

# **Wegebauten der FA18D**

GZ: LRH 30 L3/2005 – 10

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. PRÜFUNGSGEGENSTAND</b> .....	<b>5</b>
<b>2. ALLGEMEINES</b> .....	<b>8</b>
2.1 EINLEITUNG .....	8
2.2 ORGANISATION UND AUFGABEN DER FA18D .....	9
2.2.1 Organisation.....	9
2.2.2 Aufgaben.....	10
<b>3. PRÜFUNGSABLAUF</b> .....	<b>13</b>
3.1 PRÜFFELD UND –ZIEL, PRÜFUNGSUMFANG .....	13
<b>4. DETAILPRÜFUNG VON BAUVORHABEN</b> .....	<b>15</b>
4.1 PROJEKT „FRAUENALMSTRAßE“ IN MURAU .....	15
4.1.1 Einleitung .....	15
4.1.2 Projektdaten.....	16
4.1.3 Chronologie.....	16
4.1.4 Technischer Ablauf .....	17
4.1.5 Rechtliche Abwicklung und Gebarung.....	18
4.2 PROJEKT „WEIßE WAND“ IN ROHRMOOS-UNTERTAL.....	23
4.2.1 Einleitung .....	23
4.2.2 Projektdaten.....	23
4.2.3 Chronologie.....	24
4.2.4 Technischer Ablauf .....	25
4.2.5 Rechtliche Abwicklung und Gebarung.....	25
4.3 SONSTIGES .....	28
4.4 PROJEKT „EH FRAUENBERG 1“ IN FRAUENBERG BEI BRUCK/MUR .....	29
4.5 EINLEITUNG.....	29
4.5.1 Projektdaten.....	29
4.5.2 Chronologie.....	30
4.5.3 Technischer Ablauf .....	31
4.5.4 Rechtliche Abwicklung und Gebarung.....	34
4.6 PROJEKT „TIEFENBACH“ IN HATZENDORF .....	38
4.6.1 Einleitung .....	38
4.6.2 Projektdaten.....	38
4.6.3 Chronologie.....	39
4.6.4 Technischer Ablauf .....	42
<b>5. VERGLEICH DER ÜBERPRÜFTEN PROJEKTE</b> .....	<b>45</b>
<b>6. VERGLEICH MIT LRH-PRÜFUNG 1991/93</b> .....	<b>48</b>
6.1 RESTABWICKLUNG DER „VETERANEN“.....	48
6.2 ORGANISATIONSSTRUKTUR.....	49
6.3 FÖRDERUNGSABWICKLUNG DURCH VERSCHIEDENE STELLEN .....	51
<b>7. DIE MITTELAUFBRINGUNG UND ORGANISATION VON WEGEBAUTEN</b> .....	<b>52</b>
<b>8. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN</b> .....	<b>58</b>

**ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS**

AdStmkLReg	Amt der Steiermärkischen Landesregierung
AG	Auftraggeber
AIK	Agrarinvestitionskredit
AN	Auftragnehmer
ATA	Agrartechnische Abteilung (siehe auch FA IIe und FA18D)
ATS	Österr. Währung „Schilling“ vor Euro-Umstellung
BA 1, 2,...	Bauabschnitt 1, 2,...
BBL	Baubezirksleitung
BH	Bezirkshauptmannschaft
BL	Baulos
BMLF	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BTS	Bituminöse Tragschicht
B.V.	Bundesverwaltung
BV	Bauvorhaben
BZ	Bedarfszuweisung
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
EK	Eisenbahnkreuzung
FA II d, FA 2 d	Fachabteilung für Straßenerhaltung des AdStmkLReg (Kurzbezeichnung der FA18C vor der Organisationsänderung 2002), beide Formen standen in Gebrauch
FA II e, FA 2 e	Fachabteilung für Verkehrserschließung im ländlichen Raum des AdStmkLReg (Kurzbezeichnung der FA18D vor der Organisationsänderung 2002), beide Formen standen in Gebrauch
FA III a, FA 3 a	Fachabteilung für Wasserwirtschaft des AdStmkLReg (Kurzbezeichnung der FA19A vor der Organisationsänderung 2002), beide Formen standen in Gebrauch
FA18D	Fachabteilung für Verkehrserschließung im ländlichen Raum des AdStmkLReg (siehe auch ATA und FA II e)
ff	fortfolgend(e)
Froko	Frostkoffer
gem.	gemäß

ggstdl.	gegenständlich(e)
GIS	Geografisches Informations System (der Steiermark)
idgF	in der geltenden Fassung
iHv	in Höhe von
iwF	in weiterer Folge
k.A.	keine Angaben
Kap.	Kapitel
KG.	Katastralgemeinde
LGBL. Nr.	Landesgesetzblatt Nummer
LRH	Landesrechnungshof
LRH-VG	Landesrechnungshof-Verfassungsgesetz
LStVG. 1964	Steiermärkisches Landesstraßenverwaltungsgesetz 1964
lt.	laut
LV	Leistungsverzeichnis
LW	Lichte Weite
Mio.	Million, -en
MWSt.	Mehrwertsteuer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RA 3	Rechtsabteilung 3 (Bau-, Raumordnungs-, Strassen-, Wasser-, Energie-, Abfall- und Umweltrecht) des AdStmkLReg (Kurzbezeichnung der A13 vor der Organisationsänderung 2002)
rd.	rund
RegB	Regierungsbeschluss
S.W.L.	Selbständiger Wirkungsbereich des Landes Steiermark
TVFA Graz	Technische Versuchs- und Forschungsanstalt der Technischen Universität Graz
ua.	unter anderem
uam.	und andere mehr
USt.	Umsatzsteuer
zB.	zum Beispiel

# 1. PRÜFUNGSGEGENSTAND

Der Landesrechnungshof hat eine

**stichprobenweise Prüfung von Wegebauten  
im Bereich der Fachabteilung 18D  
(FA18D - Verkehrserschließung im ländlichen Raum) des AdStmkLReg**

durchgeführt.

Gemäß § 2 Abs 1 LRH-VG obliegt dem Steiermärkischen Landesrechnungshof (iwF kurz: LRH) die Kontrolle der Gebarung des Landes, der Stiftungen, Fonds und Anstalten, die von Organen des Landes oder von Personen (Personengemeinschaften) verwaltet werden, die hiezu von Organen des Landes bestellt sind.

Das Land Steiermark wird durch die FA18D des AdStmkLReg bei der Errichtung von Straßen- und Wegebauten im ländlichen Bereich vertreten. Es handelt sich bei der technischen Durchführung um selbstständige Wirkungsbereiche des Landes Steiermark, bei der Gebarung teilweise auch um mittelbare Bundesverwaltung. Die Organisationshoheit und Verantwortung fällt in den Bereich des Landeshauptmannes bzw. der Landesregierung.

Aufgrund obzittierter gesetzlicher Regelungen und Gründe ist die Prüfungszuständigkeit des LRH im gegenständlichen Fall gegeben.

Gemäß § 26 LRH-VG führt der LRH Akte der Gebarungskontrolle von Amts wegen oder auf Antrag durch. In diesem Fall handelt es sich um eine technische Prüfung, die von Amts wegen durchgeführt wurde.

Die Überprüfung durch den LRH hat sich gemäß § 9 LRH-VG ua. auf die Übereinstimmung mit den bestehenden Vorschriften sowie auf die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Gebarung zu erstrecken.

Dem LRH obliegt es auch, aus Anlass seiner Prüfungen, Vorschläge für eine Beseitigung von Mängeln zu erstatten sowie Hinweise auf die Möglichkeit der Verminderung oder Vermeidung von Ausgaben und auf die Möglichkeit der Erhöhung oder Schaffung von Einnahmen zu geben.

Um präventiv wirken zu können, wurden Projekte ausgewählt, die sowohl Straßen- als auch Wasserbau- und Brückenbaumaßnahmen beinhalteten.

Die stichprobenweise Prüfung umfasste die Bereiche Planung, Ausschreibung, Vergabe, Förderung, Ausführung und Abrechnung ausgewählter Straßenbauvorhaben. Es wurden auch Vergleiche mit vorhergehenden LRH-Berichten angestellt. Grundlagen der Prüfung waren die vorgelegten Prüfungsunterlagen und Auskünfte der FA18D, der betroffenen Förderungswerber, der Gemeinden und tangierten Behörden sowie die Wahrnehmungen vor Ort.

**Diese LRH-Prüfung erfolgte unabhängig von den (Kontroll-)Verpflichtungen der geprüften Abteilung und entbindet diese nicht hievon.**

**Zuständige politische Referentin** ist Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei den Summen von Beträgen und Prozentangaben ua. durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundenbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Alle personenbezogenen Bezeichnungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und einfachen Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt und gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

Zum gegenständlichen Prüfbericht hat Frau Mag. Kristina Edlinger-Ploder eine **Stellungnahme** abgegeben.

Die Stellungnahme wurde direkt in den jeweiligen Berichtsabschnitten eingearbeitet.

Von Herrn Landesfinanzreferenten Landesrat Dr. Christian Buchmann wurde der gegenständliche Prüfbericht zur Kenntnis genommen.

## 2. ALLGEMEINES

### 2.1 Einleitung

Die heutige **Fachabteilung 18D - Verkehrserschließung im ländlichen Raum** (kurz: FA18D) des AdStmkLReg, Abteilungsgruppe Landesbaudirektion, blickt auf eine jahrzehntelange Geschichte zurück. Die Bezeichnung der Abteilung wurde mehrfach gewechselt.

Ab dem Jahre **1946** gehörte der (landwirtschaftliche) Wegebau zu der für Land- und Forstwirtschaft zuständigen ehemaligen Rechtsabteilung 8. Im Jahre **1949** wurde die selbständige „Agrartechnische Abteilung“ (kurz: ATA) gegründet. **1983** erfolgte eine Umstrukturierung und wurde diese Abteilung als „Fachabteilung IIe – Agrartechnik“ in den Bereich der Landesbaudirektion eingegliedert. Damit wurde der bislang rein landwirtschaftlich dominierte Arbeitsbereich der Abteilung mit bauwirtschaftlichen Gesichtspunkten angereichert. Es sollte damit sichergestellt werden, dass die für den Wegebau entsprechenden neuen Anforderungen in technischer, ökologischer, wirtschaftlicher und organisatorischer Sicht auch realisiert werden konnten. Im Planungs- und Konstruktionsbereich wurde eine verbesserte Integration des ländlichen Wegebauwes, wozu das gesamte Straßen- und Wegenetz unterhalb der Landesstraßen – insbesondere sind dies auch die Gemeindestraßen - gehört, in das gesamtsteirische Verkehrskonzept angestrebt.

Im Zuge der Organisationsänderungen des AdStmkLReg wurde im Jahre **2002**<sup>1</sup> die Bezeichnung der Abteilung auf „FA18D – Fachabteilung für Verkehrserschließung im ländlichen Raum“ abgeändert.

Der LRH bzw. dessen Rechtsvorgänger - die „Kontrollabteilung des Landes Steiermark“ - führten mehrmals Prüfungen in der ggstdl. Abteilung mit unterschiedlichen Zielsetzungen durch.

---

<sup>1</sup> RegB vom 17.09.2001, in Kraft ab 01.01.2002



Es waren dies:

- 1978: „Prüfung der Ausgaben für den Maschinenbauhof“
- 1982: „Überwachende Tätigkeit der ATA bei Güterwegebauten“
- 1992: „Überprüfung der zweckbestimmten Verwendung von landwirtschaftlichen Förderungsmitteln“
- 1991/93: „Stichprobenweise Prüfung der Bauabwicklung von Güterwegen im Bereich der FA IIe“

## 2.2 Organisation und Aufgaben der FA18D

### 2.2.1 Organisation

Der gesamte, vielfältige Aufgabenbereich, der über den Straßen- und Wegebau weit hinausgeht, lässt sich aus der Geschäftseinteilung der Abteilung ablesen:

„Geschäftseinteilung

Verkehrerschließung im ländlichen Raum:

**Straßennetz im ländlichen Raum:**

Gemeindestraßen, öffentliche Interessentenwege und Privatwege, technische Angelegenheiten, Koordination und Förderung, Sachverständigendienst und Endvermessung; B.V., S.W.L.

Maschinenbauhof des Landes; S.W.L.

**Teilung und Regulierung** bei agrargemeinschaftlichen Grundstücken, Zusammenlegung land- und forstwirtschaftlicher Grundstücke, Förderungen; B.V., S.W.L.

