage, Verkehrsbedeutung und Zustand.

Der Landesrechnungshof kann daher positiv feststellen, daß diese in der Steiermark entwickelte Form der Verarbeitung der Netzerhebungen richtungsweisend ist und großes Interesse auch von den anderen Bundesländern besteht.

Als Neuentwicklung können in Verbindung mit der Grafikerunterstützung mittels Abfragefilter farblich unterschiedlich ganze Wegenlagen nach ihrer Verkehrsart hervorgehoben werden. Aufgrund dieser Darstellungsmöglichkeit, ob das Wegenetz z.B. durch Schulbus, Milchwagen oder Müllabfuhr durch höhere Tonnagen belastet wird, kann auch mit einer fundierten Argumentation gegenüber den entsprechenden Bundesministerien zur Förderung des Ausbaues bzw. der Erhaltung herangegangen werden.

Auf Initiative des Landesrechnungshofes wurden die von der Fachabteilung IIe schon begonnenen Kontakte mit dem LUIS (Landes-Umwelt-Informationssystem) verstärkt und führten im Februar 1993 zu einem bereits sichtbaren Ergebnis. Die im LUIS schon enthaltenen Daten (Ortschaften, Gewässer, Waldflächen, Schichtenlinien sowie das Landes-, Bundes- und Autobahnstraßennetz) wurden mit den AWIS-Daten ergänzt.

Da alle Datenteile aus der Verknüpfung von LUIS und AWIS für jede Gemeinde auf einem PC übernommen werden könnten, werden auch alle Gemeindeplanungen, die die gesamte Infrastruktur des Gebietes betreffen, in einer übersichtlichen Form durchführbar.

Der Landesrechnungshof kann dazu positiv feststellen, daß mit diesem kombinierten Ausdruck in Farbe der Daten aus LUIS und AWIS eine hervorragende und richtungsweisende Arbeit der Dienststellen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung hinsichtlich der

Darstellung des Straßennetzes in Verbindung mit den Landesraumstrukturen vorliegt. Es kann daher nur angeregt werden, daß eine sektionale Weitergabe des kombinierten Datenmaterials (unter dem neuen Namen GIS (Geographisches-Informations-System) an die jeweiligen Gemeinden ermöglicht wird. Darüber hinaus ist durch die Verknüpfung von LUIS und AWIS die Möglichkeit der Informationserhöhung der Fachabteilung IIE durch die im LUIS enthaltenen Informationen und natürlich auch umgekehrt für alle anderen Abteilungen gegeben.

Die Realisierung von beantragten Projekten erfolgte früher meist nach dem Antragsalter und subjektiven regionalpolitischen Gesichtspunkten. Im Jahre 1987 wurde auf Initiative des BMLF ein Arbeitskreis für die Erstellung eines Formblattes zur Ermittlung einer objektiven Dringlichkeitsbewertung ins Leben gerufen. Die Anwendung dieser Bewertungsmethode wurde im Jahre 1988 für alle Bauvorhaben mit Bundesförderung vorgeschrieben und wird in der Steiermark seit dieser Zeit auch angewandt.

Von der Fachabteilung IIE wurden somit die ausgebauten und sanierungsbedürftigen Wege in drei Kategorien eingeteilt. Beginnend bei der Kategorie A mit leichten Schäden bis hin zur Kategorie C, die eine vollkommen zerstörte Tragschicht aufweist. Die Auswertung der Daten aus dem Jahre 1992 ergab, daß nach dem Zustandsbild 67 % der Kategorie A, 29 % der Kategorie B und nur 4 % der Kategorie C entsprechen.

Zusammenfassend kann der Landesrechnungshof daher feststellen, daß das Agrarweginformationssystem (AWIS) als Entscheidungsgrundlage für eine künftige systematische Erhaltungsplanung dienen kann. Weiters ist durch die digitale Erfassung der Wegnetzstruktur in Form der grafischen Darstellung mit unterschiedlichen Differenzierungen eine Hilfe für die Entscheidungsfindung im Erhaltungsbereich gegeben.

Zurzeit stehen für die Erhaltung der Straßen des ländlichen Netzes in der Steiermark nur Mittel der Gemeinden und Interessenten sowie im begrenzten Maße Landesmittel zur Verfügung.

