

**Park-and-ride-
Plätze**

DARSTELLUNG DER PRÜFUNGSERGEBNISSE

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

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

Zitierte Textstellen werden im Bericht in kursiver Schriftart dargestellt.

Landesrechnungshof Steiermark
8010 Graz, Trauttmansdorffgasse 2
T: 0316/877-2250
E: lrh@stmk.gv.at
www.landesrechnungshof.steiermark.at

Berichtszahl: LRH 30 P 4/2008-12

INHALTSVERZEICHNIS

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND	4
1.1 PRÜFUNGSKOMPETENZ UND PRÜFUNGSMAßSTAB.....	4
2. PARK-AND-RIDE (P+R) IN DER STEIERMARK	5
2.1 GESETZLICHE GRUNDLAGEN.....	5
2.2 IST-STAND UND ZUKUNFT VON P+R IN DER STEIERMARK.....	6
2.3 DIE BAUTRÄGERENTSCHEIDUNG FÜR P+R.....	9
2.4 DIE NEUSCHAFFUNG EINES P+R-PLATZES.....	12
3. FÖRDERUNGSGRUNDLAGEN UND FÖRDERUNGSABWICKLUNG	14
3.1 FÖRDERUNGSGRUNDLAGEN.....	14
3.2 FÖRDERUNGSABWICKLUNG.....	18
4. DOKUMENTATION UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	26
4.1 FÖRDERUNGSINFORMATIONEN DER FA18A.....	26
4.2 INFORMATIONEN ÜBER P+R AM VERKEHRSSERVER.....	27
5. INTERNE KOSTEN- UND LEISTUNGSRECHNUNG DER FA18A	28
6. DIE FÖRDERSTELLE	29
7. TECHNISCHE PRÜFUNG AUSGEWÄHLTER P+R-PLÄTZE	31
7.1 VORBEMERKUNG.....	31
7.2 FISCHBACH.....	32
7.3 HART BEI GRAZ, P+R-PLATZ „LUSTBÜHEL“.....	39
7.4 KIRCHBERG AN DER RAAB, FRIEDHOF.....	45
7.5 PÖLLAU BEI HARTBERG – ERWEITERUNG („PÖLLAU 2“)... ..	50
7.6 SCHÄFFERN.....	55
7.7 SCHEIFLING – BUSTERMINAL UND P+R-PLATZ.....	60
7.8 VOITSBERG.....	64
8. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	69

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Aufgenommen wurden nur Abkürzungen, die nicht dem üblichen Gebrauch unterliegen.

AdLReg	Amt der Steiermärkischen Landesregierung
AG	Auftraggeber
AV	Aktenvermerk
BA	Bauabschnitt
BauKG	Bauarbeitenkoordinationsgesetz
BBL	Baubezirksleitung
BH	Bezirkshauptmannschaft
BSÄ	Bruttosubventionsäquivalent
B+R	Bike and Ride, Fahrrad (Motorrad) und reisen
FA1C	Fachabteilung 1C des AdLReg – Dokumentation, Öffentlichkeitsarbeit und Perspektiven
FA18A	Fachabteilung 18A des AdLReg – Gesamtverkehr und Projektierung
GBK	Gesamtbaukosten
GRS	Gemeinderatssitzung
GVB	Grazer Verkehrsbetriebe
GU	Graz-Umgebung
KVP	Kreisverkehrsplatz
iHv	In Höhe von
LBD	Landesbaudirektion des AdLReg
LGBl	Landesgesetzblatt
LRH	Landesrechnungshof
LRH-VG	Landesrechnungshof-Verfassungsgesetz
NSÄ	Nettosubventionsäquivalent
ODF	Ortsdurchfahrt
ÖVM	Öffentliche Verkehrsmittel
P+R	Park-and-ride
RRL	Rahmenrichtlinie des Landes Steiermark für Förderungen
STVO	Straßenverkehrsordnung
StVZVO 1998	Straßenverkehrszeichenverordnung 1998
TB	Technisches Büro

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND

Der Landesrechnungshof überprüfte stichprobenweise die Errichtung von

Park-and-ride-Plätzen.

Die Prüfung umfasste den Errichtungszeitraum von 2002 bis 2007.

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

1.1 Prüfungskompetenz und Prüfungsmaßstab

Die Prüfungszuständigkeit des Landesrechnungshofes ist gemäß § 2 Abs. 1 LRH-VG gegeben.

Als Prüfungsmaßstäbe hat der Landesrechnungshof die ziffernmäßige Richtigkeit, die Übereinstimmung mit den bestehenden Vorschriften, die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit heranzuziehen.

Es obliegt dem Landesrechnungshof auch, aus Anlass seiner Prüfungen Vorschläge für eine Beseitigung von Mängeln zu erstatten, Hinweise auf die Möglichkeit der Verminderung oder Vermeidung von Ausgaben sowie auf die Möglichkeit der Erhöhung oder Schaffung von Einnahmen zu geben (§ 9 LRH-VG).

Grundlage der Prüfung waren die Auskünfte und vorgelegten Unterlagen der Fachabteilung 18A – Gesamtverkehr und Projektierung sowie eigene Recherchen und Wahrnehmungen des Landesrechnungshofes.

Zum ggstdl. Prüfbericht haben Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder und Herr Landesfinanzreferent Landesrat Dr. Christian Buchmann Stellungnahmen abgegeben.

Die **Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder** ist vollinhaltlich in den jeweiligen Berichtabschnitten eingearbeitet.

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

2. PARK-AND-RIDE (P+R) IN DER STEIERMARK

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Ein unmittelbarer normierter Auftrag (Gesetz oder Verordnung) zur Schaffung von P+R-Plätzen existiert nicht. Es gibt jedoch eine Reihe von Normen, die indirekt die Forderung nach P+R unterstreichen. Dies sind ua.:

Bund: Immissionsschutzgesetz - Luft, IG-L
Steiermark: IG-L-MaßnahmenkatalogVO-Verkehr 2004, IG-L - Maßnahmenverordnung 2008.

Bereits 1977 wurde ein Landesentwicklungsprogramm verordnet.

Nach dem Steirischen Gesamtverkehrskonzept 1991 wurde mit Regierungssitzungsbeschluss vom 3.10.1994 die Behandlung der Verkehrsthematik in der Landesregierung in der Form der „Generellen Richtlinie der steirischen Nahverkehrsförderung“ beschlossen.

Von Seiten der EU wird die ggstl. Thematik ua. im Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" angesprochen.

P+R wurde in der Geschäftseinteilung des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, verlautbart am 15.5.1998 für die damalige Fachabteilung 2b, Öffentlicher Verkehr, Verkehrsplanung, unter Pkt. 15 "Park & Ride - Anlagen, S.W.L" verankert.

Die Geschäftseinteilung des AdLReg wurde laufend angepasst. Die P+R-Thematik wurde unter den Punkten „Steirisches Gesamtverkehrsprogramm und Regionalverkehrsprogramme" sowie „Förderung des öffentlichen Verkehrs" der Abteilungsgruppe Landesbaudirektion des AdLReg Abteilung 18 - Verkehr, zugeordnet.

2.2 Ist-Stand und Zukunft von P+R in der Steiermark

Derzeit (Stand 23.7.2008) sind 272 P+R-Plätze in der Steiermark errichtet. Diese verteilen sich wie folgt:

Bahnahe Plätze: 194 (davon 1 Parkhaus)

Busnahe Plätze: 71

GVB-nahe Plätze: 7 (davon 1 Parkhaus)

Insgesamt gibt es 11.160 KFZ-Abstellplätze sowie 7.435 Stellplätze für einspurige Fahrzeuge, von denen 5.708 Plätze überdacht sind.

Zwischen 1998 und 2007 wurde eine Gesamtsumme für die Herstellung von P+R-Plätzen von ca. 7 Mio. Euro aufgewendet. Die nachstehende Tabelle zeigt im Detail die Ausgaben.