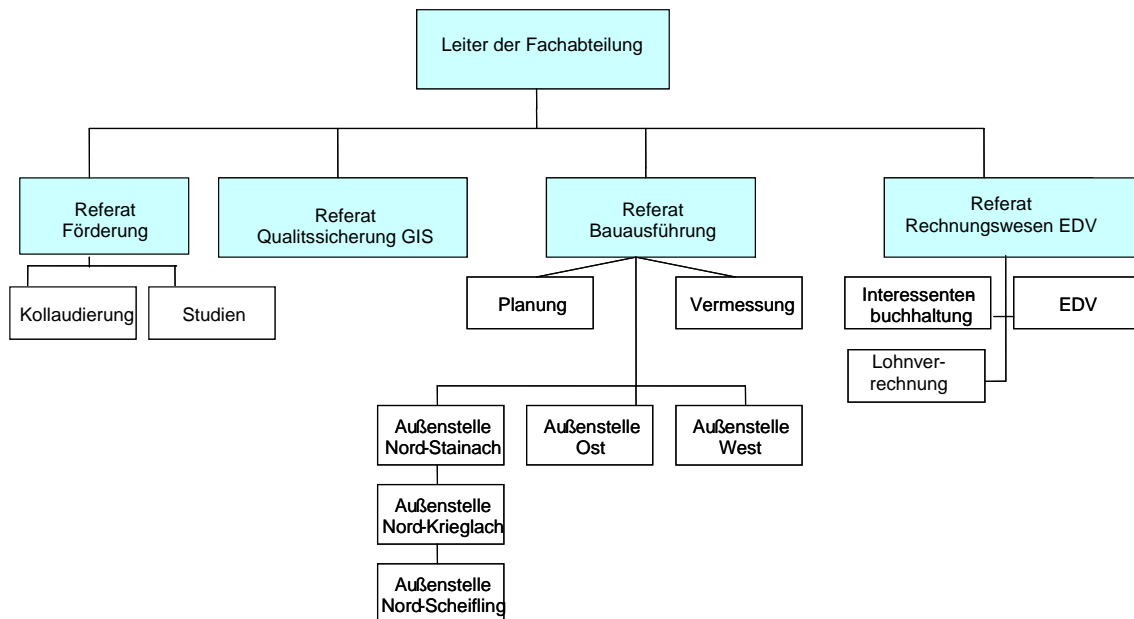
Ländliches Straßennetz Informationssystem; S.W.L.

**Seilwege** (technische Angelegenheiten und Förderungen), Elektrifizierung in der Landwirtschaft (Klein-kraftanlagen, technische Angelegenheiten und Förderungen); S.W.L.

Beratung der Gemeinden bei Planung und Ausführung ihrer Straßen; S.W.L.

Zentralstelle für Katastrophenschäden für den ländlichen Straßenbau; S.W.L.“

Dementsprechend besteht nachfolgende Organisation (Stand 01.07.2006):



## 2.2.2 Aufgaben

Die ggstl. Prüfung erstreckt sich auf die Haupttätigkeit der Abteilung, nämlich den Straßen- und Wegebau. Daher wird nachstehend nur auf dieses Aufgabengebiet näher eingegangen:

Das Straßennetz des ländlichen Raumes der Steiermark umfasst rd. **25.500 km**, das sind 45.000 Weganlagen mit rd. **7.000** Brückenobjekten. Ca. 18.000 km davon sind asphaltiert. Das Wegenetz ist von allen Bundesländern mit Abstand das umfangreichste (rd. 1/3 von Österreich). Der Grund dafür liegt in der vielschichtigen Topographie und Siedlungsstruktur der Steiermark. Eine leistungsfähige und gut erhaltene Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für eine positive Entwicklung des ländlichen Raumes. Die früher eher landwirtschaftliche Funktion des Gemeindestraßennetzes ist heute häufig nur mehr sekundäre Ausbaugrundlage für das ländliche Straßennetz. Dieses hat in den

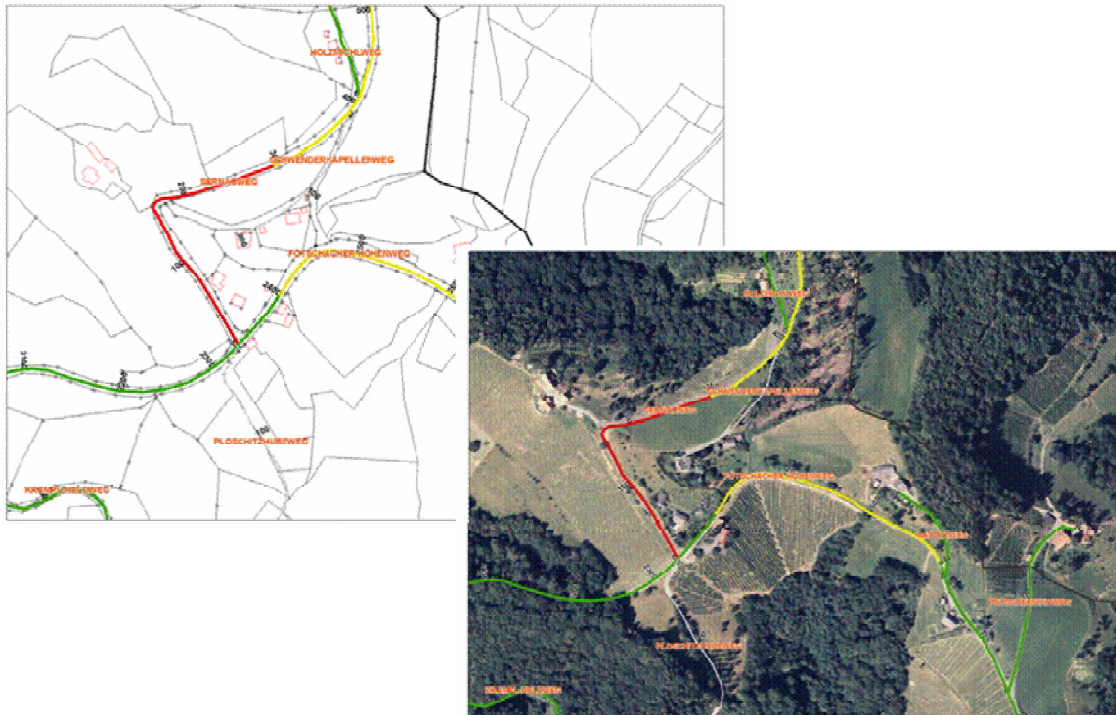
letzten Jahren immer mehr eine wirtschaftliche, gesellschaftliche und soziale Verbindungsfunktion im ländlichen Raum übernommen. Die Besiedelung und umweltgerechte Bewirtschaftung, die Vitalität und zeitgemäße Entwicklung des ländlichen Raumes können jedoch nur dann dauerhaft gesichert werden, wenn ein bedarfs- und normgerechtes Straßennetz zur Verfügung steht. Neben den **Gemeindestraßen** sind dies **öffentliche Interessentenwege** und **Hofzufahrten**.

Eine wesentliche Aufgabe der FA18D besteht im bedarfs- und normgerechten Bau von Straßen. Unter Berücksichtigung der fachübergreifenden Einflüsse und in Abstimmung mit den im ländlichen Raum befassten Stellen (EU, Bundes-, Landesstellen, Gemeinden, Kammern, Interessentengemeinschaften etc.) werden Infrastrukturprojekte entwickelt und umgesetzt. Hinsichtlich des steiermarkweiten Erhaltungszustandes des ländlichen Straßennetzes wurde ein eigenes geographisches Informationsmodell (GIS) entwickelt, welches den Mitteleinsatz für Straßenneubau und Erhaltung nach den Grundsätzen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit sowie der Verkehrssicherheit nachhaltig sichern soll.

Demzufolge werden die Straßen in 3 Klassen (**A** = Instandhaltung, **B** = Instandsetzung, **C** = Neubau/Umbau) entsprechend den - in etwa fünfjährigen Abständen erhobenen - Zustandsbildern eingeteilt. Parallel dazu, ist eine ständige Qualitätssicherungskontrolle auf den Baustellen der FA18D gewährleistet.

Zu ergänzen ist, dass die FA18D auch die Kostenschätzungen bei Katastrophenereignissen (meist Hochwasserschäden) an Gemeindestraßen und Wegen durch ihre bestellten Amt sachverständigen für die FA7A und FA10A durchführt. Im Jahre 2005 waren dies Schadenssummen iHv rd. € 23,5 Mio.

Beispiel für GIS-Erhaltungsmodell der FA18D.



Aufgrund der Übertragungsverordnung<sup>2</sup> zum Stmk. Landwirtschaftsförderungsgesetz 1994 sind die „Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft in Steiermark“<sup>3</sup> und die „Steiermärkische Kammer für Arbeitnehmer in der Land- und Forstwirtschaft“<sup>4</sup> ebenso mit Hoferschließung und Erhaltung von Wegen, wegebaulicher Erschließung und Herstellung von Zufahrtswegen zur Almbewirtschaftung betraut, wobei die Mittel für die Landwirtschaftskammer Steiermark wiederum über die FA18D bereitgestellt werden. Hierbei treten Doppelgleisigkeiten und Kompetenzüberschneidungen auf. Auf diesen Umstand wird noch an anderer Stelle dieses Berichtes näher eingegangen (siehe Kap. 7, Seite 52 ff).

---

<sup>2</sup> VO der StmkLReg v 18.09.1995.

<sup>3</sup> Im allgemeinen Sprachgebrauch auch als *Landwirtschaftskammer Steiermark* bezeichnet.

<sup>4</sup> Im allgemeinen Sprachgebrauch auch als *Steiermärkische Landarbeiterkammer* bezeichnet.

### 3. PRÜFUNGSABLAUF

#### 3.1 Prüffeld und –ziel, Prüfungsumfang

Aus den vorher beschriebenen Tätigkeitsfeldern der FA18D wurden, entsprechend des Umfanges des größten Arbeitsbereiches und Aufgabengebietes der FA18D, dem *Straßennetz im ländlichen Raum*, vier in verschiedenen Regionen der Steiermark gelegene Projekte mit jeweils Gesamtkosten über € 150.000,- zur Prüfung ausgewählt. Alle wurden im Jahr 2002 fertig gestellt.

Die Auswahl erfolgte mittels Zufallsgenerator, wobei als ein Auswahlkriterium die Streuung der Prüfung auf Maßnahmen in unterschiedlichen steirischen Bezirken und damit auch verschiedenen Außenstellen der geprüften Abteilung festgelegt wurde. Allfällig unterschiedliche Vorgangsweisen sollten dabei erkannt werden.

Ziel dieser technischen Prüfungen war:

- 1) Die stichprobenweise Überprüfung von Gemeindestraßenbauten in verschiedenen Teilen der Steiermark und dadurch unterschiedlichen Organisationsbereichen der FA18D. Von der Finanzierungsseite her wurden nur Wegebauten geprüft, die durch Mittel des Landes Steiermark (FA18D und Bedarfszuweisungen der FA7A) gefördert wurden.
- 2) Ein Vergleich mit vorhergehenden LRH-Berichten.
- 3) Ein Einblick in die Mittelaufbringung und Organisation von Wegebauten durch verschiedene landesinterne sowie externe Stellen.

Folgende Projekte wurden dementsprechend ausgewählt:

<b>Gemeinde</b>	<b>Bauvorhaben</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>abgerechnete Gesamtbau- kosten in €</b>	<b>Bauherr / Förderungswerber</b>
Laßnitz bei Murau	SCHLATTING	1998	2002	224.649,98	GEMEINDE LAßNITZ bei MURAU
Rohrmoos-Untertal	WEISSE WAND	1991	2002	527.901,77	GEMEINDE ROHRMOOS UNTERTAL
Frauenberg	FRAUENBERG 1	1999	2002	700.392,17	GEMEINDE FRAUENBERG/BRUCK
Hatzendorf	TIEFENBACH	1968	2002	893.618,45	WEGGENOSSENSCHAFT - TIEFENBACH

## 4. DETAILPRÜFUNG VON BAUVORHABEN

### 4.1 Projekt „Frauenalmstraße“ in Murau

#### 4.1.1 Einleitung

Die Frauenalmstraße<sup>5</sup> erschließt nicht nur das Schigebiet auf der Frauenalpe, sondern auch einen Siedlungsraum etwas oberhalb der Stadt Murau.