Längerfristig wäre das Ziel anzustreben, die Interessenten bei der Beitragsleistung im Bereich der Wegerhaltung zu entlasten, da ja auch von Anrainern an Bundes-, Landes- oder Gemeindestraßen keine direkten Erhaltungsbeiträge eingehoben werden. Zudem sollte sich die öffentliche Hand durch den enormen finanziellen Aufwand beim Neubau bzw. Ausbau verpflichtet fühlen, daß das Anlagevermögen entsprechend erhalten und instandgehalten wird. Eine Kostenbeteiligung auch des Bundes bei den Erhaltungsaufgaben scheint daher dringend erforderlich.

Für die Planung, Projektierung und Baudurchführung der drei für eine Detailprüfung ausgesuchten Wegprojekte können die nachfolgenden Feststellungen zusammengefaßt werden.

Der Landesrechnungshof kann positiv feststellen, daß - wie auch auf den Bildern der geprüften Wegprojekte ersichtlich - sehr gute Geländeanpassungen der Trasse, und damit möglichst landschaftskonforme Linienführungen, gefunden werden konnten.

Die den Ausschreibungsunterlagen zugrundeliegenden Vorbemerkungen sind sehr unterschiedlich abgefaßt. Von unklaren Textierungen begonnen bis hin zum Weglassen wesentlicher Vertragsbedingungen mußten Mängel festgestellt werden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt daher, daß in der Grazer Zentrale unter Einbeziehung aller Baugebietsleitungen die Vorbemerkungen zu den Ausschreibungen neu verfaßt werden, wobei der allgemeine Teil davon für alle ausgeschriebenen Projekte in allen Baugebietsleitungen gelten und nur ein Beiblatt mit speziellen Erfordernissen für das betreffende Wegprojekt beigefügt werden sollte.

Die Erbringung der Eigenleistung durch die Interessenten und die notwendige Rücksichtnahme auf deren finanzielle Leistungsfähigkeit sowie die begrenzt zur Verfügung stehenden Förderungsmittel führten zu einem stufenweisen Ausbau der Anlagen. In der ersten Bauphase wird der Erdbau und die ungebundene Trag-schicht ausgeführt. In der zweiten Bauphase erfolgt die Aufbringung einer gebundenen Befestigung und die Fertigstellung der Anlage bis hin zur Endvermessung.

Die drei Bauvorhaben wurden beginnend von der Projektierung bis hin zur Baudurchführung mit Ausnahme von

Mängeln bei der Ausschreibungserstellung und Anbotseinholung ordnungsgemäß abgewickelt. Die Überprüfung der Zuteilung der Förderungsmittel sowie die Verrechnung der Interessentenleistungen als auch die belegmäßigen Kontrollen ergaben keine wesentlichen Beanstandungen.

Die abgerechneten Kosten sind hinsichtlich der Laufmeter aufgrund der unterschiedlichen Fahrbahnbreiten unterschiedlich, in bezug auf die Kosten pro Quadratmeter Fahrbahnfläche (Durchschnittspreis S 450,-), in allen drei Fällen jedoch als angemessen zu bezeichnen.

Das geprüfte Wegprojekt Hoinig (politischer Bezirk Deutschlandsberg, OG Soboth) stellt einen Neubau mit einer Länge von 4.775 m und einer Fahrbahnbreite von 3 m dar. Hiezu ist die lange aktive Bauzeitdauer von insgesamt 15 Jahren in einem Zeitrahmen von 20 Jahren zu kritisieren.

Bezüglich der Schwarzdeckenarbeiten wurden drei beschränkte Ausschreibungen durchgeführt. Kritisch muß dazu vom Landesrechnungshof festgestellt werden, daß im gesamten Akt und auf spezielle Anforderung keinerlei Bestbieterermittlung vorgelegt werden konnte.

In den Ausschreibungsunterlagen gab es auch Positionen, für die keine Mengenangaben vorgesehen waren. Dazu muß der Landesrechnungshof kritisch feststellen, daß in einem solchen Fall jedweder Spekulationspreis eingesetzt werden konnte, da er in einer allfälligen Bestbieterermittlung keinen Niederschlag finden würde.

