

STEIERMÄRKISCHER LANDTAG

LANDESRECHNUNGSHOF

GZ.: LRH 31 P 2 - 97/17



BERICHT

**betreffend die stichprobenweise Prüfung
der Planungsauftragsvergabe
der Fachabteilung IIa**

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Prüfungsgegenstand	3
2.	Allgemeines	5
3.	Organisation der Fachabteilung IIa	15
4.	Planungsauftragsvergabe	20
5.	Gegenüberstellung des Planungsbudgets zum Ausbaubudget von Bundes- und Landesstraßen	35
5.1	Finanzausgleichsgesetz, Planungs- und Ausbaubudget	35
5.2	Planungsaufträge, Realisierung von genereller- und Detailplanung	48
6.	Kosten der Fachabteilung IIa	63
7.	Detailprüfung von Planungsaufträgen	88
7.1	Allgemeines	88
7.2	Direktanschluß Flughafen Graz - Verkehrsentlastung Feldkirchen.....	90
7.3	Verkehrsuntersuchung Mürzzuschlag	98
8.	Zusammenfassung	103

1. Prüfungsgegenstand

Der Landesrechnungshof hat eine stichprobenweise Prüfung der

***Planungsauftragsvergabe im Bereich der
Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion,
Fachabteilung IIa***

durchgeführt.

Im Zusammenhang mit der Auftragsvergabe wurde auf die Organisation und das gesamte Aufgabengebiet näher eingegangen.

Die gegenständliche Überprüfung erstreckte sich auf die Einsichtnahme in die von der Fachabteilung IIa zur Verfügung gestellten Unterlagen, die vom Organisationshandbuch bis hin zu einer Auflistung aller Planungsaufträge für generelle Projekte, sowie des Bauvolumens im Landesstraßen- und Bundesstraßenbau reichten.

Für die Überprüfung der fertiggestellten Detailprojekte wurde direkt mit den 7 Baubezirksleitungen Kontakt aufgenommen, die dem Landesrechnungshof die gewünschten Zusammenstellungen übermittelten.

Weiters wurden die Einnahmen und Kosten der Fachabteilung IIa überschlägig ermittelt. Es wurde eine vereinfachte Kostenrechnung für die Fachabteilung IIa, sowie dazu ein Überblick über alle Straßenbauabteilungen mit Ausnahme der Fachabteilung IIe erstellt. Dazu wurden im Verlaufe der Prüfung Daten und Unterlagen von der Rechtsabteilung 1, der Landesbuchhaltung, der Landesbaudirektion

und der Fachabteilung IIa und IIe angefordert und im gewünschten Umfang termingerecht übermittelt.

Für die beiden, im Detail geprüften Planungsaufträge (Direktanschluß Flughafen Graz und Verkehrsuntersuchung Mürz-zuschlag) wurden die gesamten Unterlagen und Abrechnungen von der Fachabteilung IIa unverzüglich dem Landesrechnungshof für die Einsichtnahme zur Verfügung gestellt.

2. Allgemeines

Die Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion bildet einen Teil des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung. Die wesentlichen Aufgabengebiete kann man in vier Gruppierungen unterteilen:

- **Umwelt**
- **Verkehrswesen**
- **Wasserwirtschaft**
- **Hochbau**

Die Erledigung der einzelnen Aufgaben wird durch die Fachabteilungen und die Baubezirksleitungen vollzogen.

Das **Strukturdiagramm** auf der nächsten Seite zeigt die Stellung der Fachabteilung IIa innerhalb der **Landesbaudirektion**. Ebenso ersichtlich sind die der Landesbaudirektion zugeordneten sieben Baubezirksleitungen (BBL) in den verschiedenen steirischen Regionen.

Direkt der Landesbaudirektion zugeordnet sind die Referate für:

- **Informations- und Kommunikationstechnik,**
- **Landes- und Regionalplanung, sowie die**
- **Boden- und Materialprüfstelle.**

Die letztgenannte Gruppe war der Fachabteilung IIc (Straßenneubau) bis zu deren Auflösung zugeordnet, da der Aufgabenschwerpunkt dieses Referates die Tätigkeit von Bodenuntersuchungen und -prüfungen für den Straßenbau beinhaltet. Die direkte Zuordnung der Boden- und Materialprüfstelle als Referat der Landesbaudirektion ist in Frage zu stellen. Die Eingliederung in eine Fachabteilung im Bereich Verkehrswesen ist sinnvoll und wird empfohlen, da sie auch kostenmäßig (siehe Kapitel 6) diesem Bereich zuzuordnen ist.

LANDESBAUDIREKTION

UMWELT

VERKEHRSWESEN

WASSERWIRTSCHAFT

HOCHBAU

Fa Ia
Fa Ib
Fa Ic
Fa V

Fa IIa
Fa IIb
Fa IIc
Fa IIe

Fa IIIa
Fa IIIb

Fa IVa
Fa IVb
Fa IVc

BBL Bruck	BBL Feldbach	BBL Graz/Umg	BBL Hartberg	BBL Judenburg	BBL Leibnitz	BBL Liezen
--------------	-----------------	-----------------	-----------------	------------------	-----------------	---------------

Der Bereich **Verkehrswesen** gliedert sich in folgende **Fachabteilungen**:

- **Ila:** Gesamtverkehrsplanung und -koordinierung
- **Ilb:** Straßen- und Brückenneubau
- **Ild:** Straßen- und Brückenerhaltung
- **Ile:** Agrartechnik (Güterwegebau)

Die Entwicklung des Gesamtverkehrs, mit starken Verkehrszuwächsen in den letzten Jahren und in Verbindung mit seinen Auswirkungen, hat zu einer kritischen Behandlung von Verkehrsfragen geführt. Diese wurde verstärkt durch eine in Umweltfragen sensibler gewordene Bevölkerung. Der Wertewandel in der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung hat eine ständige Anpassung der Aufgaben notwendig gemacht.

Mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 29. Jänner 1996 erfolgte eine neue Geschäftseinteilung. Diese wurde in der Grazer Zeitung, Stück 17a, Nr. 137, ausgegeben am 26. April 1996, veröffentlicht. Der für die Fachabteilung Ila - Gesamtverkehrsplanung und -koordinierung, **zuständige politische Referent ist Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel.**

Gemäß dieser **Geschäftseinteilung des Amtes** erstreckt sich der Aufgabenbereich **der Fachabteilung Ila auf die Erledigungen folgender Geschäfte** (B.V. = Bundesauftragsverwaltung; S.W.L. = Selbständiger Wirkungsbereich des Landes):

- ⇒ Koordination aller Verkehrsträger (Straße, Schiene, Flugverkehr) und Verkehrsarten (öffentlicher Verkehr Individualverkehr, motorisierter und nichtmotorisierter Verkehr, Telekommunikation); S.W.L.:
- ⇒ Steirisches Gesamtverkehrskonzept als Leitlinie für die steirische Verkehrspolitik mit mittelfristiger Fortschreibung; S.W.L.

- ⇒ Koordination aller mit Verkehrsangelegenheiten und mit der Verkehrsplanung befaßten Dienststellen, insbesondere des Straßen-, Brücken- und Tunnelbaues; S.W.L.
- ⇒ Allgemeine fachliche Angelegenheiten der Verkehrstechnik und des Straßenbaues; B.V., S.W.L.
- ⇒ Projektsinformationen im Rahmen von Bürgerversammlungen, Hearings und Projektvorstellungen über in Planung befindliche Bundes- und Landesstraßen; B.V., S.W.L.
- ⇒ Kurz-, mittel- und langfristige Finanzierungs- und Neubaukonzepte, Budgetplanung und Reihung von Neubaumaßnahmen, Jahresbauprogramme für Bundes- und Landesstraßen; B.V., S.W.L.
- ⇒ Budget-, Termin- und Kreditsteuerung für Bundes- und Landesstraßen; B.V., S.W.L.
- ⇒ Generelle Planung von Autobahnen, Bundesschnellstraßen, Bundesstraßen B und Landesstraßen; B.V., S.W.L.
- ⇒ Straßenstatistik, Unfallstatistik, Verkehrszählungen, Straßendatenbank, funktionelle Straßenbewertung und Typisierung, Straßenzustand und Dringlichkeitsreihung; B.V., S.W.L.
- ⇒ Maßnahmen zur Anhebung der Verkehrssicherheit durch Rückbauten in Ortsbereichen, gezielte bauliche Maßnahmen im Bereich der Unfallhäufigkeitsstellen und Maßnahmen für den nicht-motorisierten Verkehr (Geh- und Radwege); B.V., S.W.L.
- ⇒ Umweltverträglichkeitsprüfungen, Kosten-Nutzen-Untersuchungen und Wirkungsanalysen für Bundes- und Landesstraßen; B.V., S.W.L.
- ⇒ Lärm- und Schadstoffhebungen (Lärmkataster, Prognosemodelle u.dgl.) an Bundes- und Landesstraßen zur Planung von Schutzmaßnahmen, deren Gestaltung und Neubaureihung; B.V., S.W.L.
- ⇒ Abwicklung aller für die Planung und für den Neubau notwendigen Rechtsverfahren (Wasser, Eisenbahn, Naturschutz u. dgl.); B.V., S.W.L.
- ⇒ Bestimmung des Straßenverlaufes, Verfügungen zur Sicherung des Neubaus (Planungs- und Neubaugebiete), Straßenauflassung; B.V., S.W.L.

- ⇒ Erwerb von Liegenschaften für Bundes- und Landesstraßen inklusive Endvermessung und Herstellung der Grundbuchsordnung; B.V., S.W.L.
- ⇒ Tarif- und Verkehrsverbund für den Großraum Graz und für die übrigen Regionen der Steiermark, Steirischer Verkehrsverbund Ges.m.b.H.; S.W.L.
- ⇒ Wahrnehmung der verkehrspolitischen Interessen des Landes gegenüber dem Bund, vor allem Angelegenheiten des Nahverkehrs; S.W.L.
- ⇒ STEVIS - Steirisches Verkehrsinformationssystem; S.W.L.

Zum letzten Punkt der Geschäftseinteilung kann der Landesrechnungshof positiv hervorheben, daß im Rahmen des Geografischen Informations-System (GIS) auch das steirische Verkehrsinformationssystem (STEVIS) installiert ist.

Der Landesrechnungshof hat bei der Überprüfung der Fachabteilung IIe (Agrartechnik) das Agrarwegeinformationssystem (AWIS) - mit der vollständigen Erfassung des gesamten ländlichen Wegenetzes der Steiermark -, sowie auch bei der Überprüfung der Fachabteilung IIIa, die Einarbeitung des wasserwirtschaftlichen Informationssystems (WAWIS) in das vorhandene Datennetz des GIS, als fortschrittliche Entwicklungsarbeit positiv hervorgehoben.

Das STEVIS stellt sich als integriertes System von Grafik- und Sachdatenbanken dar, womit sämtliche Straßenzüge mit Straßennummern, Straßennamen und Längenkilometern auf dem Bildschirm dargestellt werden können. Bei der Neustrukturierung der Straßendatenbank, die gerade im Gange ist, wird eine neue Bezugssystemlogik eingeführt, die die unterschiedlichen Längen (Länge in der Natur, sowie Tafeldifferenz betreffen die Einträge in der Straßendatenbank und die digitale Länge der Geometriedatenbank des Grafik-

systems) für jede Orientierungsaufgabe genau und eindeutig definiert.

Mit Hilfe des STEVIS soll die Gesamtverkehrskoordination, der Straßen- und Brückenneubau, der Erhaltungsdienst und die Förderung des ländlichen Wegenetzes unterstützt werden.

Durch den Umstand, daß jeder Punkt einer digitalen Straßenlinie (aus der Datenbank des Grafiksystems) seine Station (km-Wert) kennt, ist auch über die entsprechenden GIS-Routinen eine Abbildung von punktförmigen (z.B. Notrufsäulen) oder linear ausgedehnten (z.B. Straßenzustandswerte), stationär geführten Daten möglich. Somit sind auch Bauvorhaben der Straßenerhaltung klar darstellbar und für weitere Erhaltungsmaßnahmen abrufbar.

Zur Zeit wird weiters das steirische Hauptradwegenetz bearbeitet, wobei etwa die Realisierungsstufen ersichtlich gemacht werden können. Mit abschnittsweise geführten Werten kann auch der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) in einer Karte dargestellt werden, wobei die Breite der Bandsymbole in der graphischen Darstellung die Höhe der DTV-Werte widerspiegelt.

Der Landesrechnungshof erwartet sich durch diese Datenbank und der Grafikdarstellung des Verkehrswegenetzes eine gezielte Planung von Straßen, sowie für die Bau- und Erhaltungsmaßnahmen einheitliche Dringlichkeitsstufen und damit einen effizienten und kostenoptimierten Einsatz der zur Verfügung stehenden Budgetmittel bei allen notwendigen Straßenbaumaßnahmen.

Gemäß einer Veröffentlichung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten mit dem Titel „Statistik, Straße und Verkehr“, Stand Jänner 1997, sind die Längen des in Betrieb befindli-

chen Straßennetzes getrennt nach Straßenarten in der unten stehenden Tabelle angeführt.

Um eine Relation des Gemeindestraßennetzes zur Summe der Straßenlänge der Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen und Landesstraßen zu bekommen, sind in der letzten Spalte die Gemeindestraßen mit dem entsprechenden Multiplikator der vorgenannten Summe angegeben. Damit läßt sich eine Relativierung der Gemeindestraßenlänge zu dem höherrangigen Straßennetz angeben und weiters daraus ablesen, wie hoch die Intensität der Gemeindestraßen ist.

Die Längenangaben in der nachfolgenden Tabelle wurden auf ganze Kilometer auf- oder abgerundet.

Bundesland	Autobahnen	Schnellstraßen	Bundesstraßen	Landesstraßen	Summe aus A, S, B, L	X-fach Gemeindestr.
Burgenland	55	51	554	1176	1836	0,3
Kärnten	232	-	1129	1525	2886	1,9
Niederösterr.	329	63	3001	10660	14053	1,2
Oberösterr.	256	-	1536	4364	6156	3,2
Salzburg	140	-	666	619	1425	2,6
Steiermark	309	129	1574	3366	5378	2,4
Tirol	182	28	1006	1270	2486	2,4
Vorarlberg	63	25	299	492	879	3,4
Wien	42	-	208	-	250	10,0

Aus dieser Tabelle läßt sich erkennen, daß in Wien vorwiegend Gemeindestraßen sind und somit sich der 10,0-fache Verhältniswert von Gemeindestraßen zur Summe aller anderen Straßenkategorien ergibt. In der Steiermark sind gemäß der veröffentlichten Statistik 12.900 km Gemeindestraßen, womit sich der 2,4-fache Wert von 5.378 km als Summe der A-, S-, B- und L-Straßen ergibt. Damit liegt die Steiermark in einem ausgewogenen Verhältnis zu den anderen Bundesländern mit Ausnahme von Burgenland (0,3-fach bei 600 km Gemeindestraße) und Niederösterreich (1,2-fach bei 17.000 km

Gemeindestraße), in denen somit ein relativ hoher Landesstraßenanteil gegenüber den Gemeindestraßen vorherrscht.

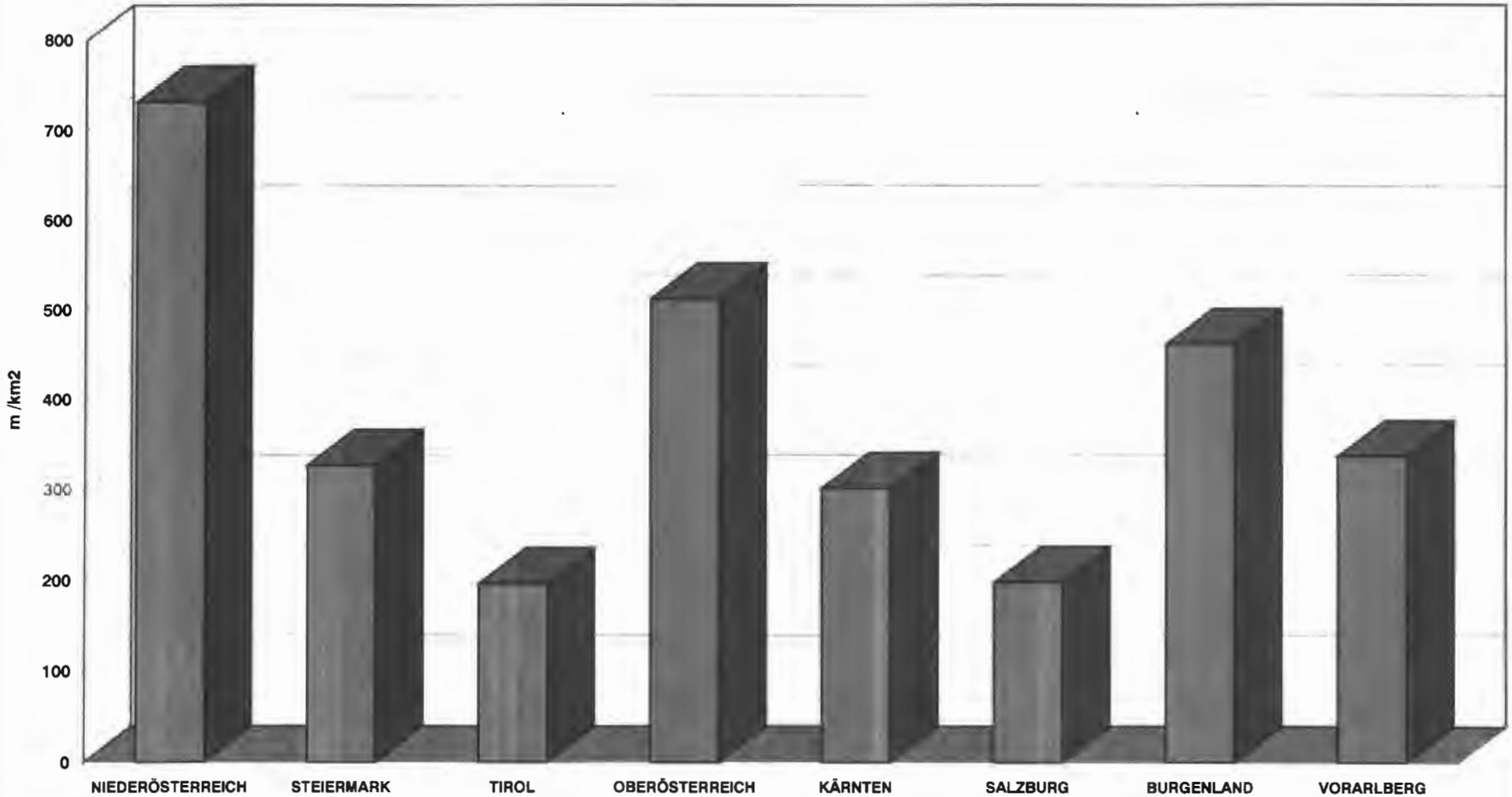
Um eine Relativierung dieser km-Längenangaben mit den anderen Bundesländern zu erhalten, erstellte der Landesrechnungshof eine Tabelle, in der das Straßennetz (Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen und Landesstraßen), bezogen auf die Fläche in Quadratkilometer des jeweiligen Bundeslandes, errechnet werden.

Die folgende Tabelle, **geordnet nach den Größenverhältnissen der Bundesländer** und ohne Berücksichtigung von Wien (stellt insofern eine Ausnahmesituation dar, weil vorwiegend Gemeindestraßen anzutreffen sind) ergibt folgende Werte von **Metern Straßenlänge zu Quadratkilometer Bundeslandfläche**:

Bundesland	Fläche m ²	Summe von A, S, B, L	Straßendichte m/km ²
Niederösterreich	19.170	14.053	733
Steiermark	16.386	5.378	328
Tirol	12.648	2.486	197
Oberösterreich	11.978	6.156	514
Kärnten	9.533	2.886	303
Salzburg	7.154	1.425	199
Burgenland	3.965	1.836	463
Vorarlberg	2.601	879	338

Dieser Wert über die **Dichte des Verkehrswegenetzes** in Metern Straßenlänge pro Quadratkilometer Bundeslandfläche stellt keinen Bezug zur geografischen Lage des jeweiligen Bundeslandes dar und geht auch nicht auf die orografischen Verhältnisse (ob Bergland oder Flachland) ein. In der Grafik auf der nächsten Seite ist dieser Bundesländervergleich von Straßenlänge in Metern zur Fläche dargestellt.

DICHTE DES VERKEHRSWEGENETZES VON A,S,B,L in Meter pro Quadratkilometer Bundeslandfläche



Daraus läßt sich ablesen, daß die flachen Bundesländer Niederösterreich und Burgenland mit einer geringen Gemeindestraßenlänge, ebenso wie Oberösterreich eine hohe Verkehrswegenetzdichte aufweisen. Die Steiermark liegt mit diesem Wert mit den orographisch gleichgearteten Bundesländern Kärnten und Vorarlberg im Mittelfeld, während die gebirgigen Bundesländer Tirol und Salzburg einen deutlich niedrigeren Wert aufweisen.

Aufgrund der vorangeführten Tabellenwerte läßt sich erkennen, daß das **gut ausgebaute Straßennetz in der Steiermark** in naher Zukunft **vorrangig nur den Vollausbau der Autobahnen**, die Komplettierung des **hochrangigen Straßennetzes** und einige **Ortsumfahrungen** erfordert. Straßenneubau und Neutrassierungen werden eher sekundär sein und den Erhaltungsaufgaben des bestehenden Straßennetzes wird mehr an Bedeutung zukommen. Daraus ergibt sich auch, daß die **Planungsaufgaben für den Straßenneubau tendenziell sinkend sein werden**.

3. Organisation der Fachabteilung IIa

Das Aufgabengebiet und wesentliches Ziel der Abteilung ist die Umsetzung einer übergreifenden Behandlung der Probleme für alle Verkehrsträger (Schiene, Straße, Luft und Telekommunikation), gemäß dem Leitbild des steirischen Gesamtverkehrsprogrammes, zur Wahrung der verkehrspolitischen Interessen des Landes Steiermark und dem Aufbau eines abteilungsübergreifenden Informationssystems.

Um diese mehrdimensionalen Funktionen der Fachabteilung IIa wahrzunehmen, gliedert sich diese Dienststelle in **sechs Referate**:

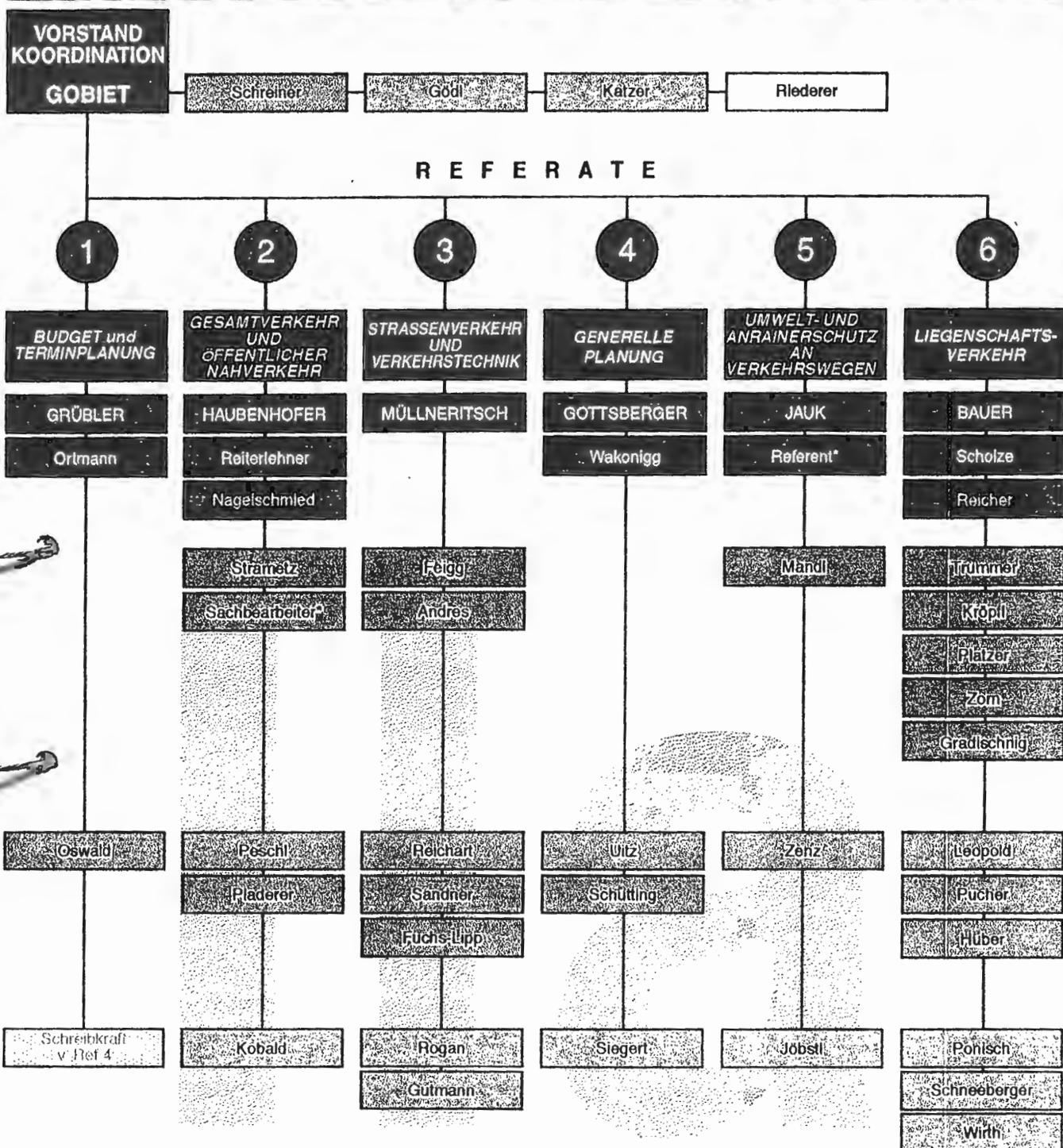
- 1) Budget- und Terminplanung (für den Sachbereich Verkehrswesen FA IIa, IIb, IIc)
- 2) Gesamtverkehr und öffentlicher Nahverkehr
- 3) Straßenverkehr und Verkehrstechnik
- 4) Generelle Planung
- 5) Umwelt- und Anrainerschutz an Verkehrswegen
- 6) Liegenschaftsverkehr

Die Gliederung der Fachabteilung IIa ist im **Organigramm** auf der nächsten Seite ersichtlich. Das übersichtlich gegliederte 125 Seiten starke Organisationshandbuch der Fachabteilung IIa kann vom Landesrechnungshof in seinem Aufbau positiv hervorgehoben werden.

Der Personalstand mit 1. März 1997 beträgt **47 Mitarbeiter**. Die **Abteilung** wird von Hofrat Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang **Gobiet geleitet**.

Betreffend der Anzahl der Dienstposten der Fachabteilung IIa wird auf die Bemerkungen in Kapitel 6: „Kosten der Fachabteilung IIa“ dieses Berichtes hingewiesen.