Diese Gemeindestraße mündet nach einem langen Gefällestück (max. 12,78 %) in die Landesstraße. Diese weist im Kreuzungsbereich ebenfalls eine Steigung bzw. Gefälle von rd. 5,00 % auf. Abgesehen vom engen Einbindungsbereich, der große Fahrzeuge wie zB. Autobusse zum Reversieren zwingt, stellt die Straßenneigung insbesondere in der Winterzeit immer wieder ein Problem dar. Der Straßenerhaltungsdienst muss diesen Straßenteil in der kalten Jahreszeit daher besonders sorgfältig räumen.

Die Verbesserung dieser Situation war deshalb aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht dringend notwendig.

Das geprüfte Projekt stellt den **2. Ausbauteil der Frauenalmstraße** dar. Das Gesamtprojekt war wie folgt aufgeteilt:

Teil 1: Einbindung von bzw. in die Landesstraße L502

**Teil 2: 400 m Gemeindestraße in Laßnitz bei Murau**

Teil 3: 7.800 m Interessentenweg auf die Frauenalpe

---

<sup>5</sup> Die iwF verwendeten beiden Begriffe „Frauenalm“ und „Frauenalpe“ sind als Synonym anzusehen.

### 4.1.2 Projektdaten

Projektname:	„Sanierung Frauenalmstraße in km 1.050 bis 1.450“
Gemeinde:	Laßnitz bei Murau
KG:	Murau, Laßnitz bei Murau
Förderungswerber:	Die Gemeinden Laßnitz, Murau und St. Georgen
Erhaltungspflichtiger:	Bauherr
Projektbeginn/Baubeginn:	1997/1999
Projektende:	2002
Prognostizierte Projektkosten:	ATS 2,4 Mio (rd. € 174.415,-) mit 50 % Förderung und 50 % Gemeindeleistung durch die Gemeinden Laßnitz, St. Georgen und Murau.
Endabgerechnete Projektkosten:	ATS 2,297.864,66 (rd. € 166.992,-)
Fahrbahn/Kronenbreite:	5,0/6,5 m
Fahrbahnzustand nach Fertigstellung:	Klasse „A“
Kollaudierung und Endvermessung wurden durchgeführt.	

Die Straße erschließt 45 ha landwirtschaftliche Nutzfläche, 665 ha Wald sowie 170 ha Almen und sonstige Flächen, weiters einen Bauernhof und 19 sonstige Objekte. 53 Beteiligte bildeten die Interessentengemeinschaft.

### 4.1.3 Chronologie

- Im Jahre **1997** wurde ein Detailprojekt für die Sanierung der „Frauenalmstraße km 1.050 bis km 1.450“ erstellt.
- **1998** erfolgten Ausschreibung (30.06.1998) und Vergabe (Bauvergabeneiderschrift vom 05.11.1998).
- **2001** Arbeitsschwerpunkt



Anlässlich der Prüfung wurden folgende Unterlagen dem LRH übermittelt:

- Detailprojekt 1997 Sanierung Frauenalmstraße
- Broschüre „Auswertung des Verkehrsverhaltens Murau-Frauenalpenstraße“ - Gutachten des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (Erhebung im Jänner 2001)
- 1 Ordner „Baurestmassennachweis für nicht gefährliche Abfälle“
- Die Schlussrechnung der ausführenden Firma sowie
- 1 Ordner mit Abrechnungsunterlagen
- 1 Ordner mit sonstigen Unterlagen wie Teilungsplan, Bautagesberichten, Aufmaßblättern, Wiegescheinen, Eignungsprüfungsatteste, rechtlichen Grundlagen, Zuschlagsangebot, Vergabenederschrift und diversem Schriftverkehr.

#### 4.1.4 Technischer Ablauf

Ein Gutachten vom 11.05.1998 der Material- und Bodenprüfstelle der FA 2d des AdStmkLReg hinsichtlich **Sanierungsempfehlung** für das ggstdl. Straßenstück liegt vor.

Ein Prüfbericht der TVFA Graz der TU Graz über die **Güteprüfung von Betonwürfeln** bei Schächten im ggstdl. Baulos vom 12.06.2001 liegt auf.

Ein Attest über eine **Eignungsprüfung** durch die BTL-Bautechnische Laborgesellschaft Labor Mürzhofen vom 24.04.2001 hinsichtlich des **Mischgutes** der Mischanlage in Katsch/Mur liegt vor.

Ebenso ein Protokoll über eine **Frischbetonprüfung für LP-Beton** bei Schächten vom 06.06.2001.

Ein Attest vom 18.06.2001 über eine **Luftporen-Frischbetonprüfung** durch MB Metnitzer Kies & Beton hinsichtlich der Schächte beim ggstdl. BL liegt vor.

Neben den Bautagesberichten liegen noch **Wiegescheine** vom 31.07.2001 über Asphaltmischgutlieferungen vor. Über eine an diesem Tag vorgenommene **Asphaltmischgut-Kontrollprüfung** liegt ebenso ein Attest vor.

Die **Aufmaßblätter** Nr. 1 – 18, die von AN und AG unterfertigt sind. Diese gibt es auch als EDV-Ausdruck und iwF fanden sie Eingang in die **EDV-Summenblätter**. Kontrollhinweise und Gegenzeichnungsvermerke (Paraphen) sind auf den EDV-Ausdrucken nicht vorhanden. Da jedoch die handschriftlichen und paraphierten Aufzeichnungen vorliegen, war eine Gegenzeichnung der Reinschriften nicht erforderlich.

Weiters liegen die **EDV-Bautagesberichte** Nr. 001 - 060 vom 07.05.2001 bis 10.08.2001 vor. Keiner dieser Berichte ist vom Bauherrn oder seiner Vertretung unterschrieben. Paraphen des AN sind jedoch durchgehend vorhanden.

Kollaudierung und Endvermessung wurden durchgeführt.

**Der LRH stellt dazu fest:**

**Dem grundlegenden Erfordernis nach Prüfatesten für Beton und Asphaltmischgut wurde entsprochen. Diese liegen positiv vor.**

**Die Abrechnungsunterlagen wie Aufmaß- und Summenblätter sowie Wiegescheine liegen vor. Die Bautagesberichte sind allerdings nicht vom Auftraggeber gegengezeichnet.**

#### **4.1.5 Rechtliche Abwicklung und Gebarung**

**Vergabeverfahren:**

Die **Ausschreibung** erfolgte durch die FA 2e namens der Weegeigentümer im „nicht offenen Verfahren“ nach dem StmkVergG wobei 5 Firmen eingeladen wurden. Die Einladung orientierte sich (lt. Vergabebegründung) „an den fünf nächstgelegenen Mischanlagen“.

Angebotstermin: 28.07.1998, 10 Uhr in der FA 2e,  
Schönaugasse 10, 8010 Graz

Ablauf der Zuschlagsfrist: 30.10.1998

Ein **Eingangsverzeichnis** sowie ein **Angebotsöffnungsprotokoll** sind vorhanden. Auch die Angebote und Kuverts der Bieter mit den Eingangsvermerken (Datum und Uhrzeit des Einlaufes).

Das Bestbieteranbot liegt im Akt vor. Dieses ist firmenmäßig gefertigt und vollständig händisch ausgepreist. Es fehlt jedoch die vorgesehene Kennzeichnung durch Lochung oder Plombierung. Ebenso liegt ein Kurz-LV als EDV-Ausdruck auf.

Ein **Prüfbericht** vom 01.07.1998 über die Ausschreibung Frauenalmstraße – Sanierung liegt vor. Es erfolgte durch die FA 2e eine Angebotsprüfung und ein Prüfbericht hierüber. Dementsprechend ergab sich eine Bieterreihung und erfolgte ein Vergabevorschlag.

Die **Vergabe** wurde entsprechend diesem Vorschlag durch die Gemeinde Laßnitz bei Murau, wiederum vertreten durch die FA 2e, vorgenommen. Sie erfolgte am 05.11.1998. Die Auftragssumme betrug inkl. USt. ATS 2,378.894,64 (entspricht € 172.881,02).

Die **Bautermine** wurden wie folgt festgelegt:

„Vom Auftraggeber ist bis Frühjahr 1999 ein Bauzeitplan ... zur Genehmigung vorzulegen. Die damit einvernehmlich festgelegten Termine gelten für das gesamte Bauvorhaben als bindend. Bei Überschreitung der vorangeführten Termine wird je Kalendertag Überschreitung ein Pönale in der Höhe von S 500,-/Tag ab dem 1. Arbeitstag sowie ATS 1.000/Tag ab dem 11. Arbeitstag von der Schlußrechnungssumme in Abzug gebracht.“

Aufgrund der mit Schreiben vom 28.10.1998 nachgewiesenen Fusion der Zuschlagsfirma, wurde das Auftragsschreiben und somit der Vertrag mit dem Gesamtrechtsnachfolger abgeschlossen. Die bei der Vergabe nicht berücksichtigten Bieter wurden schriftlich verständigt.

Aus der Aktenlage geht weiters hervor, dass sich die gesamten **Bauarbeiten** aufgrund ungesicherter Finanzierung **zeitlich wesentlich verschoben** haben.

Mit 30.10.2000 erfolgte die Kundmachung zur **straßenrechtlichen Verhandlung** am 09.11.2000 durch die Rechtsabteilung 3 des AdStmkLReg.

Ein Angebot der beauftragten Firma vom 29.11.2000 bzgl. *BV Sanierung Frauenalmstraße – Einbindung der Frauenalmstraße in die L502* liegt vor. Weiters liegt ein Angebot der beauftragten Firma vom 29.11.2000 bzgl. *BV Sanierung Frauenalmstraße – Rampe Egghardt* auf. Dieses Anbot bezieht sich auf Zusatzleistungen zum ggstdl. Projekt.

Der Bescheid hinsichtlich der straßenrechtlichen Genehmigung sowie der Inanspruchnahme von Grundstücken, Baulichkeiten und sonstigen Anlagen wurde am 26.02.2001 ausgefertigt.

Des Weiteren liegt ein „*Neuangebot für BV: Sanierung Frauenalmstraße ersetzt Angebot vom 27.07.1998*“ als Fauxdruck mit Begleitschreiben vom 06.04.2001 vor. Die Höhe inkl. USt. beträgt ATS 2,376.323,04 (rd. € 172.694,-) und liegt damit geringfügig unter den Anbotskosten des Jahres 1998. Dazu beiliegend ein Angebot über eine „*Variante Steinschlichtung*“ iHv ATS 203.256,--.

Dementsprechend legte die FA IIe mit Schreiben vom 24.04.2001 nachstehende neue Rahmenbedingungen fest (Auszug):

- *Der Bauzeitplan ist bis 30.04.2001 der FA 2e vorzulegen.*
- *Nach Vorliegen des durch die FA 2e zu genehmigenden Bauplanes ist mit den Bauarbeiten unverzüglich zu beginnen.*
- *Grundlagen für die Bauausführung, Abrechnung und Prüfung sind die Vergabenederschrift vom 05.11.1998, das Leistungsverzeichnis und das Angebot vom 27.07.1998 sowie das Telefax vom 06.04.2001 samt Beilagen.*
- *Insbesondere wird auf den Punkt 14 der Vorbemerkungen im Angebotsschreiben hingewiesen: "die Bezahlung der Lieferungen und Leistungen erfolgt auf 2 Jahresraten (nunmehr 2001/2002)."*

In einem Fax an die FA 2e wurde von der ausführenden Firma der neue Bauzeitplan mit folgenden Terminen vorgelegt:

- Baubeginn: 07.05.2001 und
- Bauende: 18.08.2001

In weiterer Folge gibt es sodann schriftliche Vereinbarungen mit Anrainern hinsichtlich **Grundablösen** für den Straßenbau sowie allfällige Zusatzleistungen (diese auf eigene Kosten der Anrainer).

In einer Baubesprechung am 17.05.2001 werden diverse bauliche Abänderungen vereinbart.

Die ausführende Firma ersuchte mit Schreiben vom 06.09.2001 die FA 2e um Vorübernahme. Dementsprechend erfolgte am 08.11.2001 eine Begehung, die in einer Niederschrift festgehalten wurde.

Eine **Kollaudierung** des Bauvorhabens (Abschnitte 1 bis 3) wurde durchgeführt, die Ordnungsmäßigkeit der Maßnahmen bestätigt, die ausführenden Organe dementsprechend entlastet. Die Qualifizierung der Straße wurde mit Klasse „A“ festgelegt und ins Straßenerhaltungs-GIS übernommen.

Im engen zeitlichen Zusammenhang mit der Fertigstellung der Bauarbeiten erfolgte die **Endvermessung**.