Ausgaben P+R

	entsprechende Vst. im Verkehrsbudget	P+R Einzelverträge mit Gemeinden und Eisenbahnen	P+R-Anteil aus Nahverkehrsverträgen GKB
1998	1/650104/7355,7430	€ 365.000	€ 81.000
1999	1/650104/7355,7430	€ 550.000	
2000	1/650104/7355,7430	€ 345.000	€ 146.000
2001	1/650104/7355,7430	€ 134.000	
2002	1/650104/7355,7430	€ 286.000	
2003	1/650104/7355,7430	€ 467.000	
2004	1/650104/7355,7430	€ 97.000	€ 560.000
2005	1/690404/7355,7430	€ 934.000	
2006	1/690404/7355,7430	€ 1.798.000	
2007	1/690404/7355,7430	€ 1.247.000	
	Summen	€ 6.223.000	€ 787.000
	Gesamtsumme	€ 7.010.000	

Nach den vorliegenden Erhebungen ist, abgesehen vom Großraum Graz, die regionale Verteilung von P+R-Plätzen weitgehend abgeschlossen. Allerdings sind zunehmend Kapazitätsprobleme bei den bestehenden P+R-Plätzen gegeben, da die Akzeptanz und damit die Nutzung von P+R stark zugenommen hat. Auch zeigen die Prognosen, dass noch wesentliche Steigerungen bei der Verlagerung des Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene möglich sind.

Es liegt daher einer der Schwerpunkte auf der Erweiterung bestehender Plätze, zum Teil aufgrund begrenzten Baulandes auch in Form von Parkhäusern. So sind solche

ua. in Feldbach, Frohnleiten, Gleisdorf, Leoben und an zwei Standorten in Graz ange-dacht.

Die Benützung eines P+R-Platzes erfolgt nicht nur von Bürgern jener Gemeinde, in der er errichtet wird, sondern zum überwiegenden Teil von Einpendlern anderer Gemein-den. Ein überörtlicher Interessensausgleich ist derzeit nicht festgelegt.

Eine besondere Situation liegt in Graz vor. Der Rechnungshof stellt in seinem Bericht über den Wirkungsbereich der Landeshauptstadt Graz „*Stadtplanung und Stadtent-wicklung sowie Verlängerung der Straßenbahnlinien 6 und 4*“ aus dem Jahre 2006 fest, dass zur Deckung des dringendsten Bedarfes in Graz circa 8.000 bis 10.000 solcher Stellplätze benötigt werden.

Ein weiterer zukünftiger Schwerpunkt liegt auch im Bereich der in Bau befindlichen Koralmbahn bzw. bei den zukünftigen S-Bahnen.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

„Mit dem Abschluss des Kooperationsvertrages zwischen dem Verkehrsministe-rium, der ÖBB und dem Land Steiermark im Jahr 1994 hat die gezielte und strukturierte Umsetzung von Park & Ride (P&R)-Anlagen an ÖBB-Strecken be-gonnen. Zwischenzeitlich wurden neben der ÖBB auch in Kooperation mit den beiden anderen steirischen Eisenbahnunternehmen GKB und StLB und mit stei-rischen Gemeinden P&R-Anlagen finanziert und errichtet. Seit dem Jahr 2005 verfolgt das Verkehrsressort eine offensive P&R-Strategie, die auch erfolgreich umgesetzt wird. Die mittlerweile weltweit verschärft geführte Klimaschutzdebat-te – ausgelöst durch den äußerst kritischen Weltklimaschutzbericht – und der massive Anstieg der Treibstoffpreise zeigen, dass dieser eingeschlagene Weg der richtige ist.

Neben dem generellen politischen Auftrag gibt es den fachlichen Handlungsbe-darf der öffentlichen Verwaltung unter anderem durch die Umweltproblematiken in den Ballungsräumen wie z.B. aufgrund der Smog-Situation Ende der 80er-Jahre und zu Beginn der 90er-Jahre bzw. der anhaltend aktuellen Themen Feinstaub, CO₂ und Klimaschutz, die eine Veränderung unseres Mobilitätsver-haltens erzwingen und in diesem Zusammenhang die Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel erfordern. Zudem wird mit dieser Strategie das Ziel der höchst-möglichen Verkehrssicherheit verfolgt, indem der Individualverkehr verringert und die Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft in möglichst großem Ausmaß durch die sichereren öffentlichen Verkehrsmittel abgedeckt werden.

P&R-Anlagen sind als Schnittstellen zwischen Individualverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln kleine „Logistikzentren“ für eine mobile Gesellschaft und müssen vom Kunden/von der Kundin individuell und flexibel zu benutzen sein. Jede neue P&R-Anlage hat dabei einen mehrfachen Nutzen: Der öffentliche Verkehr wird attraktiver und jeder Fahrgast leistet mit dem Umstieg vom Auto auf die Bahn einen Beitrag für Umwelt und Verkehrssicherheit.

Die wachsende Verkehrsdichte im Kfz- Verkehr und die damit verbundenen Zeitverluste durch Stau sowie Parkplatzmangel in den Innenstädten der Großstädte haben dazu geführt, dass innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen zahlreiche P&R-Anlagen gebaut wurden.

Angesichts steigender Energiepreise, begrenzter Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und der entsprechenden Luftbelastung sind eine Reduktion des MIV sowie eine Qualitätsanhebung des ÖV unumgänglich. Dabei ist es zweckmäßig, bereits möglichst nahe bei der Quelle, den Pendlern eine attraktive Umsteigemöglichkeit auf den ÖV anzubieten.

Die P&R-Anlage soll nicht nur zur Verbesserung der Mobilitätschancen dienen, sondern das Umsteigen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel erleichtern und beitragen, die Fahrleistungen des Kfz- Verkehrs insgesamt zu reduzieren. Erst im Verbund mit anderen Maßnahmen, insbesondere der Parkraumbegrenzung und -bewirtschaftung in den Kernstädten, dem Anbieten attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV-Achsen mit Netzwirkung und anderen P&R-Anlagen können spürbare Verlagerungseffekte erzielt werden.“

2.3 Die Bauträgerentscheidung für P+R

Die Entscheidung einer Gemeinde oder einer Eisenbahngesellschaft bzw. den mit ihnen verbundenen Bauträgersgesellschaften zur Schaffung von P+R-Plätzen hängen grundsätzlich von wirtschaftlichen Überlegungen ab.

Eisenbahngesellschaften haben hierbei in vielen Fällen den Vorteil des eigenen Grundbesitzes im Bereich von Bahnhöfen. Bahnunternehmen sind jedoch infolge ihrer örtlichen weitestgehenden Inflexibilität geradezu gezwungen, im Nahebereich von Bahnhöfen Parkplätze und auch Bushaltestellen bzw. Busbahnhöfe zu schaffen. Hier geht es in erster Linie um die Bemessung der (Park)platzkapazität.

Die Ausführungen haben eine große Bandbreite, von unbefestigter Fläche bis zum bewirtschafteten Parkhaus. Die damit verbundene unterschiedliche Qualität der Parkplätze ist aber grundsätzlich weniger wichtig für die Annahme durch die Benutzer. Die Unterstützung durch die öffentliche Hand zur Schaffung von P+R ist hier zwar ein willkommenes Begleitkriterium, stellt aber vielfach keine unbedingte Notwendigkeit dar.

Busunternehmen bzw. Gemeinden sind oftmals auf das Entgegenkommen von Grundeigentümern zum Verkauf oder zur langfristigen Verpachtung der notwendigen Grundstücke angewiesen. Enteignungsverfahren sind in derartigen Fällen ausgeschlossen.