FACHABTEILUNGSGRUPPE LANDESBAUDIREKTION, FACHABTEILUNG IIa - GESAMTVERKEHRSPLANUNG



ORGANIGRAMM

* derzeit unbesetzt

Stand: 1. März 1997

Die wesentlichen Ziele und Aufgabenschwerpunkte der Referate sind stichwortartig angeführt:

- 1) Referat für Budget- und Terminplanung**
 - mittel- und langfristige Budget- und Terminplanung
 - kurzfristige Budget- und Terminplanung
 - Finanzierungsverhandlungen
 - Bauleitungs- und Projektierungskredite
 - EDV-Koordinierung für Fachabteilungen IIa, IIb, IIc mit LBD
 - sonstige Aktivitäten betreffend z.B.: Baupreisentwicklung, Statistiken, Diagramme

- 2) Referat für Gesamtverkehr und öffentlichen Verkehr**
 - steirisches Gesamtverkehrsprogramm mit Schwerpunkt öffentlicher und/bzw. schienengebundener Verkehr
 - Nahverkehrsinfrastruktur
 - Tarif- und Verkehrsverbünde
 - Verwaltung und Einsatz der zur Verfügung gestellten Mitteln aus den Einnahmen der Mineralölsteuereinzahlung in Erfüllung der steirischen Nahverkehrsförderung
 - Marketing, Werbung und Public Relations
 - Güterverkehr und Schienenverkehr
 - EU-Angelegenheiten
 - Honorarwesen

- 3) Referat für Straßenverkehr und Verkehrstechnik**
 - steirisches Gesamtverkehrsprogramm mit Schwerpunkt Straßenverkehr und Verkehrssicherheit
 - Verkehrsinformationssystem unter Einbeziehung der Straßen-, Verkehrs-, Unfall- und Projektsdatenbank
 - Verkehrsnetzplanungen und funktionelle Straßenbewertung
 - Verkehrsuntersuchungen, -prognosen und -konzepte
 - kurz-, mittel- und langfristige Ausbauprogramme
 - verkehrs- und sicherheitstechnische Maßnahmen
 - Verkehrssicherheitsmanagement
 - Radverkehrskonzept
 - Bedarfs- und Projektprüfung
 - Straßenübernahmen, -auffassungen und -verlegungen
 - Honorarwesen
 - verkehrstechnische Gutachten
 - EDV-Systembetreuung

- 4) **Referat für generelle Planung**
- Planung und Bürgerbeteiligung
 - Verfahrensabwicklung
 - Entwicklung von Planungsrichtlinien und Forschung
 - Honorarwesen
- 5) **Referat für Umwelt- und Anrainerschutz an Verkehrswegen**
- Umweltschutz bei Straßenplanungen
 - Erledigung von Aufgaben bei abgeschlossenen Projekten
 - Lärmschutz an Schienenwegen
 - Erstellung von Jahresbauprogrammen für den Umweltschutz
 - Erlassung von Durchführungsregelungen an die Fachabteilungen und Baubezirksleitungen
 - Honorarwesen
 - Planungen in Graz
 - Bearbeitung von Beschwerden wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen
- 6) **Referat für Liegenschaftsverkehr**
- Liegenschaftserwerb mittels privatrechtlicher Verträge bzw. Übereinkommen
 - Liegenschaftserwerb im Rahmen von Enteignungsverfahren
 - allgemeine Aktivitäten
 - Aktivitäten im Zusammenhang mit der Endvermessung und Herstellung der Grundbuchsordnung
 - Verwaltung von Grundstücken (die nicht Bestandteil der Straße im Sinne des Gesetzes sind)

Der Landesrechnungshof schlägt zur Straffung der Organisation und im Hinblick auf die im Kapitel 6 dieses Berichtes vorgeschlagene Personalverminderung eine **Reduktion auf 5 Referate** vor. Gemäß der oben zitierten Aufgabenschwerpunkte der Referate läßt sich eine **Vereinigung des Referates 1 „Budget- und Terminplanung“ und des Referates 4 „Generelle Planung“** durchaus vorstellen, da auch die Aufgaben thematisch vereinbar sind.

Es ist für die Umsetzung der generellen Planungen jeweils eine enge Koordinierung mit der Budget- und Terminplanung erforderlich. Darüberhinaus ist laut Organigramm das Referat 1 nur mit 3 Dienstposten versehen (die Schreibkraft ist dem Referat 4 zugehörig) und das Referat 4 besteht zur Zeit aus nur 5 Dienstposten.

Nach einer **Zusammenlegung** der Referate würde somit **ein Referat mit 8 Dienstposten** entstehen, das der Größenordnung der Referate 2 und 3 entspricht (jeweils 8 Dienstposten lt. Organigramm).

Die **gegenständliche Prüfung** bezog sich **im wesentlichen auf die Referate 1, 3, 4 und 5**. Die Referate 2 „Gesamtverkehr und öffentlicher Nahverkehr“ und das Referat 6 „Liegenschaftsverkehr“ wurden von der gegenständlichen Prüfung nicht berührt, weil sie einerseits thematisch nicht zu dieser Prüfung paßten, andererseits das Referat Liegenschaftsverkehr (Liegenschaftserwerb und -verwaltung) vom Umfang her Gegenstand einer eigenen Prüfung sein kann.

4. Planungsauftragsvergabe

Von der Fachabteilung IIa werden für die Ziviltechnikerbeauftragungen folgende Auswahlkriterien herangezogen:

- Spezialkenntnisse und Erfahrung
- Streuung der Aufträge
- Beschäftigtenstand des Ziviltechnikerbüros

Da es sich im Straßenbau gegenüber den Planungsvergaben im Hochbau nicht um international oder national ausgeschriebene Wettbewerbe handelt, erfolgt jede Planungsvergabe im Straßenbau im Verhandlungsverfahren (früher: freihändige Vergabe).

Gemäß ÖNORM A 2050 „Vergabe von Aufträgen über Leistungen

- Ausschreibung, Angebot und Zuschlag - Verfahrensnorm“ vom

1. Jänner 1993 gibt es drei Arten der Vergabeverfahren:

- **Offenes Verfahren (Öffentliche Ausschreibung)**
- **Nicht offenes Verfahren (beschränkte Ausschreibung)**
- **Verhandlungsverfahren (Freihändige Vergabe)**

Zur Wahl des Vergabeverfahrens gemäß Punkt 1.4.2 der ÖNORM A 2050 ist folgendes festgelegt:

„**1.4.2.1** Grundsätzlich hat ein offenes Verfahren stattzufinden. Ein nicht offenes Verfahren oder ein Verhandlungsverfahren ist nur dann zulässig, wenn einer der Ausnahmefälle gemäß 1.4.2.3 oder 1.4.2.4 gegeben ist.

1.4.2.2 Für die Vergabe von immateriellen Leistungen ist grundsätzlich das Verhandlungsverfahren anzuwenden.“

Immaterielle Leistungen sind Planungen und Beratungen auf den Gebieten der Architektur, des Ingenieurwesens und dgl. bis hin zu Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

Gemäß ÖNORM A 2050 wird für das **Verhandlungsverfahren** festgelegt, daß **mit einem oder mehreren ausgewählten Unternehmen über den gesamten Auftragsinhalt verhandelt** wird. Im oben zitierten Punkt 1.4.2.3 der ÖNORM wird die Zulässigkeit des nicht offenen Verfahrens erläutert und im Punkt 1.4.2.4 heißt es in der ÖNORM, daß ein Verhandlungsverfahren unbeschadet von 1.4.2.2 nur dann zulässig ist, wenn:

„(1) Der mit einem offenen oder nicht offenen Verfahren verbundene Aufwand im Hinblick auf den Wert der Leistung wirtschaftlich nicht vertretbar wäre;

(2) Eine erschöpfende und eindeutige Beschreibung der Leistung gemäß 2.2 nicht möglich ist;

(3) ...“

Um die vorhin genannten Zitate der ÖNORM A 2050 vorallem im Hinblick auf die Forderung im Verhandlungsverfahren mit einem oder mehreren ausgewählten Unternehmen zu verhandeln, für die Vergabe von Ziviltechnikerleistungen (immaterielle Leistungen) klarzulegen, wurde ein Kommentar zur ÖNORM A 2050 verfaßt.

Dieser anerkannte **Kommentar** von o.Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Wolfgang **Oberndorfer** und a.o.Univ.-Prof. Dr. jur. Manfred **Straube** erläutert zum Punkt 1.4.2.2 **Vergabe von immateriellen Leistungen folgendes:**

„In einem Rundschreiben vom 12. März 1992 an öffentliche Auftraggeber bestätigt der **Rechnungshof**, daß er trotz der Freigabe der Ziviltechnikerhonorare wegen der spezifischen Eigenheiten der Planungsleistung **nicht auf einer öffentlichen Ausschreibung freiberuflicher Leistungen besteht**. Allerdings schließt er nicht aus, daß auch eine beschränkte Ausschreibung hierfür in Frage kommen könnte, was nun im Widerspruch zur A 2050 steht.

Immaterielle Leistungen sind gemäß A 2050 **immer dann im Verhandlungsverfahren zu vergeben**, wenn die Beschreibung der Leistung über **standardisierte Leistungsbilder** (in der Regel von

den Interessensvertretungen aufgestellt, z.B. die Leistungsbilder für Ziviltechniker der Bundesingenieurkammer) erfolgt.

Wenn die immaterielle Leistung nicht hinreichend beschreibbar ist, ist auf das **zweistufige Verfahren gemäß 1.7 auszuweichen.**“

In Punkt 1.7 der ÖNORM A 2050 wird als Zweck dieses 2-stufigen Verfahrens angegeben, bei der Erbringung einer immateriellen Leistung, von der nur die Zielsetzung, nicht jedoch der Weg zur Problemlösung beschreibbar und/oder erfaßbar ist, zu einer bestmöglichen Vergabe im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens zu gelangen. Weiters wird festgestellt, daß vom 2-stufigen Verfahren Abstand genommen werden kann, wenn der damit verbundene Aufwand im Hinblick auf den Wert der Leistung wirtschaftlich nicht vertretbar wäre.

In diesem 2-stufigen Verfahren beinhaltet die 1. Stufe die Sammlung von Problemlösungsvorschlägen und die Bewerberauswahl. Mit den interessierten Bewerbern sind Gespräche über Art, Güte und Umfang der Problemlösung in kommissioneller Form zu führen und das Ergebnis in nachprüfbarer Form festzuhalten. In der 2. Stufe werden die ausgewählten Bewerber zum Einreichen von Angeboten eingeladen. Nach fachkundiger Prüfung der Angebote und kommissionellen Gesprächen mit den Bietern über den gesamten Auftragsinhalt erfolgt die Vergabe. Die maßgebenden Gründe für die Zuschlagerteilung sind in nachprüfbarer Form festzuhalten.

Dazu kann festgestellt werden, daß bei den kleineren Projektvergaben im Straßenbau das 2-stufige Verfahren nicht gerechtfertigt erscheint. Bei **Vergaben** über einer Million Schilling regt der Landesrechnungshof jedoch an, auch das **2-stufige Verfahren durchzuführen** bzw. zumindest mit mehreren Planern Kontakt aufzunehmen.

Für die kleineren Auftragsvergaben ist jedoch festzuhalten, daß die Ziviltechniker ihre Leistungen gemäß der festgesetzten Gebühren-

ordnung - „Allgemeine Teil der Gebührenordnung“ (Allg. TGO), sowie „Gebührenordnung Bauwesen“ (GOB) - anbieten. Der wichtige Aspekt, ob eine Planung auch ökonomisch hinsichtlich deren Realisierung ist, kann erst nach Vorliegen der gesamten generellen Planung überprüft werden. Es ist daher von vornherein auf eine **sorgfältige Auswahl der Ziviltechniker** für den entsprechenden Planungsauftrag **unter dem Gesichtspunkt einer möglichst breiten Streuung** zu achten.

Nach den Angaben der Fachabteilung IIa werden jene Ziviltechniker zur Beauftragung herangezogen, die aufgrund von Spezialkenntnissen und Erfahrungen, guten Umgang mit Bürgern, ausgezeichnete Rhetorik und Aufbereitung von leicht verständlichen Präsentationsunterlagen am besten geeignet sind und die effizienteste Leistung erbringen.

Im Referat für Umwelt- und Anrainerschutz wird als wichtigstes Auswahlkriterium für die Erstellung von Lärmschutzprojekten die spezifische Fachkenntnis genannt. Je nach vorhersehbaren Schwierigkeiten der Planung wird ein entsprechend leistungsfähiges Zivilingenieurbüro beauftragt. Die Entscheidung wird von allen Sachbearbeitern im Referat gemeinsam gefällt, welches Büro in der Lage sein wird, das betreffende Projekt (technische Ausstattung, fachkundiges Personal, etc.) bestmöglich zu erstellen. Als zusätzliches Kriterium für die Wahl des Planers ist die termingerechte Machbarkeit entscheidend.

Unter Berücksichtigung der oben genannten Punkte wird versucht, eine möglichst gleichmäßige Aufteilung der Aufträge an die in Frage kommenden Zivilingenieurbüros bzw. Technischen Büros und damit eine möglichst breite Streuung der Aufträge zu erzielen.

Von der Fachabteilung IIa wurde festgestellt, daß je nach Aufgabenbereich als weiteres **Kriterium für die Planungsaufträge** auch der jeweilige **Beschäftigtenstand** des Ziviltechnikerbüros und damit die **Leistungsfähigkeit** für die Vergabe des Auftrages herangezogen wird.

Der **Ablauf der Planungsauftragsvergabe und Abrechnung** stellt sich wie folgt dar:

- Besprechung mit dem künftigen Projektbearbeiter (Zivilingenieur, Ingenieurkonsulent) zur Festlegung des Gegenstandes und voraussichtlichen Projektumfanges;
- Anbotslegung und Anbotsprüfung;
- Bei Bruttosumme über S 250.000,-- ist eine Genehmigung durch die Landesregierung erforderlich, sodann erfolgt die Beauftragung; ist die Bruttosumme unter S 250.000,-- erfolgt eine direkte Beauftragung;
- Legung und Bezahlung von Teilrechnungen entsprechend dem Arbeitsfortschritt;
- Schlußrechnungslegung nach Projektsfertigstellung, entsprechend dem geleisteten Arbeitsumfang;
- Prüfung der Schlußrechnung;

Dazu wird festgestellt, daß der angegebene Ablauf vollständig ist und einer korrekten Vergabe und deren Abrechnung entspricht.

Bezüglich der gesamten Abwicklung eines Planungsauftrages wird auf das Kapitel 7 dieses Berichtes verwiesen, indem die Detailprüfung von Planungsaufträgen erfolgte.

Der Landesrechnungshof hat von der Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für Steiermark und Kärnten einen Ausdruck erstellen lassen (Beilage 1) indem sämtliche Projektanten für den

Straßenbau, Sektion Steiermark, genannt wurden. Der Ausdruck ergab 71 Ziviltechnikerbüros, die in der folgenden Liste in alphabetischer Reihenfolge angeführt sind:

1.	Dipl.-Ing.	AHMADI	Fakhrad-din	Graz
2.	Dipl.-Ing.	AIGNER	Franz	Graz
3.	Dipl.-Ing.	ANDREE	Erich	Graz
4.	Dipl.-Ing.	BERZE	Irmintraut	Graz
5.	Dipl.-Ing.	BIELER	Heinz	Graz
6.	Dipl.-Ing.	BILEK	Anton	Graz
7.	Dipl.-Ing.	BIRNER	Johann	Graz
8.	Dipl.-Ing.	BOYER	Hans	Graz
9.	Dipl.-Ing.	BREINL	Meinrad	Graz
10.	Dipl.-Ing.	BURKELZ	Reinhard	Graz
11.	Dipl.-Ing.	CLAASEN	Hans Georg	Graz
12.	Dipl.-Ing.	CONNERT	Peter	Graz
13.	Dipl.-Ing.	DEPISCH	Wolf Dieter	Fürstenfeld
14.	Dipl.-Ing.	EISNER	Herbert	Graz
15.	Dipl.-Ing.Dr.techn.	FRIEDL	Emmerich	Graz
16.	Univ.Prof.Dipl.-Ing.Dr.techn.	GAMERITH	Horst	Graz
17.	Dipl.-Ing.	GLATZ	Karl	Waltersdorf
18.	Dipl.-Ing.	GRABER	Adolf	Graz
19.	o.Univ.Prof.Dipl.-Ing.Dr.techn.	GREINER	Richard	Graz
20.	Dipl.-Ing. Dr.techn.	HABERL	Thomas	Graz
21.	Dipl.-Ing.	HEIDEN	Gerhard	Graz
22.	Dipl.-Ing.	HEIDINGER	Reinhold	Leibnitz
23.	Dipl.-Ing.	HUBENY	Elfriede	Graz
24.	Dipl.-Ing.Mag.rer.doc.oec.	IBLER	Arnulf	Spittal/Drau
25.	Dipl.-Ing.	JANDL	Harald	Graz
26.	Dipl.-Ing.	JEREB	Walter	Graz
27.	Arch. Dipl.-Ing.	KAMPITS	Werner	Graz
28.	Dipl.-Ing.	KAUFMANN	Bernhard	Graz
29.	Dipl.-Ing.	KLANCNIK	Karl	Graz
30.	Dipl.-Ing.	KLAUDY	Michael	Graz
31.	Dipl.-Ing.	KNOBLAUCH	Erhard	Graz
32.	Dipl.-Ing.	KONRAD	Franz	Graz
33.	Dipl.-Ing.	KOTZUREK	Norbert	Graz
34.	Dipl.-Ing.	KRAJICEK	Gerhard	Graz
35.	Dipl.-Ing.Dr.techn.	KRATZER	Kurt	Graz
36.	Dipl.-Ing.Dr.techn.	KRIEBERNEGG	Hans	Graz
37.	Dipl.-Ing.	KRISCHNER	Gunter	Graz
38.	Dipl.-Ing.	KÖLLI	Werner	Graz
39.	Dipl.-Ing.	LECHNER	Peter	Graz
40.	Dipl.-Ing.	LEGAT	Alexander	Leibnitz
41.	Dipl.-Ing.	LORENZ	Werner	Graz
42.	Dipl.-Ing.	LUGITSCH	Ernst	Feldbach
43.	Dipl.-Ing.	MAYERHOFER	Helmut	Graz
44.	Dipl.-Ing.	MEIDL	Christa	Graz
45.	Dipl.-Ing.	MEIER	Gerhard	Graz
46.	Dipl.-Ing.	MOHADJER	Michael	Graz
47.	Dipl.-Ing.Dr.techn.	MONADJEM	Hamid	Graz

48.	Dipl.-Ing.	NIPITSCH	Peter	Graz
49.	Dipl.-Ing.	NOVAK	Kurt	Graz
50.	Dipl.-Ing.	PERMANN	Erich	Weiz
51.	Dipl.-Ing.Dr.techn.	PÖLZL	Wolfgang	Graz
52.	Dipl.-Ing.	RAISSAKIS	Photios	Graz
53.	Dipl.-Ing.	RAKUSCH	Rolf	Graz
54.	Dipl.-Ing.	RATH	Reinhard	Mürzzuschlag
55.	Dipl.-Ing.	REITER	Gernot	Graz
56.	Dipl.-Ing.	RINNER	Horst	Graz
57.	Dipl.-Ing.	ROP	Hannes	Graz
58.	o.Univ.Prof.Dr.techn.	SAMMER	Gerd	Graz
59.	Dipl.-Ing.Dr.techn.	SPENER	Helmut	Ilz
60.	Arch. Dipl.-Ing.	SPIELHOFER	Diether	Graz
61.	Arch. Dipl.-Ing.	SULZER	Ernst	Leoben
62.	Dipl.-Ing.Dr.techn.	SZYSZKOWITZ	Tassilo	Graz
63.	Baurat h.c. Dipl.-Ing.	THALLER	Otto	Graz
64.	Dipl.-Ing.	VATTER	Ortwin	Gleisdorf
65.	Dipl.-Ing.	VERDERBER	Adolf	Graz
66.	Dipl.-Ing.	VISOTSCHNIG	Edwin	Graz
67.	Dipl.-Ing.	WALLUSCHEK- WALLFELD	Wolfram	Graz
68.	Dipl.-Ing.	WITRISAL	Werner	Graz
69.	Dipl.-Ing.	ZINKO	Harro	Graz
70.	Dipl.-Ing.	ZINTHAUER	Werner	Graz
71.	Dipl.-Ing.	ZÜCKERT	Werner	Graz

Um die angestrebte, möglichst breite Streuung der Ziviltechnikerbeauftragungen zu überprüfen, ließ sich der Landesrechnungshof alle beauftragten **Projekte der Jahre 1995 und 1996** vorlegen. Als **Einschränkung** wurden nur die Auftragsvergaben für die Bereiche **Straßenplanung (Bund/Land) und Lärmschutz** verlangt.

Die Fachabteilung IIa hat entsprechende Listen (Beilage 2) vorgelegt, in denen das Auftragsdatum, das Projekt, die Auftragssumme und sofern schon vorhanden die Gesamtabrechnungssumme, sowie der beauftragte Ziviltechniker enthalten sind.

Die einzelnen Projekte wurden in den Listen farblich unterschieden nach:

- Straßenprojekte
- Radwege
- Bus, Park and Ride

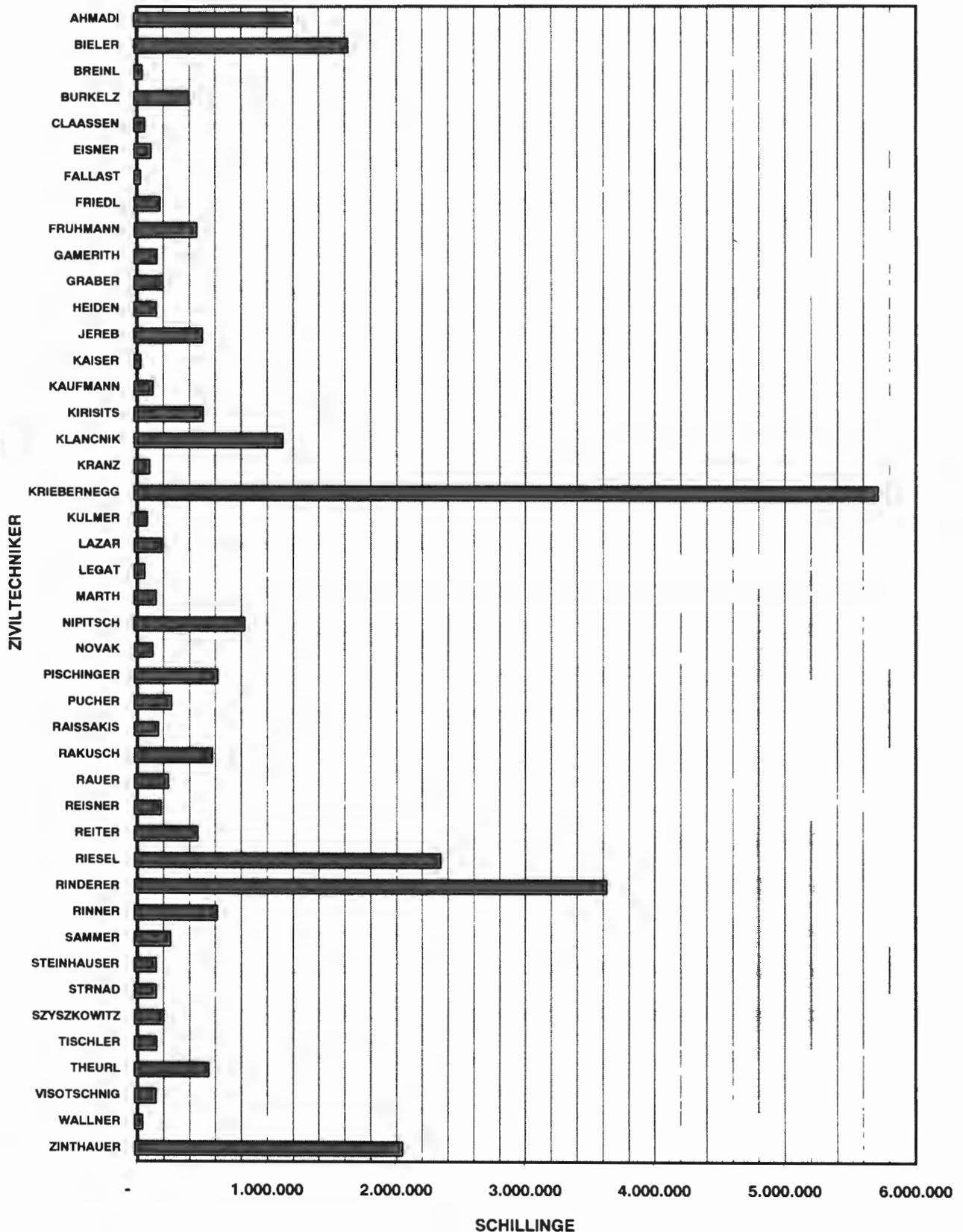
und gesondert die lärmtechnischen Untersuchungen (LTU) bzw. lärmtechnischen Voruntersuchungen (LTVU) dem Landesrechnungshof übermittelt.

Nach einer ersten Sichtung durch den Landesrechnungshof wurden diese Auftragslisten von der Fachabteilung IIa überarbeitet und für einige weitere Projekte die beauftragten Ziviltechniker gemäß den oben genannten Auswahlkriterien hinzugefügt.

Der Landesrechnungshof hat daraufhin getrennt nach Ziviltechnikerbüros eine Zusammenstellung aller Planungsaufträge der Jahre 1995 und 1996 gemäß den oben genannten Auswahlkriterien erstellt.

Damit ergab sich die auf der nächsten Seite grafisch dargestellte **Auswertung der Auftragsvolumina der einzelnen Ziviltechniker.**

ZIVILTECHNIKER - AUFTRÄGE FÜR PLANUNGEN VON 1995 - 1996



Gemäß dieser Auflistung sind in den Jahren 1995 und 1996, **44 verschiedene Ziviltechniker** beauftragt worden.

Dazu wird festgestellt, daß 16 beauftragte Planer nicht auf der oben angeführten **Liste von 71 Ziviltechnikern** enthalten sind. Somit sind **lediglich 28 Ziviltechnikerbüros - das ergibt 39 % - mit Planungen beauftragt** worden, die auf der Liste der Zivilingenieurkammer - Bereich Straßenbau - enthalten sind. Dazu wird weiters festgestellt, daß 12 von diesen 16 beauftragten Planern - die nicht im Bereich Straßenbau aufscheinen - im Verzeichnis der Ziviltechniker der Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für Steiermark und Kärnten aus dem Jahre 1995 (das entspricht dem Beauftragungsjahr), jedoch in anderen Bereichen, wie z.B. Kulturtechnik und Wasserwirtschaft, Maschinenbau, Physiker, Firmen-Statiker, Erschütterungsmessungen, Klimatologie, Medizin (Schadstoffe), sowie Raumplanung und Raumordnung zu finden sind. 4 Planungsaufträge wurden technischen Büros erteilt.

Der Landesrechnungshof stellt daher fest, daß die **Streuung der Planungsaufträge zwar breit ist, aber sich noch ein genügend großes Potential an weiteren Ziviltechnikern** gemäß vorangeführter Liste anbietet.

Hinsichtlich der **Intensität der Planungsauftragsvergaben** muß jedoch **kritisch festgestellt werden, daß 7 Ziviltechnikerbüros** (mit jeweiligen Gesamtsummen von über S 1,0 Mio.) eine Gesamtauftragssumme von S 17.566.922,-- erhalten haben. Das sind 67,1 % und somit **mehr als 2/3 der gesamten Auftragssumme**, der beiden ausgewerteten Jahre mit einer Gesamtsumme von S 26.166.676,--.