**Der LRH stellt fest, dass das Vergabeverfahren im Wesentlichen nach den einschlägigen Vergabebestimmungen durchgeführt wurde. Einige Vorschriften, wie zB. die Lochung der Angebote wurden jedoch nur teilweise eingehalten.**

**Aufgrund der über längere Zeit ungesicherten Finanzierung kam es zu einer beträchtlichen Bauzeitverschiebung – demzufolge wurden die Verträge mehrfach verändert. Die mehr als zweijährige Verzögerung der Ausführung hätte jedoch zu einer neuen Ausschreibung der Leistungen führen müssen.**

**Eine formelle Abnahme und Übernahme der Baustelle fand statt.**

**Kollaudierung und Endvermessung erfolgten im engen zeitlichen Zusammenhang mit dem Bauvorhaben.**

#### **Abrechnung:**

Ein Bankgarantiebrieft für den AN iHv € 6.015,00 (ATS 82.768,20) hinsichtlich eines Rechnungsbetrages von € 200.390,80 (ATS 2,757.437,53) gültig bis 30.11.2004 liegt vor. Diese Summe liegt etwas über der Abrechnungssumme von ATS 2,407.962,40 (rd. € 174.993,45) des hier geprüften 2. Teilstückes der Frauenalmstraße.

Folgende Rechnungen liegen vor:

1. Abschlagsrechnung des AN vom 13.06.2001 iHv brutto	ATS	610.843,68
2. Abschlagsrechnung des AN vom 02.07.2001 iHv brutto	ATS	781.003,74
3. Abschlagsrechnung des AN vom 14.08.2001 iHv brutto	ATS	952.472,24
Schlussrechnung des AN vom 12.11.2001 iHv brutto	<u>ATS</u>	<u>15.642,74</u>
Rechnungssumme	ATS	2.359.962,40

(entspricht rd. € 171.505,--)

Weiters für Nebenleistungen:

Rechnung v. 5.12.2001 über Planungsleistungen durch Ziv.-Ing.-Büro iHv brutto	ATS	48.000,00 (€ 3.488,30)
--	-----	------------------------

Diese Kosten von € 174.993,34 verteilen sich wie folgt:

Landesmittel:	€	87.496,67 (50,0 %)
Sonstige Mittel:	€	69.997,34 (40,0 %)
Interessenten:	€	17.499,33 (10,0 %)
AIK:	€	0,00 ( 0,0 %)

**Die stichprobenweise Überprüfung der dem LRH vorgelegten Abrechnungsunterlagen und Schlussrechnungen ergab keine Auffälligkeiten.**

## 4.2 Projekt „Weiße Wand“ in Rohrmoos-Untertal

### 4.2.1 Einleitung

Der Großraum Schladming, zu welchem auch die Gemeinde Rohrmoos gehört, stellt ein bedeutendes touristisches Zentrum der Steiermark dar. Das Angebot ist zu allen Jahreszeiten vielfältig. Das ggstdl. Straßenstück stellt einen Teil des fremdenverkehrsmäßig als Anziehungspunkt geltenden so genannten Untertales, mit dem Zugang zu Riesachsee und Klafferkessel und den anliegenden Gebirgszügen, dar. Die Straße ist die einzige Zufahrt für die land- und alpwirtschaftliche Erschließung dieser Gegend.

### 4.2.2 Projektdaten

Projektname:	Güterweg „Weiße Wand“
Gemeinde:	Rohrmoos-Untertal
KG: Untertal	
Förderungswerber:	Gemeinde Rohrmoos-Untertal
Erhaltungspflichtiger:	Gemeinde Rohrmoos-Untertal
Projektbeginn/Baubeginn:	1991
Projektende:	2002
Endabgerechnete Projektkosten:	€ 527.901,77,- (ATS 7,264.086,73)
Weglänge:	rd. 5.050 m
Fahrbahn/Kronenbreite:	4,5/5,5 m
Fahrbahnzustand nach Fertigstellung:	Klasse „A“
Kollaudierung:	12.06.2003

Die Straße erschließt 106 ha landwirtschaftliche Nutzfläche, 710 ha Wald sowie 1446 ha Almen und sonstige Flächen, weiters 5 sonstige Objekte (kein Bauernhof). 65 Interessenten waren beteiligt.

### 4.2.3 Chronologie

- **1989** erfolgte erstmalig ein Ansuchen der Gemeinde Rohrmoos-Untertal bzgl. Sanierung des ggstdl. Straßenstückes an das AdStmkLReg FA IIe.
- **1990** urgierte die Gemeinde in dieser Angelegenheit.
- Im Jahre 1991 wurde ein Detailprojekt für die Sanierung der „Weiße-Wandstraße“ durch die FA IIe erarbeitet und vorgelegt.
- **In den Jahren 1991 bis 2002** erfolgte die **Durchführung der Arbeiten**, wobei die Hauptleistungen zwischen 1991 und 1997 erbracht wurden.

**Der LRH stellt fest, dass es sich beim ggstdl. Projekt - aufgrund der Kernbauzeit von rd. 7 Jahren (für 5.050 m Weglänge) - um eine sehr lange Bauzeit handelt. Der überwiegende Grund dafür liegt in den geringen Jahresbudgets, die nur wenig Jahresbauleistungen zuließen.**

Anlässlich der Prüfung wurden folgende Unterlagen dem LRH übermittelt:

- Detailprojekt 1991 „Weiße-Wandstraße“.
- Förderungsabrechnungen von 1991 bis 2002. Dazu Firmenrechnungen, Aufmaßblätter, Liefer- und Wiegescheine, Leistungsnachweise, Fahrtbücher etc.
- Schlussrechnungen der ausführenden Firmen.
- 1 Ordner mit sonstigen Unterlagen wie: Kollaudierungsprotokoll, rechtliche Bewilligungen und Verfahren, Teilungsplan, diverser Schriftverkehr.



#### 4.2.4 Technischer Ablauf

Die Baustelle wurde weitestgehend in Eigenregie, mit Gemeinde und Lohnarbeitern sowie angemieteten Maschinen und zugekauftem Material, abgewickelt. Materialgüternachweise (zB. Schotter) und sonstige Qualitätsprüfungsnachweise (zB. Mischgut) sind nicht vorhanden.

**Der LRH stellt fest, dass keine baustellenbezogenen Güte- und Qualitätsprüfungsnachweise vorhanden sind.**

***Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:***

*Seit einigen Jahren werden die Güte- und Qualitätsnachweise nach einschlägigen Normen lückenlos eingeholt und im Rahmen der Kollaudierung überprüft.*

#### 4.2.5 Rechtliche Abwicklung und Gebarung

Am 16.04.1991 erfolgte eine Begehung durch Vertreter der befassten Stellen und der Gemeinde, aufgrund der eine Stellungnahme des örtlichen Naturschutzsachverständigen erfolgte.

Am 15.10.1991 lud die Gemeinde zu einer **Anrainerversammlung** einschließlich der befassten Behörden hinsichtlich des Wegprojektes.

Der Antrag der Gemeinde um Rodungsbewilligung wegen der geplanten Straßenverlegung erging am 07.11.1994 an die BH-Liezen.

Am 15.12.1994 erfolgte durch die BH Liezen/Politische Expositur Gröbming eine örtliche Verhandlung im **Rodungsbewilligungsverfahren** zur Straßenverlegung.

Mit Schreiben vom 13.12.1994 wandte sich die BBL-Liezen an die BH Liezen/Politische Expositur Gröbming und forderte für die Abgabe eines natur-

schutzrechtlichen Gutachtens weitere, detaillierte Unterlagen (technischer Bericht, Nachweis des öffentlichen Interesses an der Straße, Straßenplan inkl. Regelprofil und Querprofilen sowie Einbeziehung des Untertalbaches) an. Die bereits in der Verhandlung vom 15.10.1991 vorgebrachten Bedenken aus naturschutzrechtlicher Sicht wurden wiederholt. Ferner wurde auf die, durch eine Straßenverlegung hervorgerufene **problematische Hochwassersituation**, eingegangen.

Am 23.10.1995 erfolgte aufgrund der Ladung der Behörde eine weitere Verhandlung vor Ort. Gegenstand war das naturschutzrechtliche Bewilligungsverfahren.

Mit Bescheid vom 30.11.1995 wurde die **Rodungsbewilligung** – befristet bis 30.05.1998 - durch die Behörde erteilt.

Mit 02.01.1996 wurde ein **Gestattungsvertrag** zur Benützung des öffentlichen Wassergutes im Zuge des ggstdl. Gemeindestraßenbaues zwischen der Republik Österreich, vertreten durch das AdStmkLReg FA IIIa (Abteilung für Wasserwirtschaft) und der Gemeinde Rohrmoos-Untertal abgeschlossen. Er ist befristet auf 10 Jahre mit automatischer Verlängerung um jeweils 1 Jahr. Der Vertrag ist ua. von einer aufrechten wasserrechtlichen Genehmigung abhängig.

Am 09.04.1996 wurde ein **naturschutzrechtlicher Bescheid** der Behörde erteilt. Die Behörde stellt in Ihrer Begründung ua. fest:

„Die Beurteilung der Sinnhaftigkeit der Straßenverlegung in den Hochwasserabflussbereich eines Fließgewässers hinein bleibt letztendlich anderen Rechtsmaterien überlassen“.

Hinsichtlich der Frage des Vorliegens der wasserrechtlichen Genehmigung wurde von Seiten des LRH am 12.9.2006 eine Anfrage an die Behörde gerichtet. Am 15.09.2006 erfolgte nachstehende Stellungnahme der Behörde:

„In Beantwortung der do. Anfrage vom 12.9.2006 ergeht die Mitteilung, dass im Gegenstand ein wasserrechtlicher Bewilligungsbescheid nicht erlassen wurde.“

**Der LRH stellt fest und schließt sich der Meinung der (ehem.) FA IIIa an, dass eine wasserrechtliche Genehmigung für einen Teil des Straßenbauvorhabens notwendig gewesen wäre. Sowohl die FA IIe (nunmehrige FA18D) als auch die Weggenossenschaft sowie die Behörde mussten auf Grund der Aktenlage davon Kenntnis haben.**

**Die zuständige Behörde hätte auf Durchführung des wasserrechtlichen Verfahrens bestehen müssen.**

Eine **Kollaudierung** des Bauvorhabens wurde durchgeführt, die Ordnungsmäßigkeit der Maßnahmen bestätigt, die ausführenden Organe dementsprechend entlastet. Die Qualifizierung der Straße wurde mit Klasse „A“ festgelegt und ins Straßenerhaltungs-GIS übernommen.

Im engen zeitlichen Zusammenhang mit der Fertigstellung der Bauarbeiten erfolgte die **Endvermessung**.

**Abrechnung:**

Die Rechnungen sind streng chronologisch, nach Jahrgängen sortiert, vorliegend. Eingangsstempel, Bestätigungs- und Buchungsvermerke sind durchwegs auf den Rechnungen zu finden. Auch die dementsprechenden Buchungen in der FA18D sind durchgreifend und genau durchgeführt worden.

Endabgerechnete Projektkosten: € 527.901,77,- (ATS 7,264.086,73)

Diese verteilen sich wie folgt:

Landesmittel:	€ 313.081,83 (59,3 %)
Sonstige Mittel:	€ 155.847,23 (29,5 %)
Interessenten:	€ 58.972,71 (11,2 %)
AIK:	€ 0,00 ( 0,0 %)

**Die stichprobenweise Überprüfung der dem LRH vorgelegten Abrechnungsunterlagen und Schlussrechnungen ergab keine Auffälligkeiten. Die Buchhaltung erfolgte nachvollziehbar und genau.**

### 4.3 Sonstiges

Bei der Straßenbegehung am 07.09.2006 fiel auf, dass sich auf dem, dem ausgebauten Straßenstück vorgelagerten Straßenteil, eine relativ **neu erbaute Brücke** befindet. Diese weist nicht nur einen geringeren Querschnitt als die Straße auf, so dass sie nur einspurig befahrbar ist, sie liegt auch in einem ungünstigen Winkel zur Straße. Auf Befragen hin erklärten die Vertreter der FA18D, *„dass dieser Umstand durchaus bekannt ist, jedoch **aufgrund der (Straßen)netzverantwortung, die in der Gemeindeautonomie liegt, derartig unterschiedliche Planungen und kontroversielle Ausbauten zustande kommen können**“*.

Siehe dazu auch Kap. 7 ab Seite 52 .