Aus diesen Gründen gibt es neben der Verkehrsunternehmen- bzw. Bauträgerinitiative zur Schaffung von P+R-Plätzen noch zwei weitere Initiativen, die das Land Steiermark in diese Richtung setzt. Dies sind die „Amtsinitiative zur Neuschaffung“ sowie die „Integration bestehender Parkplätze in das amtliche P+R-Konzept“.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

zu Punkt 2.3 Die Bauträgerentscheidung für P&R

„Entgegen der Darstellung im Rechnungshofbericht stellt die Bereitstellung von Parkplätzen für Umsteiger vom Individualverkehrsmittel in ein öffentliches Verkehrsmittel ebenso wie die Bereitstellung von öffentlicher Infrastruktur oder des Großteils an Verkehrsdiensten eine gemeinwirtschaftliche Leistung der öffentlichen Hand dar und hängt grundsätzlich nicht von betriebswirtschaftlichen Überlegungen ab. Die Errichtung von P&R-Anlagen wird nicht durch die öffentliche Hand unterstützt sondern vielmehr durch die öffentliche Hand durchgeführt, da es sich bei den Kooperationspartnern in der Umsetzung von P&R-Anlagen nur um die Gebietskörperschaften Bund, Land und Gemeinden handelt, wobei sich der Bund seiner 100%-igen Bundesgesellschaften wie ÖBB und GKB bedient

und Gemeinden z.T. gemeindeeigene Errichtungsgesellschaften (z.B. GBG in Graz) haben. Nachdem P&R-Parkplätze öffentlich und grundsätzlich kostenfrei zugänglich sind, ist durch den Bau und Betrieb von P&R-Anlagen auch kein Gewinn zu erzielen. Lediglich bei Parkhäusern darf durch die Standortgemeinde aufgrund des erhöhten Instandhaltungsaufwandes ein geringes Entgelt zur teilweisen Abdeckung der Betriebskosten eingehoben werden.

Da die Anlagen nicht nur von Bürgern der Standortgemeinde benutzt werden dürfen, haben diese eine z.T. weit über die Kommunengrenzen hinausgehende Bedeutung und rechtfertigen bzw. begründen somit eine Mitträgerschaft des Landes. Eine einzige der Fachabteilung bekannte P&R-Anlage (Ludersdorf - Wilfersdorf) in der Steiermark ist nur den gemeindeeigenen Bürgern vorbehalten, da diese allein von der Gemeinde finanziert wurde.“

Replik des Landesrechnungshofes:

Es ist richtig, dass die ökonomische Infrastrukturplanung eine Aufgabe der öffentlichen Hand darstellt und somit eine politische Verantwortung in sich trägt. Dies betrifft z.B. die Beratung und Unterstützung bei der Planung und Standortwahl, die Klärung der Frage des Bedarfes sowie insbesondere auch die Lenkung und den Entwurf von Strategien und Prognoseszenarien. Ebenso in weiterer Folge die Höhe und Wahl der für die Umsetzung notwendigen finanziellen und organisatorischen Mittel, die zur Zielerreichung eingesetzt werden sollen, wobei sich die öffentliche Hand privater Unternehmungen bedienen kann und Aufträge öffentlich vergibt oder aber mittels Förderungen einen Anreiz zum Ausbau bestimmter Infrastruktureinrichtungen schafft.

Bei der Gewährung einer Förderung ist das wirtschaftliche Interesse des Förderwerbers nachrangig gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Errichtung einer P+R-Anlage.

Um die Anzahl an P+R-Parkplätzen zu forcieren hat sich das Land Steiermark – in Anbetracht der dazu ergangenen Richtlinien und Programme – dazu entschlossen, die Errichtung dieser Anlagen nicht unter Anwendung der Vergaberechtsvorschriften als Auftraggeber durchzuführen, sondern als Fördergeber die an der Errichtung einer solchen Anlage interessierten Gemeinden und Verkehrsunternehmen entsprechend zu unterstützen.

Das politische, volks- und gemeinwirtschaftliche Interesse von Bund, Ländern und Gemeinden drückt sich in gesetzlichen Bestimmungen (Klimaschutz, Infrastruktur, Verkehrssicherheit,...) sowie strategischen Konzepten und in der regionalen Bevölkerungspolitik (Vermeidung von Abwanderung, Tourismus,...) aus und verbindet sich mit dem wirtschaftlichen Interesse der Verkehrsunternehmen (erhöhte Frequenz, Auslastung, Kundenzufriedenheit,...).

Die Errichtung von P+R Anlagen erfolgt nicht durch das Land Steiermark, sondern durch den jeweiligen Förderwerber (Verkehrsunternehmungen bzw. Gemeinden), der auch die Ausschreibung der Bauleistungen durchführt, sofern sie nicht an konzerneigene Unternehmungen bzw. gemeindeeigene Unternehmungen vergeben werden (Inhouse-Vergabe).

Die Förderverträge werden entweder langfristig (bis zu 50 Jahren) abgeschlossen und/oder beinhalten langfristig angelegte, beispielsweise 30-Jahre dauernde Kündigungsverzichte.

Nach Auslaufen der Verträge verbleiben die P+R-Anlagen beim jeweiligen Grundstückseigentümer, der infolge die P+R-Anlage auch kostenpflichtig betreiben, ganz auflassen oder das Grundstück gegen Erlös verwerten könnte.

2.4 Die Neuschaffung eines P+R-Platzes

Die Abwicklung eines Bauprojektes ist komplex. Insbesondere unterliegen öffentliche Bauträger den einschlägigen Vergabennormen.

Folgende Verfahrenspunkte sind abzuwickeln, wobei nicht in jedem Fall alle nachstehend angefügten Kriterien zum Tragen kommen müssen:

Anhand der nachstehenden Kriterien erfolgte auch die Prüfung einzelner P+R-Plätze.

Entscheidungskriterien:

Bedarfserhebung (Verkehrszählung, Pendlerstromuntersuchung, Anhalte- und Bürgerbefragungen, Abstimmung der Projektgröße wie zB nur P+R oder Umsteige(bus)bahnhof)

Protokolle über Abstimmung mit dem/den ÖVM-Betreiber/n

Bauplatzeignung

Gemeinderats- oder Gesellschafterbeschluss

Finanzierungskonzept

Offenlegung bzw. Erhebung bestehender Förderung.

Projektunterlagen:

Gesamtprojektierung (Pläne, Beschreibungen, Berechnungen; Behindertenparkplätze, Barrierefreiheit, Frauenfreundlichkeit und Sicherheit)

Straßenbau

Straßenbeleuchtung

TGA- und Haustechnik

Zäune

sonstige Gestaltung (zB "Kunst am Bau")

Behördenverfahren und sonstige rechtliche Grundlagen VOR dem Bau:

Flächenwidmung

Wasserrecht

Naturschutz

Straßenrecht inkl. Bewilligung für Zu-/Ausfahrt

Baurecht

Rechtskraftbestätigungen

Grundeinlöse, Pacht- oder Kaufvertrag

Ausführungsunterlagen Bau:

Vergabe (ua. Ausschreibung, Bekanntmachung der Ausschreibung, Angebotseröffnungsprotokoll, die Angebote samt Kuverts, (vertiefte) Angebotsprüfung, Ergebnisliste, Nachweis der Verständigung der nicht zum Zuge gekommenen Bieter, Vergabe- und Auftragschreiben, Nachtragsangebote...

Qualitätsprüfungen während des Baues: Lastplatten, Benkelmann, Asphalt, zertifizierte Fertigteile, Schichtdickenmessung, Betonprüfung, Beleuchtungsmessung, Trinkwasseruntersuchung, Elektro- und sonstige Abnahmen...

Schlussprüfung(en) Bau und Unterlagen für die Zukunft:

Abnahmeprotokoll (ev. Kollaudierung) durch Auftraggeber

Gewährleistungsabnahmeprotokoll nach Ablauf der Gewährleistungszeit

Abrechnungsunterlagen (Aufmaßpläne, -blätter, Wiegescheine etc., Summenblätter, alle Rechnungen, Zahlungsbelege)

Gesamtkostenaufstellung (von Errichtung bis zur Schließung des Baustellenkontos)

Soll-Ist-Vergleich mit Finanzierungskonzept (Begründungen für Abweichungen)

Behördenverfahren (abschließende) und sonstige rechtliche Grundlagen NACH dem Bau:

Wasserrecht

Naturschutz

Straßenrecht

Baurecht

Grundeinlöse

Pacht

Endvermessung

Steuerliche Notwendigkeiten

Grundbuchsdurchführung

Straßenrechtliche Maßnahmen:

Verordnungen für die Verkehrszeichen und Aufstellung derselben. Regionale Hinweistafeln, etc.