Die vom Landesrechnungshof erstellte Tabelle auf der nächsten Seite, zeigt die einzelnen Summen der Beauftragungen detailliert auf. Dabei wurde - sofern vorhanden - die Gesamtabrechnungssumme des Planungsauftrages, bzw. falls diese noch nicht vorlag, die Planungsauftragssumme lt. Vergabe herangezogen. Im Falle der Beauftragung von 2 Planern wurde jedem die halbe Auftragssumme zugerechnet.

Unberücksichtigt bleibt in dieser Betrachtung der Beschäftigungsstand und der Umsatz der Ziviltechniker-Büros.

Festgestellt wird jedoch, daß ein Büro, dem eine ungleich größere Anzahl von Aufträgen zukommt, naturgemäß leichter expandieren kann und dadurch in weiterer Folge wieder als leistungsfähigeres Büro auftreten kann.

Damit beginnt ein Kreislauf der zum Nachteil der Mitbewerberbüros ist. Auch aus diesem Grund sollte auf eine gleichmäßigere Verteilung der Planungsaufträge geachtet werden.

Gemäß dieser Tabelle ergeben sich **folgende Gesamtauftragssummen an die einzelnen Büros** bzw. der prozentmäßige Anteil an der Gesamtsumme der beiden ausgewerteten Jahre wie folgt:

	Ziviltechniker	Gesamtauftragssumme	Anteil in %
1.	Kribernegg	S 5.698.120,--	21,8 %
2.	Rinderer	S 3.612.202,--	13,8 %
3.	Riesel	S 2.328.433,--	8,9 %
4.	Zinthauer	S 2.032.161,--	7,8 %
5.	Bieler	S 1.610.007,--	6,2 %
6.	Ahmadi	S 1.178.241,--	4,5 %
7.	Klancnik	S 1.107.758,--	4,2 %
	SUMME	S 17.566.922,--	67,1 %

Es wird somit festgestellt, daß **das Ziviltechnikerbüro Dr. Hans Kribernegg** mit **mehr als 1/5 der gesamten Auftragssumme** dieser beiden ausgewerteten Jahre beauftragt wurde. Dazu wird kritisch festgestellt, daß dieses Büro **32 Aufträge** in der Größenordnung **von S 11.229,-- bis S 642.000,--** pro Einzelauftrag (d.h. von geringen bis mittleren Auftragssummen) erhalten hat.

Damit ist das **Argument der Fachabteilung in Frage gestellt**, die bei der Festlegung der Auswahlkriterien definiert hat, daß bei der Auftragsvergabe auch die **Leistungsfähigkeit des Ziviltechnikerbüros** wesentlich ist.

Aufgrund der **großen Anzahl** von hier vergebenen Aufträgen mit **kleineren bis mittleren Auftragssummen** kann festgestellt werden, daß durchaus **auch andere Ziviltechnikerbüros** gemäß der vorangeführten Liste geeignet gewesen wären, den einen oder anderen **Planungsauftrag zu übernehmen**.

Der Landesrechnungshof stellt zusammenfassend fest, daß zwar die **Anzahl der beauftragten Ziviltechnikerbüros** noch einer **einiger-**

maßen breiten Streuung unterliegt, jedoch die **Intensität der Aufträge** bzw. die **Auftragshöhe für einige wenige Planer** durchaus geeignet ist, **eine größere Streuung zu erzielen**.

Nachdem im Straßenbau die Betreuung der generellen Planung in der Fachabteilung IIa vorgenommen, die Detailplanung mit der nachfolgenden Bauausführung jedoch von der Fachabteilung IIb bzw. auch von der Fachabteilung IIc durchgeführt wird, ist es dem Landesrechnungshof ein besonderes Anliegen, daß **entsprechende Rückkoppelungen** von der **Bauausführung zur Detailplanung**, von dieser zurück **zur generellen Planung** und weiter bis zu den **planenden Ziviltechnikern**, vor allem bei Planungsänderungen, erfolgen sollten.

Dazu wurde von der Fachabteilung IIa festgestellt, daß im Rahmen der weiteren Detailuntersuchungen üblicherweise laufend der Sachbearbeiter eines generellen Projektes, auch bei der ersten Gemeinde- bzw. Anrainerinformation, im Rahmen der Detailprojektierung teilnimmt. Es ergibt sich aus den Informationen eines höheren Detaillierungsgrades (genaue Angaben über Grundbeanspruchung, exakte Werte bezüglich Lärmbelästigung, etc.) immer wieder, daß Änderungswünsche vorgebracht werden, die nach technischer Möglichkeit Berücksichtigung finden.

Das Referat für Umwelt- und Anrainerschutz an Verkehrswegen führt laufend (mindestens zweimal monatlich) mit der für den Bau zuständigen Fachabteilung IIb Koordinationsgespräche durch. Dabei wird nicht nur die Finanzierung hinsichtlich Bauprogramm, sondern auch die technische Ausführung der Maßnahmen besprochen. Eventuelle Änderungen zum ursprünglichen Projekt werden mittels Aktenvermerk oder Erweiterungsplanung durchgeführt.

Der Landesrechnungshof stellt dazu fest, daß diese **Rückkopplungen**, die den Informationsübergang **zwischen den beiden planenden Fachabteilungen** sicherstellen sollen, **im Sinne optimaler Lösungen** durchaus intensiviert werden können. Vor allem sollten **auch die planenden Ziviltechniker** über begründete und **sinnvolle Änderungen informiert** werden, damit diese Erkenntnisse bei den **künftigen Planungen von vornherein eingearbeitet werden** können.

Bei einer eventuellen Neuorganisation der Straßenbauabteilungen sollte aus oben zitierten Gründen der Aspekt berücksichtigt werden, die gesamte Planung - generelle Planung und Detailplanung - in einer Fachabteilung zu vereinigen.

5. Gegenüberstellung des Planungsbudgets zum Ausbaubudget von Bundes- und Landesstraßen

5.1 Finanzausgleichsgesetz, Planungs- und Ausbaubudget

Dem Landesrechnungshof wurden von der Fachabteilung IIa die Budgetziffern der letzten 10 Jahre (1987 - 1996) für den Bundesstraßenbau und den Landesstraßenbau vorgelegt (Beilage 3 und 4). Daraus ist ersichtlich, daß im Bundesstraßenbereich ab dem Jahre 1987 tendenziell bis zum Jahresende 1991 sinkende Budgetzahlen ausgewiesen werden und erst seit dem Jahre 1992 wieder eine leichte Erhöhung mit etwa gleichen Werten in den Jahren 1994 bis 1996 aufscheint.

Im Landesstraßenbereich sind die Ausbaubudgetsummen seit dem Jahre 1987 sehr homogen mit einem durchschnittlichen Wert von rd. 370 Mio. S, hingegen mit einem sprunghaften Anstieg im Jahre 1996 auf 411 Mio. S. Diese Aufstockung ist auf ein neues Sonderinvestitionsprogramm in der Höhe von rd. 50,0 Mio. S zurückzuführen, daß im außerordentlichen Landesbudget seine Deckung findet. Dieses Investitionsprogramm im Landesstraßenbereich soll auch für die Folgejahre für einzelne größere Baumaßnahmen bereitgehalten werden.

Gemäß „Finanzausgleichsgesetz 1993 - FAG 1993 und Änderung des Finanz-Verfassungsgesetzes 1948“ vom 15. Jänner 1993, ersetzt der Bund den Ländern den Aufwand für das Straßenbauhilfpersonal für Bundesstraßen A (Autobahnen) zur Gänze und für die Bau- und Erhaltungsarbeiten den jeweils entfallenden Anteil für Bundesstraßen.

In § 1 Abs. 2 des Finanzausgleichsgesetzes 1993 (FAG) heißt es auszugsweise in den relevanten Teilen dazu:

1. Der Bund ersetzt den Ländern den Personal- und Sachaufwand im Sinne des Abs. 1 in der vom Land geleisteten Höhe für Bedienstete, die für Bau- und Erhaltungsarbeiten verwendet werden und entweder nach Kollektivvertrag zu entlohnen sind oder Dienste verrichten, die nach dem Entlohnungsschema II des Vertragsbedienstetengesetzes 1948, BGBl. Nr. 86, zu entlohnen wären.

2. Der Bund ersetzt den Ländern den mit der Besorgung dieser Geschäfte entstehenden Aufwand für die Erfüllung der übertragenen Projektierungs-, Bauaufsichts-, Bauoberleitungs-, Bauausführungs- und Verwaltungsaufgaben wie folgt:

- a) durch eine **Pauschalabgeltung von 10 vH im Bundesstraßenbau** und 12 vH im Bundeshochbau und bei der Verwaltung bundeseigener Liegenschaften. Die Pauschalabgeltung umfaßt auch den mit der Heranziehung Dritter zur Besorgung dieser Geschäfte verbundenen Aufwand, soweit die Besorgung nicht durch Personal des Landes vorgenommen wird. Die Pauschalabgeltung ist bezogen auf die gesamten innerhalb eines Finanzjahres angefallenen voranschlagswirksamen Ausgaben, die vom Landeshauptmann als anweisendem Organ gemäß § 5 Abs. 2 Z 2 des Bundeshaushaltsgesetzes, BGBl. Nr. 213/1986, im Rahmen der „Auftragsverwaltung“ des Bundes im jeweiligen Land geleistet wurden, nach Abzug des Pauschalabgeltungsbetrages und des Personal- und Sachaufwandes nach Z 1.
- b) durch eine Abgeltung des Aufwandes im Ausmaß der nachweisbaren Fremdkosten für Projekte, wenn im Straßenbau bei den im Einvernehmen mit dem Bund erstellten Planungen folgende Umstände vorliegen:
 - aa) Vom Bund angeordnete Varianten zu generellen Projektierungen, sofern zu diesen bereits drei vom Bund zustimmend zur Kenntnis genommene generelle Projekte vorliegen.
 - bb) Detailprojekte, deren Ausführung nicht binnen fünf Jahren ab Genehmigung beginnt.
 - cc) Zusätzlich vom Bund angeordnete generelle Projektierungen, wenn bereits ein vom Bund zustimmend zur Kenntnis genommenes Detailprojekt vorliegt.
 - dd) Projektierungen und Bauaufsichten für Raststationen an Autobahnen und Schnellstraßen.
 - ee) Projekte für Strecken, für die eine Verordnung gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 zugrunde lag, die jedoch aufgehoben wurde.
 - ff) Projekte, die an Dritte abgetreten wurden.

3. Der Bund trägt den sonstigen Aufwand bei der Bundesstraßenverwaltung, beim Bundeshochbau und bei der Verwaltung bundeseigenen Liegenschaften unmittelbar.

Bei der Berechnung des FAG-Pauschalabgeltungsbetrages, den der Bund an das Land Steiermark zu überweisen hat, ist somit vom Gesamtumsatz des Bundesstraßenausbaubudgets (inklusive FAG) auszugehen und davon die FAG-Pauschalzahlungen und die - Überweisungen für den Personalaufwand gemäß § 1 Abs. 2 Z 1 des FAG abzuziehen. Von dieser sich dann ergebenden Ausbaubudgetsumme sind die 10%igen Pauschalabgeltungen im Bundesstraßenbau zu berechnen. Damit ergeben sich gemäß nachfolgender Tabelle folgende Pauschalabgeltungssummen, die vom Landesrechnungshof den tatsächlich überwiesenen FAG-Summen gegenübergestellt wurden:

Ermittlung der FAG-Zahlungen zum Bundesstraßenausbaubudget

*(1987 - 1996)
in Mio. Schilling*

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
1. Bundesstraßenverwaltung Stmk. Bundesstraßenbudget	2037,2	1638,5	1596,8	1605,7	1271,8	1362,1	1516,4	1693,1	1683,0	1680,9
2. 10 % FAG Pauschalabgeltung tatsächlich überwiesen	- 202,1	- 120,5	- 122,6	- 119,6	- 72,3	- 132,4	- 108,7	- 125,2	- 121,8	- 129,7
3. Personalaufwand gem. FAG § 1 Abs. 2 Z 1	-230,5	- 246,5	- 256,5	- 280,0	- 255,9	- 248,9	- 265,3	- 319,0	- 259,2	- 311,1
4. Ausbaubudgetsumme für die Berechnung der FAG-Zahlg.	1604,6	1271,5	1217,7	1206,1	943,6	980,8	1142,4	1248,9	1302,0	1240,1
5. 10 %ige Pauschalabgeltung gem. FAG § 1 Abs. 2 Z 2	160,5	127,2	121,8	120,6	94,4	98,1	114,2	124,9	130,2	124,0
DIFFERENZ von Zeile 2. zu Zeile 5.	+ 41,6	+ 6,7	- 0,8	+ 1,0	- 22,1	+ 34,3	+ 5,5	+ 0,3	- 8,4	+ 5,7

Von der Fachabteilung IIa wurde dazu ausgeführt, daß die Pauschalabgeltung aufgrund eines Jahresvoranschlages ermittelt wird und sich bei Veränderungen des Ausbaubudgets während des Jahres andere Pauschalabgeltungssummen ergeben, wobei eine Summenkorrektur im Dezember nicht mehr möglich ist. Grundsätzlich wird angestrebt, die Schuld bzw. das Guthaben des Bundes in Folge FAG-Zahlungen nieder zu halten. Größere Abweichungen werden möglichst im Folgejahr kompensiert.

Dazu stellt der Landesrechnungshof kritisch fest, daß im Jahre 1987 eine wesentlich höhere Summe zufolge einer zu niedrigen Überweisung aus dem Jahre 1986 bezahlt wurde. Ebenso zeigen die Jahre 1991 und 1995 zu geringe, tatsächlich überwiesene FAG-Pauschalabgeltungen. Es wird daher der Fachabteilung IIa empfohlen, auf ausgeglichene Zahlungen zu achten und Korrekturen schon im laufenden Jahr rechtzeitig durchzuführen, da nachträglich überwiesene Summen einen erheblichen Zinsenverlust für das Land Steiermark darstellen.

Der Landesrechnungshof stellte das abgerechnete Planungsbudget gemäß den Jahresabschlüssen den Summen der Planungsaufträge für die Jahre 1992 - 1996 gemäß den vorgelegten Zahlen der Fachabteilung IIa (Beilage 5 und 6) gegenüber. Für das Planungsbudget wurden die Zahlen der angeführten Jahresabschlüsse von Bundesstraßen (A, B, S) und Landesstraßen zusammengezählt. Ebenso wurden die Planungsaufträge für die Fachabteilungen IIa, IIb, IIc und LBD für die Bundesstraßen und Landesstraßen laut den EDV-Auftragslisten zu einer Summe addiert. Damit ergibt sich folgende Gegenüberstellung:

	1992	1993	1994	1995	1996
Planungsbudget	122,58	111,58	124,60	114,51	104,83
Planungsaufträge	70,30	111,50	99,50	68,80	109,40
DIFFERENZ	52,28	0,08	25,10	45,71	- 4,57

In den Jahren 1992, 1994 und 1995 war somit eine deutlich höhere Auszahlungssumme vorhanden, als die Summe der Auftragslisten für Ziviltechnikeraufträge an Ausgaben auswies. Im Jahre 1993 ergibt sich ein fast ausgeglichener Zustand, während im Jahre 1996 eine um 4,57 Mio. S höhere Auftragssumme erteilt wurde, als die entsprechende Jahresauszahlungssumme war.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß beim Vergleich der Aufstellungen der Summe für die Planungsaufträge und des Planungsbudgets (= Jahresauszahlungssumme) die tatsächlichen Ausgaben im Schnitt der letzten 5 Jahre deutlich höher als die Aufträge laut EDV-Auftragsliste waren. Dies kann zu einem Teil dadurch entstehen, daß eine höhere Anzahl von Abrechnungen einer geringeren Anzahl von Aufträgen im laufenden Jahr gegenüberstehen.

Der Landesrechnungshof forderte daher die Fachabteilung IIa zu einer Begründung dieser Diskrepanzen auf und erhielt diesbezüglich die Auskunft, daß in den EDV-Auftragslisten folgende Ausgaben nicht enthalten sind:

- diverse Aufträge für Drucke, Pausen, Verbrauchsgüter u.ä. (z.B. 1996 insgesamt rd. 3,5 Mio. S)
- sämtliche Gutachten (z.B. 1996 rd. 6,2 Mio. S)
- Baubüros für Bundesstraßen und Schnellstraßen (z.B. 1996 rd. 2,0 Mio. S)

Diese für das Jahr 1996 angegebenen Nebenkosten beziffern sich somit in Summe auf rd. 11,7 Mio. S.

Die Summe der Differenzen gemäß obiger Tabelle ergeben für die Jahre 1992 -1996 einen Gesamtwert von 118,6 Mio. S. Das entspricht pro Jahr durchschnittlich einer Summe von 23,72 Mio. S höherem Planungsbudgets gegenüber der EDV-Auftragsliste. Die durchschnittliche Differenz zu den oben angeführten, gerundeten Nebenkosten von 11,7 Mio. S beträgt somit mehr als 10,0 Mio. S und war damit nicht aufgeklärt.

Deshalb hat der Landesrechnungshof eine gesonderte Aufklärung für die Jahre 1992 (Beginn der Auftragsstatistik) und 1995 gefordert, in denen die Differenz besonders hoch war.

Mit Schreiben vom 31. Oktober 1997 übermittelte die Fachabteilung IIa dazu folgende Stellungnahme:

- 1) Die Auftragssummen für die einzelnen Jahre 1992 - 1996 weisen starke Schwankungen auf.
- 2) Viele Aufträge weisen Zahlungen auf, die sich bis zur Schlußrechnung auf 3 Folgejahre verteilen.
- 3) Infolge Pkt. 1) und 2) ergibt sich, daß ein direkter Vergleich von Jahresauftragssumme und Jahreszahlungssumme wenig Aussagekraft hat.
- 4) Die Höhe der nicht erfaßten Aufträge wurde für 1996 mit ca. 10 Mio. S genannt und ist für die anderen Jahre mindestens die gleiche Höhe anzunehmen.
- 5) Die in Frage stehende weitere Differenz zwischen Auftragssummen und Zahlungen liegt offensichtlich an Zahlungen, deren Auftragsdatum vor 1992 liegt und es sind diese Aufträge in der Auftragsstatistik nicht enthalten.

So wurde bei rascher Durchsicht der Zahlungen des Jahres 1995 festgestellt, daß einige Zahlungen aufgrund von Aufträgen vor 1992 erfolgten und diese Zahlungen zusammen einige Mio. S ergeben.

Die Jahre 1994 und vorher wurden nicht mehr auf Zahlungen mit Auftragsdatum vor 1992 untersucht, da es selbstverständlich ist, daß in diesen Jahren noch weit höhere Abrechnungen von Aufträgen vor 1992 erfolgten.

- 6) Bei den unter Pkt. 5) erwähnten Rechnungen mit Auftragsdatum vor 1992 handelt es sich jedenfalls um Planungsrechnungen, die richtigerweise bei Planungsansätzen zu verrechnen waren.

Zusammenfassend muß dazu kritisch festgestellt werden, daß die durchschnittliche Differenz zwischen EDV-Auftragslisten und Planungsbudget gemäß der Jahresabschlüsse mit den darin enthaltenen Nebenkosten überaus hoch ist. Es wird empfohlen, diese Nebenkosten auf Einsparungsmöglichkeiten hin zu untersuchen.

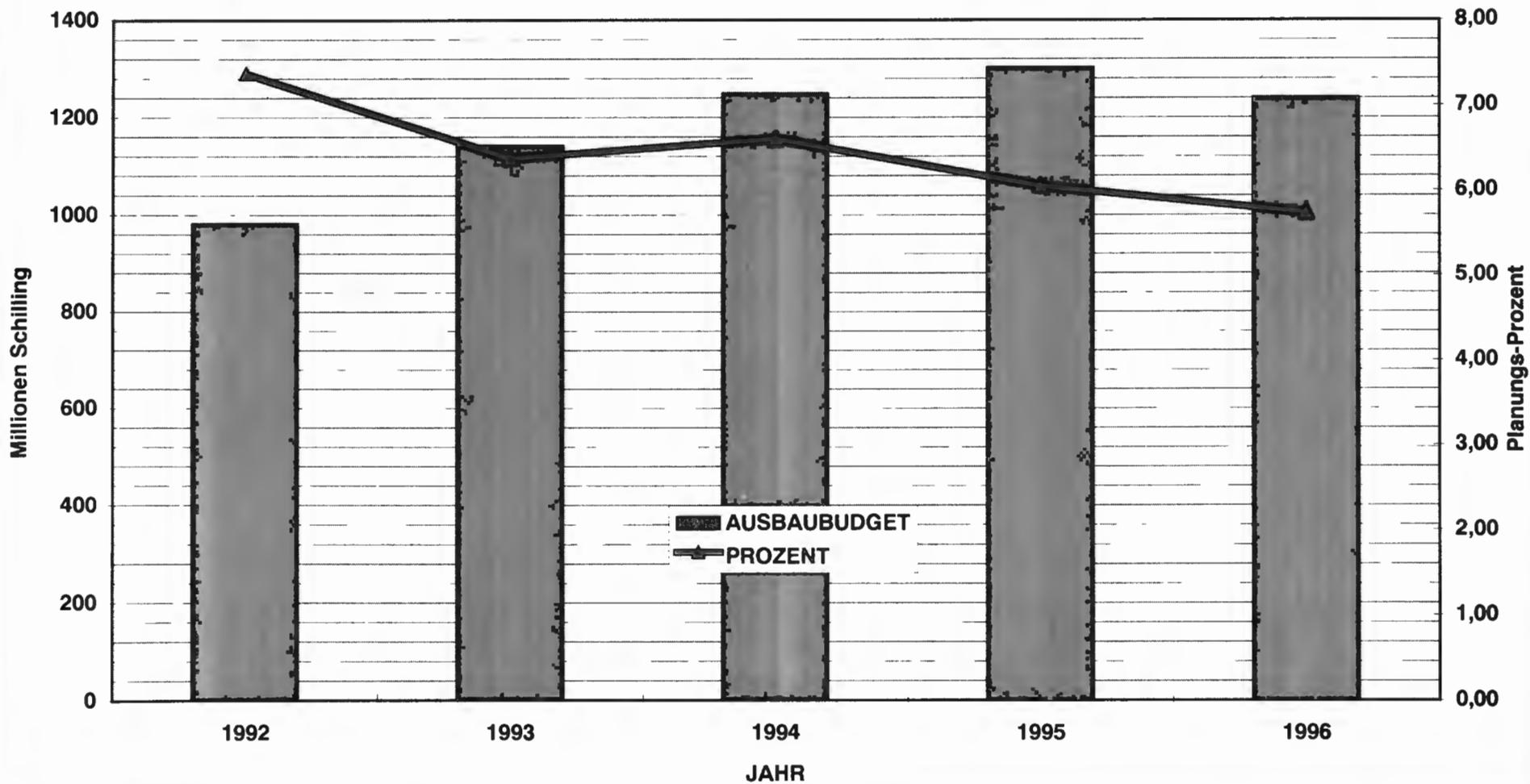
Ohne auf diese oben zitierten hohen Nebenkosten näher einzugehen, hat der Landesrechnungshof eine Gegenüberstellung des Planungsbudgets zum Straßenausbaubudget, getrennt für Bundes- und Landesstraßen, erstellt.

Um zum tatsächlichen **Bundesstraßenausbaubudget** zu gelangen, müssen von der vorgelegten Gesamtbudgetsumme (A + B + S) für Erhaltung und Ausbau (Beilage 3) die 10%ige Pauschalabgeltung gemäß FAG, sowie die Überweisungen für den Personalaufwand, abgezogen werden. Die diesbezüglichen Zahlen wurden von der Fachabteilung IIa dem Landesrechnungshof in einem gesonderten Schreiben übermittelt (Beilage 7) Damit ergibt sich folgende Berechnung des Bundesstraßenausbaubudgets für die Jahre 1992 - 1996 in Millionen Schilling:

	1992	1993	1994	1995	1996
Bundesstraßenverwaltung Steiermark	1362,1	1516,4	1693,1	1683,0	1680,9
abzüglich 10 % FAG	132,4	108,7	125,2	121,8	129,7
abzüglich Personalaufwand	248,9	265,3	319,0	259,2	311,1
Bundesstraßenausbaubudget	980,8	1142,4	1248,9	1302,0	1240,1

Diese Zahlen wurden dem Planungsbudget für den Bereich Bundesstraßen des jeweiligen Jahres gegenübergestellt. In der Grafik auf der nächstfolgenden Seite wird das Planungsbudget in Prozent zum jeweiligen Ausbaubudget dargestellt, um eine Relativierung zu dem 10%igen Ersatz gemäß Finanzausgleichsgesetz aufzuzeigen.

PLANUNGSBUDGET IN % VOM BUNDESSTRASSENAUSBAUBUDGET



Daraus ist ersichtlich, daß sich die Prozentsummen des Planungsbudgets zwischen rund 5,7 - 7,4 % des Ausbaubudgets bewegen.

Nachdem somit durchschnittlich mehr als 6 % des Ausbaubudgets für Planungsaufträge und deren Nebenkosten benötigt werden, verbleiben nur weniger als 4 % für die Sach- und Personalkosten der Fachabteilungen IIa, IIb, IIc und LBD.

Daraus läßt sich ablesen, daß der Gesamtaufwand für das Land Steiermark durch die vom Bund pauschal mit 10 % abgegoltenen Kostenersätze nicht gedeckt sein kann. Der Landesrechnungshof hat in einer überschlägigen Kostenermittlung in Kapitel 6 dieses Berichtes versucht, die diesbezügliche Einnahmen-Ausgabensituation genauer darzustellen.

Um zu einem vergleichbaren **Landesstraßenausbaubudget**, gemäß den vorhin ermittelten Zahlen für den Bundesstraßenbereich zu kommen, müssen von der vorgelegten Gesamtbudgetsumme für den Landesstraßenbereich (Beilage 4) die Aufwendungen für die Landesstraßenerhaltung hinzugefügt werden. Mit gesondertem Schreiben (Beilage 8) wurden von der Fachabteilung IIa dem Landesrechnungshof die diesbezüglichen Ansätze für die Jahre 1992 bis 1996 mitgeteilt. Der Landesrechnungshof überprüfte diesen Sachverhalt und konnte feststellen, daß im Bundeshaushalt für Bundesstraßen diese Ansätze, teilweise sogar mit den gleichen Postnummern, enthalten sind. Die analoge Hinzurechnung der Landesstraßen-Erhaltungskosten für diesen Vergleich ist somit korrekt.