**Der LRH stellt fest, dass die Straßennetzverantwortung unterhalb der Ebene der Landesstraßen in der Gemeindeautonomie liegt. Im ggstdl. Fall wurde, aufgrund offensichtlich ungenügender Koordination des gemeindeeigenen Wegenetzausbaues, ein nur mit hohem Aufwand behebbarer Mangel auf dieser Straße geschaffen.**

## 4.4 Projekt „EH Frauenberg 1“ in Frauenberg bei Bruck/Mur

### 4.5 Einleitung

Die Gemeinde Frauenberg - Maria Rehkogel ist eine im Bezirk Bruck/Mur im östlichen Bereich des Rennfeldes liegende Gemeinde. Speziell für Familienausflüge, Wanderungen oder Radtouren (Freizeit) bietet das Ambiente dieses, in 941 m Seehöhe gelegenen Ortes, Möglichkeiten zum Entspannen. Bekannt ist der Ort Frauenberg vor allem durch seine Marien-Wallfahrtsstätte "Frauenberg - Maria Rehkogel". Tausende Pilger aus dem In- und Ausland besuchen jährlich den Wallfahrtsort.

Aufgrund der exponierten Lage der Berggemeinde, dem vorgeblich sanierungsbedürftigen Zustand der Bergstraße sowie der starken Verkehrsfrequenz durch Wallfahrer und deren Autobusse, erschien eine Straßensanierung und Verbreiterung samt Adaptierung und Instandsetzung der Kunstbauten notwendig.

#### 4.5.1 Projektdaten

Projektname:	BV „EH Frauenberg 1“
Gemeinde:	Frauenberg bei Bruck/Mur
KG:	Frauenberg
Förderungswerber:	Gemeinde Frauenberg
Erhaltungspflichtiger:	Gemeinde Frauenberg
Projektbeginn/Baubeginn:	1999
Projektende:	2002
Prognostizierte Projektkosten (1999):	ATS 9,6 Mio. (rd. € 697.659,-)
Endabgerechnete Projektkosten:	ATS 9,637.606,- (€ 700.392,17)
Gesamtlänge:	ca. 5.800 m
Fahrbahn/Kronenbreite:	4,6/5,8 m.

Fahrbahnzustand nach Fertigstellung: Klasse „A“  
Kollaudierung am: 26.6.2003

Das geprüfte Projekt stellt die eigentliche Auffahrt (Bergstraße) zum Wallfahrtsort Frauenberg dar und erschließt des Weiteren noch 10 Hofstellen mit 78 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche und 379 ha Wald. 48 Beteiligte bildeten die Interessentengemeinschaft.

#### 4.5.2 Chronologie

- Ansuchen der Gemeinde vom 10.02.1997
- Im Jahre 1999 erfolgte die Projekterhebung seitens der FA 2e. In weiterer Folge wurde ein Sanierungs- bzw. Finanzierungsprojekt erstellt. Die Bauzeit sollte von 1999 bis 2002 dauern
- Im Jahre **1999** Arbeitsbeginn
- Im Jahre **2000** erfolgten Ausschreibung (14.01.2000) und Vergabe
- Fertigstellung technisch: **2001**
- Endvermessung: 2002
- Fertigstellung gesamt: 2002
- Kollaudierung: 2001 bzw. 2003.

**Der LRH stellt fest, dass das Projekt relativ rasch und zügig durchgeführt wurde.**

Anlässlich der Prüfung wurden folgende Unterlagen dem LRH übermittelt:

- sämtliche Ausschreibungsunterlagen einschließlich aller Angebote und Kuverts, Vergabeprotokoll, Zuschlagsangebot und Vergabenederschrift
- Die Abrechnungsunterlagen

- Sonstige Unterlagen, wie Teilungsplan, Bautagesberichte, Aufmaßblätter, Wiegescheine, Eignungsprüfungsatteste; rechtlichen Grundlagen; diverser Schriftverkehr mit Besprechungsprotokollen und Fotodokumentation.

### 4.5.3 Technischer Ablauf

**Prüfbericht** und **Gutachten** vom 10.12.1999 der staatlich akkreditierten Material und Bodenprüfstelle des AdStmkLReg.

Der Prüfbericht berichtet über die **Beurteilung der Frostsicherheit** und **Ermittlung der Korngrößenverteilung** für die bestehende Straße. Demzufolge waren die untersuchten Proben der ungebundenen Tragschichte als nicht frostsicher zu beurteilen.

Im Gutachten gab die Bodenprüfstelle, unter Bezugnahme auf vorerwähnten Prüfbericht, eine **Instandsetzungsempfehlung** für die Straße ab.

**Der LRH stellt fest, dass die vorhandenen Schäden an sich nicht so gravierend waren, dass eine Gesamtanierung bereits erforderlich gewesen wäre. Vielmehr war offensichtlich die aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens notwendige Straßenverbreiterung für die Baumaßnahme ausschlaggebend.**

Ein Prüfbericht vom 18.01.2001 der staatlich akkreditierten Material- und Bodenprüfstelle des AdStmkLReg. bzgl. **Abnahmeprüfung** der Dichte, Ermittlung der Schichtdicke und Prüfung des verwendeten Bindemittels ist ebenfalls vorhanden. Die Prüfung fiel hinsichtlich sämtlicher Prüfkriterien positiv aus.

Ein weiterer Prüfbericht vom 17.07.2001 der Bodenprüfstelle bzgl. Abnahmeprüfung einer Mischgutprobe, Abnahmeprüfung der Dichte und Prüfung des

verwendeten Bindemittels liegt vor. Die Prüfung war hinsichtlich sämtlicher Prüfkriterien positiv.

Die **Aufmaßblätter** Nr. 1 – 37, hinsichtlich des Hauptauftrages, die von AN und AG unterfertigt sind liegen auf. Einzig auf dem Blatt Nr. 37 fehlte das Datum. Summen- und Abrechnungsblätter sind als EDV-Ausdruck vorliegend.

Es liegen weiters die **Bautagesberichte** der den **Hauptauftrag** ausführenden Firma Nr. 001 - 145 vom 10.04.2001 bis 12.09.2001 vor. Sämtliche Berichte sind von AG- und AN-Vertretern unterschrieben.

Weiters liegen die handschriftlichen geführten **Bautagesberichte** für die **Nebenarbeiten** an den „Frauenbergbrücken 1, 2, und 3“, den „Geländern“ und einem „Durchlass“ vor, ebenso zu den Bauabschnitten „Steinschlagsicherung Frauenberg“, „Schröckenbachbrücke“, „Leitschiene Frauenberg“ sowie zu „Geländer und Böschungserstellungen“. Auch diese sind durchnummeriert und von AG und AN abgezeichnet. Es fehlen hier jedoch durchgehend die Bezeichnungen der ausführenden Firma oder Stelle.

Zu den Brückenobjekten finden sich keine Unterlagen bzgl. vorgenommener Betongüteprüfungen. Allerdings wurde Transportbeton aus Betonwerken eingebaut, die einer ständigen Qualitätskontrolle unterliegen.

Weiters liegen chronologisch geordnet die Lieferscheine für Schotter- und Randanschluss-Material vor.

**Sämtliche notwendigen Abrechnungsgrundlagen sind vorhanden.**

**Die vorbereitenden und während der Bauzeit als Abnahmeprüfungen für Asphaltmischgut vorgesehenen Kontrollen wurden - mit durchwegs positiven Ergebnissen - durchgeführt. Die Betongüteprüfungen erfolgten offenbar nicht auf den Baustellen, wie es grundsätzlich üblich ist und zweckmäßig wäre.**

**Bei den handschriftlichen Bautagesberichten fehlen durchgehend die Firmen- bzw. Verfasserbezeichnungen.**



**Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:**

*Zu Punkt 4.5.3 „Die Betongüteprüfungen erfolgten offenbar nicht auf den Baustellen, wie es grundsätzlich üblich ist und zweckmäßig wäre“ bzw. zu Punkt 5. „Abnahme von Betonproben bei Brückprojekten auf den Baustellen“:*

*Aufgrund der geringen Mengen wurden keine Betonproben entnommen. Die Bestellungen erfolgten jedoch ausschließlich bei güteüberwachten Betrieben. Die zuständigen Bediensteten der Fachabteilung 18D wurden angewiesen, für die Betonprüfungen ausnahmslos die ÖNORM B 4710-1 Anhang B.2 „Probenahme und Prüfplan“ anzuwenden.*

#### 4.5.4 Rechtliche Abwicklung und Gebarung

##### **Ausschreibung:**

Im Jahre **1999** erfolgte, nach vorangehender **Kostenschätzung** der FA 2e iHv ATS 8,0 Mio. (€ 581.382,-), die **Projekterhebung** seitens dieser Abteilung. Ein **Sanierungs- bzw. Finanzierungsprojekt** wurde erstellt. Das Konzept sah nunmehr Kosten von rd. ATS 9,6 Mio. (rd. € 697.659,-) inkl. USt. vor (20% über den Schätzkosten). Im gleichen Jahr erfolgte der Baubeginn.

Zu Beginn des Jahres 2000 erfolgte die **Ausschreibung**, die **Vergabe** im März 2000.

Im **Jänner 2001** wurde, aufgrund einer **wesentlichen Auftragserweiterung**, eine Nachkalkulation durch die FA 2e durchgeführt, die nunmehr Baukosten von ATS 13,3 Mio. (rd. € 966.549,-) ergab. Das entspricht einer Steigerung gegenüber der ursprünglichen Schätzung von rd. 66 % sowie gegenüber der ursprünglichen Berechnung von rd. 39 %. Die Begründung lag im Bedarf der Gemeinde nach „gewünschten Zusatzmaßnahmen“ wie ua. erweiterten Sicherungsmaßnahmen (zB. Böschungssicherungen, Wildbachverbauungen,...).

Die Fachabteilung selber spricht davon, „dass die Kosten eine nicht unproblematische Höhe erreicht haben“ (Aktenvermerk vom 18.09.2001 anlässlich der (Erst)kollaudierung). Diese Zusatzmaßnahmen wurden allerdings von der Gemeinde und über Bedarfswweisung (iwF kurz: BZ) finanziert, sodass sich das finanzielle Volumen, entsprechend dem Konzept der FA 2e, praktisch nicht (mehr) veränderte.

Aus einem Aktenvermerk des Jahres 2001 geht hervor, dass man sich der wasserrechtlichen Problematik im Projektbereich (Krampelbach) durchaus bewusst war. Unter Einbeziehung der Wasserrechtsbehörde wurden die Arbeiten mit möglichem Wasserrechtsbezug jedoch so geplant, dass ein wasserrechtliches Verfahren nicht durchgeführt werden musste.

Aus den Unterlagen geht ferner hervor, dass keinerlei rechtlichen Genehmigungen notwendig waren.

**Vergabeverfahren:**

Die **Ausschreibung** erfolgte im „offenen Verfahren“ entsprechend dem Stmk. VergG. Verlautbarung in der Grazer Zeitung vom 14.01.2000.

Ein **Eingangsverzeichnis** wurde geführt. Über die **Angebotseröffnung** am 16.02.2000 wurde eine Niederschrift, die von Firmenvertretern und Zeugen unterfertigt wurde, verfasst. Die Angebote und Kuverts mit den Eingangsvermerken (Datum und Uhrzeit des Einlaufes) der Bieter liegen vor.

Sämtliche Angebote wurden gelocht, gebunden und versiegelt.

Das Bestbieterangebot liegt, firmenmäßig gefertigt und vollständig händisch ausgepreist, im Akt vor.

Ein **Prüfbericht** vom 15.03.2000, erstellt durch die FA 2e, mit einer **Vergabebegründung** liegt ebenso vor. Die Angebotsprüfung erfolgte lt. Prüfbericht rechnerisch und sachlich. Dementsprechend ergab sich eine Bieterreihung und erfolgte ein **Vergabevorschlag**.

Die **Vergabe** wurde aufgrund der Angebotsprüfung und des Vergabevorschlages durch die Gemeinde Frauenberg als Auftraggeber an den Bestbieter vorgenommen. Sie erfolgte am 15.03.2000. Die Auftragssumme betrug inkl. MWSt. ATS 6,262.900,80 (entspricht € 455.142,75).

Mit der Bauaufsicht und Koordination wurde die FA 2e/Außenstelle Krieglach beauftragt.