Sonstiges:

Öffentlichkeitsarbeit, Werbung, etc.

Aus der vorstehenden Aufstellung ist ersichtlich, dass derartige Baumaßnahmen idR nur von einem professionellen Bauträger abgewickelt werden können. Ein Großteil der Gemeinden hat keine eigenen Bauabteilungen und nimmt die Hilfe fachlich professioneller Unternehmen, aber auch anderer Behörden (zB BH, Baubezirksleitung) in Anspruch.

Das Land Steiermark bietet grundsätzlich durch die Förderstelle und andere Dienststellen professionelle Hilfe an.

Wie aus den nachfolgend dargestellten einzelnen technischen Prüfungen von P+R-Plätzen noch ersichtlich sein wird, sind die notwendigen öffentlich-rechtlichen Verfahren in vielen Fällen nicht durchgeführt worden.

3. FÖRDERUNGSGRUNDLAGEN UND FÖRDERUNGSABWICKLUNG

3.1 Förderungsgrundlagen

Förderungszweck

Förderungszweck ist überwiegend die im öffentlichen Interesse gelegene ausreichende Schaffung von P+R-Plätzen samt Nebeneinrichtungen sowie deren Erhaltung über lange Zeiträume (Nachhaltigkeit).

Förderungsgeber:

Als Förderungsgeber tritt das Land Steiermark, derzeit vertreten durch das Amt der Stmk. Landesregierung/Abteilungsgruppe Landesbaudirektion/FA18A - Gesamtverkehr und Projektierung auf. Eine Arbeitsgruppe innerhalb des Referates *Gesamtverkehr und Verkehrsinfrastruktur* befasst sich mit dem Aufgabenbereich.

Förderungsdefinition „Ist-Stand“:

Eine exakte und umfassende Förderungsdefinition ist derzeit nicht vorhanden.

Es handelt sich für den Bereich P+R um mehrere **direkte Förderungen** des Landes Steiermark, die eine Projektförderung darstellen. Diese Förderung wird aufgrund von Zahlungsnachweisen in Tranchen oder zur Gänze durch Dienststellen des AdLReg gewährt.

Direktförderungen existieren für P+R-Plätze, für Wartehäuschen sowie für Busbahnhöfe. Auch Planungsleistungen und Mittel aus der Ortserneuerung fallen darunter.

Direkte Förderungen gibt es z.B. an Busunternehmen von Seiten der Gemeinden und des Landes Steiermark.

Indirekte Förderungen des Landes Steiermark umfassen Grundlagenforschung, Planungs-, Beratungs- und Bauaufsichtsleistungen, sowie die Bereitstellung eines öffentlichen Informationsservices durch das Internet. Zum Teil werden diese Leistungen zugekauft. Ein Teil dieser Leistungen erfolgt in anderen Projekten (Leistungsaustausch) und ist uU nicht bekannt oder erkennbar.

Bedarfszuweisungen an die Gemeinden sind per definitionem aus der steirischen Förderrichtlinie (iwF kurz: RRL) ausgenommen.

Verschiedene Abteilungen des Landes Steiermark sind befasst. Eine Vernetzung der befassten Dienststellen bei Förderungsfällen erfolgt in der Regel nicht. Die landesweite Förderdatenbank ist noch nicht umgesetzt, eine förderstellenübergreifende Kontrolle hinsichtlich Mehrfachförderungen von Projekten ist nicht vorhanden.

Die *Rahmenrichtlinie über die Gewährung von Förderungen des Landes Steiermark* wurde zum Ende der Prüfung noch nicht angewendet, die Förderverträge sind dahingehend nicht angepasst.

Eine Kostenrechnung fehlt, die Unterlagen für die so genannte „Einmalkostenrechnung“ konnten nicht vorgelegt werden. Eine innerbetriebliche Leistungserfassung und Kostenrechnung bzgl. der indirekten Förderungen ist nicht vorhanden.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

zu Punkt 3 Förderungsgrundlagen und Förderungsabwicklung

„Dazu wird allgemein festgehalten, dass die Umsetzung von P&R-Anlagen seitens der Fachabteilung als Maßnahme zur „Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel“ (sprich Nahverkehrsförderung) im gemeinwirtschaftlichen Sinn gesehen wird, dass der Individualverkehr auf der Straße und die damit zusammenhängenden negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Umwelt (zB Luftschadstoffe) reduziert wird.

Die Mitfinanzierung von P&R-Anlagen durch das Land Steiermark ist aus der Sicht der Fachabteilung nicht als Förderung einer anderen Gebietskörperschaft bzw. deren ausführenden Gesellschaften ohne Gegenleistung anzusehen, sondern als adäquater finanzieller Beitrag des Landes, mit dem in Kooperation mit den anderen Gebietskörperschaften von diesen Parkplätze für die Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung gestellt werden. Es liegt im überwiegenden Interesse des Landes Steiermark über P&R-Plätze zu verfügen, um den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern.

Zudem wird Seitens des Bundes auf Basis des Eisenbahnstrukturgesetzes 2003 bzw. Privatbahngesetzes 2004 die Errichtung von P&R-Anlagen ohne Mitfinanzierung des Landes ausgeschlossen. Auch dies spricht gegen die Qualifikation dieser Leistung als Förderung, da in diesem Fall ohne Mitfinanzierung durch das Land kein Eigeninteresse zur Errichtung von P&R-Anlagen vorliegt und auf die Errichtung verzichtet würde. Eine derartige Mitfinanzierung stellt aus der Sicht des Verfassungsdienstes keine Förderung dar.“

zu Punkt 3.1 Förderungsgrundlagen

„Da die FA18A der Ansicht ist, dass es sich bei den getätigten Zahlungen nicht um eine Förderung sondern um einen Leistungsaustausch handelt, kommen die in diesem Punkt angeführten Mängel nicht zum Tragen.

Aufgrund des vorliegenden Rechnungshofberichtes wird jedoch versucht, die Frage, ob die Mitfinanzierung des Landes bei P+R-Anlagen als Förderung von Eisenbahnunternehmen und Gemeinden im Sinne der „Richtlinie über die Gewährung von Förderungen des Landes Steiermark“ zu sehen ist, unter Einbeziehung des Verfassungsdienstes und der Finanzabteilung abzuklären. Sollte wider Erwarten diese Mitfinanzierung als Förderung qualifiziert werden, werden die entsprechenden weiteren Schritte in Bezug auf die Anpassung der Verträge, das Fördercontrolling, die Förderdatenbank etc. umgesetzt.

In der Folge wird daher auf im Rechnungshofbericht angeführte Mängel, die sich auf besondere Erfordernisse, die sich aus Förderverträgen ergeben, beziehen, nicht mehr gesondert eingegangen.“

Replik des Landesrechnungshofes:

Im Allgemeinen werden unter Förderungen Ausgaben der öffentlichen Hand für zins- oder amortisationsbegünstigte Gelddarlehen, Annuitäten-, Zinsen- und Kreditkostenzuschüsse sowie sonstige Geldzuwendungen verstanden, die einer natürlichen oder juristischen Person (dazu zählen auch Gebietskörperschaften wie Bund, Länder, Gemeinden) für eine von dieser erbrachten oder beabsichtigten Leistung, an der ein erhebliches öffentliches Interesse besteht, gewährt werden, ohne dafür unmittelbar eine angemessene geldwerte Leistung zu erhalten.

Die mit den Gemeinden und Verkehrsunternehmungen abgeschlossenen Verträge und Übereinkommen stellen inhaltlich betrachtet (Projekt-)Förderverträge dar, und zwar auch dann, wenn sie nicht als solche ausdrücklich bezeichnet worden sind. Das überwiegende Interesse des Landes Steiermark an der Errichtung dieser Anlagen ist Voraussetzung für die Hingabe einer Förderung.