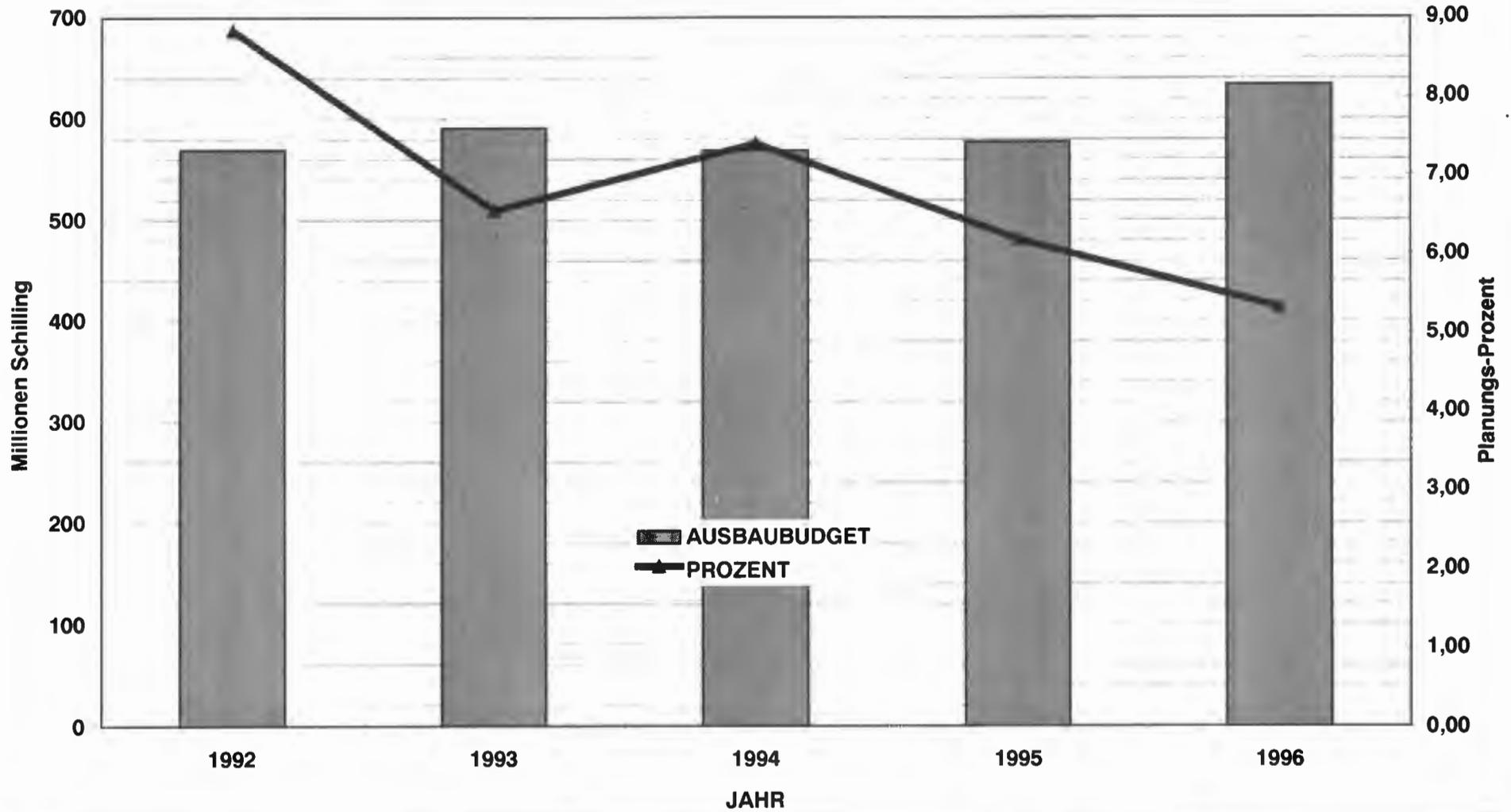
Damit ergibt sich folgende Berechnung des Landesstraßenausbaubudgets für die Jahre 1992 bis 1996 in Millionen Schilling:

	1992	1993	1994	1995	1996
Landesstraßenverwaltung Steiermark	363,5	383,2	355,9	362,5	411,0
zuzüglich Landesstraßen- erhaltung	206,0	208,3	212,9	215,0	222,6
Landesstraßenausbau- budget	569,5	591,5	568,8	577,5	633,6

Diese Zahlen wurden dem Planungsbudget für den Bereich Landesstraßen des jeweiligen Jahres gegenübergestellt. In der Grafik auf der nächstfolgenden Seite wird das Planungsbudget in Prozent zum jeweiligen Ausbaubudget dargestellt, um eine Relativierung in Analogie zum Bundesstraßenbereich, zu einem fiktiven 10%igen Budgetaufwand (entsprechend FAG) aufzuzeigen.

Daraus ist ersichtlich, daß sich die Prozentsummen des Planungsbudgets zwischen rund 5,3 bis 8,8 % des Ausbaubudgets bewegen.

PLANUNGSBUDGET IN % VOM LANDESSTRASSENAUSBAUBUDGET



Somit werden auch im Landesstraßenbereich im Durchschnitt der letzten 5 Jahre mehr als 6 % des Ausbaubudgets für Planungsaufträge und deren Nebenkosten benötigt. Es verbleiben auch hier für den fiktiv angenommenen 10%igen Ersatz aus dem Landesbudget weniger als 4 % für die Sach- und Personalkosten aller Fachabteilungen.

Positiv kann hier festgestellt werden, daß der Prozentwert seit dem Jahre 1994 kontinuierlich bis auf etwa 5 % abnimmt. Insgesamt gelten jedoch auch für den Landesstraßenbereich die oben angeführten Feststellungen betreffend den Bundesstraßenbereich.

5.2 Planungsaufträge, Realisierung von genreller- und Detailplanung

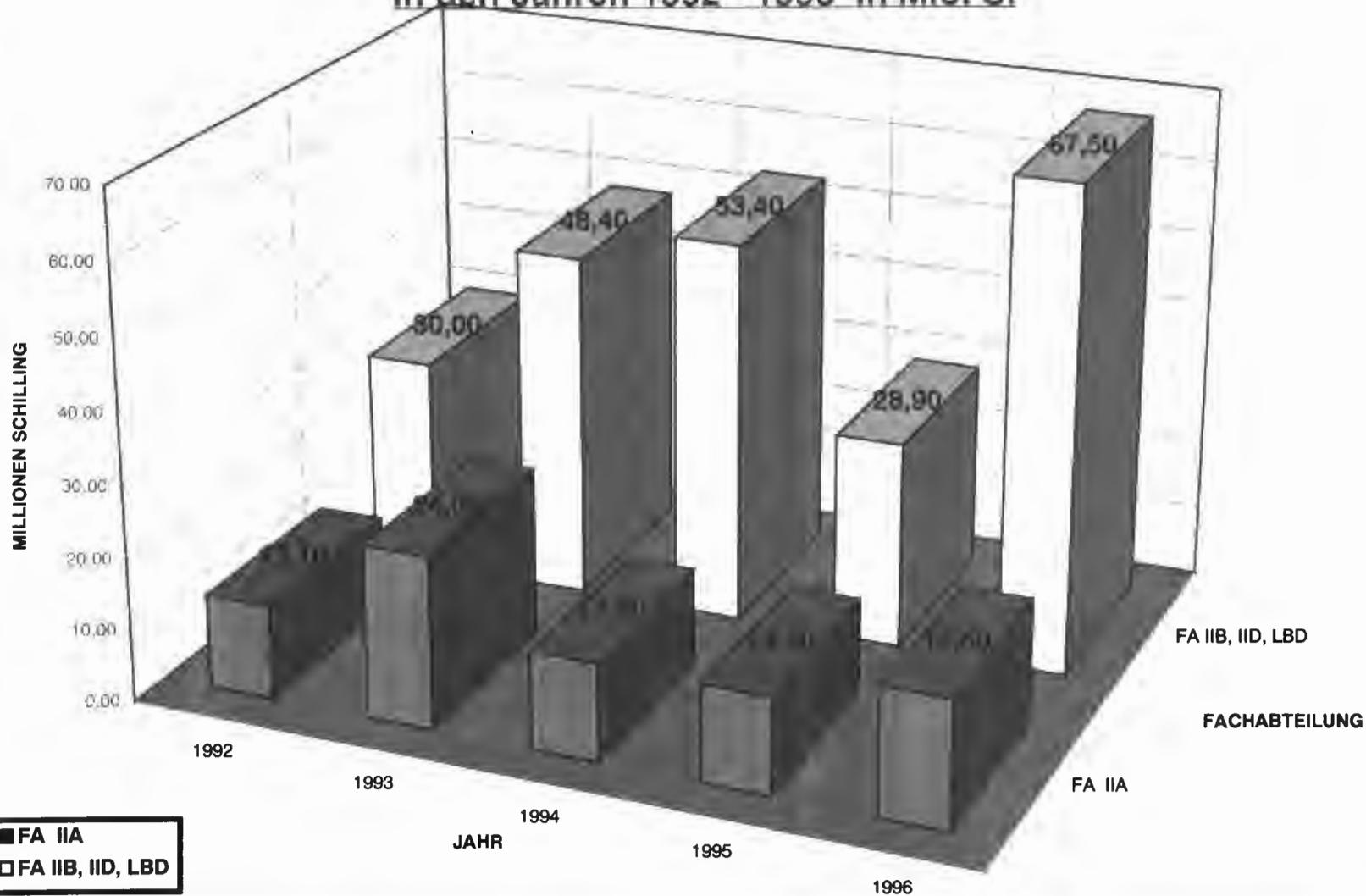
Der Landesrechnungshof hat weiters gemäß den vorgelegten Zahlen der Fachabteilung IIa (Beilage 6) eine Gegenüberstellung der Planungsaufträge für den Bundesstraßenbau (A, S, B) betreffend die generelle Planung (FA IIa) zur Detailplanung (FA IIb, IIc und LBD) erstellt.

In der Grafik auf der folgenden Seite ist ersichtlich, daß die Summe für Detailplanungsaufträge von 1992 - 1994 ansteigt, im Jahr 1995 aber deutlich gesunken ist und beinahe nur mehr den halben Wert des Vorjahres erreicht. Im Jahre 1996 ergab sich eine starke Erhöhung der Auftragssumme, die zum einen Teil wohl die Kompensation des niedrigen Vorjahreswertes darstellt, zum anderen Teil von der Fachabteilung IIa mit Wechsel des Landesrates für den Straßenbaubereich begründet wurde. Eine wesentliche Erhöhung dieser Auftragssumme war in diesem Jahr durch Aufträge für die 2. Röhre des Plabutsch-Tunnels in Graz und dem Vollausbau der A2-Autobahn im Bereich Mooskirchen-Modriach gegeben.

Die Summe der Planungsaufträge im Bundesstraßenbereich für die generelle Planung (FA IIa) bewegt sich mit Ausnahme des Jahres 1993 durchschnittlich bei rund S 14,0 Mio. pro Jahr. Eine leichte Erhöhung dieser Planungsaufträge im Jahr 1996, offenbar im Sog der erhöhten Detailplanungsaufträge, trotz wieder tendenziell sinkendem Ausbaubudget für das Jahr 1996, ist erkennbar.

PLANUNGSaufträge BUNDESSTRASSEN (A, B, S)

in den Jahren 1992 - 1996 in Mio. S.



Zusammenfassend wird festgestellt, daß trotz etwa gleichbleibendem Bundesstraßenbudget (1994 - 1996) im Jahr 1996 eine erhöhte Anzahl von Detailplanungsaufträgen vergeben wurde. Daraus läßt sich schließen, daß zahlreiche Detailplanungen aus budgetären Gründen nicht zur Ausführung kommen können.

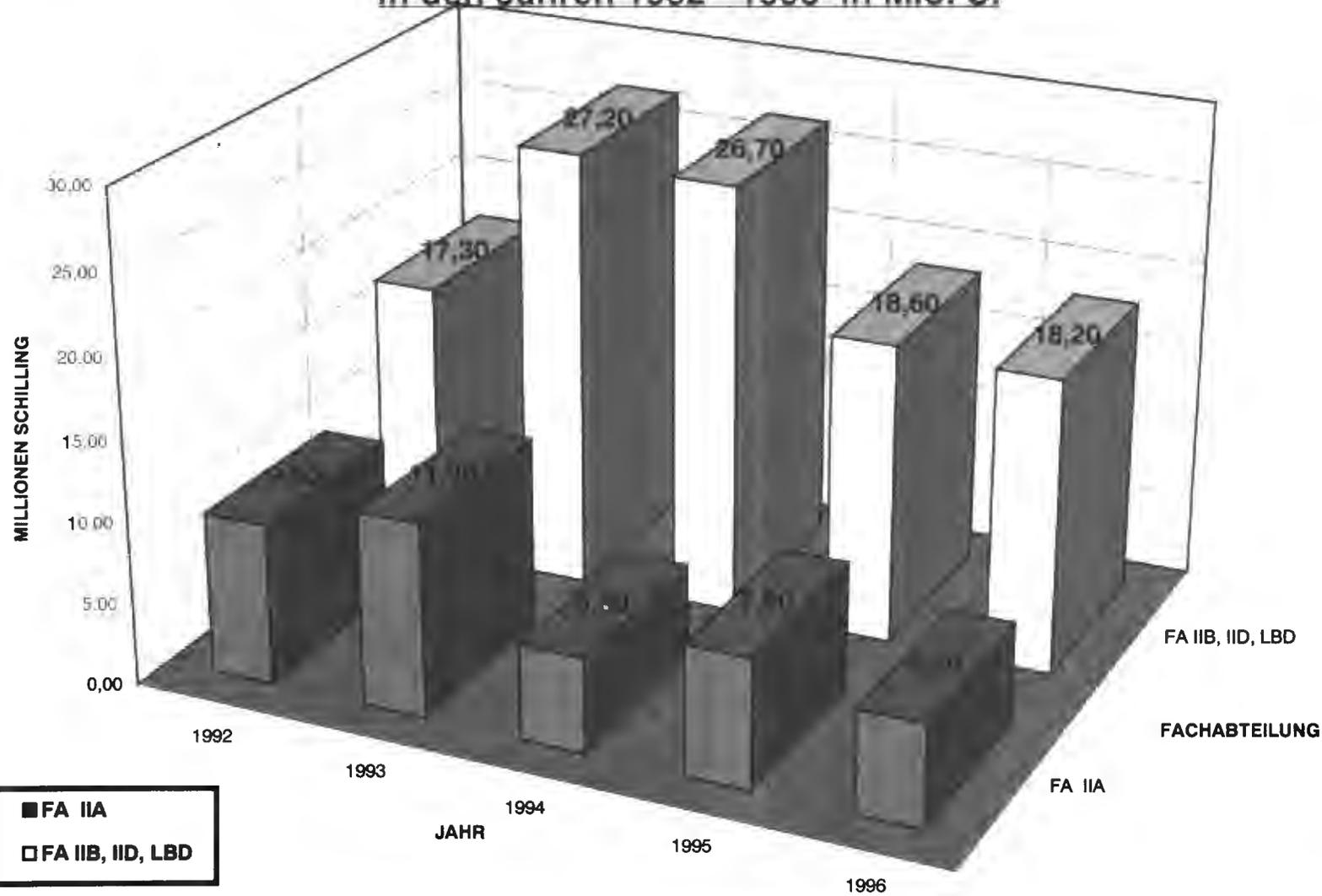
Eine derart direkte Umsetzungsmöglichkeit vieler bereitliegender Detailplanungen für eventuell erhöhte, zur Verfügung gestellte Budgetmittel wäre grundsätzlich ein idealer Zustand. Im Zuge des weiteren Berichtes wird jedoch darauf eingegangen, ob es sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar ist, eine hohe Anzahl von fertigen Detailplanungen permanent bereitzuhalten.

Im Landesstraßenbereich ist zu ersehen, daß die Summe für Detailplanungsaufträge seit dem Jahr 1993 gesunken ist. Demgemäß angepaßt, obwohl ja generelle Planung, Detailplanung und Ausführung zeitlich versetzt durchgeführt werden, sinkt auch die Summe der Planungsaufträge der Fachabteilung IIa für generelle Planungen im Landesstraßenbereich - abgesehen von einer sprunghaften Reduktion im Jahre 1994 - etwa kontinuierlich.

Die Entwicklung der Planungsauftragssummen im Landesstraßenbereich ist in einer Grafik auf der nächsten Seite übersichtlich dargestellt.

PLANUNGSaufträge LANDESSTRASSEN

in den Jahren 1992 - 1996 in Mio. S.



Positiv kann somit festgestellt werden, daß die Auftragssumme für generelle Planungen im Landesstraßenbereich bei etwa gleichbleibendem Landesstraßenausbaubudget gesenkt wurde.

Diese sinkende Planungsauftragssumme bedeutet aber auch, daß die Arbeit mit der Betreuung, der vorwiegend an die Ziviltechniker vergebenen Planungsaufträge, in der Fachabteilung IIa geringer wird.

Was das hinsichtlich der geringeren Auslastung des Personals bzw. der Anzahl der Bediensteten der Fachabteilung IIa bedeutet, wird in weiterer Folge in diesem Kapitel bzw. auch im Kapitel 6 „Kosten der Fachabteilung IIa“ erörtert.

Zur Feststellung der Arbeitsanteile innerhalb der Fachabteilung IIa, welche Bedienstete für den Bundesstraßenbereich, für den Landesstraßenbereich und für den öffentlichen Verkehr bzw. zu welchen Prozentsatz sie für die vorangeführten Bereiche eingesetzt werden, übermittelte die Fachabteilung IIa dem Landesrechnungshof eine entsprechende Auflistung aller Bediensteten. Dies war für den Landesrechnungshof deshalb erforderlich, weil er für das Kapitel 6 „Kosten der Fachabteilung IIa“ jene Personen bzw. deren Arbeitsanteile, die im Bereich öffentlicher Verkehr eingesetzt werden, herausrechnen wollte. Die vorhin zitierte Kostenberechnung bezieht sich nämlich ausschließlich auf Bundesstraßen und Landesstraßen.

Die auf der nächsten Seite angeführte Liste beinhaltet 47 Bedienstete der Fachabteilung IIa. Gegenüber dem, im Kapitel 3 angeführten Organigramm der Fachabteilung IIa mit 48 Bediensteten, ist nur der Kraftwagenlenker (Herr Riederer) für die erwünschten Arbeitsanteile nicht berücksichtigt.

Die Summation der Arbeitsanteile der einzelnen Bediensteten ergibt für:

Bundesstraßenbereich	2258 %
Landesstraßenbereich	1558 %
Öffentlicher Verkehr	884 %
SUMME	4700 %

Die Gesamtsumme von 4700 % bedeutet, daß 47 Mitarbeiter zu je 100 % eingesetzt sind.

Aufteilung der Bundesstraßen- und Landesstraßenarbeitsanteile

NAME	Bundesstraßen- anteil	Landesstraßen	ÖV-Anteil
Andres	65,0%	35,0%	
Bauer	80,6%	19,0%	0,4%
Feigg	46,0%	54,0%	
Fuchs	24,4%	75,6%	
Gobiet	60,6%	6,9%	32,5%
Gödl	48,2%	7,2%	44,6%
Gottsberger	74,2%	22,1%	3,7%
Gradischnig	32,6%	67,4%	
Grübler	55,2%	44,1%	0,7%
Gutmann	43,8%	55,6%	0,6%
Haubenhofer	0,6%	1,5%	97,9%
Huber	100,0%		
Jauk	94,5%	2,9%	2,7%
Jöbstl	99,4%	0,6%	
Katzer	48,9%	51,1%	
Kobald			100,0%
Kröpfl	43,2%	56,8%	
Kucharek			100,0%
Leopold	44,7%	55,3%	
Mandl	94,2%	4,2%	1,6%
Müllneritsch	32,4%	67,6%	
Ortmann		100,0%	
Oswald	48,3%	31,2%	20,5%
Peschl	32,3%	0,0%	67,7%
Pladerer	1,9%	1,6%	96,5%
Platzer	37,9%	62,1%	
Pucher	30,9%	69,1%	
Reichart	61,5%	28,6%	9,9%
Reicher	38,6%	61,4%	
Reiterlehner			100,0%
Rogan	42,4%	57,0%	0,6%
Sandner	47,2%	52,8%	
Scharler	74,0%	26,0%	
Schneeberger	35,5%	64,5%	
Scholze	41,2%	58,8%	
Schreiner	60,0%	40,0%	
Schutting	66,0%	32,2%	1,8%
Siegert	65,0%	35,0%	
Strametz		2,0%	98,0%
Tropper			100,0%
Trummer	46,5%	53,5%	
Uitz	64,4%	35,6%	
Wakonigg	87,5%	12,5%	
Waltersdorfer	42,4%	57,6%	
Wirth	86,5%	13,5%	
Zenz	91,1%	7,2%	1,7%
Zorn	71,4%	28,6%	
SUMME	2258 %	1558 %	884 %

Ohne Berücksichtigung der verschiedenen Wertigkeiten der Dienstposten bedeutet dies, daß

für den Bundesstraßenbereich	22,6 Bedienstete
für den Landesstraßenbereich	15,6 Bedienstete
und für den öffentlichen Verkehr	8,8 Bedienstete

verwendet werden.

Um festzustellen, ob innerhalb der Fachabteilung IIa eine gleichmäßige Auslastung hinsichtlich Bundes- und Landesstraßenbereich gegeben ist, erstellte der Landesrechnungshof eine Tabelle in der die Jahresumsätze der Planungsauftragssummen der Jahre 1995 und 1996, getrennt nach Bund und Land, auf die jeweils zur Verfügung stehende Anzahl von Bediensteten umgelegt wurde.

Fachabteilung IIa - Planungsaufträge in Mio. S	1995		1996	
	Summe	pro Bedienst.	Summe	pro Bedienst.
Bundesstraßen (22,6 Bed.)	13,4	0,59	17,5	0,77
Landesstraßen (15,6 Bed.)	7,9	0,51	6,2	0,40

Somit kann festgestellt werden, daß allgemein im Landesstraßenbereich und hier vor allem im Jahre 1996 eine wesentlich schlechtere Umsatzauslastung pro Bediensteten im Landesstraßenbereich gegenüber dem Bundesstraßenbereich eingetreten ist.

Die Zahlen der obigen Tabelle geben eine sehr vereinfachte Darstellung wieder, weil von der Sekretärin bis zum Abteilungsleiter über alle Referate - mit Ausnahme des Referates für öffentlichen Nahverkehr - ein pro Kopfwert als Durchschnittswert ermittelt wurde. Bei der Organisation und Abwicklung von Planungsaufträgen sind aber tat-

sächlich alle Bediensteten mit unterschiedlichen Aufgabenstellungen eingebunden.

Es wird somit festgestellt, daß für die Abwicklung und Betreuung von Planungsaufträgen im Straßenbau innerhalb der Fachabteilung IIa im Jahre 1996 ein durchschnittlicher Wert von rund S 770.000,-- pro Jahr pro Bediensteten im Bundesstraßenbereich und von nur rund S 400.000,--/Jahr pro Bediensteten im Landesstraßenbereich anfällt.

Mit den Daten der Planungsaufträge für 1995 und 1996, die im 4. Kapitel dieses Berichtes dargestellt sind, errechnet sich bei rund 26,2 Mio. S Gesamtauftragssumme von 162 Aufträgen ein durchschnittlicher Wert von rund S 161.000,-- pro Einzelauftrag.

Gemäß den o.a. Zahlen sind damit im Jahr 1996 durchschnittlich pro Bediensteten der Fachabteilung IIa im Bundesstraßenbereich 4,8 Aufträge und im Landesstraßenbereich 2,5 Aufträge bearbeitet worden.

Zur Feststellung, wieviele der erstellten generellen Projekte in einem Zeitraum von 2 bis 6 Jahren tatsächlich zur Ausführung kommen, ließ sich der Landesrechnungshof eine Auflistung aller Planungsprojekte der Jahre 1991 bis 1995 von der Fachabteilung IIa erstellen. Als Zusatzinformation für den Realisierungsstand wurden folgende Fragen gestellt:

- Welche wurden schon fertiggestellt?
- Welche sind im Baustadium?
- Welche sind im Detailprojektsstadium?
- Welche sind noch im Stadium des generellen Projektes verblieben?

Die entsprechenden Listen wurden getrennt nach Bundesstraßen, Landesstraßen und für die lärmtechnischen Untersuchungen bzw. Baumaßnahmen erstellt (Beilage 9).

Eine Auswertung der vorgelegten Listen ergab für den Bundesstraßenbereich, daß von 46 Planungsvorhaben des vorgenannten Zeitraumes im Jahre 1997 nur 9 fertiggestellt wurden und 3 sich im Bau befinden. Damit befinden sich insgesamt 12 im Realisierungsstadium, das entspricht einen Prozentsatz von 26 %, das ist rund ein Viertel.

Für den Landesstraßenbereich sind von 18 Planungsvorhaben der Jahre 1992 bis 1995 nur eines zur Gänze fertiggestellt, zwei teilweise fertiggestellt worden und eines befindet sich teilweise im Bau. Diese vier Bauvorhaben im Realisierungsstadium entsprechen somit einen Prozentsatz von 22 %, somit weniger als ein Viertel.

Gemäß der Aufstellung des Referates für Umwelt- und Anrainerschutz sind bei den lärmtechnischen Bauten im Bereich der Autobahnen von 52 Untersuchungen tatsächlich 13 Baumaßnahmen fertiggestellt worden. Das entspricht einen Prozentsatz von 25 %. Im Bereich der Schnellstraßen wurden von 14 lärmtechnischen Untersuchungen tatsächlich 4 gebaut, womit sich ein Prozentsatz von 29 % ergibt. Im Bundesstraßenbereich wurden 123 lärmtechnische Untersuchungen durchgeführt und davon 41 Projekte realisiert, womit 33 %, das ist rund ein Drittel ausgeführt werden konnte.

Der Landesrechnungshof kann somit zusammenfassend feststellen, daß für den **Bundes- und Landesstraßenbereich in einem Zeitraum von etwa 2 bis 6 Jahren nur rund ein Viertel aller generellen Projekte** tatsächlich einer **Realisierung** zugeführt wurden. Im Bereich der **lärmtechnischen Baumaßnahmen** liegt der durchschnittliche Prozentsatz **zwischen rund einem Viertel und einem Drittel** tatsächlicher Realisierung von Baumaßnahmen.

Auf die Anfrage des Landesrechnungshofes, warum bei vielen Straßenplanungen mehrere Studien, Umplanungen bzw. Varianten zu einem generellen Projekt verfaßt werden, antwortete die Fachabteilung IIa, daß lt. Dienstanweisung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten (BMfWA) im Stadium der Vorentwurfsplanung mehrere Umsetzungsmöglichkeiten einer Maßnahme auszuarbeiten sind, um im Entscheidungsprozeß flexibler reagieren zu können. Die Anzahl und Auswahl der untersuchten Varianten ist projektspezifisch und daher von unterschiedlicher Intensität.

Weiters wurde erklärt, daß sich Variantenuntersuchungen auch aus Forderungen von Bürgerinitiativen oder Gesinnungsänderungen der betroffenen Gemeinden (Aufhebung von zustimmenden Gemeinderatsbeschlüssen) ergeben. Ebenso gibt es Projekte, wo das BMfWA die Untersuchung zusätzlicher Trassenvarianten anordnet. Der Landesrechnungshof bemerkt dazu, daß eine Abgeltung des Aufwandes durch den Bund gemäß FAG § 1 Abs. 2, b), aa), erfolgen muß, wenn bereits drei vom Bund zustimmend zur Kenntnis genommene generelle Projekte vorliegen. Eine Genehmigung von drei Projekten kommt in der Praxis aber nie vor.

Bei allem Verständnis für die vorangeführten Argumente zahlreicher Variantenuntersuchungen muß festgestellt werden, daß Planungsaufträge nicht vor dem Hintergrund vergeben werden sollten, die Auftragslage der Ziviltechnikerbüros zu optimieren, wenn die Chancen für die Umsetzung des Projektes als gering zu bewerten sind. Ebenso sollten Studien für neue Verkehrswege nicht beauftragt werden, um Bürgermeister bzw. deren Regionen zu beruhigen, daß schon „etwas gemacht werde“, wenn die Realisierung aus budgetärer Sicht bzw. die politische Machbarkeit erst in einigen Jahren gegeben ist. Diese Vorgangsweise früherer Jahre führte zu einer gro-

ßen Anzahl fertiger Detailprojekte, die zum Großteil nicht realisiert werden konnten.