Die vom Landesrechnungshof durchgeführte Bestbieterermittlung für die Ausschreibung der Schwarzdeckenarbeiten im Jahre 1985 ergab, daß die beauftragte Arge sich auch als Bestbieter ergeben hat. Kritisch muß jedoch festgestellt werden, daß durch die Auftragssumme von rd. 8,5 Mio.S die Wertgrenze für beschränkte Ausschreibungen, die in der Vergebungsvorschrift für das Land Steiermark mit zwei Millionen Schilling festgelegt ist, eklatant überschritten wurde. Auch bei den Anboten aus dem Jahre 1983 und 1984 ergab sich eine klare Überschreitung der Wertgrenze.

Dazu stellt der Landesrechnungshof kritisch fest, daß schon bei der Möglichkeit des Erreichens der Wertgrenze eine öffentliche Ausschreibung durchzuführen ist.

Das Wegprojekt konnte gegenüber der Kostenschätzung von rd. 8,3 Mio.S (Preisbasis 1981) auch ohne Valorisierungsberechnung mit Gesamtkosten von rd. 6,8 Mio.S, somit deutlich billiger, hergestellt werden.

Am Beispiel des Brückengeländers der "Hoinigbrücke" und in Verbindung mit dem Bericht betreffend die Prüfung des Landesstraßen-Brückenbauvorhabens "Kohlbergbrücke" wurden die von den Fachabteilungen unterschiedlich verwendeten Brückengeländer einem Preisvergleich unterzogen. Dabei ergab sich für das Brückengeländer der Type I ein Durchschnittspreis von S 1.762,-. Diese Type wird von der Fachabteilung IIb verwendet. Die in letzter Zeit errichteten Brückengeländer der Fachabteilung IIe der Type III ergaben Durchschnittspreise

für Stahlrohrgeländer von rd. S 880,- und für die Ausführung aus Lärchenholz rd. S 1.020,-. Es ergibt sich somit für das Type III Geländer ein deutlich niedriger Durchschnittspreis.

Da der Landesrechnungshof um eine einheitliche Vorgangsweise innerhalb der Landesbaudirektion bemüht ist, wurde in der Landesbaudirektion eine Besprechung anberaunt, deren Ergebnis es war, auf Landesebene einen Typenplan für Geländer an untergeordneten Brücken zu entwickeln. Dazu muß der Landesrechnungshof feststellen, daß ein Jahr später diesbezüglich noch keine wirksamen Schritte und Ergebnisse vorlagen.

Das Wegprojekt Altenberg II (politischer Bezirk Hartberg, OG St. Johann i.d. Haide) stellt einen Neubau mit einer Ausbaulänge von 1.924 m mit 4,5 m Fahrbahnbreite im Ortsbereich und außerhalb der Ortschaft jedoch nur 4 m Fahrbahnbreite dar. Das gesamte Bauvorhaben wurde in nur zweijähriger Bauzeit abgewickelt.

Hinsichtlich der Schotterlieferungen wurden vier Anbote freihändig eingeholt. Es wurde lediglich der Anbotspreis pro Tonne verschiedener Schottergüten ohne jegliche Massenangabe eingeholt.

Der Landesrechnungshof muß dazu kritisieren, daß aufgrund der kurzen Bauzeit allein im ersten Baujahr Abrechnungen mit einer Summe von rd. S 710.000,- für Schotterlieferungen vorlagen. Damit wurde die Wertgrenze von S 200.000,- für freihändige Vergaben klar überschritten.

Es wird daher die Forderung erhoben, daß derartige große Auftragsvergaben aufgrund zumindest beschränkter Ausschreibungen durchgeführt werden sollten.

Wie auch bei den anderen Bauvorhaben festgestellt, sollte bei derartigen großen Auftragsvergaben sowie bei der Einladung der Firmen zur Angebotsabgabe die Dienstaufsicht der Fachabteilung IIe verstärkt werden.

Positiv kann festgestellt werden, daß bei der Übernahme der Schotterlieferungen Kontrollwiegungen und Kontrollmessungen durchgeführt wurden.