Läge die Errichtung der P+R-Anlagen ausschließlich im wirtschaftlichen Interesse des Anlagenbetreibers und würde eine solche unabhängig vom Erhalt einer Förderung errichtet werden, wäre eine Förderung nicht mehr verhaltenssteuernd und daher auch nicht zielgerichtet.

Darüber hinaus wird dem Land Steiermark durch die Errichtung einer P+R-Anlage auch keine angemessene geldwerte Leistung zuteil. Es handelt sich daher auch nicht um einen Leistungsaustausch.

Die Errichtung von P+R-Anlagen ohne Mitfinanzierung des Landes ist im Eisenbahnrecht nicht ausgeschlossen – vom Zustandekommen dieser Kofinanzierung hängt der Zuschuss des Bundes ab. Daher spricht man auch von einer sogenannten „kofinanzierten“ Förderung.

Für den LRH besteht daher kein Zweifel, dass es sich aufgrund der Wahl des Mittels um die Abwicklung einer Förderung für P+R-Anlagen handelt. Andernfalls hätte das Land Steiermark die Errichtung dieser Anlagen durch eine Auftragserteilung unter Einhaltung der Vergaberechtsvorschriften abwickeln müssen.

3.2 Förderungsabwicklung

Erhebungen und Entscheidungsgrundlagen:

Hinsichtlich der Entscheidungsgrundlagen beantwortete die FA18A den Fragenkatalog des Landesrechnungshofes wie folgt:

„Als strategische und operative Entscheidungsgrundlagen für die Errichtung von P&R-Anlagen stehen (historisch und aktuell) das Steirische Gesamtverkehrskonzept 1991, das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008, die regionalen Verkehrskonzepte und diverse P&R-spezifische Untersuchungen (Smogalarm - Umsteigerparkplätze, 1989; Bedarfsverkehr bei Smog und Ozon, 1990; Park and Ride Modell Steiermark, 1991; Verkehrsuntersuchung Regionalbusse Graz, 2001; Park&Ride-Plätze in der Steiermark - Richtlinien, Hinweise, Information, 2002; P&R - quo vadis, 2002; Programm zur Feinstaubreduktion in der Steiermark 2004; park-and-ride-Potenzialanalyse Großraum Graz, 2005; Konzept für Park and Ride Plätze für den Fall von Fahrverboten bei Feinstaub-Grenzwertüberschreitungen im Feinstaub Sanierungsgebiet Graz, 2006; Pendlerbefragung Raabtal, 2008) zur Verfügung...“

Bzgl. der Entscheidungsgrundlagen nachstehend auszugsweise die dementsprechende Fragebeantwortung der FA18A:

„... Für die Entscheidung über eine Förderung einer konkreten P&R-Anlage waren/sind folgende Kriterien der P&R-Anlage in Kombination mit den entsprechenden öffentlichen Verkehrsmitteln ausschlaggebend, die mit Eingehen eines Ansuchens auf Förderung für den angesuchten Standort geprüft werden:

grundsätzlicher Bedarf einer P&R-Anlage am Standort

gute Erreichbarkeit des Standortes sowohl mit dem PKW wie auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln

unmittelbare Nähe des Standortes zur nächsten Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels

ausreichende Bedienung der Haltestelle durch öffentliche Verkehrsmittel vor allem zu den Hauptverkehrszeiten Früh/Mittag/Abend.

Die Vorgaben, die die jeweilige Standortgemeinde betreffen sind in der beiliegenden Broschüre 'Park&Ride in den steirischen Gemeinden ersichtlich.“

Wesentlich zur Entscheidungsfindung sind entsprechende Vorerhebungen wie Verkehrszählungen, Anhalte- und Bürgerbefragungen. Des Weiteren werden die bestehenden statistischen Daten herangezogen. Dazu kann ua. auf das umfangreiche einschlägige Material der FA1C Dokumentation, Öffentlichkeitsarbeit und Perspektiven des AdLReg zurückgegriffen werden. Die Pendlerströme sind dadurch überregional erfassbar.

Es gibt drei Möglichkeiten für die Förderung eines P+R-Platzes:

- 1.) Amtsinitiative zur Neuschaffung
- 2.) Initiative von Verkehrsträgern (Bahnen) und Gemeinden (Busse)
- 3.) Bestehender Parkplatz passt in amtliches P+R-Konzept und wird integriert.

Umsetzungsphase

Je nachdem, welche der drei obzitierten Vorgangsweisen zur Standortfestlegung und Förderung eines P+R-Platzes angewendet wird, unterscheidet sich die Umsetzungsphase.

Es wird festgehalten, dass allen Förderungen ein Förderungsvertrag zu Grunde liegt. Dazu siehe Seite 20 ff.

Ad 1.) Amtsinitiative zur Neuschaffung

Aufgrund der politischen Vorgaben (Verkehrskonzept) und positiver amtlicher Erhebungen werden Lage und Umfang eines möglichen P+R-Platzes festgelegt.

Die FA18A wendet sich sodann bei Bussen an die zuständige Gemeinde bzw. bei Bahnen an die Eisenbahngesellschaft. Bei grundsätzlicher Bereitschaft erfolgen die weiteren Umsetzungsschritte, die bei Einhaltung der amtlichen Vorgaben zu Förderungen führen.

Ad 2.) Initiative von Verkehrsträgern (Bahnen) und Gemeinden (Busse)

Eisenbahngesellschaften bzw. mit Bahnen wirtschaftlich verbundene Bauträgergesellschaften sind ebenso um die Umsetzung von P+R-Angeboten bei ihren Bahnhöfen bemüht, um die Benutzerfrequenz zu erhöhen. Dies gilt auch für Autobusunternehmen. Diese arbeiten im Regelfall bei der Umsetzung mit den Gemeinden zusammen.

In vielen Fällen, insbesondere bei bahneigenen P+R-Plätzen, wurden die P+R-Plätze ohne Inanspruchnahme unmittelbarer Förderungen errichtet. Werden Förderungen von vorne herein geplant, so wendet sich der zukünftige Bauträger des P+R-Platzes an die Förderstelle (FA18A), womit das Umsetzungsverfahren, sofern die amtlichen Erhebungen ein positives Ergebnis für den Bedarf ergaben, in Gang gesetzt wird. Auch hier führt nur die Einhaltung der behördlichen Vorgaben zu Förderungen.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Zu Punkt 3.2 Förderungsabwicklung

Zu Punkt 3.2.2 Initiative von Verkehrsträgern

„Autobusunternehmen arbeiten bei der Umsetzung der P&R Anlage nicht mit. Von Ihnen kommen aufgrund ihrer Erfahrung aus dem täglichen Betrieb mitunter Hinweise, wo ein Bedarf an P&R-Parkplätzen ist.

Seit 1994 gilt das Kooperationsübereinkommen mit den ÖBB, seit 1997 entsprechende Vereinbarungen mit der GKB. Demnach erfolgt die Neuschaffung bzw. Erweiterung von P&R-Anlagen mit der ÖBB und der GKB ausschließlich in Kooperation mit dem Land. Anlagen, die an steirischen Bahnhöfen der ÖBB

oder GKB ohne Mitfinanzierung des Landes errichtet wurden, sind in der Regel vor 1994 bzw. 1997 erbaut. Seitens des Bundes wird zudem seit 2003 bzw. 2004 auf Basis des Eisenbahnstrukturgesetzes 2003 bzw. Privatbahngesetzes 2004 die Errichtung von P&R-Anlagen ohne Mitträgerschaft des Landes überhaupt ausgeschlossen.“

Replik des Landesrechnungshofes:

Wiederholt wird darauf hingewiesen, dass lediglich die Gewährung eines Zuschusses seitens des Bundes und nicht die Errichtung von P+R-Anlagen ohne Mitfinanzierung in den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen ausgeschlossen ist.