Der Nachteil dieser „Langzeitstudien bzw. Planungen“ ist vor allem der, daß bis zur Umsetzung des Projektes die schon getätigten Planungen durch veränderte Randbedingungen veraltet sind bzw. große Projektsänderungen bedingen oder überhaupt verworfen werden müssen.

Die Folgerung daraus ergibt, daß eine kritische Überprüfung des Projektes hinsichtlich einer zielgerechten Weiterführung dieser Planung stattfinden muß, bevor der Detailplanungsauftrag vergeben wird.

Selbst die Fachabteilungen und die Baubezirksleitungen bestätigen, daß Detailplanungen, die nach angemessener Zeit (ca. 3 - 5 Jahre) nicht für eine Ausführung in Angriff genommen werden, wenig Chancen auf eine Realisierung in der vorliegenden Form haben. Fallweise werden diese Baumaßnahmen bei großer Dringlichkeit, aber nicht vorhandenem Budget, im Wege über die Fachabteilung II d teilweise mittels Sanierung vollendet, womit das Detailprojekt zumindest in Teilen Verwendung finden kann.

Gelingt es aber auch nur einen Teil der später nicht umgesetzten Planungen zu vermeiden, könnten damit Kosten eingespart werden und damit letztlich neue Straßenstücke gebaut werden. **Das Ziel ist in der Realisierung von Straßenbauten zu sehen**, denn man kann - lapidar gesagt - auf Planungen nicht Autofahren.

Obwohl die Beauftragung von Detailprojekten nicht im direkten Einflußbereich der Fachabteilung II a ist, sondern diese von der Fachabteilung II b beauftragt und betreut werden, hat sich der Lan-

desrechnungshof einen Überblick von fertiggeplanten Detailprojekten erstellen lassen.

Aufgrund von Erhebungen in den Baubezirksleitungen muß festgestellt werden, daß dort eine große Anzahl von Detailprojekten aufliegt, von denen im geschätzten Durchschnitt nur 2/3 realisiert werden können. Durchschnittlich werden daher rund 1/3 aller zur Zeit noch vorliegenden Detailprojekte nicht ausgeführt.

Mit Stand August 1997 liegt die in der untenstehenden Tabelle angeführte Anzahl von Detailprojekten (für den Bundesstraßen- und Landesstraßenbereich, aber ohne Sanierungsprojekte der Fachabteilung IId, Lärmschutzmaßnahmen, Geh- und Radwege, sowie Signalanlagen) in den Baubezirksleitungen vor. Die von den Baubezirksleitungen übermittelten Listen wurden vom Landesrechnungshof hinsichtlich ihrer Vollständigkeit nur stichprobenartig überprüft und stellen lediglich den momentanen Stand von noch nicht realisierten Detailprojekten dar. Die stichprobenhafte Überprüfung der vorgelegten Listen erfolgte für die Bereiche der Baubezirksleitung Judenburg und Bruck. Im Bereich der Baubezirksleitung Judenburg sind wegen des großen Umfanges der übermittelten Liste sowohl die Bundes- als auch die Landesstraßendetailprojekte Punkt für Punkt durchgesehen worden. Im Bereich der Baubezirksleitung Bruck beschränkte sich die Durchsicht auf die Landesstraßendetailprojekte.

Baubezirksleitungen	auffliegende, geplante Detailprojekte
Bruck	17 Stk.
Feldbach	66 Stk.
Graz-Umgebung	59 Stk.
Hartberg	20 Stk.
Judenburg	57 Stk.
Leibnitz	56 Stk.
Liezen	26 Stk.

Bei der Stückanzahl der Baubezirksleitung Liezen sind sämtliche Detailprojekte und Studien, die im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Ausbau der sogenannten B 308, Ennstal-Ersatzstraße im Abschnitt „Mandling-Liezen“ erstellt wurden, **nicht enthalten**. Dieser Abschnitt wurde später reduziert auf den Abschnitt „Stainach-Liezen“, wovon nur die sogenannte Sallabergbrücke, sowie die „Wanne Stainach“ gebaut wurde, jedoch bislang nicht unter Verkehr stehen.

Bei vielen alten Projekten ist zusätzlich vor der Ausführung eine meist vollständige Überarbeitung durch ein Ziviltechnikerbüro erforderlich. Angemerkt wurde von der Fachabteilung IIb und den Baubezirksleitungen, daß in den letzten fünf Jahren eine Reduktion bei den Detailplanungsaufträgen, die wenig Realisierungschancen hatten, durchgeführt wurde. Trotzdem würde es selbst bei vollkommener Einstellung aller Neuplanungen infolge des angespannten Straßenbaubudgets eine längere Zeit benötigen, bis alle vorhandenen Detailprojekte realisiert werden können.

Zudem muß versucht werden, doppelgleisige Planungen, wie z.B. Land - ÖSAG (Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft) zu verhindern. Eigenplanungen der Baubezirksleitungen für Kleinmaßnahmen müssen mit den Fachabteilungen abgesprochen werden, ob diesbezüglich nicht schon eine neue Gesamt- oder Detailplanung vorliegt bzw. diese Eigenplanung eine solche ersetzen kann.

Nach Ansicht des Landesrechnungshofes wird im Regelfall eine zielgerichtete Planung - entsprechend dem tatsächlichen Bedarf und den vorhandenen Budgetmitteln - mit einer kurzfristigen Umsetzung von genereller Planung, Detailplanung und Bauausführung kostengünstiger und leichter realisierbar sein, als sogenannte

„Langzeitstudien“ mit vielfachen Einsprüchen und Änderungen des Projektes bzw. erforderlichen Neuprojektierungen. Fertige Planungen (Detailplanungen) und Straßenausbaubudget sollten in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen.

Positiv kann angemerkt werden, daß seit der Führung durch neue Abteilungsleiter in den Fachabteilungen IIa, IIb und IIc das Planungsvolumen eingeschränkt wurde und Detailplanungen nur mehr bei absehbarer Realisierbarkeit beauftragt werden.

Auch aufgrund der in diesem Kapitel aufgezeigten Fakten betreffend generelle Planung und Detailplanung **empfiehlt der Landesrechnungshof, die gesamte Planungsbeauftragung** beginnend von den Studien bis zur Ausführungsplanung **in einer Fachabteilung zu vereinigen** oder zumindest die gesamte **Koordination** der Planungsbeauftragungen, in Verbindung mit einer exakten Budget- und Terminplanung, **von einer Stelle aus zu steuern**.

Der Landesrechnungshof muß zusammenfassend jedoch kritisch feststellen, daß **zur Zeit die Anzahl fertiger Planungen zum Bauvolumen in einem Mißverhältnis** steht und **empfiehlt** - im Sinne des schon eingeschlagenen Weges - für die nächsten Jahre eine **Reduktion der Planungsaufträge**.

6. Kosten der Fachabteilung IIa

Um eine Gegenüberstellung der Kosten mit den Einnahmen der Fachabteilung IIa zu erhalten, wurde vom Landesrechnungshof eine vereinfachende Aufstellung der Kosten und der Einnahmen erarbeitet. Da die Einnahmenseite sich im wesentlichen auf die Pauschalabgeltung des Bundes im Rahmen des Finanzausgleichsgesetzes 1993 - FAG auf den Bundesstraßenbau bezieht wurde versucht, sowohl die Kosten wie auch die Einnahmenseite nur auf den Bundes- und Landesstraßenbau zu beziehen. Somit wurden jene Kostenanteile, die sich auf die Erledigung des Aufgabenbereiches „öffentlicher Verkehr“ beziehen weggelassen.

Dabei wurde auf der Kostenseite unterschieden zwischen

- * Personalkosten,
- * Sachkosten und
- * Gemeinkosten.

Bei den Personalkosten (Beamte und Vertragsbedienstete) handelt es sich um exakte und personengebundene Werte, die gemäß der von der Fachabteilung IIa bekanntgegebenen Prozentanteile (Stand 1996) hinsichtlich des Beschäftigungsausmaßes des einzelnen Bediensteten (siehe Kapitel 5) mit den jeweiligen Lohnkosten umgerechnet wurden. Insgesamt ergab sich eine fiktive Bedienstetenanzahl von 38,2 Personen (22,6 im Bundes- und 15,6 im Landesstraßenbereich), die zu 100 % im Straßenbau beschäftigt sind. 8,8 Personen sind fiktiv zu 100 % im öffentlichen Verkehr beschäftigt und wurden bei diesen Lohnkosten nicht berücksichtigt.

Die Lohnkosten der Ferialarbeiter der Fachabteilung IIa wurden dem Landesrechnungshof von der Lohnverrechnungsstelle der Fachabteilung IIe (Agrartechnik) übermittelt.

Die Pensionstangente wurde nach Angabe der Rechtsabteilung 1 pauschal mit 51,7 % für das Jahr 1995 und 48,4 % für das Jahr 1996 der Personalbruttokosten der Beamten berechnet.

Betreffend der Sachkosten wurden die entsprechenden Daten von verschiedenen Abteilungen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung angefordert.

Die Größe der Bürofläche, die der Fachabteilung IIa im Amtsgebäude Landhausgasse 7 im 4. Obergeschoß zur Verfügung steht, beträgt laut Angabe der Landesbaudirektion 1005,7 m². Davon sind 731,1 m² Büroräume und 274,6 m² als Gänge, Sanitär- und Nebenräume genutzt.

Der Landesrechnungshof setzte für die Büroräume fiktive Miete eine von durchschnittlich S 100,-- pro Monat und pro m² an. Dieser Wert wurde vom Landesrechnungshof schon in vergleichbaren Berechnungen eingesetzt und entspricht einem durchschnittlichen Wert von Büromieten im Stadtbereich. Für die Nebenbereiche wurde lediglich der halbe Wert, somit S 50,-- pro m² angesetzt.

Gemäß den vorangeführten Werten ergibt sich somit eine Monatsmiete von S 86.840,--, womit als Jahresmiete der Betrag von S 1.042.080,-- berechnet wurde.

Die Betriebskosten, die Kosten für die Ausstattung, Telekommunikation bzw. sonstigen Kosten wurden von der Fachabteilung IIa bekanntgegeben.

Die Dienstreisekosten wurden dem Landesrechnungshof von der Rechtsabteilung 1, Referat II/3, detailliert übermittelt.

Gemäß der Reisekosten-Dienststellen-Statistik (Beilage 10) ist zu ersehen, daß im Zeitraum von 11/94 bis 10/95 die Gesamtsumme von S 1.011.957,-- verbraucht wurde. Gegenüber dem bewilligten Kontingent wurde ein Betrag von S 38.043,-- eingespart. Von 37 Rechnungslegern wurden bei einer Anzahl von 2017 Reisetagen im Schnitt S 27.350,-- pro Jahr verrechnet. Diese durchschnittliche Summe erscheint dem Landesrechnungshof für eine Abteilung die nahezu alle Planungsaufträge nach außen an Ziviltechnikerbüros vergibt, überhöht.

Von 8 Bediensteten wurden dabei Reisekosten von über S 50.000,-- bis knapp unter S 100.000,-- verrechnet. Daher wurde eine Analyse betreffend Dienstposten bzw. Referatszugehörigkeit durchgeführt.

NAME		REFERAT/BZW. FUNKTION
1.	Reicher	Liegenschaftsverkehr
2.	Müllneritsch	Referatsleiter Straßenverkehr
3.	Scholze	Liegenschaftsverkehr
4.	Zorn	Liegenschaftsverkehr
5.	Bauer	Referatsleiter Liegenschaftsverkehr
6.	Jauk	Referatsleiter Umwelt- und Anrainerschutz
7.	Schuster	Liegenschaftsverkehr
8.	Riederer	Kraftwagenlenker
9.	Trummer	Liegenschaftsverkehr

Es wird festgestellt, daß somit die **meisten Dienstreisekosten** von 2 Referatsleitern, dem der Fachabteilung zugeteilten Kraftwagenlenker und aus dem **Referat Liegenschaftsverkehr** vom Referatsleiter und fünf weiteren Bediensteten dieses Referates verursacht werden.

Im Organisationshandbuch für 1996 ist unter Punkt 5.7 „Dienstreisen, Dienstkraftwageneinteilung“ folgendes festgehalten:

„Dienstreisen bedürfen der Zustimmung des Abteilungsvorstandes nach vorheriger Abzeichnung des Dienstreiseantrages durch den Referatsleiter. Für Dienstreisen ins Ausland ist zusätzlich über die Rechtsabteilung 1 die Genehmigung einzuholen.

Tagungsgebühren sind bei der Landesamtsdirektion zu beantragen (Erlaß GZ.: LBD-22.02-137/92-1 vom 3.4.1992). Die Einteilung des Dienstkraftwagens der Fachabteilung erfolgt im Sekretariat des Abteilungsvorstandes. Für Dienstreisen sind in erster Linie die der Abteilung zugewiesenen Fahrzeuge zu benutzen.“

Dazu wird festgestellt, daß dem Abteilungsvorstand ein Dienstwagen mit Chauffeur und der Fachabteilung zwei Selbstlenker-Fahrzeuge zugeteilt sind. Die mit diesen Dienstfahrzeugen zurückgelegten Kilometer betreffen somit die Dienstreisekosten der Fachabteilung IIa in der vorangeführten Statistik nur mit den Tagesdiäten.

Das gesamte Budget für Dienstreisen wird von der Landesbaudirektion auf alle Fachabteilungen, die Baubezirksleitungen, die Boden- und Materialprüfstelle, sowie die Landesbaudirektion selbst aufgeteilt. Die bewilligte Gesamtsumme für das Jahr 1997 für alle betroffenen Abteilungen betrug S 25,5 Mio. Von der Landesbaudirektion ging an alle Abteilungen ein Schreiben, in denen der jeweils bewilligte Reisekredit mitgeteilt wird (Beilage 11) In diesem Schreiben werden die Abteilungen aufgefordert, die Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit besonders zu beachten und eine Koordinierung der Dienstreisen zwischen den einzelnen Abteilungen und Dienststellen durchzuführen.

Es wird ersucht, die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zu forcieren und die Benützung eines beamteneigenen Kraftfahrzeuges gewissen Einschränkungen zu unterwerfen.

Der Landesrechnungshof kann dieses Schreiben voll inhaltlich unterstützen und kann positiv feststellen, daß dieses „Dienstreisemanagement“ der Landesbaudirektion in den vergangenen Jahren dazu geführt hatte, eine wesentliche Einsparung bei Dienstwägen mit Chauffeuren zu erzielen.

Weiters wird vom Landesrechnungshof festgestellt, daß auf eine optimale Auslastung der Selbstlenkerfahrzeuge zugunsten eines Abbaues der Privatkilometer wertgelegt werden sollte, da damit insgesamt die Dienstreisekosten gesenkt werden könnten und die Selbstlenkerfahrzeuge bei erhöhter Kilometeranzahl rentabler betrieben werden können.

Vor allem sollte vom Abteilungsvorstand das **Referat Liegenschaftsverkehr** hinsichtlich einer **Optimierung der anfallenden Dienstreisekosten** untersucht werden. Die Möglichkeit der **Senkung der Privatkilometer-Dienstreisekosten** wurde von einer **anderen Straßenbauabteilung bereits vorgezeigt**.

Für die Büromöbel und Büromaschinen wurden Durchschnittswerte, wie sie von der Fachabteilung IIa (Beilage 8) vorgelegt wurden, eingesetzt. Bezüglich der EDV-Arbeitsplätze, deren Anzahl von der Fachabteilung IIa angegeben wurde, berechnete der Landesrechnungshof, gemäß bekannter Erfahrungswerte, Kosten für einen Einzelplatz von S 50.000,-- (Gerät und Drucker S 35.000,-- und Anschlußkosten, Programme und Reparaturen von S 15.000,--). Bei einer angenommenen Nutzungsdauer von 5 Jahren ergibt sich somit S 10.000,-- pro Jahr und Arbeitsplatz.

Die Telefon- und Fax-Kosten, sowie die zusammengefaßten sonstigen Kosten wurden von der Fachabteilung IIa gerundet angegeben.

Die 38,2 Bediensteten, die innerhalb des Gesamtaufgabenbereiches der Fachabteilung IIa fiktiv dem Straßenbau zugeordnet sind, repräsentieren einen Anteil von 81,3 % des Gesamtpersonalstandes der Fachabteilung IIa. Mit diesem Wert wurden daher die Sachkosten abgemindert.

Auch bei den Gemeinkosten wurde mit einer Pauschalierung von 10 % der Personalbruttokosten gerechnet. Dabei handelt es sich um die Kosten für nicht direkt zurechenbare Leistungen von zentralen Dienststellen.

Auf der Einnahmenseite wurde die tatsächliche Pauschalabgeltung des Bundes in der Höhe von 10 % für die Verwaltung bzw. für die bautechnische Betreuung im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes herangezogen, wie das im Kapitel 5 dieses Berichtes gemäß dem zitierten Gesetzestext bzw. den tatsächlichen FAG-Zahlungen dargestellt ist.

Um die bautechnische Betreuung von Landesstraßen auch auf der Einnahmenseite beurteilen zu können, wurde die tatsächliche 10 %ige Bundesabgeltung fiktiv auch für das Land angesetzt. Dazu wurden die vorgelegten Summen des Landesstraßenausbaubudgets unter Hinzurechnung der Kosten für die Landesstraßenerhaltung, wie im Kapitel 5 dieses Berichtes dargelegt, herangezogen.

Von der Fachabteilung IIa wurde angegeben, daß abgesehen von den Einnahmen der FAG-Abgeltung lediglich fiktive Einnahmen aus dem Sachverständigendienst anzuführen sind. Diese ergeben sich aus 30 Tageseinsätzen pro Jahr. Nachdem diese Einsätze nicht ge-

nau bewertbar und gegenüber den oben beschriebenen, 10 %igen Abgeltungen gering sind, wurden diese fiktiven Einnahmen vernachlässigt.

Für die Jahre 1995 und 1996 ergab die Ermittlung von Kosten und Einnahmen der Fachabteilung IIa (ohne öffentlichen Verkehr) das auf den nächsten vier Seiten aufgeschlüsselte Ergebnis:

FACHABTEILUNG IIA

(OHNE ÖFFENTLICHEN VERKEHR)

KOSTEN 1995

1. PERSONALKOSTEN (NUR ANTEILE FÜR BUNDES- UND LANDESSTRASSEN)

1.1 Personalbruttokosten			
- Beamte	15,778.988,58		
- Vertragsbedienstete	5,247.855,12		
- Ferialarbeiter	100.683,00		
SUMME	21,127.526,70		21,127.527,--
1.2 Pensionstangente für Beamte			
51,7 % der Personalbruttokosten f. Beamte	8,157.737,10		8,157.737,--
SUMME PERSONALKOSTEN			29,285.264,--

2. SACHKOSTEN

2.1 Büroräume (fiktiv)			
- Hauptmietzins	1,042.080,--		
- Betriebskosten	552.000,--		
SUMME Büroräume	1,594.080,--		
2.2 Ausstattung			
- Büromöbel	120.000,--		
- EDV-Arbeitsplätze	330.000,--		
- Büromaschinen	9.600,--		
SUMME Ausstattung	459.600,--		
2.3 Telekommunikation			
- Telefon- und Fax-Kosten	206.000,--		
2.4 Dienstreise-Kosten	1,011.957,--		
2.5 Sonstiges			
- Büromaterial, Kopierkosten			
- Bekanntmachungen für öffentliche Ausschreibungen			
- Literatur, Normen, BGBl. etc.	92.900,--		
SUMME SACHKOSTEN	3,364.837,--		
SACHKOSTEN - ANTEILE FÜR BUNDES- U. LANDESSTRASSEN 81,3 % D. SUMME			2,735.612,--

3. GEMEINKOSTEN

3.1 Kosten für nicht direkt zurechenbare Leistungen von zentralen Dienststellen 10 % der Personalbruttokosten	2,112.752,67		2,112.752,--
---	--------------	--	--------------

GESAMTSUMME DER KOSTEN
1995

34,133.629,--

FACHABTEILUNG IIA

(OHNE ÖFFENTLICHEN VERKEHR)

EINNAHMEN 1995

1. EINNAHMEN AUS DER BAUTECHNISCHEN BETREUUNG

1.1 Pauschalabgeltung für die bautechnische Betreuung im Rahmen der Auftrags- verwaltung des Bundes gemäß § 1, Abs. 2, Ziff. 2a FAG 1995: BMWA 10 %	121,800.000,--
1.2 Pauschalabgeltung für die bautechnische Betreuung von Landesstraßen (fiktiv) Land 10 % von S 577,500.000,--	57,750.000,--
SUMME BUND UND LAND	179,550.000,--

GESAMTSUMME DER EINNAHMEN	179,550.000,--
1995	

FACHABTEILUNG IIA

(OHNE ÖFFENTLICHEN VERKEHR)

KOSTEN 1996

1. PERSONALKOSTEN (NUR ANTEILE FÜR BUNDES- UND LANDESSTRASSEN)

1.1 Personalbruttokosten			
- Beamte	15,766.894,47		
- Vertragsbedienstete	5,165.011,04		
- Ferialarbeiter	78,372,00		
SUMME	21,010.277,51		21,010.278.--
1.2 Pensionstangente für Beamte			
48,4 % der Personalbruttokosten f. Beamte	7,631.176,92		7,631.177.--
SUMME PERSONALKOSTEN			28,641.455.--

2. SACHKOSTEN

2.1 Büroräume (fiktiv)			
- Hauptmietzins	1,042.080.--		
- Betriebskosten	602.000.--		
SUMME Büroräume	1,644.080.--		
2.2 Ausstattung			
- Büromöbel	120.000.--		
- EDV-Arbeitsplätze	390.000.--		
- Büromaschinen	9.600.--		
SUMME Ausstattung	519.600.--		
2.3 Telekommunikation			
- Telefon- und Fax-Kosten	222.400.--		
2.4 Dienstreise-Kosten	926,715.--		
2.5 Sonstiges			
- Büromaterial , Kopierkosten			
- Bekanntmachungen für öffentliche Ausschreibungen			
- Literatur, Normen, BGBl. etc.	86.700.--		
SUMME SACHKOSTEN	3,399.495.--		
SACHKOSTEN - ANTEILE FÜR BUNDES- U. LANDESSTRASSEN 81,3 % D. SUMME			2,763.789.--

3. GEMEINKOSTEN

3.1 Kosten für nicht direkt zurechenbare Leistungen von zentralen Dienststellen 10 % der Personalbruttokosten	1,621.100,15		1,621.100.--
---	--------------	--	--------------

GESAMTSUMME DER KOSTEN
1996

33,026.344.--

FACHABTEILUNG IIA

(OHNE ÖFFENTLICHEN VERKEHR)

EINNAHMEN 1996

1. EINNAHMEN AUS DER BAUTECHNISCHEN BETREUUNG

1.1	Pauschalabgeltung für die bautechnische Betreuung im Rahmen der Auftrags- verwaltung des Bundes gemäß § 1, Abs. 2, Ziff. 2a FAG 1996: BMWA 10 %	129,700.000,--
1.2	Pauschalabgeltung für die bautechnische Betreuung von Landesstraßen (fiktiv) Land 10 % von S 633,600.000,--	63,360.000,--
SUMME BUND UND LAND		193,060.000,--

GESAMTSUMME DER EINNAHMEN
1996

193,060.000,--

Der Landesrechnungshof hat für das Jahr 1995 und das Jahr 1996 die Einnahmen den Ausgaben gemäß den vorhin ermittelten Ansätzen, sowie den Ziviltechnikerhonoraren gemäß den Zahlen aus dem Kapitel 5 dieses Berichtes gegenübergestellt.

Fachabteilungen Straßenbau	1995	1996
	<i>Mio. S</i>	<i>Mio. S</i>
SUMME DER EINNAHMEN	179,6	193,1
Kosten der Fachabteilung IIa: (ohne öffentlichen Verkehr)	34,1	33,0
Ziviltechnikerplanungsaufträge aller Abteilungen:		
Bundesstraßen:	42,3	85,0
Landesstraßen:	26,5	24,4
SUMME DER AUSGABEN:	102,9	142,4
verbleibende Differenz für Personal- und Sachkosten der FA IIb, IIc und BMP	76,7	50,7

Aus dieser Zusammenstellung, die speziell im Einnahmenbereich teilweise fiktive Ansätze beinhalten, ist ersichtlich, daß die verbleibenden Mittel bei analogen Kosten nicht ausreichen können, um die gesamten Personalkosten und Sachkosten der Fachabteilung IIb, der Fachabteilung IIc und der Boden- und Materialprüfstelle abzudecken. Überdies müßten auch noch Kostenanteile der Straßenbau-ferate der Baubezirksleitungen hinzugerechnet werden.

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die angefallenen Kosten eine Momentaufnahme darstellen, die aufgrund der ablaufbedingten Verschiebung zwischen Planung und Ausführung nicht vollständig mit dem Baugeschehen deckungsgleich ist. Exakte Rückschlüsse über Zusammenhänge der Planungs- und Projektierungskosten zu den abgegoltenen 10 %igen Refundierungen sind nur in größeren Zeitabschnitten möglich. Es zeigt aber doch, daß die finanziellen Gege-

benheiten aufgrund des rückläufigen Baubudgets im Straßenbau und des zu hohen Personalstandes für das Land zusehens schlechter werden.

Dem Landesrechnungshof ist es dabei klar, daß es sich keineswegs um eine exakte Kostenrechnung handeln kann, da auf der Ausgabenseite und insbesondere auf der Einnahmenseite mit fiktiven Zahlen gerechnet wird.

Es ist aber zumindest ein Versuch einer größenordnungsmäßigen Darstellung der Kosten der Fachabteilung IIa. Mit dieser vereinfachten Rechnung soll zumindest erreicht werden, daß sich die Mitarbeiter der Abteilung mit der Kostensituation auseinandersetzen. Dadurch wird nicht nur das Kostenbewußtsein in der Verwaltung gesteigert, sondern auch bei den Mitarbeitern ein verstärktes Interesse geweckt, über Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit von bisher durchgeführten Tätigkeiten bzw. über rationellere Neugestaltung von Arbeitsabläufen nachzudenken.

Als grundsätzliche Ziele sind daher die Schaffung von Entscheidungsgrundlagen für die Planung und Steuerung in der Verwaltung, das Wecken und Verstärken des Kostenbewußtseins, sowie die Offenlegung von Schwachstellen und Sparpotentialen zu sehen.

Festgestellt wird, daß ein wesentliches Ziel bei der Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung, nämlich eine Kostensenkung nur bei klarer sinnvoller Kompetenzregelung und Verlagerung von Entscheidungsbefugnissen und Entscheidungsverantwortlichkeiten in die umsetzenden Organisationseinheiten erreicht werden kann. Nach Ansicht des Landesrechnungshofes kann eine Kostenrechnung nur dann ihre volle Wirkung erreichen, wenn organisatorisch für die Rückkoppelung gesorgt ist, d.h. wenn die Verantwortlichen

auch auf die entstehenden Kosten entsprechend Einfluß nehmen können.