Die Bautermine wurden wie folgt festgelegt:

Bauzeit in den Jahren 2001 und 2002

Baubeginn: 10.04.2000

Fertigstellung: BA1: 20.07.2000, BA2: 30.09.2001

**Kollaudierung** und **Endvermessung** erfolgten im engen zeitlichen Zusammenhang mit der Straßenbaufertigstellung. Für die Endvermessung wurde ein örtliches Zivilingenieurbüro für Vermessungstechnik beauftragt. Dieses führte die geordneten Arbeiten (Grenzverhandlungen, Vermessung, Vermarkung, verbücherungsfähige Teilungsplanerstellung) dementsprechend durch.

Der im Kollaudierungsprotokoll behauptete Gemeinderatsbeschluss hinsichtlich Erhaltung der Straße liegt, lt. Rücksprache mit der Gemeinde vom 08.11.2006, nicht vor. Dieser wäre nach Meinung des LRH auch nicht nötig, da die Gemeinde Eigentümerin des Weges ist (öffentliches Gut) und somit ihr die Wegerhaltung kraft gesetzlichem Auftrag (LStVG. 1964 idgF bzw. ABGB) ohnehin obliegt.

**Das Vergabeverfahren entsprach den gesetzlichen Vorgaben. Präzise terminliche Vereinbarungen wurden getroffen und eingehalten. Die wesentlichen Vertragsinhalte waren bereits in den Vorbemerkungen zur Ausschreibung enthalten.**

**Kollaudierung und Endvermessung erfolgten im engen zeitlichen Zusammenhang mit den Baumaßnahmen.**

#### **Abrechnung:**

Als Grundlage dienten die vollzählig vorhandenen Abrechnungsunterlagen. Die Bezahlung wurde in 3 Jahresetappen (2001, 2002, 2003) vereinbart. Die Einbehaltung von 7 % Deckungs- sowie 3 % Haftungsrücklass, ersetzbar durch Bankgarantiebrieft, wurden vereinbart.

Die Abrechnung wurde mit € 700.392,17 (entspricht ATS 9,637.606,38) festgelegt.

Diese Kosten verteilten sich wie folgt:

Landesmittel:	€ 208.732,57 (29,8 %)
Sonstige Mittel:	€ 491.688,60 (70,2 %)
Interessenten:	€ 0,00 ( 0,0 %)
AIK:	€ 0,00 ( 0,0 %)

Die Ausschreibungskosten wurden marginal (0,03 % Erhöhung) überschritten (€ 2.733,- bzw. ATS 37.606,-).

**Die stichprobenweise Überprüfung der dem LRH vorgelegten Abrechnungsunterlagen und Schlussrechnungen ergab keine Auffälligkeiten. Die Endabrechnung entsprach annähernd der Auftragssumme.**

## 4.6 Projekt „Tiefenbach“ in Hatzendorf

### 4.6.1 Einleitung

Diese Straße stellt eine Nord-Süd-Verbindung zwischen den beiden, in etwa west - östlicher Richtung verlaufenden, Tälern des Rittschein-Baches und des Grazbaches dar. Die Straße überquert hierbei eine Hügelkette. Teilweise parallel führt eine Bahnlinie der ÖBB, die mehrmals gekreuzt wird.

### 4.6.2 Projektdaten

Projektname:	TIEFENBACH
Gemeinde:	Hatzendorf
KG:	Hatzendorf, Stang, Tiefenbach, Habegg, Ödgraben
Förderungswerber:	Interessentengemeinschaft
Projektbeginn/Baubeginn:	<b>09.06.1969</b>
Projektende:	<b>02.10.2002</b>
Endabgerechnete Projektkosten:	€ 893.618,45 (entspricht ATS 12,296.457,96)
Gesamtlänge:	6.734 m
Fahrbahn/Kronenbreiten:	3,5 - 4,5 m / 4,5 – 5,5 m
Kollaudierung:	10.03.2003

Das geprüfte Straßenprojekt erschließt 12 Hofstellen mit 260 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche und 12 ha Wald. 36 Beteiligte bilden die Interessentengemeinschaft.

### 4.6.3 Chronologie

Das Bauvorhaben gliedert sich in mehrere Abschnitte, die in überwiegend **Kleinst-Baulosen** über den Zeitraum **von 1969 bis 2002** gebaut wurden. Dementsprechend handelt es sich, entsprechend der amtsinternen Bezeichnung, um einen sog. „Veteranen“. Dazu siehe auch Kap. 6, ab Seite 48.

Ab 1969:

Wegprojekt Tiefenbach in der KG. Hatzendorf, Stang, Tiefenbach, Habegg und Ödgraben von km 1,000 bis km 1,200 (Teil 1) und km 1,840 bis km 6,040 (Teil 2).

Ab 1991:

Wegprojekt Tiefenbach in der KG. Stang von km 1,200 bis km 1,840. Dieses Straßenstück bildet eine Begleitstraße zur Lokalbahnstrecke der ÖBB Fehring – Fürstenfeld. Mehrere Haus- und Flurzufahrten sowie ein schienengleicher Bahnübergang waren dabei zu berücksichtigen. Die Straßensteigung beträgt max. 1,36 %.

Die vorgesehene Fahrbahnbreite betrug 4,5 m plus beidseits Bankette mit je 0,5 m. Die Kronenbreite beträgt somit 5,5 m und entsprach damit dem Regelquerschnitt L<sub>2</sub> nach *RVS 3.8<sup>6</sup>. Ländliche Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung und Wirtschaftswege für Fahrzeuge mit größerem Breitenbedarf, einstreifig, mit einer Begegnungsmöglichkeit auf der Fahrbahn: LKW – PKW*. Die Oberbaustärke beträgt rd. 40 cm (ca. 30 cm Froko und 8 cm für die obere Asphalt-Trag- und Deckschichte).

Ab 2000:

Für den durchgehenden Ausbau des so genannten „Tiefenbachweges Nr. 1“ fehlte noch ein 156 m langes Straßenstück samt Brücke zum Lückenschluss.

---

<sup>6</sup> *Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen.*

Im Zuge dieses Straßenbaues musste eine Stahlbetonbrücke (Brückenklasse I) mit einer  $LW = 4,0$  m und einem Kreuzungswinkel von  $77^\circ$  zwischen Bachachse und Straßenachse eingebaut werden. Die Fahrbahnbreite beträgt 5,5 m. Weiters sind beidseits Randbalken mit je 0,6 m Breite. Das Durchflussvermögen  $Q = 24,35$  m<sup>3</sup>/s entspricht nicht ganz einem  $HQ_{50} = 26$  m<sup>3</sup>/s. Hierbei wurden als Planungsgrundlage vergangene Hochwassersituationen berücksichtigt.

Ab 2001:

Die Verkehrssituation an der Eisenbahnkreuzung (iwF kurz: EK) wurde auf Betreiben der Gemeinde Hatzendorf und aufgrund einer Studie der FA 2e als problematisch eingestuft. Daher sollte eine Anpassung erfolgen. Im Wesentlichen ging es darum, die bestehende spitzwinkelige Einmündungssituation, die ebenso schleifend auch die parallel führende Eisenbahnlinie schnitt, so zu gestalten, dass eine annähernd rechtwinkelige EK sowie eine trompetenförmige Einbindung in den Tiefenbachweg entstand. Die Errichtung eines zusätzlichen Gehstreifens mit einer Breite von 1,2 m sollte die Situation für alle Verkehrsteilnehmer verbessern.



Im Detail sind lt. nachstehender Tabelle in folgenden Zeiträumen Arbeitsleistungen durchgeführt worden:

<b>Jahr</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Bauende</b>
1969	09.06.1969	31.07.1969
1970	01.09.1970	26.09.1970
1971	05.10.1971	19.11.1971
1972	29.05.1972	03.11.1972
1973	07.05.1973	26.10.1973
1974	11.10.1974	25.10.1974
1975	15.09.1975	14.10.1975
1976	05.07.1976	31.08.1976
1977	26.04.1977	17.05.1977
	24.11.1977	25.11.1977
1978	07.06.1978	11.07.1978
1979	16.07.1979	17.08.1979
1980	04.06.1980	10.06.1980
1981	16.06.1981	06.07.1981
1982	09.03.1982	10.07.1982
	15.11.1982	22.11.1982
1983	15.06.1983	21.06.1983
1984	09.04.1984	04.05.1984
1985	09.05.1985	31.05.1985
1986	21.04.1986	13.05.1986
1987	06.05.1987	03.06.1987
1988	02.05.1988	06.05.1988
1989	k.A.	k.A.
1990	10.04.1990	11.07.1990
1991	21.05.1991	10.06.1991
	21.10.1991	23.10.1991
1992	27.10.1992	06.11.1992
1993	13.04.1993	13.05.1993
	31.08.1993	10.09.1993
	08.11.1993	10.11.1993
1994	k.A.	k.A.
1995	k.A.	k.A.
1996	k.A.	k.A.
1997	16.07.1997	21.07.1997
1998	07.08.1998	27.08.1998
1999	k.A.	k.A.
2000	27.10.2000	11.12.2000
2001	30.05.2001	17.10.2001
2002	22.07.2002	02.10.2002

**Der LRH stellt fest, dass angesichts der Wichtigkeit der Straße als Verbindung zwischen zwei Talschaften und als Begleitstraße zur ÖBB-Bahnlinie die Projektierungsgrundlagen angemessen sind.**

**Das ggstdl. Projekt weist, aufgrund der Bauzeit von rd. 33 Jahren (für ca. 6 km Weglänge), eine ungewöhnlich lange Bauzeit auf.**

#### **4.6.4 Technischer Ablauf**

Die historische Entwicklung von Formvorschriften am Bau lässt sich anhand des Projektes sehr gut darstellen. Drei kleine Bücher, nämlich

- das Interessentenschichtenbuch,
- das Normalarbeiterschichtenbuch sowie
- das Bau-, Auftrags- und Tagebuch

bilden, neben den Projektplänen, die wesentlichen Säulen für die Abwicklung und Abrechnung des gesamten Bauvorhabens. Dass damals wie heute auch Kalkulations-, Aufmaß-, Abrechnungs- und Summenblätter tragende Elemente ordentlicher Kalkulation und Abrechnung waren, wird ebenso verdeutlicht. Ergänzungsblätter wie zB. Maschinenrechnungen, Leistungs- und Materialnachweisen, Liefer- und Wiegescheine sowie die zugehörigen Jahresabrechnungen ergeben ein **abgerundetes und nachvollziehbares Gesamtbild**.

Die gesamte Planung einschließlich statischer Bemessung der Brückenbauten lag in Händen der FA IIe.

Auch **Abnahmeprüfungen** zB. für BTS wurden durch eine private Untersuchungsanstalt bzw. die Bodenprüfstelle des Landes Steiermark mit jeweils positiven Ergebnissen durchgeführt. Einzig die Form und der Umfang der nunmehr überwiegend standardisierten Nachweise hat sich verändert.

Teil-, bzw. **Gesamtkollaudierungen** fanden statt.

Die **Endvermessungen** erfolgten im relativ engen zeitlichen Zusammenhang mit der Fertigstellung von Teilstücken.

**Teile der Straße sind heute bereits in einem Stadium, wo die laufende Erhaltung wiederum in Instandsetzung übergeht.**

**Rechtliche Abwicklung und Gebarung:**

Sofern Genehmigungsverfahren notwendig waren, wurden diese vollständig durchgeführt. Dies betrifft insbesondere das **Wasser- und Eisenbahnrecht** sowie die notwendigen **Grundablösen**. Auffallend ist, dass das im Akt aufliegende Übereinkommen zwischen ÖBB und Gemeinde Hatzendorf über Bahngrundbenützung zum Teil auf nicht dokumentenechtem Thermopapier gedruckt wurde.

**Ausschreibungen und Vergaben:**

Das Bauvorhaben war überwiegend eine so genannte Eigenregiebaustelle mit hohem Anteil an Eigenleistungen durch Interessenten sowie Maschineneinsatz durch die ATA bzw. FA IIe. Daher erfolgten überwiegend keine Ausschreibungen bzw. nur freihändige Vergaben.

**Abrechnung:**

Die Abrechnungsunterlagen liegen chronologisch und vollständig vor. Die Gesamtbaukosten betragen € 893.618,45 (ca. ATS 12,296.458,-).