Ad 3.) Bestehender Parkplatz wird als P+R-Parkplatz umgewidmet

Bestehende Parkplätze, die sich als P+R-Plätze eignen, werden von der FA18A ins P+R-Förderungsprogramm aufgenommen. Nach Abschluss positiver Erhebungen tritt die FA18A an die Gemeinde oder die Eisenbahngesellschaft „amtswegig“ heran und unterbreitet ein Förderungsangebot für die Platzumwidmung in einen geförderten P+R-Platz. Dieses enthält verschiedene Auflagen. Bei Akzeptanz des Förderungsvertrages durch den Förderungsnehmer hat dieser die Vorgaben binnen kurzer Frist zu erfüllen. Danach wird die Förderung ausbezahlt.

Fördervertrag, Förderungs- bzw. Abwicklungskontrolle

Beim **Förder(ungs)vertrag** wird unterschieden zwischen

- 1.) Förderverträgen mit Gemeinden bzw. gemeindenahen Personen und
- 2.) Förderverträgen mit Baurägern für P+R im Eisenbahnbereich.

Der LRH stellt dazu fest, dass es mehrere Varianten von Förder(ungs)verträgen gibt. Unterschiedliche Vertragslaufzeiten wurden erkannt sowie unterschiedliche Pönalisierungen. Aus Sicht des Förderungsgebers wesentliche Vertragsinhalte wie die Prüfkompetenz des LRH über die Gebarung der jeweils vertragsgegenständlichen Projektförderung sowie zB die Einhaltung der Datenschutzrichtlinie sind überwiegend nicht Vertragsinhalt.

Nach wie vor fehlt die Anpassung an die Förderrichtlinien des Landes Steiermark.

Die Frage hinsichtlich **Förderungs- bzw. Abwicklungskontrolle** während der Bauzeit sowie der Laufzeit des Förderungsvertrages wurde durch die FA18A wie folgt auszugswise beantwortet:

„Die Förderungskontrolle während der Bauzeit erfolgte bei den prüfungsrelevanten Projekten durch Mitarbeiter der örtlichen Baubezirksleitung, externe Prüfungsingenieure oder durch den zuständigen Bauamtsleiter, die ihre Prüftätigkeit nachweislich auf den auszahlungs- bzw. förderungsrelevanten Rechnungen bestätigt haben. Die Förde-

rungskontrolle nach Fertigstellung der Anlage und vor Auszahlung der Fördersumme erfolgt durch eine örtliche Besichtigung, Prüfung der vorgelegten Rechnungen und allenfalls Reklamationen bzw. Vorschreibungen bei nicht vertragskonformer Ausführung des Projekts. Diesbezügliche Unterlagen bzw. Protokolle liegen den jeweiligen Projekten bei. Die Nachevaluierung der Anlagen und Kontrolle der ordnungsgemäßen Instandhaltung bzw. Einhaltung der vertraglichen Vereinbarungen erfolgt durch periodische Bereisungen der geförderten Anlagen. Zu allfälligen Beanstandungen liegen Protokolle bzw. Vermerke den Projektsakten bei. Der Passus (im Fördervertrag – Ergänzung des LRH) hinsichtlich 'Verzicht auf die Beantragung weiterer Förderungen' intendiert eine rechtliche Rückforderungsmöglichkeit im Falle einer durch eine kompetente Kontrollinstitution festgestellten Doppelförderung. Eine diesbezügliche Überprüfung bzw. Kontrolle der Einhaltung dieser Vertragsbestimmung ist seitens des Referates nur innerhalb der Abteilung 18 möglich. Aufgrund der organisatorischen Strukturen ist jedoch eine Doppelförderung innerhalb der Abteilung 18 auszuschließen."

Aus diesen Angaben geht hervor, dass, nach Meinung der FA18A, die Förderungskontrolle durch Fachleute während der Förderungslaufzeit ausreichend gegeben scheint.

Der LRH kann sich, aufgrund der Ergebnisse der technischen Überprüfung ausgewählter P+R-Plätze (siehe ab Seite 31 dieses Berichtes), dieser Meinung nur dahingehend anschließen, als es sich hierbei einerseits um Bauleitungsaufgaben, andererseits um Ausführungskontrolle im Sinne von Bauaufsicht handelt. Diese beinhaltet eine durchgreifende Quantitäts- und Qualitätskontrolle bis zur Kontrolle der Abrechnungen. Eine Überprüfung der Unterlagen durch die Förderstelle ist diesbezüglich nicht vorhanden.

Die Meinung der FA18A hinsichtlich *rechtlicher Rückforderungsmöglichkeit im Falle einer durch eine kompetente Kontrollinstitution festgestellten Doppelförderung* kann seitens des LRH nicht nachvollzogen werden, da eine entsprechende Kontrollinstitution nicht vorhanden ist.

Vielmehr wäre es Aufgabe der Förderstelle, bereits im Antragsstadium einer Förderung das Projekt bezüglich etwaig vorhandener Vorförderungen zu überprüfen. Dafür wird auch die in Zukunft zur Verfügung stehende Förderdatenbank des Landes Steiermark heranzuziehen sein.

Es ist Aufgabe der Förderstelle, eine Prüfung hinsichtlich allfälliger Doppelförderungen durch das Land Steiermark bzw. sonstiger möglicher Mehrfachförderungen in allen Stadien einer Förderung durchzuführen. Dies jedenfalls zum Zeitpunkt des Projektantrages, unmittelbar vor der Förderzusicherung (Regierungsbeschluss) und bei Projektende.

Weiters ist es ebenfalls Angelegenheit und Verantwortung der Förderstelle, festgestellte Abweichungen von der Förderungszusicherung (Förderungsvertrag) während der gesamten Laufzeit der Förderung aufzugreifen und gegebenenfalls zu verfolgen. Dem-

entsprechend wären im Regelfall bei widmungswidrigen Verwendungen Förderungen zu kürzen oder rückzufordern.

Die Förderungen erfolgen im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung des Landes. Alle Kosten hinsichtlich der Errichtung von P+R-Plätzen wären grundsätzlich durch Gemeinden, deren Bauträger oder eisenbahnnahe Gesellschaften zu tragen.

Das Land Steiermark erbringt über die eigentlichen Förderungsvorgaben hinaus eine Reihe von indirekten Leistungen. Alle sonstigen unentgeltlich erbrachten Leistungen von Dienststellen stellen indirekte Förderungen dar. Auch die Höhe allfällig gewährter Bedarfszuweisungen wäre zu hinterfragen.

Eine definitive Reihung der Förderungsleistungen (primär, sekundär,...) durch die Förderstelle(n) fehlt. Das Brutto- bzw. Nettosubventionsäquivalent (iwF kurz BSÄ bzw. NSÄ) werden weder im Vorhinein noch bei Endabrechnung oder Kontrolle einer Förderung geprüft.

Eine Zielvorgabe von P+R ist im weiteren Sinne zwar gegeben jedoch fehlen zum jetzigen Zeitpunkt einigermaßen genaue Prognosezahlen hinsichtlich der im flächendeckenden Endausbau notwendigen Menge an Plätzen bzw. Stellflächen sowie im Sinne einer zeitlichen Begrenzung der Förderung an sich.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Zu Fördervertrag, Förderungs- bzw. Abwicklungskontrolle

„Die verschiedenen Vertragsinhalte sind durch die laufende Evaluation der Verträge und Adaptierung an gewonnene Erkenntnisse zu erklären. Zwischenzeitlich wurde natürlich zB die Prüfkompetenz des Landesrechnungshofes als Vertragspunkt aufgenommen.

Eine „Doppelförderung“ von P&R-Anlagen innerhalb des Verkehrsressorts kann ausgeschlossen werden. Zur Überprüfung von eventuell vorhandenen Förderungen anderer Landesabteilungen wird in der Fachabteilung zukünftig jedenfalls zum Zeitpunkt des Projektantrages, unmittelbar vor der Förderungszusicherung (Regierungsbeschluss) und bei Projektende die Förderdatenbank herangezogen werden. Um eine „Überförderung“ durch projektbezogene Bedarfszuweisung zu verhindern, wird in Zukunft die Gemeindeabteilung FA7A über derartige Projekte und Mitfinanzierungen des Verkehrsressorts informiert.