Hinsichtlich der beschränkten Ausschreibung der Schwarzdeckenarbeiten muß zur formalen Ausfüllung des Leistungsverzeichnisses kritisch angemerkt werden, daß zwar eine Mengenangabe angegeben wurde, der angebotene Einheitspreis jedoch nicht zu einer Gesamtsumme multipliziert wurde. In einem anderen Fall fehlte auch die Mengenangabe.

Der Landesrechnungshof empfiehlt daher, die Leistungsverzeichnisse derart zu erstellen, daß vorgesehene Positionen mit Mengenangaben versehen werden. Dabei gilt das Anbot dann als vollständig ausgefüllt, wenn die Einheitspreise mit den Mengenangaben multipliziert, die Positionspreise und deren Summe die Anbotssumme ergeben.

Aufgrund einer Doppelverrechnung, die zu einer Doppelbuchung führte, die jedoch von der Buchhaltung der

Fachabteilung IIe noch kurzfristig entdeckt wurde, muß der Landesrechnungshof feststellen, daß alle mit der Rechnungsprüfung beauftragten Stellen nur Originalrechnungen mit allenfalls beigehefteten Originalliefer-scheinen zur weiteren Bearbeitung und Auszahlung ver-anlassen sollen.

Die Kostenschätzung dieses Wegprojektes von rd. 3,8 Mio.S ergibt bei einer durchschnittlichen 4-%igen Valorisierung eine Gesamtsumme von 4,1 Mio.S. Die tatsächlich abgerechneten Kosten von rd. 3,9 Mio.S liegen somit unter den hochgerechneten Kosten.

Das Wegprojekt Gumpenberg (politischer Bezirk Liezen, OG Haus im Ennstal) stellt einen Neubau mit einer Ausbaulänge von 3.840 m und einer Fahrbahnbreite von 5 m dar. Die zusätzlich notwendigen Nebenwege in der Länge von 386 m wurden mit 3 m Fahrbahnbreite ausgeführt. Die lange Bauzeitdauer von rd. 9 Jahren liegt an der oberen Grenze.

Die große Ausbaubreite von 5 m begründet sich im geologisch schwierigen Gelände, da beim Befahren neben der Asphaltdecke sofort schwere Verdrückungen im Bankett entstehen würden.

Hinsichtlich der Asphaltierungsarbeiten kam es zu vier beschränkten Ausschreibungen, zu denen jeweils immer die fünf gleichen Bieter eingeladen wurden. Die Angebotseröffnungen wurden - wie auch bei den beiden anderen Bauvorhaben - ordnungsgemäß durchgeführt. Jedoch fehlt im verwendeten Formblatt der Hinweis auf die Art der Ausschreibung (öffentlich oder beschränkt).

Kritisch muß jedoch angemerkt werden, daß eine eigentliche Bestbieterermittlung im Bauakt nicht aufscheint. Die vom Landesrechnungshof aufgestellten Bieterreihungen ergaben, daß bei allen vier beschränkten Ausschreibungen die gleiche Firma Billigstbieter war und auch als Bestbieter den Auftrag bekam.

Kritisch muß festgehalten werden, daß sich auffälligerweise nicht nur viermal der gleiche Billigstbieter ergab, sondern auch exakt die gleiche Reihung aller fünf eingeladenen Bieter eingestellt hat, wobei auch jeweils vergleichbare Preisunterschiede feststellbar sind.

Vom Abteilungsvorstand der Fachabteilung IIe wurden die Baugebietsleiter beauftragt, über die Ausschreibungen und deren Anbotsergebnisse Zusammenstellungen zu führen. Für die Ergebnisse der beschränkten Ausschreibungen empfiehlt der Landesrechnungshof, die Preisangemessenheit in einem Preisvergleich mit der Fachabteilung IID durchzuführen. Im Sinne eines "einheitlichen Unternehmens - Landesbaudirektion" sollten hier Erfahrungswerte durchaus zur Bewertung der Preisangemessenheit und allenfalls für die Aufhebung einer beschränkten Ausschreibung herangezogen werden. Im übrigen kann der Landesrechnungshof nur dringend empfehlen, bei größeren Bauvorhaben fallweise auch öffentliche Ausschreibungen durchzuführen.