Diese verteilten sich wie folgt:

Landesmittel:	€ 482.781,32 (54,0 %)
Sonstige Mittel:	€ 147.932,89 (16,6 %)
Interessenten:	€ 229.474,74 (25,7 %)
AIK:	€ 33.429,50 ( 3,7 %)

**Der LRH stellt fest:**

**Die notwendigen rechtlichen Verfahren wurden durchgeführt. Abnahmeuntersuchungen wurden, mit durchwegs positiven Ergebnissen, vorgenommen.**

**Teile der Straße sind, aus heutiger Sicht, bereits von der reinen Erhaltung in das Stadium der Instandsetzung wiederum übergegangen.**

**Die stichprobenweise Überprüfung der dem LRH vorgelegten Abrechnungsunterlagen und Schlussrechnungen fiel positiv aus. Die Abrechnungsunterlagen liegen vollständig vor.**

**Die extrem lange Projektbauzeit stellt ein Beispiel dar, wie es heutzutage nicht mehr vorkommt.**

## **5. VERGLEICH DER ÜBERPRÜFTEN PROJEKTE**

Eines der Ziele dieser Prüfung war die Fragestellung, ob Abwicklungs- und Bearbeitungsunterschiede bei Straßenbauprojekten in den einzelnen Baubezirken der FA18D erkennbar sind. Die nachfolgenden Erkenntnisse wurden anhand der vorliegenden Unterlagen aus den 4 Prüfobjekten gezogen und beziehen sich daher nur auf diese!

**Der LRH stellt dazu fest, dass die Unterschiede in den einzelnen Baubezirken, bezogen auf die geprüften Projekte, gering waren. Die rechnerische und buchhalterische Abwicklung war durchgehend nachvollziehbar und genau.**

**Die Endvermessungen und Grundbuchsänderungen erfolgten durchwegs im engen zeitlichen Zusammenhang mit den Projektfertigstellungen.**

**Dies gilt ebenso für die Kollaudierungen, die auch einen Teil des Qualitätssicherungsprogrammes der FA18D darstellen.**

**Dennoch sollte - im Sinne der Einheitlichkeit bei der technischen Abwicklung - auf folgende Punkte vermehrt geachtet werden:**

- **realistische Kostenschätzung vor Ausschreibung**
- **durchgehende Anwendung der Vergabennorm bei Interessentenwegen bzw. des Vergabegesetzes bei Gemeindestraßen**
- **Abnahme von Betonproben bei Brückenprojekten auf den Baustellen**
- **durchgehende Führung der Bautagesberichte**
- **genaue Dokumentation der Fertigstellung und förmlichen Übergabe**
- **zügige Bauabwicklung**
- **Verwendung dokumentenechten Papiers.**

**Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:****Zu Punkt 5. Seite 45 „Realistische Kostenschätzung vor Ausschreibung“:**

Es wird versucht, den Prüfaufwand und die Planungskosten vor Baubeginn relativ gering zu halten. So werden zB. selten geologische Aufschlüsse durchgeführt und Kostenschätzungen erfolgen daher teilweise aufgrund von Annahmen. Diese Vorgangsweise stellt eine sehr sparsame und realitätsnahe Variante dar. Im Einzelfall kann es jedoch zu größeren Abweichungen von der Kostenschätzung kommen.

**Zu Punkt 5. Seite 45 „Durchgehende Anwendung der Vergabenorm bei Interessentenwegen bzw. des Vergabegesetzes bei Gemeindestraßen“:**

Die Vergabegesetze werden lückenlos angewendet. Bei den Beanstandungen handelt es sich um Formfehler (fehlende Lochung bzw. Plombierung). Die Bediensteten wurden angewiesen, auf die formelle Richtigkeit der Ausschreibungen besonderen Wert zu legen.

**Zu Punkt 5. Seite 45 „Durchgehende Führung der Bautagesberichte“:**

Die Bediensteten wurden angewiesen, auf die durchgehende Führung der Bautagesberichte laut ÖNORM B 2110 5.22.4 „Führung der Bautagesberichte“ besonderen Wert zu legen.

**Zu Punkt 5. Seite 45 „Genaue Dokumentation der Fertigstellung und förmlichen Übergabe“:**

Derzeit wird ein Modell ausgearbeitet das vorsieht, dass unmittelbar nach Beendigung der Bauarbeiten die technische Kollaudierung und damit die förmliche Übergabe durchgeführt wird.

**Zu Punkt 5. Seite 45 „Zügige Bauabwicklung“:**

Aufgrund der zum Teil komplexen Finanzierungen (Landemittel, Bedarfszuweisungen (Abwicklung sowohl über die Fachabteilung 18D als auch über die Fachabteilung 7A), Gemeindemittel und Interessentemittel) und der zum Teil niedrigen finanziellen Leistungsfähigkeit von Gemeinde bzw. Interessenten war es gerade bei großen Bauvorhaben nicht möglich, den Bau in einem entsprechenden Zeitrahmen abzuwickeln.

*Zu Punkt 5. Seite 45 „**Verwendung dokumentenechten Papiers**“:*

*In diesem Einzelfall handelt es sich um ein Übereinkommen zwischen ÖBB und der Gemeinde Hatzendorf, welches nicht von der Fachabteilung 18D stammt (Thermopapier). Eine dokumentenechte Kopie wurde angefertigt und im Akt abgelegt.*

## 6. VERGLEICH MIT LRH-PRÜFUNG 1991/93

### 6.1 Restabwicklung der „Veteranen“

Der Bericht des LRH (GZ.: LRH 31 G 1 – 1991/4) betreffend die „*Stichprobenweise Prüfung der Bauabwicklung von Güterwegen im Bereich der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion Fachabteilung Ile (Agrartechnik)*“ nimmt zur Fertigstellung von „Endloprojekten“, diese werden auch amtsintern als „Veteranen“ bezeichnet, wie folgt Stellung:

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

Diese Aussage wurde anhand der zur Verfügung gestellten Bauprojektdateien nachgeprüft.

**Der LRH stellt fest, dass das gesteckte Ziel, nämlich ab 1994 keine „Veteranen“ mehr zu haben, nicht erreicht wurde. Erst im Jahr 2002 wurden die letzten „Langzeitbauvorhaben“ abgeschlossen.**

***Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:***

***Zu Punkt 6.1. „Der LRH stellt fest, dass das gesteckte Ziel, nämlich ab 1994 keine „Veteranen“ mehr zu haben, nicht erreicht wurde. Erst im Jahr 2002 wurden die letzten „Langzeitbauvorhaben“ abgeschlossen.“:***

*Vom seinerzeitigen BMLF wurde mit der Fachabteilung Ile eine Vereinbarung getroffen, dass ab 1994 in der Steiermark in dem mit **Bundesmittel dotierten Förderungsprogramm** (Verkehrerschließungsprogramm) kein Vorhaben mehr existiert, das älter als 6 Jahre ist. Dieses Ziel wurde auch erreicht.*



*Von der Fachabteilung 18D konnte trotz nicht beeinflussbarer Faktoren (wie zB. Ausbleibende Förderungsmittel) die durchschnittliche Verweildauer der einzelnen Projekte in den Förderungsprogrammen von rund 13 Jahren (1990) auf rund 4 Jahre (2005) reduziert werden.*

Das in diesem Bericht geprüfte Projekt „Weiße Wand“ ist mit einer Kernbauzeit von 7 Jahren als zu lange zu qualifizieren. Das Projekt „Tiefenbach“ ist jedenfalls als „Veteran“ zu bezeichnen. Interessant ist, und darauf wurde auch bei der Zusammenfassung der Projektprüfungen in diesem Bericht eingegangen, die Betrachtung des historischen Ablaufes des letztgenannten Projektes. Dieser zeigt deutlich die Veränderungen zB. bei Behördenverfahren (zB. Wasserbau, Naturschutz, Straßen, Verkehrswege, Eisenbahnrecht, ...). Gut nachvollziehbar sind auch die geänderten Anforderungen an Wege und Straßen aufgrund der gesellschaftlichen Entwicklung. Dies betrifft vor allem die regionale Öffnung einstmals kleinräumiger und nahezu ausschließlich an agrarischen Bedürfnissen orientierter Gebiete. Ebenso wird die Weiterentwicklung der befassten Behörden bzw. Dienststellen deutlich.

## 6.2 Organisationsstruktur

Vergleichend mit dem vorzitierten LRH-Bericht 1991/93 ist weiters festzuhalten, dass die (zum Teil überregional ausgelagerte) **Organisationsstruktur gestrafft** wurde (siehe Organigramm auf Seite 9). Die **(Maschinen)bauhöfe** wurden **aufgelöst**, die Maschinen verkauft.

**Weiters erfolgte auch eine Reduzierung der Außenstellen von früher bis zu 11 auf nunmehr 5 Stellen (Krieglach, Scheifling, Stainach, Lieboch, Gleisdorf).**

Dadurch, dass die FA18D eine einzige Dienststelle ist, ist eine hohe personelle Flexibilität steiermarkweit (zB. bei Schadenseinsätzen) gegeben.

**Der LRH stellt positiv fest, dass durch die Auflösung der (Maschinen)bauhöfe einer Empfehlung des LRH Rechnung getragen wurde. Dies gilt auch hinsichtlich der Reduktion der Außenstellen.**

**Es wird empfohlen grundsätzlich zu überlegen, ob langfristig eine weitere Standortoptimierung der Außenstellen durch räumliche Anbindung an bestehende Organisationseinheiten des Landes möglich wäre.**

## **6.3 Förderungsabwicklung durch verschiedene Stellen**

Hier sei aus dem LRH-Bericht 1991/93 wiederum zitiert:

„Aufgrund der in diesem Bericht schon ausgeführten Feststellungen ist zu ersehen, dass zum Teil eine parallel laufende Abwicklung des Kammerprogrammes mit den gleichen Problemstellungen und Zwängen wie bei der FA IIe erfolgt. ... Der LRH empfiehlt daher eine Straffung der Organisation der Förderungsabwicklung, da bei Beibehaltung des bisherigen Systems sicherlich ein vermeidbarer Mehraufwand ... und weiters Probleme bei der Abstimmung von Ausbauprogrammen bzw. der Betreuung und Durchführung von Neubauvorhaben entstehen. In diesem Zusammenhang sollte auch eine Reduktion der Vielzahl der Förderungsprogramme in die Überlegungen miteinbezogen werden, da die Unterteilung der vorhandenen Mittel in verschiedenen Teilprogramme zu einer wesentlichen Erhöhung des Verwaltungsaufwandes führen.“

**Der LRH stellt fest: Diese Aussage ist unverändert aufrechtzuerhalten.**

## 7. DIE MITTELAUFBRINGUNG UND ORGANISATION VON WEGEBAUTEN

Wie bereits eingangs erwähnt, werden die Geldmittel für „Wegebauten im ländlichen Raum“ von verschiedenen Seiten bereitgestellt. Diese sind:

- Förderungsmittel der EU
- Förderungsmittel des Bundes
- Förderungsmittel des Landes
- Bedarfszuweisungen der Länder an Gemeinden
- Eigenmittel der Interessenten (Bauherren).

Die Verwaltung und Zuteilung dieser Mittel erfolgt in der Steiermark unterschiedlich.

Einerseits werden die Förderungsmittel der EU, des Bundes und des Landes über die FA18D verwaltet und zusätzlich zur Baubetreuung und Organisation durch diese Abteilung widmungsgemäß, zweckentsprechend und nach einheitlichen Qualitätskriterien (siehe die jeweiligen technischen Prüfungen der einzelnen Straßenbauvorhaben vorstehend) eingesetzt.

Andererseits werden Landesmittel auch an die *Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft in Steiermark*<sup>7</sup> und die *Steiermärkische Kammer für Arbeitnehmer in der Land- und Forstwirtschaft*<sup>8</sup> über die FA18D bereitgestellt. Dies aufgrund einer Übertragungsverordnung zum Steiermärkischen Landwirtschaftsförderungsgesetz. Im Jahr 2005 wurden für Baubetreuung und Organisation ca. 20 % der hierfür vorgesehenen Budgetmittel für Wegebauten (Hofzufahrten und Almwirtschaftswege) über die beiden Kammern, die dementsprechende personelle Organisationsstrukturen ebenfalls aufweisen, vergeben.

Hier sind drei Organisationen nebeneinander in der gleichen Sache tätig. Verschiedene Aussagen liegen dabei hinsichtlich der Qualität der Arbeiten vor.

---

<sup>7</sup> Diese Bezeichnung ist synonym mit der Bezeichnung *Landwirtschaftskammer Steiermark*.

<sup>8</sup> Diese Bezeichnung ist synonym mit der Bezeichnung *Steiermärkische Landarbeiterkammer*.