Bis dato unentgeltlich erbrachte indirekte Leistungen von Dienststellen des Landes, die direkt mit P&R-Projekten zusammen hängen, wie z.B. Bauaufsich-

ten durch BBL, werden zukünftig neu bewertet und in die Mitfinanzierung des Verkehrsressorts mit eingerechnet. Dies gilt jedoch nicht für Grundlagenarbeit, allgemeine Planungen, Darstellungen am Verkehrsserver oder Beratungstätigkeiten im Rahmen der Aufgaben der Abteilung 18, da es sich hierbei um Kernaufgaben der Abteilung 18 handelt.

Die „Prognosezahlen hinsichtlich flächendeckenden Endausbau“ wird in der wissenschaftlichen Literatur unter heutigen Voraussetzungen mit einem Anteil von 2-6% aller Beförderungsfälle angegeben. Entsprechend einer vom Land Steiermark beauftragten Studie der TU Graz über „P&R Potentialanalyse im Großraum Graz“ aus dem Jahr 2005 ergibt sich für den Großraum Graz (ohne Stadt Graz) ein P&R-Potenzial von ca. 5.500 Nutzern.

In einem Rechnungshofbericht der Stadt Graz über „Stadtplanung und Stadtentwicklung“ aus dem Jahr 2006 wird für die Stadt Graz von einem Gesamtbedarf von 8.000 -10.000 P&R-Stellplätzen ausgegangen.

Die Anzahl der auf die gesamte Steiermark bezogen zusätzlich erforderlichen Stellplätze unterliegt einem dynamischen Prozess, der von einer Vielzahl verschiedenster Faktoren beeinflusst wird und aus heutiger Sicht nicht abzuschätzen ist.“

Kennzeichnung von P+R-Plätzen

Allgemein eingebürgert hat sich in der Steiermark zur Kennzeichnung von P+R-Plätzen das so oder so ähnlich dargestellte nachstehende Hinweiszeichen „P+R“.



Ein gesetzlich definiertes Hinweiszeichen ist in der österreichischen Straßenverkehrszeichenverordnung 1998 – StVZVO 1998 nicht vorhanden.

In der EU ist dieses Verkehrszeichen nur in Deutschland („Parken und Reisen“) und den Niederlanden offiziell in Verwendung. Deutlich anders aussehende, aber denselben Zweck erzielende offizielle Verkehrszeichen, gibt es nur in Finnland, Frankreich und Luxemburg.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:Zu Kennzeichnung von P&R Plätzen

„Mit dem Zeichen 316 STVO (Parken und Reisen) der deutschen STVO hat sich zur Kennzeichnung der P&R-Parkplätze ein Verkehrszeichen etabliert, das internationalen Charakter hat.

Zeichen 316 STVO (Parken und Reisen)



Da für P&R-Anlagen österreichweit bereits annähernd einheitliche Beschilderungen in dieser Form vorhanden sind, wird seitens des Verkehrsressorts versucht, ein entsprechendes Zeichen in der StVZVO zu verankern. Die zuständige Behörde Fachabteilung 18E Verkehrsrecht wurde bereits schriftlich ersucht, beim Bund die Aufnahme eines entsprechenden Verkehrszeichens in die StVZVO anzuregen.“

Barrierefreiheit von P+R-Plätzen

Parkplätze für bewegungseingeschränkte Personen (sogen Behindertenparkplätze) werden bzw. wären von der Förderstelle vorzuschreiben.

Einige P+R-Plätze weisen Treppen, Rampen oder stufenlose Zugänge zu den Bushaltestellen auf. Diese Zugangswege sind dann jedoch meistens relativ lang.

Einigermaßen konsequent wird „Barrierefreiheit“ jedoch im Bereich von P+R in Verbindung mit Bahnhöfen berücksichtigt. Vielfach sind zumindest die „Bahnsteige 1“ bereits stufenlos erreichbar. Auch nur in diesen Bereichen (einschließlich GVB) sind Fahrgastinformationen in Echtzeit über Zugankünfte zu finden.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:Zu Barrierefreiheit von P&R Plätzen

„Die Beachtung der Barrierefreiheit von P&R-Anlagen ist Grundvoraussetzung für die Mitfinanzierung durch das Verkehrsressort. Nachdem nicht sämtliche P&R Plätze vom Land Steiermark mitfinanziert wurden, ist deren Gestaltung in Bezug auf Barrierefreiheit differenziert. Zudem ist auch die zeitliche und gesetzliche Entwicklung der „Barrierefreiheit“ zu beachten. Neue Anlagen, welche vom Land Steiermark mitfinanziert werden, weisen entgegen den Mindestanforderungen der Barrierefreiheit einen erhöhten Standard auf.

Bei P&R-Projekten wird darauf geachtet, dass auch der Zugang und die Haltestelle bzw. die Bahnstation barrierefrei ausgeführt werden, allerdings sind insbesondere Bahnstationen und deren Ausgestaltung und Ausrüstung wie zB Fahrgastinformationen nicht Bestandteil eines P&R-Projektes.

Dynamische Fahrgastinformationen werden derzeit nur an den hochfrequentierten Eisenbahnstrecken und innerstädtischen Buslinien umgesetzt.“

4. DOKUMENTATION UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

4.1 Förderungsinformationen der FA18A

Es werden in unregelmäßigen Abständen Informationen, meist als Papier-Publikationen über P+R seitens der Fachabteilung herausgegeben. Bei den Förderungswerbern handelt es sich jedoch um einen eingeschränkten Benutzerkreis, nämlich Gemeinden, Bahn- und Busunternehmen.

Es wäre dafür nach Ansicht des LRH nicht notwendig, aufwändige Broschüren herzustellen. Vielmehr wäre es nötig, die genaue Förderungsabwicklung einschließlich des Fördervertrages den potentiellen Förderungswerbern zur Information bereitzustellen. Tagesaktuell würde dies über das Internet möglich sein, wodurch auch der derzeit notwendige Schriftverkehr vermindert werden könnte.

Der LRH erachtet diese Förderungsinformation deshalb als wesentlich, da, wie aus dem Kap. 7 „Technische Prüfung ausgewählter P+R-Plätze“ ab Seite 31 hervorgeht, insbesondere die Erfüllung der öffentlich-rechtlichen Erfordernisse (zB Baubewilligung, Wasserrechtsverfahren,...) von den Förderungswerbern in hohem Ausmaß nicht beachtet wird. Es wird angeregt, die aus dem Jahre 2002 vorliegende Projektarbeit eines Referatsmitarbeiters geringfügig zu adaptieren.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Zu Punkt 4.1 Förderinformationen der FA18A

„Auf Anregung des LRH werden neben den bereits vorhandenen Suchmöglichkeit von P&R-Anlagen auch Informationen, Grundlagen und Richtlinien für Gemeinden, die in der Fachabteilung bereits vorhanden waren, digital und tagesaktuell auf der P&R-Seite des Verkehrsservers unter <http://www.verkehr.steiermark.at/pr> bereitgestellt.“

4.2 Informationen über P+R am Verkehrsserver

Am so genannten „Verkehrsserver des Landes Steiermark“ sollten für die Öffentlichkeit wesentliche Daten über sämtliche P+R-Plätze in der Steiermark abrufbar sein. Dabei sind die Lage des jeweiligen Parkplatzes (Kartenausschnitt GIS-Steiermark) sowie Fakten über seine Kapazität beschrieben. Auch ist in den meisten Fällen ein Foto der Anlage einsehbar.

Diese Daten sind mit Fahrplänen der ÖVM verlinkt.

Bei einigen Parkplätzen sind keine fotografischen Darstellungen vorhanden. Es gibt auch geförderte Parkplätze, die in der Suchmaske nicht enthalten sind.