Auf Basis des letzten Angebotes erfolgten in den drei darauffolgenden Jahren jeweils freihändige Vergaben, die zu einer Auftragsvermehrung um rd. 115 % gegenüber dem Ursprungsauftrag führten. Dazu muß vom Landes-

rechnungshof kritisch festgestellt werden, daß gemäß der Vergebungsvorschrift des Landes Steiermark der Umfang aller nachträglichen Leistungen mit 30 % beschränkt ist.

Im Zuge der Bauausführung wurde im steilgeböschten Gelände ein tal- und bergseitiger Rutschungsverbau von Bediensteten der Fachabteilung IIe unter Mitwirkung der Interessenten mit Kosten von rd. S 800.000,- hergestellt. Diese fachtechnisch und ausführungsmäßig einwandfreie Sanierung kann positiv hervorgehoben werden.

Die sich anbahnenden Rutschungen, wie auch die neuen schon wieder sanierten Rutschungen, in Verbindung mit der Problematik, daß nach Übernahme des Wegbauvorhabens die Interessenten als Wegerhalter die vollen Kosten für eingetretene Rutschungen zu tragen haben, lassen den Landesrechnungshof zu der Empfehlung kommen, das Baurisiko auf ein verträgliches, aber nicht unwirtschaftliches Maß, zu minimieren.

Die vorgelegte Kostenschätzung von rd. 7,6 Mio.S ergibt bei einer durchschnittlichen 4-%igen Valorisierung unter Hinzurechnung der zusätzlichen Kosten für den Rutschungsverbau eine Gesamtsumme von rd. 9,1 Mio.S. Die tatsächlich abgerechneten Kosten von rd. 8,9 Mio.S liegen somit unter den hochgerechneten Kosten.

Bei allen drei Bauvorhaben wurden die vorgeschriebenen Abnahmeprüfungen der bituminösen Tragdeckschichten durchgeführt und ergaben die Einhaltung der vorge-

schriebenen Werte. Zu der vom Landesrechnungshof durchgeführten Aufmaßkontrolle hinsichtlich der Asphaltdeckenbreite in Übereinstimmung mit der Sollbreite konnte festgestellt werden, daß bei allen Bauvorhaben die Asphaltbreiten im wesentlichen eingehalten wurden und es nur zu einer einzigen größeren Überschreitung im Zuge der Bauausführung kam. Auch hinsichtlich der projektgemäßen Übereinstimmung der verlegten Durchlässe sowie über deren Zustand (freier Ablauf bzw. verlegter Durchlaß) konnte festgestellt werden, daß sich nur geringfügige Abweichungen ergaben, und der Wartungszustand zufriedenstellend war.

Zusammenfassend kann der Landesrechnungshof daher positiv feststellen, daß die Bauabwicklungen bis hin zu den durchgeführten Endvermessungen, sowie die Baukostenabrechnungen im wesentlichen ordnungsgemäß durchgeführt wurden.

Am 14. Juni 1993 fand im Landesrechnungshof eine
Schlußbesprechung statt, an der

vom Büro Landeshauptmann
Dr. Krainer:

OAR Franz Soltesz

von der Landesbaudirektion:

Landesbaudirektor
Wirkl.Hofrat
Dipl.-Ing. Gunther Hasewend

von der Fachabteilung IIe:

Wirkl.Hofrat
Dipl.-Ing. Anton Kürschner

vom Landesrechnungshof:

Landesrechnungshofdirektor
Wirkl.Hofrat Dr. Herbert Lieb

Landesrechnungshofdirektor-
stellvertreter
Wirkl.Hofrat Dr. Hans Leikauf

Wirkl. Hofrat
Dipl.-Ing. Peter Pfeiler

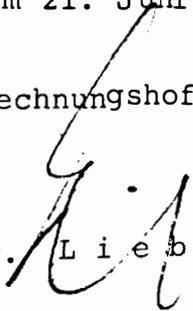
OBR Dipl.-Ing.
Dr.techn. Michael Kollmann

teilgenommen haben.

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

Graz, am 21. Juni 1993

Der Landesrechnungshofdirektor:

(Dr.  Lieb)