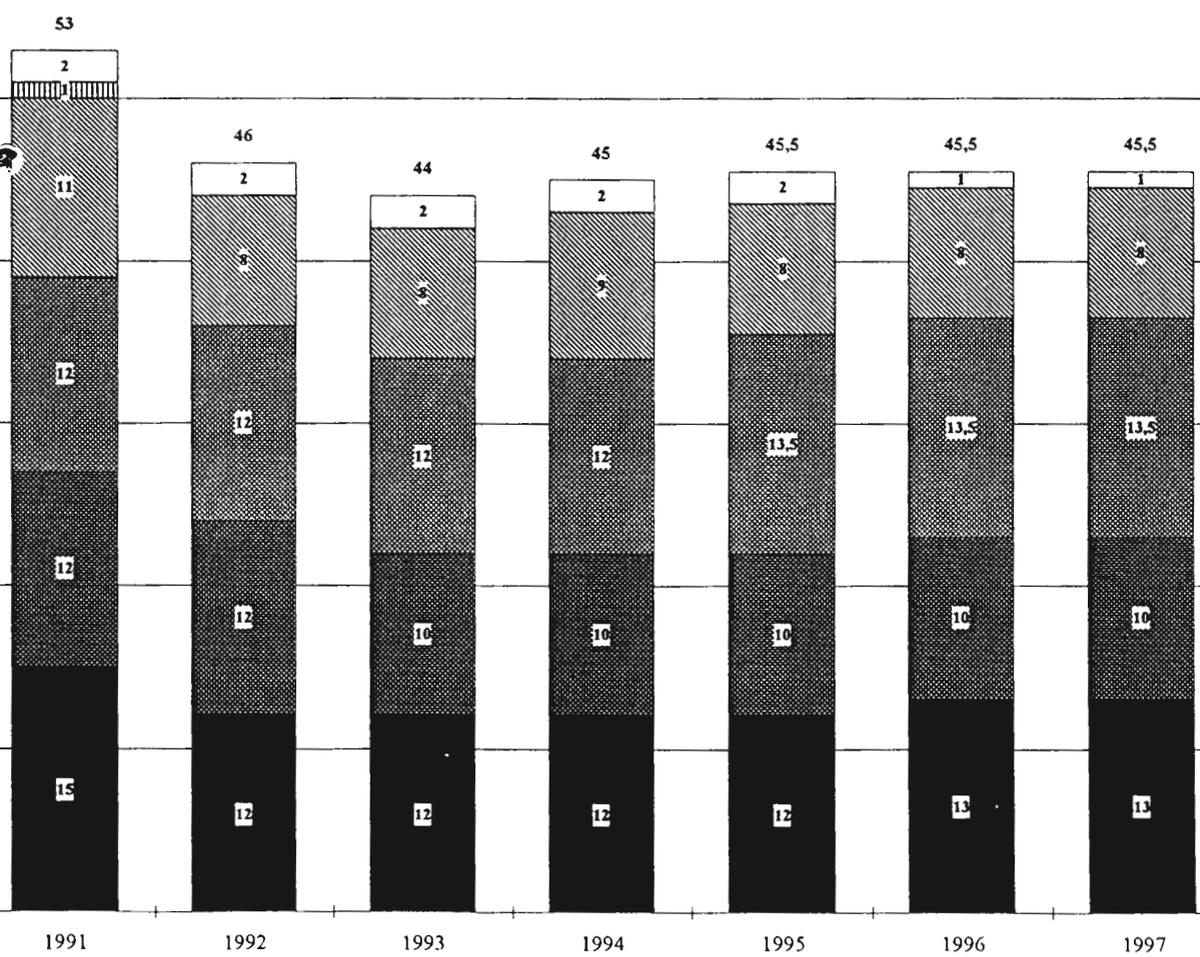
Die angeführten Feststellungen müßten allerdings für die gesamte Verwaltung gelten, da ansonsten die Bemühungen in einigen Organisationseinheiten die Effizienz zu steigern, durch die Schaffung neuer Hierarchien, sowie durch die Erlassung komplizierter Gesetze und zusätzlicher Verwaltungsvorschriften unterlaufen werden können.

Nachdem in den betrachteten Jahren 1995 und 1996 die Fachabteilung IIa rund 45 Dienstposten, die Fachabteilung IIb rund 79 Dienstposten, die Fachabteilung IIc rund 56 Dienstposten und die Boden- und Materialprüfstelle (BMP) rund 20 Dienstposten aufweist wird klar, daß der Großteil dieser ausgabenseitigen Kosten dabei Personalkosten sind.

Das bedeutet, daß ins Gewicht fallende Einsparungen auf der Kostenseite nur bei den Personalkosten vorgenommen werden können.

Der Landesrechnungshof hat daher die Personalbildung der Fachabteilung IIa in den Jahre 1991 bis 1998 näher beleuchtet. Auf der nachfolgenden Seite ist diese Personalentwicklung gegliedert nach Verwendungsgruppen grafisch dargestellt.

LBD - FA IIa Personalentwicklung 1991 - 1998



A
 B
 C
 D
 E
 KWL

Aus dieser grafischen Darstellung ist klar ersichtlich, daß nach einer Reduktion des Dienstpostenplanes im Jahre 1991 von 53 auf 46 Dienstposten seither diese Dienstpostenanzahl nahezu gleich gehalten wurde und auch für das Jahr 1998 mit einer gleichbleibenden Dienstpostenanzahl gerechnet wird.

Der Personalstand der Fachabteilung IIa im Jahr der Prüfung 1997 gliedert sich folgendermaßen:

Dienstklasse A:	13
Dienstklasse B:	10
Dienstklasse C:	13,5
Dienstklasse D:	8
Kraftwagenlenker:	1
<hr/>	
<u>Dienstposten-Summe:</u>	<u>45,5</u>

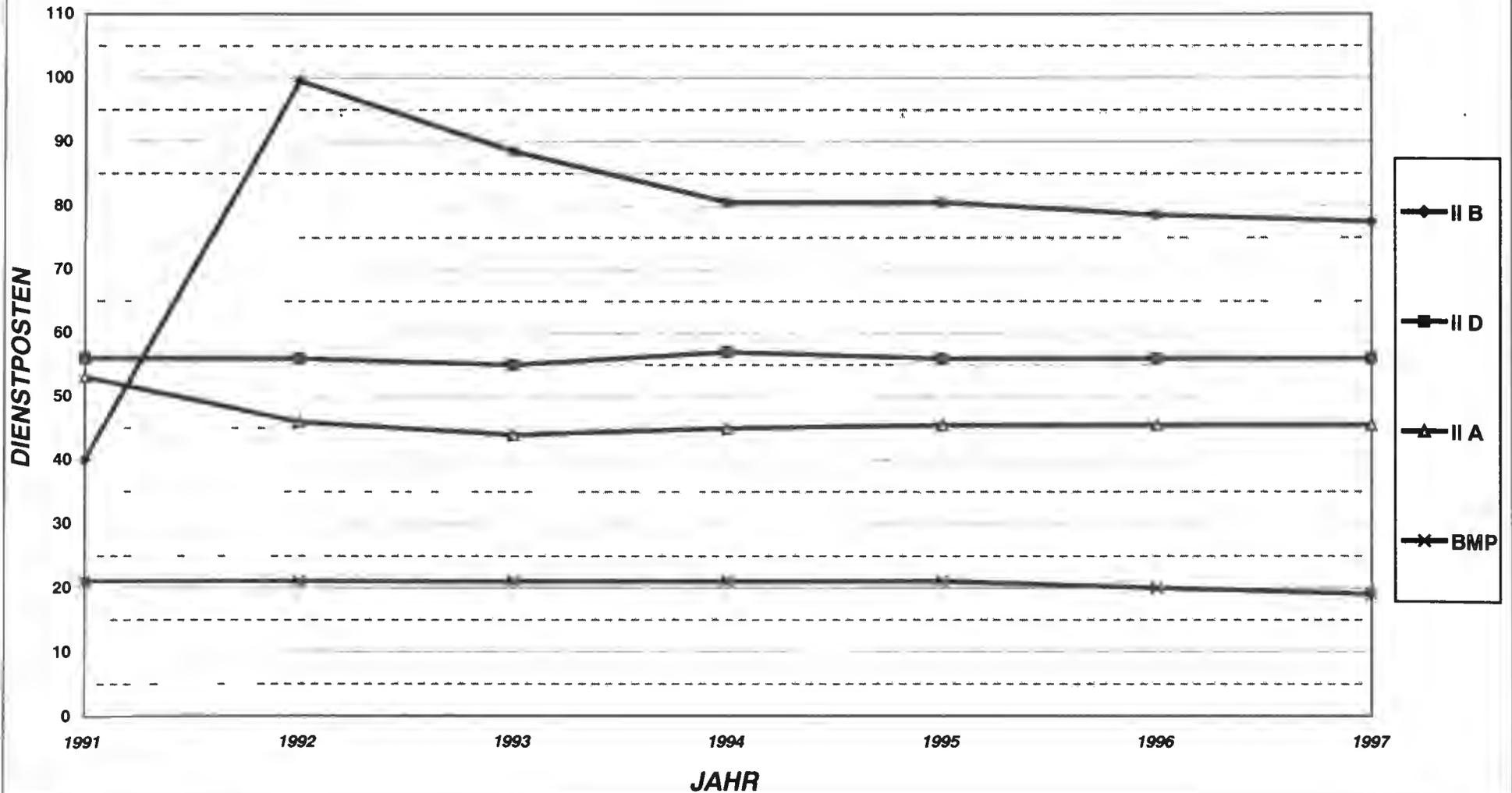
Um die Personalentwicklungen (ohne auf die Dienstklassen einzugehen) der Fachabteilung IIb und IIc, sowie der Boden- und Materialprüfstelle der Fachabteilung IIa gegenüberzustellen, wurde vom Landesrechnungshof die auf der nächsten Seite folgende Grafik für den Zeitraum vom 1991 bis 1997 erstellt.

Diese Grafik zeigt nur eine Unstetigkeitsstelle im Bereich des Jahres 1992 bei der Fachabteilung IIb, die dadurch hervorgerufen wurde, daß in diesem Jahr die ursprüngliche Fachabteilung IIb (Brückenbau) mit der Fachabteilung IIc (Straßenneubau) zur neuen Fachabteilung IIb vereint wurde. Die dadurch entstandene große Abteilung mit nahezu 100 Dienstposten wurde im Verlauf der nächsten 2 Jahre auf 80 Dienstposten reduziert.

Damit wurde die Möglichkeit der Personaleinsparung durch Umstrukturierung innerhalb der Landesbaudirektion aufgezeigt.

PERSONALENTWICKLUNG VON 1991 - 1997

der Fachabteilungen IIa, IIb, IIc und der Boden- und Materialprüfstelle



Ab diesen Zeitpunkt verläuft die Personalentwicklungskurve, wie bei den anderen zitierten Abteilungen, über den ganzen Bereich von 1991 bis 1997 nahezu waagrecht.

Um sowohl den Zeitpunkt als auch die Auswirkungen etwaiger Personalveränderungen durch natürlichen Abgang (Pensionierungen) aufzeigen zu können, hat der Landesrechnungshof in eine Alterspyramide der Straßenbauabteilungen IIa, IIb und IIc Einblick genommen, in denen die Altersstrukturen aufgezeichnet sind (Beilage 12).

Wie aus dieser Alterspyramide hervorgeht, betreffen mögliche Personaleinsparungen in den nächsten Jahren hauptsächlich Dienstposten der Dienstklasse A, wodurch die Möglichkeit besteht, die Gesamtkosteneinsparung bei entsprechender Umorganisation günstig beeinflussen zu können.

Auf der folgenden Seite ist eine Tabelle mit der Dienstpostenanzahl der Bediensteten in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen (inklusive Straßenerhaltung und Straßenmeistereien) der Jahre 1992 bis 1996 angefügt.

Auch hier muß festgestellt werden, daß nur nach der Eingliederung des Straßenbauamtes Graz in die Baubezirksleitung Graz-Umgebung in den Jahren 1992 bis 1993 ein Personalabbau durchgeführt wurde, ansonsten aber in allen Baubezirksleitungen der Personalstand über die betrachteten Jahre nahezu gleichgehalten wurde.

Auch in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen muß daher die Personalentwicklung dem erwartenden Bauvolumen angepaßt werden.

Bedienstete der Straßenbaureferate in den Baubezirksleitungen
1992 - 1996

Baubezirksleitungen	1992	1993	1994	1995	1996
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Bruck/Mur	22	22	23	23	23
Feldbach	20	22	22	22	21
Graz/Umgebung	53	41	42	38,75	38,75
Hartberg	25	24	27	23	22
Judenburg	20	20	20	20	20
Leibnitz	19	20	20	20	20
Liezen	26	23	23	23	23
Summe	185	172	177	169,75	167,75

Der Landesrechnungshof muß daher zusammenfassend feststellen, daß das Amt der Steiermärkischen Landesregierung **auf das tendenziell sinkende Baugeschehen im Straßenbau** (vor allem im Bundesstraßenausbau seit dem Jahre 1986, Beilage 13) und die Entwicklung kaum mehr Eigenplanungen durchzuführen, weil Planungsaufträge fast ausschließlich an Ziviltechnikerbüros vergeben werden, in seiner Personaldisposition in den letzten Jahren nicht reagiert hat. In den Fachabteilungen IIa, IIb und in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen bieten sich deshalb Einsparungsmöglichkeiten im Personalbereich an.

Im Gegensatz dazu steigt im Bereich der Fachabteilung IIc (Straßen- und Brückenerhaltung) der Erhaltungsaufwand, da bei sinkender Ausbauleistung und bei steigender Nutzungsdauer vermehrt größere Instandsetzungen und Sanierungen durchzuführen sein werden. Für die Straßen- und Brückenerhaltungsabteilung müßte daher ein gleichmäßiger Budgetansatz weiterhin vorgesehen werden, da ansonsten das bestehende Straßennetz in seinem Zustand wesentlich verschlechtert werden würde.

Die gesamten Personalkosten der Fachabteilung IIa inklusive Dienstgebersozialversicherungsbeiträge, aber ohne Familienbeihilfe, betragen im Jahre 1996 für 31 ganzjährigbeschäftigte Beamte S 18.714.038,-- und für 13 ganzjährig beschäftigte Vertragsbedienstete S 4.642.258,--. Hinzuzurechnen ist die Pensionstangente für Beamte mit 48,4 % der Personalbruttokosten, womit sich eine Summe von S 9.057.594,-- ergibt. Die Gesamtpersonalkosten für 44 Ganzjahreskräfte betragen somit durchschnittlich S 736.687,-- pro Person und Jahr.

Die gemäß vorangeführter Aufstellung angeführten Sachkosten und Gemeinkosten betragen für das Jahr 1996 S 4.384.889,-- für die 38,2 Bediensteten (Errechnung siehe Kapitel 5). Damit errechnet sich ein zusätzlicher Aufwand pro Bediensteten von rund S 114.800,--.

Der durchschnittliche Gesamtkostenaufwand pro Bediensteten und Jahr beträgt demnach S 851.500,--.

Mit diesem Durchschnittswert von S 851.500,-- errechnen sich die Personal- und Sachkosten für die Fachabteilungen IIb, IIc und der Boden- und Materialprüfstelle mit dem Stand der Bediensteten aus dem Jahre 1996 wie folgt:

FACHABTEILUNG	BEDIENSTETE STAND 1996	GESAMTKOSTEN
IIb	78,5	S 66.842.750,--
IIc	56	S 47.684.000,--
BMP	20	S 17.030.000,--
SUMME		S 131.556.750,--

Zu diesen ermittelten durchschnittlichen Kosten sind die Personal- und Sachkosten der Fachabteilung IIa und die Ziviltechnikerplanungsaufträge aller Abteilungen gemäß vorangeführter Tabelle hinzuzufügen. In Gegenüberstellung zu den in diesem Kapitel angeführten Einnahmenaufstellungen ergibt sich, wie in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich, für das Jahr 1995 ein Minus von 54,9 Mio S. und für das Jahr 1996 ein Minus von 80,9 Mio S.

KOSTEN IN Mio S	1995	1996
Einnahmen	179,6	193,1
IIb, IIc, BMP	-131,6	-131,6
IIa und ZT-Aufträge	-102,9	-142,4
SUMME	-54,9	-80,9

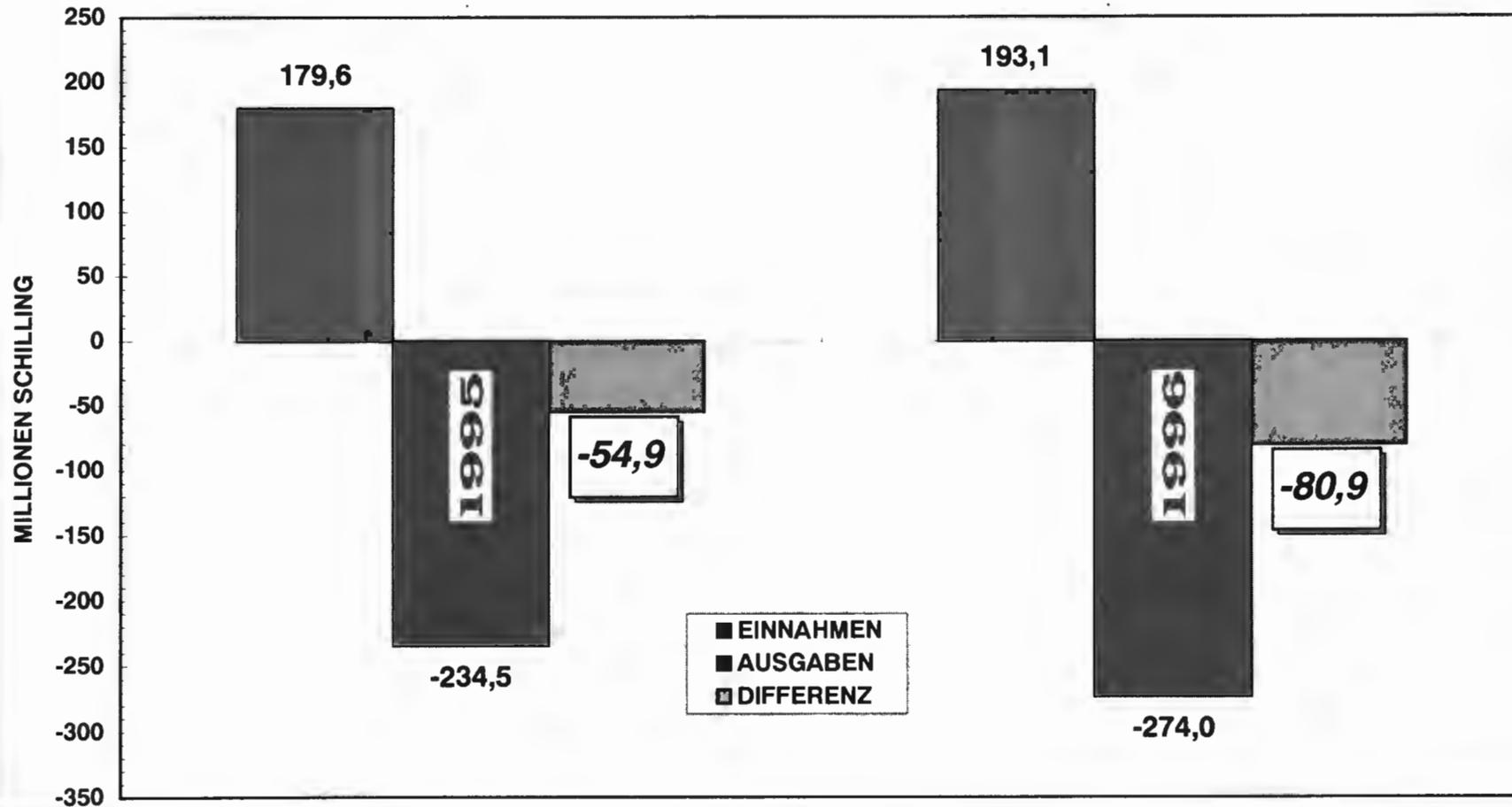
Dazu ist anzumerken, daß die Personal- und Sachkosten der **Straßenbaureferate der Baubezirksleitungen**, die ebenso hinzuzurechnen wären, in dieser Kostenaufstellung noch **keine Berücksichtigung** gefunden haben, da hierzu die diesbezüglichen Durchschnittskosten nicht ermittelt wurden.

Die Grafik auf der folgenden Seite zeigt somit eine vereinfachende Darstellung der Einnahmen- und Ausgabenseite und eine Darstellung der Mehrkosten für diese durchschnittlich errechneten Werte in den Fachabteilungen IIa, IIb, IIc und der Boden- und Materialprüfstelle ohne Berücksichtigung der Kosten der Straßenbaureferate in den Baubezirksleitungen, auf.

EINNAHMEN / AUSGABEN DARSTELLUNG

der FACHABTEILUNGEN IIa, IIb, IIc und BMP

für die JAHRE 1995 und 1996



Aus den, in diesem Bericht behandelten Kapiteln 4 bis 6 ist daher ersichtlich, daß die vom Bund im Rahmen des FAG gewährte 10%ige Pauschalabgeltung, von den innerhalb eines Finanzjahres angefallenen voranschlagwirksamen Ausgaben, für die erbrachten Tätigkeiten nicht ausreichend ist.

Wenn die Pauschalabgeltung gemäß FAG erhöht wird, steht bei gleichbleibendem Bundesstraßenbudget jedoch ein geringeres Bundesstraßenausbaubudget zur Verfügung. Daraus läßt sich aber auch der Schluß ziehen, daß bei gleichgehaltenem Ausbaubudget durch eine nicht erhöhte Pauschalabgeltung, aufgrund der nicht ausreichenden Mittel für die Personal- und Sachkosten des Landes, das Landesbudget strapaziert wird oder kurz gesagt, aus Mitteln des Landesbudgets Bundesstraßenausbauvorhaben finanziert werden.

Der Landesrechnungshof sieht daher drei Möglichkeiten um die vorangeführte Einnahmen- oder Ausgabensituation zu verbessern:

- ⇒ Erhöhung der Pauschalabgeltung gemäß FAG
- ⇒ Reduzierung der Planungsaufträge (damit sinkt aber auch die Auslastung des Personals - siehe pro Kopf Umsatz gemäß Kapitel 5 dieses Berichtes)
- ⇒ Reduzierung der Personal- und Sachkosten

Es wird empfohlen, im Sinne aller drei vorgeschlagenen Maßnahmen tätig zu werden.

Für eine Anhebung der Pauschalabgeltung gemäß dem Finanzausgleichsgesetz empfiehlt der Landesrechnungshof den Prozentsatz von 10 auf 12 %, wie er im Bundeshochbau schon zur Anwendung kommt, anzustreben. Die Begründung für eine Anhebung dieses Prozentsatzes findet sich in gestiegenen Personal- und Sachkosten,

aber auch in der immer schwierigeren und kostenintensiveren Umsetzung der Planungsvorhaben in einer Zeit, in der die Bevölkerung gegenüber Straßenbauvorhaben und Umweltfragen immer sensibler geworden ist. Dies dokumentiert sich bei den veranstalteten Bürgerversammlungen in einem starken Mitspracherecht der betroffenen Anrainer zu einer neuen Straßenplanung.

Es können für die Umsetzung eines größeren Straßenbauvorhabens in sensiblen Bereichen folgende Beauftragungen erforderlich werden:

- * Projektstudien
- * zahlreiche Variantenuntersuchungen
- * Wirkungsanalysen, um die ausgearbeiteten Varianten gegenüberzustellen und zu bewerten
- * Umweltuntersuchungen
- * medizinische Untersuchungen hinsichtlich der Schadstoffbelastung

Da eine **Änderung des Finanzausgleichsgesetzes** in kurzer Zeit **nicht ohne weiteres möglich** sein wird und das insgesamt jährlich zur Verfügung stehende Bauvolumen vermutlich nicht größer werden wird, sieht der Landesrechnungshof eine mögliche kurzfristige **Lösung dieses Problems** einzig in der Beschränkung der Planungsaufträge auf sicher zur Ausführung gelangende Ausbauvorhaben. In weiterer Folge, aber auch durch Personalreduktion, vor allem im **Planungsbereich der Fachabteilungen IIa und IIb**. Dieser Bereich ist deswegen bei Einsparungen vorrangig zu betrachten, da die Planungstätigkeit praktisch zur Gänze nach außen an Ziviltechniker vergeben wird.

7. Detailprüfung von Planungsaufträgen

7.1 Allgemeines

Der Ablauf eines Planungsauftrages von der Fachabteilung IIa, von der Vergabe bis hin zur Abrechnung, läßt sich in folgende Punkte zergliedern:

- Besprechung mit dem künftigen Projektbearbeiter (Zivilingenieur, Ingenieurkonsulent, etc.) zur Festlegung des Gegenstandes und voraussichtlichen Projektumfanges,
- Anbotslegung durch das Ziviltechnikerbüro,
- Anbotsprüfung durch die Fachabteilung IIa,
- Beauftragung:
 - ⇒ Bruttosumme unter S 250.000,--
direkte Beauftragung,
 - ⇒ Bruttosumme über S 250.000,--
Genehmigung durch die Landesregierung erforderlich -
danach Beauftragung,
- Rechnungslegung durch das ZT-Büro, Prüfung von der Fachabteilung IIa und Bezahlung von Teilrechnungen entsprechend dem Arbeitsfortschritt,
- Schlußrechnungslegung nach Projektfertigstellung entsprechend dem geleisteten Arbeitsumfang durch das Ziviltechnikerbüro,
- Prüfung der Schlußrechnung durch die Fachabteilung IIa und Veranlassung der Bezahlung der Restsumme.

Für die Bewertung der Angebote und die Prüfung der Schlußrechnung stehen der Fachabteilung IIa folgende Richtlinien zur Verfügung:

- Allgemeiner Teil der Gebührenordnung (AT),
- Gebührenordnung Bauwesen (GOB) und besondere Teile (GOB-I, GOB-S),

- Die Vergabe von immateriellen Leistungen (Ziviltechnikerleistungen) auf der Basis der neuen ÖNORM A 2050, Auflage 1993,
- Provisorischer Leistungsvertrag für Projektierungsarbeiten an Autobahnen, gemäß BMfHuW, ZI. 113.577-II/11-1960,
- Interpretation des „Provisorischen Leistungsvertrages für Projektierungsarbeiten an Autobahnen“ für die Entwurfsbearbeitung von Anschlußstellen, gemäß BMfHuW, ZI. 114.779-II/11-1960,
- Leistungstarif für Projektierungsarbeiten an Bundesstraßen ausschließlich Autobahnen, gemäß BMfHuW, ZI. 121.290-II/10-1962,
- die für die Ermittlung des Honorars in diesen Leistungsverträgen fixierten Honorarindices wurden mehrfach geändert und sind seit dem 1.1.1996 mit folgenden Werten anzusetzen:
 - a) *Provisorischer Leistungsvertrag für Projektierungsarbeiten an Autobahnen*5,75
 - b) *Richtsätze für Vermessungsarbeiten an Autobahnen*5,75
 - c) *Leistungstarife für Projektierungsarbeiten an Bundesstraßen (ausschließlich Autobahnen)*5,75
 - d) *Leistungstarife für Vermessungsarbeiten an Bundesstraßen (ausschließlich Autobahnen)*4,74
- *gemäß einer Vereinbarung der Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten mit Vertretern der Länder, sowie des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten erfolgte eine Anpassung der Zeitgrundgebühr (Beilage 14), Zeitgrundgebühr per 1.1.1996:S 721,--*
- Richtsätze für Vermessungsarbeiten an Autobahnen, gemäß BMfHuW, ZI. 113.767-II/11-1960 und
- Leistungstarif für Vermessungsarbeiten an Bundesstraßen ausschließlich Autobahnen,
- Leistungstarif Umwelt für Lärmschutzuntersuchungen gemäß Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilung IIa, vom 1.1.1993.