Die FA18D nimmt mit entsprechendem Fachpersonal eine relativ enge Baubetreuung und Organisation (von der Planung und Ausschreibung angefangen über die Vergabe bis zur Kollaudierung und Endvermessung), Kontrolle unter Einbeziehung der landeseigenen Bodenprüfstelle sowie der laufenden Zustandsbeobachtung und Führung in einer GIS-Datenbank sämtlicher Wegebauten in der Steiermark vor.

Ein durchgreifendes Straßenerhaltungs- und Instandsetzungsmodell für die asphaltierten Gemeindestraßen (ca. 15.000 km) ist in der Steiermark – im Gegensatz zu anderen Bundesländern - noch nicht umgesetzt worden. Über Pilotversuche kam man bislang nicht hinaus.

**Der LRH stellt fest, dass ca. 20 % des jährlichen Landesbudgets für Hofzufahrten und Almwirtschaftswege durch andere Organisationen verbaut werden. Die Abrechnung erfolgt jedoch wiederum über die FA18D. Es sind hier aufgrund gesetzlicher Vorgaben (Verordnung) Parallelorganisationen öffentlicher Stellen mit denselben Aufgaben betraut.**

**Besonderes Augenmerk sollte auf die Zweckmäßigkeit und Nachhaltigkeit des Mitteleinsatzes sowie die Maßnahmen- und Qualitätskontrolle gelegt werden. Ziel wäre die Schaffung von Straßenerhaltungsmodellen, wobei eine Orientierungsmöglichkeit an anderen Bundesländern möglich wäre.**

Eine ähnliche Konstellation ergibt sich auch beim Mitteleinsatz an die Gemeinden über die so genannten Bedarfszuweisungen (iwF kurz: BZ). Diese stellen eine weitere Förderungsart dar, werden jedoch über die FA7A vergeben. Hiezu gibt es öffentlich zugängliche Richtlinien dieser Behörde aus dem Jahre 2001.

Die Mittelaufbringung im Gemeindestraßenbau über Bedarfszuweisungen ist auch ein Grund für die zum Teil überaus langen Bauzeiten. Verabsäumt es eine Gemeinde, wie wiederholt vorgekommen, rechtzeitig um die entsprechende

Mittel für den Wegebau anzusuchen, so entfällt die BZ an die Gemeinde für das betreffende Jahr und der Wegebau ist nicht gesichert. Die möglichen Folgen daraus:

- Der Wegebau wird im betreffenden Jahr nicht durchgeführt. Die Gesamtbauzeit verlängert sich.
- Der Wegebau wird in vermindertem Ausmaß durchgeführt („tröpfchenweise“ oder „Gießkannenprinzip“). Die Gesamtbauzeit verlängert sich ebenfalls.
- Der Wegebau wird im geplanten Ausmaß durchgeführt, muss jedoch (von den Interessentengemeinschaft bzw. Gemeinde aus Eigenmitteln) vorfinanziert werden und/oder wird die Bezahlung an die ausführenden Firmen wesentlich verzögert (Zinsen fallen an).

**Hiezu stellt der LRH fest, dass hinsichtlich der Mittelaufbringungen für Gemeindestraßen verschiedene Landesstellen mit Förderungen für die gleichen Projekte nebeneinander befasst sind. Schon aus Gründen einer effizienteren Verwaltung sowie eines ökonomischeren Mitteleinsatzes, wäre diese Doppelgleisigkeit zu beheben.**

**Der LRH erachtet insbesondere für den Gemeindestraßenbau aber auch für den sonstigen Wegebau, aufgrund der vorhandenen personellen, fachlichen und technischen Ressourcen, die FA18D als die dafür am besten geeignete Abteilung.**

Weiters ist zu ergänzen, dass die Gesamtkoordination für den ländlichen Wegebau in der Steiermark fehlt. Dies gilt nicht nur für die Straßenbauprogramme, sondern auch für technische Details wie zB. Ausbauquerschnitte der Straßen, die durchaus unterschiedlich sind. Ferner auch für die Straßeninfrastruktur (zB. die Errichtung von Busbuchten, Straßenbeleuchtung,...), sowie die Koordination mit Leitungsträgern etc. Dies hängt zum einen mit dem Vorhandensein mehrerer verschiedener Förderungsstellen (FA18D, FA7A, A15 - Wohnbauförderung mit Mitteln aus der Ortserneuerung, Forstabteilung, Agrarbezirksbehörde sowie

die externe Landwirtschaftskammer Steiermark) zusammen, zum anderen mit der Autonomie der Gemeinden bei der Verwendung der Bedarfszuweisungen.

**Der LRH stellt fest, dass die Gesamtkoordination der Wege- und Gemeindestraßenbauten in der Steiermark fehlt. Eine Bündelung erscheint sinnvoll. Dem gegenüber steht die geplante Novelle der Übertragungsverordnung<sup>9</sup>, die eine Prolongierung des derzeitigen Zustandes bis zum Jahr 2013 vorsieht.**

**Im Sinne des Regierungsbeschlusses vom 23.10.2006 sollten auch die ggstdl. Förderungsmaßnahmen in das geplante gesamtsteirische Förderungscontrolling miteinbezogen werden.**

***Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:***

*Zu Punkt 7. Seite 53 „Der LRH stellt fest, dass ca. 20 % des jährlichen Landesbudgets für Hofzufahrten und Almwirtschaftswege durch andere Organisationen verbaut werden....Es sind hier aufgrund gesetzlicher Vorgaben (Verordnung) Parallelorganisationen öffentlicher Stellen mit denselben Aufgaben betraut.“*

*„Ziel wäre die Schaffung von Straßenerhaltungsmodellen, wobei eine Orientierungsmöglichkeit an anderen Bundesländern möglich wäre.“*

*Zu Punkt 7. Seite 54 „Hiezu stellt der LRH fest, dass hinsichtlich der Mittelaufbringungen für Gemeindestraßen verschiedene Landesstellen mit Förderungen für die gleichen Projekte nebeneinander befasst sind. Schon aus Gründen einer effizienteren Verwaltung sowie eines ökonomischeren Mitteleinsatzes, wäre diese Doppelgleisigkeit zu beheben.“*

---

<sup>9</sup> Verordnung der Steiermärkischen Landesregierung, mit der die Durchführung von Fördermaßnahmen der Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft in Steiermark und der Steiermärkischen Kammer für Arbeitnehmer in der Land- und Forstwirtschaft übertragen wird lt. LGBL. Nr. 91/1994 idF LGBL. Nr. 104/1999 mit Gültigkeit bis 31.12.2006.

**Zu Punkt 7. Seite 55 „Der LRH stellt fest, dass die Gesamtkoordination der Wege- und Gemeindestraßenbauten in der Steiermark fehlt. Eine Bündelung erscheint sinnvoll“:**

*Mit Regierungssitzungsbeschluss vom 05. Februar 2007 wurde von der Steiermärkischen Landesregierung unter der GZ FA18D-12-6/2002-74 einstimmig beschlossen, dass unter der Leitung der Landesamtsdirektion mit Vertretern der 18D sowie der Fachabteilung 7A eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden soll, die einen Vorschlag zur optimalen weiteren Vorgangsweise erarbeiten soll.*

*Die erste Sitzung dieser Arbeitsgruppe fand am 27. Februar 2007 statt. Ziele sind ua.:*

- *Die Straßenerhaltung erfolgt nach definierten einheitlichen Qualitätsstandards.*
- *Als Grundlage der Vergabe aller Fördermittel dient eine Prioritätenreihung nach technischen, funktionalen, regionalen und finanziellen Kriterien.*
- *Die Abwicklung aller für den ländlichen Wegebau eingesetzten Fördermittel erfolgt auf Basis von Förderrichtlinien nach objektiven Förderkriterien und –sätzen.*
- *Zur Nutzung von Synergieeffekten sind Erhaltungsverbände aufzubauen und einzurichten, welche die Erhaltung des von den Gemeinden betreuten ländlichen Straßennetzes wahrnehmen.*

**Stellungnahme des Herrn Finanzlandesreferenten Dr. Christian Buchmann:**

*Der gegenständliche Prüfbericht obigen Betreffs wird seitens des Landesfinanzreferenten zur Kenntnis genommen.*



Das Ergebnis der vom Landesrechnungshof durchgeführten Überprüfung wurde in der am 30.11.2006 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dargelegt.

Teilgenommen haben daran:

vom Büro der Frau  
Landesrätin Mag. Edlinger-Ploder :

Johannes HÖDL

von der Fachabteilung 18D  
Verkehrerschließung im ländlichen  
Raum:

Dipl.-Ing. Klaus SAUERMOSER  
Dipl.-Ing. Alois WAGNER

vom Landesrechnungshof:

LRH-Dir. Dr. Johannes ANDRIEU  
Dipl.-Ing. Gerhard RUSSHEIM  
Dipl.-HTL-Ing. Meinhard PERKMANN

## 8. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Der LRH hat eine stichprobenweise Prüfung von Wegebauten im Bereich der Fachabteilung 18D (FA18D - Verkehrserschließung im ländlichen Raum) des AdStmkLReg durchgeführt.

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens ergeben sich folgende Feststellungen und Empfehlungen:

### **Feststellungen:**

- Die Projektvorbereitungen der FA18D werden durch gutachtliche Zustandsaufnahmen sowie allfällige Sanierungsempfehlungen der Bodenprüfstelle des Landes Steiermark ergänzt. Dies ist positiv im Sinne der sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Mittelaufbringung zu sehen.
- Die Projektierungsgrundlagen waren im Regelfall ausreichend.
- Die Abrechnungsunterlagen wie Aufmaß- und Summenblätter sowie Wiegescheine lagen vollständig vor. Teilweise fehlten jedoch die Gegenzeichnungen zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber.
- Die stichprobenweise Überprüfung der Schlussrechnungen ergab keine Auffälligkeiten. Die Buchhaltung erfolgte jeweils nachvollziehbar und genau.
- Die Vergabeverfahren wurden im Wesentlichen nach den einschlägigen Vergabebestimmungen durchgeführt.
- Es ist positiv festzuhalten, dass seit der letzten LRH-Prüfung die Organisationsstruktur gestrafft wurde.

- Etwa 1/4 des Budgets der FA18D für Hofzufahrten und Almwirtschaftswege wird durch die Landwirtschaftskammer verbaut. Die Abrechnung erfolgt jedoch wiederum über die FA18D. Damit entstehen Doppelgleisigkeiten im Arbeitsablauf.
- Die notwendigen rechtlichen Verfahren wurden in der Regel abgewickelt.
  
- Die Gesamtkoordination der Wegebauten in der Steiermark fehlt.
- Aufgrund fehlender Mittel kam es teilweise zu beträchtlichen Bauzeitverschiebungen bzw. zur Bildung von unwirtschaftlichen „Langzeitbaustellen“.

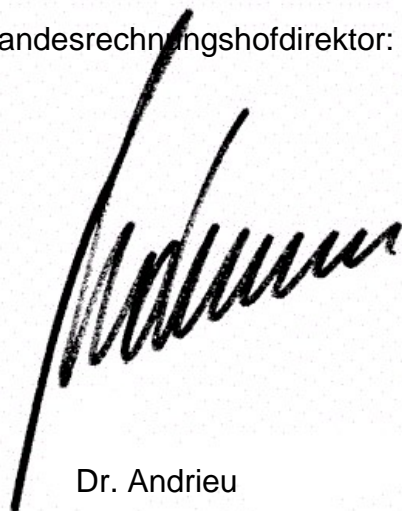
### **Empfehlungen:**

- Mehrere Förderstellen vergeben Mittel für Wegebauten. Eine verstärkte Koordination sämtlicher Wegebauförderungen wäre zweckmäßig. Die bestehenden fachlichen und technischen Ressourcen der FA18D sollten dabei bestmöglich genutzt werden.
- Der LRH unterstützt die Bestrebungen überregionale Straßenerhaltungsverbände zu gründen.
- Im Sinne einer Optimierung der Gebäude- und Personalstruktur sollte geprüft werden, ob nicht eine weitere Zusammenlegung der Außenstellen der FA18D zusätzliche Optimierungseffekte bringen könnte.
- Baubuch oder Bautagesberichte sind zu führen und konsequent gegenzuzeichnen.

- Bautagesberichte sind auch bei Eigenregiearbeiten zu führen.
- Güte- und Qualitätsprüfungen sollten im erforderlichen Ausmaß durchgeführt werden. Dies gilt auch für Eigenregiearbeiten. Die Betonprobenherstellung sollte am Einbauort erfolgen.

Graz, am 8. Mai 2007

Der Landesrechnungshofdirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Andrieu', is written over a light gray dotted rectangular background.

Dr. Andrieu