7.2 Direktanschluß Flughafen Graz - Verkehrsentlastung Feldkirchen

Aufgrund des ständig wachsenden Fluggastaufkommens des Grazer Flughafens und der Tatsache, daß die meisten Fluggäste mit dem PKW zum bzw. vom Flughafen unterwegs sind, ist davon auszugehen, daß auch in Zukunft mit einer Zunahme an Individualverkehr zu rechnen ist. Es wurde daher von der Fachabteilung Ila ein Planungsauftrag formuliert, der eine direkte Straßenanbindung von der A2 zum Flughafen Graz zum Inhalt hatte. In weiterer Folge sollte eine mögliche Umfahrung von Feldkirchen nördlich der A2 untersucht werden, wodurch die Verlegung der B67 nördlich der Gemeinde zum geplanten Autobahnanschluß A2 und in weiterer Folge zum Flughafen Graz Richtung Freizeitzentrum „Copacabana“ erforderlich wird.

Von der Ingenieurgemeinschaft Kaufmann-Kriiebernegg wurde am 12. Juni 1995 ein Anbot für die Erstellung einer generellen Studie mit Ausarbeitung verschiedener Vorentwürfe, einschließlich einem Variantenvergleich in Form einer vereinfachten Wirkungsanalyse für den Bereich Autobahnanschluß Flughafen - L379 und Umlegung der B67 im Bereich Seiersberg und Feldkirchen, gelegt. Das Anbot gliederte sich in die Positionen Vorstudien, generelle Studie und Variantenvergleich und schloß mit einer **Anbotssumme von S 247.041,60** inkl. 20 % USt.

Am 20. Juni 1995 erfolgte die Auftragserteilung an die Zivilingenieure für Bauwesen Dipl.-Ing. Bernhard Kaufmann und Dipl.-Ing. Dr. Hans Kriiebernegg mit der vorhin zitierten Anbotssumme.

Die Auftragssumme von rund S 247.000,-- blieb somit geringfügig unter der Wertgrenze von S 250.000,-- ab der für die Beauftragung die Genehmigung durch die Landesregierung erforderlich ist. Als

Vertragsgrundlagen waren die entsprechenden, eingangs dieses Kapitels erwähnten Richtlinien und als Fertigstellungstermin des Planungsauftrages der 30. Juni 1996 vereinbart worden.

Am 13. Dezember 1995, somit rund **6 Monate nach der Auftragserteilung**, wurde von der Ingenieurgemeinschaft Kaufmann-Kribernegg ein **Ergänzungsangebot** aufgrund von anfallenden Mehrleistungen, wie

- ⇒ im Zuge der Besprechung zusätzlich notwendige Variantenuntersuchung,
- ⇒ notwendige Vermessungsarbeiten für spätere Profildarstellung,
- ⇒ Präsentation am Flughafen,

gelegt.

Dieses Ergänzungsangebot beinhaltete nun größere geschätzte Planungslängen für die Vorstudien und die generelle Studie, sowie zusätzlich einen Pauschalbetrag für Vermessungsarbeiten und die Kosten für die Vorpräsentation am Flughafen. Die Ergänzungsangebotssumme betrug S 166.838,40, womit das Gesamtangebot inklusive des schon beauftragten Anteiles auf eine Gesamtsumme von S 413.880,-- inkl. 20 % USt. zu liegen kam.

Die Fachabteilung IIa verfaßte daraufhin einen Regierungssitzungsantrag mit dem Hinweis auf das schon erteilte Auftragsschreiben in der Höhe von rund S 247.000,-- und der Begründung, daß im Laufe der Projektierungsarbeiten sich die Notwendigkeit ergab, die Untersuchung auf zusätzliche Varianten auszuweiten.

Mit 15. Jänner 1996 erfolgte der Regierungsbeschluß für Kosten zuzüglich Unvorhergesehenes in der Gesamthöhe von S 450.000,--.

Dazu wird kritisch festgestellt, daß es sich bei dem Ergänzungsanbot nicht nur um zusätzliche Varianten handelte, sondern vielmehr um vergrößerte Planungslängen, notwendige Vermessungsarbeiten und einer Präsentation am Flughafen, für die im Anbot inklusive der Erstellung von Overhead-Folien und Ausstellungsplänen ein Betrag von S 65.065,-- vorgesehen war.

Der Landesrechnungshof hebt den nachträglich herbeigeführten Regierungssitzungsbeschluß für die Gesamtauftragssumme grundsätzlich positiv hervor, **bemängelt** jedoch, daß zumindest **Teile der nun beauftragten Arbeiten nicht schon in das erste Auftragschreiben eingeflossen** sind, womit bereits für die erste Beauftragung ein Regierungsbeschluß (Bruttosumme über S 250.000,--) erforderlich geworden wäre. Weiters stellt der Landesrechnungshof fest, daß die **Vorpräsentation am Flughafen mit Kosten** in der Höhe von **rund einem Sechstel des Gesamtauftrages überaus hoch** erscheinen.

Am 6. März 1996, somit termingerecht, erfolgte die Annahme der Projektunterlagen mit folgendem Inhalt:

- Technischer Bericht
- Übersichtslageplan M 1 : 5000
- Schematischer Längenschnitt M 1 : 5000/500
- Längenschnitt
Bereich Unterführung Nord/Autobahnanschluß M 1 : 200
- Querschnitte M 1 : 100
- Lageplan
Bauabschnitt Nord km 0,00 - km 3,00 M 1 : 2000
- Lageplan
Bauabschnitt Süd km 4,30 - km 5,50 M 1 : 2000

Die **Schlußhonorarnote** ist datiert mit 5. März 1996 (Beilage 15), wurde am 8. März 1996 von der Fachabteilung IIa geprüft und be-
läuft sich auf eine Bruttosumme von **S 416.115,91** (inkl. 20 % Ust.).

Damit ergab sich eine **68%ige Erhöhung gegenüber der Summe des Auftragsschreibens** und wurde in etwa die Summe inklusive des Ergänzungsanbotes gemäß Regierungssitzungsbeschluß eingehalten. Ein **weiteres Auftragsschreiben zum Ergänzungsanbot ist jedoch nicht erfolgt**.

Der Landesrechnungshof führte eine Überprüfung der Honoraransätze und Tarife gemäß den vereinbarten Richtlinien durch und kann die Richtigkeit der Berechnungsgrundlagen hinsichtlich der Ansätze bestätigen.

Zur Position 2 „Generelle Studie“ muß jedoch festgestellt werden, daß gemäß den vorliegenden Plänen (BA Nord 3 km und BA Süd 1,2 km) lediglich 4,2 km geplante Strecke vorliegen und unter großzügiger Hinzurechnung aller Anschlußlängen sich eine Summe von maximal 6,2 km ergibt. **In Rechnung gestellt** wurden jedoch 7,5 km und somit eine um **1,3 km größere Planungslänge**. Für den fehlenden Teil der generellen Studie von km 3,00 bis km 4,30 findet sich im Übersichtslageplan M 1 : 5000 lediglich die Bemerkung: „Bestandsregenerierung - es reicht der bestehende Straßenquerschnitt aus.“

Es wird daher kritisch festgestellt, daß sich unter **Einrechnung der entsprechenden Tarifansätze** somit eine **Überzahlung von zumindest rund S 28.500,--** ergibt. Die weiteren Planunterlagen, wie Querschnitte und schematischer Längenschnitt, beziehen sich nur auf die 5,5 km lange Haupttrasse, somit einer gegenüber der Abrechnung um 2 km kürzeren Länge.

Zusammen mit dem Technischen Bericht wurde ein Variantenvergleich erarbeitet. Nach Abwägen aller Vor- und Nachteile wurde eine Kombination von mehreren Variantenteilen (Variante Ic + IIb + IIIb)

vorgeschlagen und die grob geschätzten Kosten für die Realisierung dieser drei Variantenstücke mit rund 156 Mio. S (ohne Ust.) angegeben.

Zusammenfassend wurde festgestellt, daß bei Realisierung dieser drei Varianten für den Flughafen Graz eine optimale Verkehrsanbindung in alle Fahrtrichtungen sichergestellt ist. Weiters kann der Gemeinde Feldkirchen eine Ortsumfahrung angeboten werden, welche die Situation an der bestehenden B67 bedeutend verbessert. Die Gemeinden Feldkirchen und Seiersberg haben in den ersten Gesprächen großes Interesse an den vorgeschlagenen Varianten kundgetan und wären bereit, bei einer Verlegung der B67 die alte Bundesstraße als Gemeindestraße zu übernehmen und einen Straßenrückbau durchzuführen.

Dieser Technische Bericht wurde mit Datum „**im Jänner 1996**“ von den beiden Zivilingenieuren Kaufmann-Kriiebernegg **unterschrieben**. Der Landesrechnungshof stellt dazu kritisch fest, daß das Ergänzungsanbot mit Datum 13. Dezember 1995 gelegt wurde und der **Regierungsbeschluß für das erweiterte Anbot** erst mit 15. Jänner 1996 somit **zeitgleich mit der Fertigstellung des Planungsauftrages erwirkt** wurde. Es ist somit **tatsächlich zu einer mündlichen Beauftragung des Ergänzungsanbotes gekommen** und erst im nachhinein der notwendige Regierungsbeschluß - jedoch noch vor Legung der Schlußhonorarnote - erwirkt worden.

Kurz nach der Fertigstellung des oben zitierten Planungsauftrages wurde mit 29. April 1996 ein Anbot für die Erarbeitung einer **Umweltuntersuchung und einer Kosten-Nutzen-Analyse** für den Direktanschluß Flughafen Graz bzw. Umfahrung Feldkirchen von Dipl.-Ing. Dr.techn. Hans Kriiebernegg gelegt. Die Umweltuntersuchung wird laut Dienstanweisung „Umweltuntersuchung zu Bundesstraßen-

projekten“ (Zl. 890.040-2/VI-14-96) durchgeführt. Das Anbot, das im wesentlichen die Verkehrsuntersuchung und die Umweltuntersuchung beinhaltet, schließt mit einer **Bruttoanbotssumme von S 516.000,--**.

Am 20. Mai 1996 wird für das oben zitierte Anbot ein Regierungsbeschluß über die veranschlagten Gesamtkosten von S 550.000,-- erwirkt. Am 22. Mai 1996 erfolgte durch die Fachabteilung IIa die Auftragserteilung für die Umweltuntersuchung und Kosten-Nutzen-Analyse im Abschnitt „Direktanschluß Flughafen, Verkehrsentlastung Feldkirchen“ in der Höhe der Bruttoanbotssumme von S 516.000,--. Es wurde festgelegt, daß mit den Arbeiten sofort zu beginnen ist und die Ablieferung der Matrizen und Projekte bis 30. November 1996 zu erfolgen hat.

Die erste Teilhonorarnote, die die Positionen betreffend die Verkehrsuntersuchung beinhaltete, wurde am 10. September 1996 mit einer Bruttosumme von S 171.674,88 gelegt. Diese Teilhonorarnote wurde am 13. September 1996 sachlich und rechnerisch von der Fachabteilung IIa geprüft und zur Anweisung gebracht.

Der Landesrechnungshof stellt dazu fest, daß diese **Verkehrsuntersuchungen** die zu einem Großteil aus Verkehrszählungen und deren Auswertungen bestehen, hinsichtlich der Verkehrszählung vorwiegend mit Studenten durchgeführt werden. Es wird dazu auf die Bemerkungen im Kapitel 4 dieses Berichtes verwiesen, mit der **Empfehlung auf eine breitere Streuung** der Planungsauftragsverteilung zu achten und festgestellt, daß derartige Untersuchungen somit **auch an andere Ziviltechnikerbüros**, unabhängig von ihrer Personalgröße, vergeben werden können.

Die Vorlage des beauftragten Berichtes erfolgte im März 1997 und somit **vier Monate** nach dem im Auftragsschreiben geforderten Fertigstellungstermin. Da im Auftragsschreiben jedoch kein Pönale für eine **verspätete Fertigstellung** vereinbart wurde, hatte dies für den beauftragten Planer keine weiteren Konsequenzen.

Am 24. April 1997 erfolgte die Vorlage der Schlußhonorarnote (Beilage 16) mit folgenden Gesamtkosten:

Summe der Schlußhonorarnote netto:	S 482.673,77
20 % USt:	S 96.534,75
Bruttogesamtsumme:	S 579.208,52

Die Anbotssumme wurde somit um rund 12 % überschritten.

Am 6. Mai 1997 wurde durch die Fachabteilung IIa die sachliche und rechnerische Überprüfung der Schlußrechnung durchgeführt, wobei nach Abzug der ersten Teilrechnung die offene Restsumme zur Anweisung gebracht wurde.

Zur Überprüfung der Schlußrechnung wird festgestellt, daß **alle Positionssummen abgehakt** wurden und somit der **vorgelegte Zeitaufwand trotz Kostenüberschreitung** bei allen Positionspunkten **ohne jegliche Korrektur anerkannt** wurde.

Zusammenfassend wird festgestellt, daß für diesen gesamten Planungsauftrag folgende Kosten angefallen sind:

Vorstudie, generelle Studie und Präsentation	S 416.115,91
Umweltuntersuchung und Kosten-Nutzen-Analyse	S 579.208,52
Gesamtsumme	S 995.324,43

Nach Mitteilung der Fachabteilung IIa hat das zuständige Ministerium aufgrund des ermittelten DTV-Wertes (durchschnittlicher Tagesverkehr) festgestellt, daß andere Bundesstraßenbauvorhaben in Österreich dringlicher wären und daher **in nächster Zeit** für dieses **Projekt wenig Realisierungschancen** bestehen.

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß in diesem Vorprojektstadium die geplante Trassenführung der Straße nicht gesetzlich verordnet werden kann (§ 4 Verordnung) und somit **nur im Einvernehmen mit dem Bürgermeister** von Feldkirchen versucht wird, die eventuelle **Verbauung der geplanten Trasse zu verhindern**. Sollte sich nämlich bis zu einer möglichen Realisierung in den nächsten Jahren die geplante Trasse nicht mehr verwirklichen lassen, wären die Planungskosten mit der Gesamtsumme von rund 1 Mio. S verloren. Diesbezüglich verweist der Landesrechnungshof auf die im Kapitel 5 gemachten Feststellungen in Bezug auf die notwendige, möglichst kurzfristige Realisierung von Straßenbauvorhaben.

7.3 Verkehrsuntersuchung Mürzzuschlag

In Mürzzuschlag wurden bereits in Teilbereichen verkehrsberuhigende Maßnahmen gesetzt, deren Durchführbarkeit im wesentlichen auf die Schaffung einer Ortsumfahrung im Zuge der S6 für die überörtlichen Verkehrsbeziehungen in West-Ost-Richtung beruht. Unbewältigt blieb dabei jedoch das Problem des Durchgangsverkehrs aus dem Raum Neuberg a.d. Mürz und Mariazell, der weiterhin über die B23 durch das dicht verbaute Gebiet von Mürzzuschlag, abgewickelt werden muß. Da die B23 im Ortsgebiet von Mürzzuschlag zum Teil beengte Anlageverhältnisse aufweist und auch an äußerst sensiblen Bereichen, wie etwa am Landeskrankenhaus, vorbeiführt, ist es ein verständliches Anliegen der Gemeinde Mürzzuschlag hier Veränderungen herbeizuführen.

Die Verkehrsführung für Verkehrsbeziehungen aus dem Osten von Mürzzuschlag in Richtung Neuberg a.d. Mürz und Mariazell, die derzeit über die L118 abgewickelt werden, muß ebenfalls neu überdacht werden. Diese Landesstraße führt aber zumindest teilweise durch dicht verbautes, intensiv genutztes Gebiet und es sollte weiters in der Linienführung die Situation nach Fertigstellung des Semmering-Basistunnels berücksichtigt werden.

Von der Ingenieurgemeinschaft Kaufmann-Kriiebernegg wurde am 4. Juli 1995 ein Anbot für die Verkehrsuntersuchung und Projektierungsarbeiten Mürzzuschlag (B23 - Lahnsattel-Bundesstraße und L118 - Semmering-Begleitstraße), einschließlich einem Variantenvergleich in Form einer vereinfachten Wirkungsanalyse und einer Bürgerbeteiligungsphase gelegt. Das Anbot gliederte sich in die Positionen Verkehrsuntersuchung und Bürgerbeteiligung, Projektierungsarbeiten und Variantenvergleich und schloß mit einer Anbotssumme von S 686.494,02 inkl. 20 % USt.

Die Fachabteilung Ila verfaßte daraufhin einen Regierungssitzungsantrag mit dem Hinweis, daß im Rahmen des steirischen Gesamtverkehrsprogramms unter dem Maßnahmenbündel „Integrierte Verkehrskonzepte“ eine organisatorische und fachliche Unterstützung der Gemeinden durch das Land vorgesehen ist.

Mit 20. November 1995 erfolgte der Regierungsbeschluß für die Kosten zuzüglich Unvorhergesehenes in der Gesamthöhe von S 700.000,--. Die Auftragserteilung an die Zivilingenieure für Bauwesen Dipl.-Ing. Bernhard Kaufmann und Dipl.-Ing. Hans Krieberegg mit der vorhin zitierten Anbotssumme erfolgte am 22. November 1995, wobei als **Fertigstellungstermin** der Arbeiten der 30. Oktober 1996, **also fast 1 Jahr**, vereinbart wurde.

Die erste Teilhonorarnote, die die Positionen betreffend die Verkehrsuntersuchung beinhaltet, wurde am 13. Februar 1996 mit einer Bruttoanbotssumme von S 340.041,60 gelegt. Diese Teilhonorarnote wurde am 15. Februar 1996 sachlich und rechnerisch von der Fachabteilung Ila geprüft und zur Anweisung gebracht. Die zweite Teilhonorarnote betreffend die Projektierungsarbeiten wurde am 13. März 1996 vorgelegt und nach Prüfung am 20. März 1996 mit einer Bruttosumme von S 171.226,68 angewiesen.

Am 10. Jänner 1997, somit **zwei Monate nach der vereinbarten Fertigstellung**, erfolgte die Annahme der Projektunterlagen mit folgendem Inhalt:

- Variantenübersicht M 1 : 5000
- Lageplan
Verlegung der B23 - Lahnsattelstraße, Lge. 1976 m M 1 : 2000
- Längenschnitt
Verlegung der B23 - Lahnsattelstraße M 1 : 2000/200

- Regelquerschnitt
Verlegung der B23 - Lahnsattelstraße M 1 : 50
- Lageplan, Verlegung der L118 - Semmering-Begleitstraße,
Lge. 2150 m M 1 : 2000
- Technischer Bericht

Der **Bericht Verkehrsuntersuchung** „Mürzzuschlag“ wurde mit Februar 1996 datiert und ist somit **drei Monate nach vereinbarter Fertigstellung** vorgelegt worden. Hinsichtlich **verspäteter Fertigstellung** gilt das schon im vorigen Unterkapitel erwähnte und wird deshalb vom Landesrechnungshof empfohlen, die fristgerechte Fertigstellung durch ein, im **Auftragsschreiben vereinbartes Pönale** sicherzustellen.

Die Schlußhonorarnote ist datiert mit 10. Dezember 1996 (Beilage 17) und wurde mit folgenden Gesamtkosten vorgelegt:

Summe der Schlußhonorarnote netto:	S 485.006,90
20 % USt.	S 97.001,38
<u>Bruttogesamtsumme</u>	<u>S 582.008,28</u>

Damit ergab sich eine rund 15%ige Einsparung gegenüber der Summe des Auftragsschreibens, weil vor allem die Positionen betreff: „Bürgerbeteiligung - 1. Informationsphase“ mit Anbotskosten von S 87.460,-- nicht zur Ausführung kamen.

Am 16. Dezember 1996 wurde von der Fachabteilung IIa die sachliche und rechnerische Prüfung der Schlußrechnung durchgeführt und ohne jegliche Korrektur in voller Höhe anerkannt. Nach Abzug der beiden Teilrechnungen wurde die offene Restsumme von S 70.740,-- zur Anweisung gebracht.

Der Landesrechnungshof führte eine Überprüfung der Honoraransätze und Tarife gemäß den vereinbarten Richtlinien durch und kann die Richtigkeit der Berechnungsgrundlagen hinsichtlich der Ansätze, sowie der in Rechnung gestellten Planungslängen bestätigen.

Zum Punkt C des Angebotes „VARIANTENVERGLEICH“ muß jedoch festgestellt werden, daß der Text gemäß Anbot wie folgt lautet:

„Der Variantenvergleich erfolgt in Form einer vereinfachten Wirkungsanalyse mit dem Aufzeigen der Vor- und Nachteile sämtlicher Varianten, jedoch vorerst ohne Bewertung und Gewichtung. Als Indikatoren werden die verkehrlichen Auswirkungen (Grobabschätzung) mit Berücksichtigung des Bahnausbaues in diesem Bereich, Aufzeigen der entscheidungsrelevanten Problemzonen, **Berücksichtigung der Flächenfunktionen (Raumplanung), sowie Belange des Umweltschutzes** herangezogen.

Die Honorarermittlung erfolgt unter Zugrundelegung eines geschätzten Zeitaufwandes.

Pauschale

S 45.000,--“

In der **Schlußrechnung** sind die bei dieser Position oben zitierten, fett gedruckten **Arbeiten nicht mehr angeführt**. Dennoch wurde diese Position mit dem Vermerk: „**Pauschale laut Anbot**“ mit **S 45.000,-- abgerechnet** (Beilage 17).

Dazu wird festgestellt, daß der zitierte **Variantenvergleich** im Technischen Bericht **auf einer Seite** dargestellt ist, wobei in einer Tabelle für drei Varianten die folgenden Kriterien

- Verkehrsentlastung im Ortszentrum von Mürzzuschlag
- Verkehrswirksamkeit der Umfahrung
- Lärm- und Abgasbelastung
- Störung des Landschaftsbildes
- Trennwirkung auf die Wohnbevölkerung
- Beeinträchtigung in der Bauzeit

lediglich verbal mit den Worten „sehr gut, gut, mäßig bzw. gering, mittel und stark“ **beurteilt** wurden.

Dieser Tabelle folgt nur ein Absatz mit folgendem Inhalt:

„Unter Beachtung der unterschiedlichen Auswirkungen der einzelnen untersuchten Varianten gelangt unterfertigter Gutachter zu folgendem Ergebnis:

Es wird empfohlen, die großräumige Westumfahrung laut Variante 1 zu verwirklichen, da eine wesentliche Verkehrsentlastung auf der derzeitigen B23 bewirkt wird und somit durch die geplante Umfahrungsvariante, sowohl der sensible Bereich LKH als auch die Bevölkerung von Mürzzuschlag stark entlastet werden kann.“

Der Landesrechnungshof stellt dazu **kritisch fest**, daß dieser **Variantenvergleich** in der vorliegenden Form **nicht dem Anbotstext** entspricht und aufgrund der abgegebenen Unterlagen die angebotene **Pauschalsumme in der Schlußrechnung wesentlich zu verringern gewesen wäre.**

Die grob geschätzten Kosten für die Realisierung der vorgeschlagenen Variante werden im Technischen Bericht mit rund 76,5 Mio. Schilling (ohne USt.) angegeben. Nach Mitteilung der Fachabteilung IIa wird auch diese überprüfte Maßnahme in nächster Zeit nicht realisiert, womit die Feststellungen des vorigen Unterkapitels auch hier Gültigkeit haben.

8. Zusammenfassung

Der Landesrechnungshof hat eine stichprobenweise Prüfung der Planungsauftragsvergabe im Bereich der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IIa, durchgeführt.

Die Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion kann man nach den wesentlichen Aufgabengebieten in die vier Gruppierungen Umwelt, Verkehrswesen, Wasserwirtschaft und Hochbau unterteilen.

Der Bereich Verkehrswesen gliedert sich in vier Fachabteilungen. Der für die Fachabteilung IIa - Gesamtverkehrsplanung und -koordination - zuständige politische Referent ist Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel.

Der Landesbaudirektion sind drei Referate zugeordnet. Für das Referat Boden- und Materialprüfstelle wird die Eingliederung in eine Fachabteilung im Bereich Verkehrswesen empfohlen, da es thematisch wie auch kostenmäßig vorwiegend diesem Bereich zuzordnen ist.

Positiv kann hervorgehoben werden, daß im Rahmen des geographischen Informationssystems (GIS) auch das Steirische Verkehrsinformationssystem (STEVIS) installiert ist. Mit Hilfe des STEVIS soll die Gesamtverkehrskoordination, der Straßen- und Brückenbau, der Erhaltungsdienst und die Förderung des ländlichen Wegenetzes unterstützt werden.

Gemäß einer Statistik mit Stand Jänner 1997 wurden die Längen des im Betrieb befindlichen Straßennetzes, getrennt nach Straßenarten (A, S, B, L) in einer Tabelle angeführt und diese mit einem Ver-

hältniswert von Gemeindestraßenlängen zur Summe aller anderen Straßenkategorien ergänzt. Daraus läßt sich die unterschiedliche Intensität der Gemeindestraßenlängen zu dem höherrangigen Straßennetz bundesländerweise erkennen.

Um eine Relativierung dieser Kilometerlängenangaben mit den anderen Bundesländern zu erhalten, erstellte der Landesrechnungshof eine Tabelle, in der das Straßennetz bezogen auf die Fläche in Quadratkilometer des jeweiligen Bundeslandes errechnet wurde. Aufgrund dieser Werte über die Dichte des Verkehrswegenetzes läßt sich erkennen, daß die Steiermark mit den orographisch gleich gearteten Bundesländern im Mittelfeld liegt. Daraus läßt sich ableiten, daß das gut ausgebaute Straßennetz in der Steiermark in naher Zukunft vorrangig nur den Vollausbau der Autobahnen, die Komplettierung des hochrangigen Straßennetzes und einige Ortsumfahrungen erfordert. Straßenneubau und Neutrassierungen werden eher sekundär sein und den Erhaltungsaufgaben des bestehenden Straßennetzes wird mehr an Bedeutung zukommen. Daraus ergibt sich auch, daß die Planungsaufgaben für den Straßenneubau tendenziell sinkend sein werden.

Das Aufgabengebiet und Ziel der Fachabteilung IIa ist die Umsetzung einer übergreifenden Behandlung der Probleme für alle Verkehrsträger. Die Dienststelle gliedert sich dazu zur Zeit in sechs Referate, hat einen Personalstand von 47 Mitarbeitern und wird von Hofrat Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Gobiet geleitet.

Der Landesrechnungshof schlägt zur Straffung der Organisation und im Hinblick auf die, in diesem Bericht vorgeschlagene Personalverminderung eine Reduktion auf fünf Referate vor. Gemäß der Aufgabenschwerpunkte der Referate läßt sich eine Vereinigung des Referates 1 „Budget- und Terminplanung“ und des Referates 4 „generelle

Planung“ durchaus vorstellen, da auch die Aufgaben thematisch vereinbar sind.

Da es sich im Straßenbau gegenüber den Planungsvergaben im Hochbau nicht um international oder national ausgeschriebene Wettbewerbe handelt, erfolgt jede Planungsvergabe im Straßenbau im Verhandlungsverfahren.

Gemäß ÖNORM A2050 wird für das Verhandlungsverfahren festgelegt, daß mit einem oder mehreren ausgewählten Unternehmen über den gesamten Auftragsinhalt verhandelt wird. Dazu eröffnet die ÖNORM auch die Möglichkeit des 2-stufigen Verfahrens.

Bei Vergaben über einer Million Schilling regt der Landesrechnungshof an, auch das 2-stufige Verfahren durchzuführen bzw. zumindest mit mehreren Planern Kontakt aufzunehmen. Auf eine sorgfältige Auswahl der Ziviltechniker für den entsprechenden Planungsauftrag unter dem Gesichtspunkt einer möglichst breiten Streuung ist zu achten.

Von der Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für Steiermark und Kärnten werden für den Straßenbau, Sektion Steiermark, 71 Ziviltechnikerbüros angeführt. Um die angestrebte, möglichst breite Streuung der Ziviltechnikerbeauftragungen zu überprüfen, ließ sich der Landesrechnungshof alle beauftragten Projekte der Jahre 1995 und 1996 vorlegen. Als Einschränkung wurden nur die Auftragsvergaben für die Bereiche Straßenplanung (Bund/Land) und Lärmschutz verlangt. Gemäß dieser Auflistung sind in diesen beiden Jahren 44 verschiedene Ziviltechniker beauftragt worden. Davon jedoch lediglich 28 Ziviltechnikerbüros (39 %) gemäß der Liste der Zivilingenieurkammer mit Planungen beauftragt worden. Es wird daher festgestellt, daß die Streuung der Planungsaufträge zwar breit

ist, aber sich noch ein genügend großes Potential an weiteren Ziviltechnikern gemäß der zitierten Liste anbietet.

Hinsichtlich der Intensität der Planungsauftragsvergaben muß jedoch kritisch festgestellt werden, daß 7 Ziviltechnikerbüros eine Gesamtauftragssumme von rund 17,6 Millionen Schilling, das entspricht 67,1 % und somit mehr als zwei Drittel der gesamten Auftragssumme der beiden ausgewerteten Jahre, erhalten haben. Das Ziviltechnikerbüro Dr. Hans Kribernegg erhielt mit 32 Einzelaufträgen von geringen bis mittleren Auftragssummen mehr als ein Fünftel der gesamten Auftragssumme der beiden ausgewerteten Jahre.

Aufgrund der großen Anzahl von hier vergebenen Aufträgen mit kleineren bis mittleren Auftragssummen kann festgestellt werden, daß durchaus auch andere Ziviltechnikerbüros geeignet gewesen wären, den einen oder anderen Planungsauftrag zu übernehmen. Damit ist das Argument der Fachabteilung IIa in Frage gestellt, die bei der Festlegung der Auswahlkriterien definiert hat, daß bei der Auftragsvergabe auch die Leistungsfähigkeit des Ziviltechnikerbüros wesentlich ist.

Der Landesrechnungshof stellt zusammenfassend fest, daß zwar die Anzahl der beauftragten Ziviltechnikerbüros noch einer einigermaßen breiten Streuung unterliegt, jedoch die Intensität der Aufträge bzw. die Auftragshöhe für einige wenige Planer durchaus geeignet ist, eine größere Streuung zu erzielen.

Nachdem im Straßenbau die Betreuung der generellen Planung von der Fachabteilung IIa vorgenommen, die Detailplanung mit der nachfolgenden Bauausführung jedoch von der Fachabteilung IIb bzw. auch von der Fachabteilung IIc durchgeführt wird, ist es dem Landesrechnungshof ein besonderes Anliegen, daß entsprechende

Rückkoppelungen von der Bauausführung zurück bis zu den planenden Ziviltechnikern erfolgen sollten. Diese Rückkoppelungen, die den Informationsübergang zwischen den beiden planenden Fachabteilungen sicherstellen sollen, können im Sinne optimaler Lösungen durchaus intensiviert werden. Vor allem sollten auch die planenden Ziviltechniker über begründete und sinnvolle Änderungen informiert werden, damit diese Erkenntnisse bei den künftigen Planungen von vornherein eingearbeitet werden können.

Dem Landesrechnungshof wurden von der Fachabteilung IIa die Budgetziffern der letzten 10 Jahre (1987 - 1996) für den Bundesstraßenbau und den Landesstraßenausbau vorgelegt. Daraus ist ersichtlich, daß im Bundesstraßenbereich ab dem Jahre 1987 tendenziell bis zum Jahresende 1991 sinkende Budgetzahlen ausgewiesen werden und erst seit dem Jahre 1992 wieder eine leichte Erhöhung mit etwa gleichen Werten in den Jahren 1994 bis 1996 aufscheint.

Im Landesstraßenbereich sind die Ausbaubudgetsummen seit dem Jahre 1987 sehr homogen, mit einem sprunghaften Anstieg im Jahre 1996. Diese Aufstockung ist auf ein Sonderinvestitionsprogramm in der Höhe von rund 50 Millionen Schilling zurückzuführen, das im außerordentlichen Landesbudget seine Deckung findet.

Gemäß „Finanzausgleichsgesetz 1993 - FAG“ ersetzt der Bund den Ländern den Aufwand für das Straßenbauhilfspersonal für Bundesstraßen A (Autobahnen) zur Gänze und für die Bau- und Erhaltungsarbeiten den jeweils entfallenden Anteil für Bundesstraßen.

Der Landesrechnungshof hat die 10%igen Pauschalabgeltungen gemäß Ausbaubudgetsumme im Bundesstraßenbau berechnet und sie den tatsächlich überwiesenen FAG-Summen gegenübergestellt.

Dazu wird festgestellt, daß im Jahre 1987 eine wesentlich höhere Summe zufolge einer zu niedrigen Überweisung aus dem Jahre 1986 bezahlt wurde. Ebenso zeigen die Jahre 1991 und 1995 zu geringe, tatsächlich überwiesene FAG-Pauschalabgeltungen. Es wird daher der Fachabteilung IIa empfohlen, auf ausgeglichene Zahlungen zu achten und Korrekturen schon im laufenden Jahr rechtzeitig durchzuführen, da nachträglich überwiesene Summen einen erheblichen Zinsenverlust für das Land Steiermark darstellen.

Der Landesrechnungshof stellte das abgerechnete Planungsbudget gemäß den Jahresabschlüssen den Summen der Planungsaufträge für die Jahre 1992 bis 1996 gegenüber. Dazu muß kritisch festgestellt werden, daß die durchschnittliche Differenz zwischen EDV-Auftragslisten und Planungsbudget mit den darin enthaltenen Nebenkosten überaus hoch ist. Es wird empfohlen diese Nebenkosten auf Einsparungsmöglichkeiten hin zu untersuchen.

Die tatsächlichen Zahlen des Bundesstraßenausbaubudgets der Jahre 1992 bis 1996 wurden dem Planungsbudget für den Bereich Bundesstraßen des jeweiligen Jahres gegenübergestellt. Dabei wird ersichtlich, daß sich die Summen des Planungsbudgets zwischen 5,7 bis 7,4 % des Ausbaubudgets bewegen. Nachdem somit mehr als 6 % des Ausbaubudgets für Planungsaufträge und deren Nebenkosten benötigt werden, verbleiben nur weniger als 4 % für die Sach- und Personalkosten der Fachabteilungen IIa, IIb, IIc und LBD.

Ein sehr ähnliches Bild zeichnet sich bei der analogen Berechnung für das Landesstraßenausbaubudget ab. Positiv kann hier jedoch festgestellt werden, daß der Prozentwert der Planungsaufträge seit dem Jahre 1994 kontinuierlich auf etwa 5 % abnimmt.

Der Landesrechnungshof hat weiters eine Gegenüberstellung der Planungsaufträge für den Bundesstraßenbau betreffend die generelle Planung (FA IIa) zur Detailplanung (FA IIb, IIc und LBD) für die Jahre 1992 bis 1996 erstellt. Zusammenfassend wird für diesen Bereich festgestellt, daß trotz etwa gleichbleibendem Bundesstraßenbudget (1994 - 1996) im Jahr 1996 eine erhöhte Anzahl von Detailplanungsaufträgen vergeben wurde. Daraus läßt sich schließen, daß zahlreiche vorhandene Detailplanungen aus budgetären Gründen nicht zur Ausführung kommen können.

Für den Landesstraßenbereich läßt sich erkennen, daß die Summe für Detailplanungsaufträge seit dem Jahr 1993 gesunken ist. Positiv kann festgestellt werden, daß die Auftragssumme für generelle Planungen im Landesstraßenbereich bei etwa gleichbleibendem Landesstraßenausbaubudget gesenkt wurde.

Gemäß einer Aufstellung der Fachabteilung IIa wurde vom Landesrechnungshof ermittelt, wieviel Bedienstete für die einzelnen Planungsbereiche eingesetzt werden. Die Auswertung der Tabelle ergab ohne Berücksichtigung der verschiedenen Wertigkeiten der Dienstposten, daß

für den Bundesstraßenbereich	22,6 Bedienstete
für den Landesstraßenbereich	15,6 Bedienstete und
für den öffentlichen Verkehr	8,8 Bedienstete

verwendet werden.

Die Jahresumsätze der Planungsauftragssummen wurden zur Ermittlung der Auslastung im Bundesstraßen- und Landesstraßenbereich herangezogen und in einer vereinfachten Berechnung als Durchschnittswert ein Pro-Kopf-Wert ermittelt. Daraus ergibt sich, daß für die Abwicklung und Betreuung von Planungsaufträgen im Straßenbau innerhalb der Fachabteilung IIa im Jahre 1996 ein durchschnittlicher Wert von rund S 770.000,-- im Bundesstraßenbereich und von

nur rund S 400.000,-- pro Jahr pro Bediensteten im Landesstraßenbereich anfällt.

Zur Feststellung wieviele der erstellten generellen Projekte in einem Zeitraum von 2 bis 6 Jahren tatsächlich zur Ausführung kommen, wurden die Planungsprojekte der Jahre 1991 bis 1995 ausgewertet. Daraus ergab sich, daß für den Bundes- und Landesstraßenbereich in einem Zeitraum von etwa 2 bis 6 Jahren nur rund ein Viertel aller generellen Projekte tatsächlich einer Realisierung zugeführt wurden. Im Bereich der lärmtechnischen Baumaßnahmen liegt der durchschnittliche Prozentsatz zwischen rund einem Viertel und einem Drittel tatsächlicher Realisierung von Baumaßnahmen.

Auf die Anfrage des Landesrechnungshofes, warum bei vielen Straßenplanungen mehrere Studien, Umplanungen bzw. Varianten zu einem generellen Projekt verfaßt werden, antwortete die Fachabteilung IIa, daß laut Dienstanweisung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten im Stadium der Vorentwurfsplanung mehrere Umsetzungsmöglichkeiten auszuarbeiten sind und, daß weiters durch Forderungen von Bürgerinitiativen oder Gesinnungsänderungen der betroffenen Gemeinden zusätzliche Variantenuntersuchungen erforderlich werden.

Die Vorgangsweise früherer Jahre führte zu einer großen Anzahl fertiger Detailprojekte, die zum Großteil nicht realisiert werden konnten. Der Nachteil dieser „Langzeitstudien bzw. Planungen“ ist vor allem der, daß bis zur Umsetzung des Projektes die schon getätigten Planungen durch veränderte Randbedingungen veraltet sind bzw. große Projektsänderungen bedingen oder überhaupt verworfen werden müssen.

Gelingt es aber auch nur einen Teil der später nicht umgesetzten Planungen zu vermeiden, könnten Kosten eingespart werden und damit letztlich neue Straßenstücke gebaut werden. Das Ziel ist in der Realisierung von Straßenbauten zu sehen.

Obwohl die Beauftragung von Detailprojekten nicht im direkten Einflußbereich der Fachabteilung IIa ist, sondern diese von der Fachabteilung IIb beauftragt und betreut werden, hat sich der Landesrechnungshof einen Überblick von fertig geplanten Detailprojekten erstellen lassen. In einer Tabelle wurden mit Stand August 1997 aufgrund von Erhebungen in den Baubezirksleitungen alle aufliegenden Detailprojekte für den Bundesstraßen- und Landesstraßenbereich angegeben. Durchschnittlich werden rund ein Drittel aller zur Zeit noch vorliegenden Detailprojekte nicht ausgeführt werden. Angemerkt wurde von der Fachabteilung IIb und den Baubezirksleitungen, daß in den letzten 5 Jahren eine Reduktion bei den Detailplanungsaufträgen, die wenig Realisierungschancen hatten, durchgeführt wurde. Zudem muß versucht werden, doppelgleisige Planungen, wie zum Beispiel Land-ÖSAG, zu verhindern. Eigenplanungen der Baubezirksleitungen für Kleinmaßnahmen müssen mit den Fachabteilungen abgesprochen werden, ob diesbezüglich nicht schon eine neue Gesamt- oder Detailplanung vorliegt. Fertige Planungen (Detailplanungen) und Straßenausbaubudget sollten in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen.

Aufgrund der im Bericht aufgezeigten Fakten betreffend generelle Planung und Detailplanung empfiehlt der Landesrechnungshof, die gesamte Planungsbeauftragung beginnend von den Studien bis zur Ausführungsplanung in einer Fachabteilung zu vereinigen oder zumindest die gesamte Koordination der Planungsbeauftragungen, in Verbindung mit einer exakten Budget- und Terminplanung, von einer Stelle aus zu steuern.

Kritisch muß festgestellt werden, daß zur Zeit die Anzahl fertiger Planungen zum Bauvolumen in einem Mißverhältnis steht und es wird daher - im Sinne des schon eingeschlagenen Weges - für die nächsten Jahre eine Reduktion der Planungsaufträge empfohlen.

Um eine Gegenüberstellung der Kosten mit den Einnahmen der Fachabteilung IIa zu erhalten, wurde vom Landesrechnungshof eine vereinfachende Aufstellung der Kosten und der Einnahmen erarbeitet. Da die Einnahmenseite sich im wesentlichen auf die Pauschalabgeltung des Bundes im Rahmen des Finanzausgleichsgesetzes 1993 - FAG auf den Bundesstraßenbau bezieht, wurde versucht, sowohl die Kosten wie auch die Einnahmenseite nur auf dem Bundes- und Landesstraßenbau zu beziehen. Somit wurden jene Kostenanteile die sich auf die Erledigung des Aufgabenbereiches „öffentlicher Verkehr“ beziehen, weggelassen. Dabei wurde auf der Kostenseite unterschieden zwischen Personalkosten, Sachkosten und Gemeinkosten.

Im Bereich der Sachkosten wurden auch die Dienstreisekosten einer genaueren Überprüfung unterzogen und in einer Tabelle ausgewertet. Gemäß einem Schreiben der Landesbaudirektion werden die Abteilungen aufgefordert, die Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels zu forcieren und die Benützung eines beamteneigenen Kraftfahrzeuges gewissen Einschränkungen zu unterwerfen. Vom Landesrechnungshof wird dazu festgestellt, daß dem Abteilungsvorstand ein Dienstwagen mit Chauffeur und der Fachabteilung zwei Selbstlenkerfahrzeuge zugeteilt sind. Es wird daher empfohlen, auf eine optimale Auslastung der Selbstlenkerfahrzeuge zugunsten eines Abbaues der Privatkilometer zu achten. Vorallem das Referat Liegenschaftsverkehr sollte hinsichtlich einer Optimierung der anfallenden Dienstreisekosten untersucht werden. Die Möglichkeit der

Senkung der Privatkilometer-Dienstreisekosten wurde von einer anderen Straßenbauabteilung bereits vorgezeigt.

Auf der Einnahmenseite wurde die tatsächliche Pauschalabgeltung des Bundes in der Höhe von 10 % herangezogen. Um die bautechnische Betreuung von Landesstraßen auch auf der Einnahmenseite beurteilen zu können, wurde die tatsächliche 10%ige Bundesabgeltung fiktiv auch für das Land angesetzt.

Der Landesrechnungshof hat für das Jahr 1995 und 1996 die Einnahmen den Ausgaben gemäß den ermittelten Ansätzen, sowie Ziviltechnikerhonoraren gegenübergestellt.

Aus der im Bericht dargelegten Zusammenstellung, die speziell im Einnahmenbereich teilweise fiktive Ansätze beinhalten, ist ersichtlich, daß die verbleibenden Mittel (1995 rund 76,7 Mio. S und 1996 rund 50,7 Mio. S) bei analogen Kosten nicht ausreichen können, um die gesamten Personalkosten und Sachkosten der Fachabteilung IIb, der Fachabteilung IIc und der Boden- und Materialprüfstelle abzudecken. Überdies müßten auch noch Kostenanteile der Straßenbaureferate der Baubezirksleitungen hinzugerechnet werden.

Dem Landesrechnungshof ist es dabei klar, daß es sich keineswegs um eine exakte Kostenrechnung handeln kann, da auf der Ausgabenseite und insbesondere auf der Einnahmenseite mit fiktiven Zahlen gerechnet wird.

Festgestellt wird, daß ein wesentliches Ziel bei der Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung, nämlich eine Kostensenkung nur bei klarer sinnvoller Kompetenzregelung und Verlagerung von Entscheidungsbefugnissen und Entscheidungsverantwortlichkeiten in die umsetzenden Organisationseinheiten erreicht werden kann.

Nach Ansicht des Landesrechnungshofes kann eine Kostenrechnung nur dann ihre volle Wirkung erreichen, wenn organisatorisch für die Rückkoppelung gesorgt ist, d.h. wenn die Verantwortlichen auch auf die entstehenden Kosten entsprechend Einfluß nehmen können.

Nachdem in den betrachteten Jahren 1995 und 1996 die Fachabteilung IIa rund 45 Dienstposten, die Fachabteilung IIb rund 79, die Fachabteilung IIc rund 56 und die Boden- und Materialprüfstelle rund 20 Dienstposten aufweist wird klar, daß der Großteil dieser ausgabenseitigen Kosten dabei Personalkosten sind.

Der Landesrechnungshof hat daher die Personalbildung der Fachabteilung IIa näher beleuchtet und in einer Grafik die Personalentwicklung in den Jahren 1991 bis 1997 aller oben zitierten Straßenbauabteilungen dargestellt.

Diese Grafik zeigt nur eine Unstetigkeitsstelle im Bereich des Jahres 1992 bei der Fachabteilung IIb, die dadurch hervorgerufen wurde, daß in diesem Jahr die ursprüngliche Fachabteilung IIb (Brückenbau) mit der Fachabteilung IIc (Straßenneubau) zur neuen Fachabteilung IIb vereint wurde. Die dadurch entstandene große Abteilung mit nahezu 100 Dienstposten wurde im Verlauf der nächsten zwei Jahre auf 80 Dienstposten reduziert. Damit wurde die Möglichkeit der Personaleinsparung durch Umstrukturierung innerhalb der Landesbaudirektion aufgezeigt. Bei den anderen zitierten Abteilungen verlaufen die Personalentwicklungskurven über den ganzen untersuchten Bereich nahezu waagrecht.

Um sowohl den Zeitpunkt als auch die Auswirkungen etwaiger Personalveränderungen durch natürlichen Abgang (Pensionierungen) aufzeigen zu können, hat der Landesrechnungshof in eine Alterspy-

ramide der Straßenbauabteilungen Einblick genommen. Daraus geht hervor, daß mögliche Personaleinsparungen in den nächsten Jahren hauptsächlich Dienstposten der Dienstklasse A betreffen, wodurch die Möglichkeit besteht, die Gesamtkosteneinsparung bei entsprechender Umorganisation günstig beeinflussen zu können.

Auch eine Überprüfung der Dienstpostenanzahl in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen hat ergeben, daß der Personalstand über die betrachteten Jahre nahezu gleichgehalten wurde. Es muß daher auch in diesem Bereich die Personalentwicklung dem erwartenden Bauvolumen angepaßt werden.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, daß das Amt der Steiermärkischen Landesregierung auf das tendenziell sinkende Baugeschehen im Straßenbau und die Entwicklung, kaum mehr Eigenplanungen durchzuführen, weil Planungsaufträge fast ausschließlich an Ziviltechnikerbüros vergeben werden, in seiner Personaldisposition in den letzten Jahren nicht reagiert hat. In den Fachabteilungen IIa, IIb und in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen bieten sich deshalb Einsparungsmöglichkeiten im Personalbereich an.

Im Gegensatz dazu steigt im Bereich der Fachabteilung IIc (Straßen- und Brückenerhaltung) der Erhaltungsaufwand, da bei sinkender Ausbauleistung und bei steigender Nutzungsdauer vermehrt größere Instandsetzungen und Sanierungen durchzuführen sein werden.

Der durchschnittliche Gesamtkostenaufwand (inkl. Sach- und Gemeinkosten) pro Bediensteten und Jahr beträgt auf Basis der Zahlen für die Fachabteilung IIa rund S 851.500,--. Mit diesem Durchschnittswert wurden die Personal- und Sachkosten für die Fachabteilungen IIb, IIc und der Boden- und Materialprüfstelle mit

dem Stand der Bediensteten aus dem Jahre 1996 errechnet. Zu diesen Kosten wurden die Personal- und Sachkosten der Fachabteilung IIa und die Ziviltechnikerplanungsaufträge aller Abteilungen hinzugefügt. In Gegenüberstellung zu den, in diesem Bericht ermittelten Einnahmen, ergibt sich für das Jahr 1995 ein Minus von 54,9 Millionen Schilling und für das Jahr 1996 ein Minus von 80,9 Millionen Schillingen. Dazu ist anzumerken, daß die Personal- und Sachkosten der Straßenbaureferate der Baubezirksleitungen, die ebenso hinzurechnen wären, noch keine Berücksichtigung gefunden haben, da hiezu die diesbezüglichen Durchschnittskosten nicht ermittelt wurden.

Der Landesrechnungshof sieht daher drei Möglichkeiten, um die vorangeführte Einnahmen- oder Ausgabensituation zu verbessern:

- ⇒ Erhöhung der Pauschalabgeltung gemäß FAG
- ⇒ Reduzierung der Planungsaufträge
- ⇒ Reduzierung der Personal- und Sachkosten

Es wird empfohlen, im Sinne aller drei vorgeschlagenen Maßnahmen tätig zu werden.

Für eine Anhebung der Pauschalabgeltung gemäß dem Finanzausgleichsgesetz empfiehlt der Landesrechnungshof, den Prozentsatz von 10 auf 12 %, wie er im Bundeshochbau schon zur Anwendung kommt, anzustreben. Die Begründung für eine Anhebung dieses Prozentsatzes findet sich in gestiegenen Personal- und Sachkosten, aber auch in der immer schwierigeren und kostenintensiveren Umsetzung der Planungsvorhaben in einer Zeit, in der die Bevölkerung gegenüber Straßenbauvorhaben und Umweltfragen immer sensibler geworden ist.

Da eine Änderung des Finanzausgleichsgesetzes in kurzer Zeit nicht ohne weiteres möglich sein wird und das insgesamt jährlich zur Verfügung stehende Bauvolumen vermutlich nicht größer werden

wird, sieht der Landesrechnungshof eine mögliche kurzfristige Lösung dieses Problems einzig in der Beschränkung der Planungsaufträge auf sicher zur Ausführung gelangende Ausbauprojekte. In weiterer Folge, aber auch durch Personalreduktion, vorallem im Planungsbereich der Fachabteilungen IIa und IIb. Dieser Bereich ist deswegen bei Einsparungen vorrangig zu betrachten, da die Planungstätigkeit praktisch zur Gänze nach Außen an Ziviltechniker vergeben wird.

Abschließend hat der Landesrechnungshof eine Detailprüfung von zwei Planungsaufträgen durchgeführt, die beide an die Ingenieurgesellschaft Kaufmann-Kribernegg vergeben wurden. Es handelte sich dabei einerseits um das Projekt „Direktanschluß Flughafen Graz - Verkehrsentlastung Feldkirchen“ und das Projekt „Verkehrsuntersuchung Mürzzuschlag“. Dazu wird festgestellt, daß die Schriftlichkeit der Beauftragung im wesentlichen in Ordnung war.

Folgende Mängel betreffend der Auftragserteilung wurden jedoch festgestellt:

- Nach Erteilung des Auftrages knapp unter der Wertgrenze von S 250.000,--, ab der ein Regierungsbeschluß erforderlich ist, wurde 6 Monate später ein Ergänzungsanbot in der Höhe von rund S 167.000,-- vorgelegt.
- Die darin enthaltene Vorpräsentation des Projektes am Flughafen in der Höhe von rund S 65.000,-- und somit ca. einem Sechstel des Gesamtauftrages, erscheint überaus hoch.
- Der erforderlich gewordene Regierungsbeschluß für das erweiterte Anbot erfolgte zeitgleich mit der Fertigstellung des Planungsauftrages. Ein weiteres Auftragsschreiben zum Ergänzungsanbot ist nicht erfolgt. Es ist somit tatsächlich zu einer mündlichen Beauftragung des Ergänzungsanbotes gekommen.
- In zwei von drei Fällen erfolgte die Vorlage der beauftragten Arbeiten später als im Auftragsschreiben vereinbart. Es wird daher empfohlen, im Auftragsschreiben neben dem Fertigstel-

lungstermin ein Pönale zu vereinbaren, um die fristgerechte Fertigstellung des Planungsauftrages sicherzustellen.

- Auf die Empfehlung für eine breitere Streuung der Planungsauftragsverteilung, gerade von Verkehrsuntersuchungen (die Verkehrszählungen werden vorwiegend von Studenten durchgeführt, weshalb die Bürogröße nicht entscheidend ist) ist zu achten.

Zur Überprüfung der vorgelegten Unterlagen und der entsprechenden Schlußrechnungen muß der Landesrechnungshof folgende kritische Feststellungen treffen:

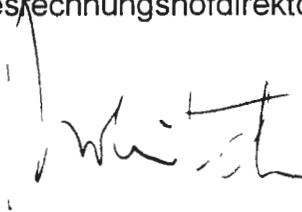
- ⇒ Sämtliche Teil- und Schlußrechnungen wurden sachlich und rechnerisch von der Fachabteilung IIa geprüft, jedoch alle ohne jegliche Korrektur, zum Teil trotz Kostenüberschreitung, in voller Höhe anerkannt.
- ⇒ Bei einem Projekt wurde eine um 1,3 km größere Planungs-länge für eine generelle Studie in Rechnung gestellt, womit unter Einrechnung der entsprechenden Tarifansätze eine Überzahlung von zumindest rund S 28.500,-- entstanden ist.
- ⇒ Bei einem anderen Projekt wurde der angebotene Variantenvergleich reduziert und im Technischen Bericht auf einer Seite zusammengefaßt. Dennoch wurde in der Schlußrechnung diese Position mit dem Vermerk „Pauschale laut Anbot“ mit einer Summe von S 45.000,-- anerkannt, anstatt aufgrund der vorgelegten Unterlagen diese Summe wesentlich zu reduzieren.

Nach Mitteilung der Fachabteilung IIa haben die beiden geprüften Projekte mit einer Gesamtabrechnungssumme von rund 1,6 Mio. Schilling in nächster Zeit wenig Realisierungschancen. Es kann nur im Einvernehmen mit den Bürgermeistern versucht werden, eine eventuelle Verbauung der geplanten Trassen zu verhindern. Sollte sich durch eine Verbauung oder andere Umstände, die geplante Trasse bei einer möglichen Realisierungschance in den nächsten Jahren nicht mehr verwirklichen lassen, wären die entstandenen Planungskosten verloren. Diesbezüglich verweist der Landesrech-

nungshof auf die, in diesem Bericht gemachten Feststellungen in Bezug auf die notwendige, möglichst kurzfristige Realisierung von Straßenbauvorhaben.

Graz, am 6. Februar 1998

Der Landesrechnungshofdirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Grollitsch', written over a vertical line that serves as a separator between the text and the signature.

(Dr. Grollitsch)