Der LRH stellt fest, dass grundsätzlich die Internetinformation über die P+R-Plätze in der Steiermark relativ vollständig ist. Einzelne Fotos bzw. Anlagen fehlen. Die Verlinkung mit den Fahrplänen der ÖVM wird begrüßt.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Zu Punkt 4.2 Informationen über P+R am Verkehrsserver

„Die Informationen zu P&R-Anlagen werden laufend aktualisiert.“

5. INTERNE KOSTEN- UND LEISTUNGSRECHNUNG DER FA18A

Die schriftliche Stellungnahme der FA18A hinsichtlich der Frage nach einer internen Kosten und Leistungsrechnung lautet:

„Zur internen Kosten- und Leistungsberechnung des Referates ist zu bemerken, dass in der Fachabteilung 18A keine interne Kosten- und Leistungsrechnung existiert. Es wird jedoch auf das Projekt 'Einmalkostenrechnung' der steirischen Landesverwaltung verwiesen, die derzeit in Ausarbeitung ist.“

Die Einsichtnahme in diese Unterlagen (1. Phase Einmalkostenrechnung) nach Abschluss des Projektes wurde dem LRH mit der Argumentation „die Daten für die sogenannten „Einmalkostenrechnung stehen Seitens der FA18A noch nicht ressortspezifisch zur Verfügung“ nicht ermöglicht.

Damit konnten keine direkten Auskünfte im Sinne einer ordentlichen Kostenrechnung erlangt werden. Auch die innerbetriebliche Kostenrechnung hinsichtlich der indirekten Projektförderungen durch die Erstellung von Planungsarbeiten sowie Leistungen der Baubezirksleitungen sowie für die Erstellung und Vorhaltung der P+R-Datenbank fehlt zur Gänze.

Der LRH empfiehlt, daher die Vorarbeiten zur Schaffung einer funktionierenden Kosten- und Leistungsrechnung zügig vorzunehmen. Diese wäre auch bei der Entscheidungsfindung der zukünftigen Bemessung der Förderungshöhen heranzuziehen.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Zu Punkt 5. Interne Kosten- und Leistungsrechnung

„Eine interne Kosten- und Leistungsrechnung für den Teilbereich P&R ist in der Fachabteilung derzeit nicht vorgesehen. In der „Einmalkostenrechnung“, deren Ergebnisse ressortbudgetspezifisch der Fachabteilung erst seit 29.10.2008 vorliegen, gibt es lediglich den Bezug auf Nahverkehrsförderungen insgesamt. Bei der Erfassung der Daten für die „Einmalkostenrechnung“ wurde der Teilbereich P&R nicht gesondert erfasst und kann daher auch nicht herausgerechnet werden.“

Die Fachabteilung übernimmt die Anregung des LRH, dass für die zukünftige Bemessung der Mitfinanzierung von P&R-Anlagen indirekte Leistungen von Dienststellen des Landes, die konkreten Projekten zuzuordnen sind wie Bauaufsichten von BBL, herangezogen werden.“

6. DIE FÖRDERSTELLE

Die Unterlagen des zuständigen (Teil)Referates der FA18A sind, zumindest nach Förderungsabschluss, soweit sie dem LRH vorgelegt wurden, fragmentarisch. Sie bestehen mehr oder weniger aus „Lose-Blatt-Sammlungen“. Als Begründung dafür wurden ua. fehlende Mittel für eine ordentliche Büroorganisation genannt.

Ein durchgreifendes klares System hinsichtlich der Förderungsvorgaben, -bemessung (Beihilfenintensität) und der -abwicklung bis hin zu Rechnungsprüfung und Auszahlung, ist weder im physischen Aktenlauf noch in der EDV feststellbar. Checklisten zur Förderungsabwicklung sind nicht in den Akten enthalten.

Die Förderstelle hat mangels nicht exakter Definition von P+R einen Ermessensspielraum. Verdeckte bzw. indirekte Förderungen, von Planungen derartiger Plätze im Zuge von Landesstraßenbauten bis zur Durchführung der Bauaufsicht durch Baubezirksleitungen sind nicht unüblich. Die sich daraus ergebende Frage, welche Förderungen an welcher Stelle in einer Förderungskette stehen, ist nicht beantwortet. Dies schlägt auch bei den Förderverträgen mit unterschiedlichen Auflagen und Laufzeiten durch.

Periodische Kontrollen der Förderprojekte und insbesondere Reaktionen bei Mängelfeststellungen seitens des Referates sind kaum feststellbar. Auf bekannte Fördervertragsverstöße wird nur in geringem Ausmaß reagiert. Im EDV-Bereich wird eine behelfsmäßige und selbst erstellte Datenbank mit einem Tabellenkalkulationsprogramm geführt. Es ist keine automatisierte Schnittstelle zum landeseigenen Buchhaltungssystem vorhanden. Daher sind doppelte - und überflüssige - Eingaben erforderlich.

Der LRH stellt fest, dass im zuständigen Referat durchgängige Prozessabläufe im Sinne einer offenen und konsequenten Förderungsinformation und Förderungsabwicklung sowie modernen Büroorganisation weitestgehend nicht angewendet werden.

Die mangelnde Förderungsdefinition trägt zusätzlich zu Ablaufmängeln bei.

Der LRH empfiehlt, als Leitlinie für die Unterlagenprüfung die in Kap. 2.4 (ab Seite 10) dargestellten Kriterien heranzuziehen.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Zu Punkt 6. Die Förderstelle

„Hinsichtlich der Aktenführung wird festgehalten, dass hinkünftig darauf geachtet wird, den Kanzleiakt im Sinne der Kanzlei und Geschäftsordnung vollständig

und fortlaufend zu führen. Die vom LRH empfohlenen Checklisten werden zukünftig zur Projektabwicklung und -überprüfung herangezogen, um die bemängelte Büroorganisation zu modernisieren.

Hinsichtlich der „Förderungsdefinition“ wird zusätzlich zu den bereits angeführten Darstellungen festgehalten, dass der Leistungsaustausch entsprechend den „Generellen Richtlinien zur Steirischen Nahverkehrsförderung“ erfolgt. Demnach beträgt die Mitfinanzierung von P&R-Anlagen grundsätzlich 50% der Gesamtbaukosten. Der Ermessensspielraum nach unten ergibt sich daraus, dass durch fachliche Beurteilung z.B. Teile von Projekten nicht als Bestandteil der P&R-Anlage angesehen werden oder auf Wunsch der Gemeinde Ausführungen durchgeführt werden, die über den üblichen Standard hinausgehen. Der Ermessensspielraum nach oben waren bisher kostenfreie indirekte Leistungen von Dienststellen des Landes, wie z.B. Bauaufsichten von BBL. Durch zukünftiges Einbeziehen dieser indirekten Leistungen gibt es zukünftig keinen Ermessensspielraum nach oben. Synergien im Zusammenhang mit Landesstraßenbauten werden in Zukunft berücksichtigt und mitbewertet.

Unterschiedliche Auflagen und Laufzeiten in den Verträgen erklären sich durch die chronologische Entwicklung und Einarbeitung neuer Erkenntnisse bzw. örtlich unterschiedlichen Gegebenheiten.

Hinsichtlich der zu geringen Reaktionen bei Mängelfeststellungen an P&R-Anlagen wird festgehalten, dass jede Anlage nach Fertigstellung vor Ort durch die Fachabteilung überprüft wird und die Betreiber zur Mängelbehebung angewiesen werden bzw. einvernehmlich festgelegt wird, wann Kostenanteile nicht zur Auszahlung gelangen. Bedauerlicher Weise wurden diese Vereinbarungen in manchen Fällen nicht ausreichend dokumentiert.

Alle durch das Land mitfinanzierten Anlagen werden periodisch augenscheinlich auf die Einhaltung vertraglicher Bestimmungen begutachtet und befinden sich derzeit in einem solchen Zustand, der eine unbedenkliche und uneingeschränkte Benutzung der Anlage zulässt. Eventuell festgestellte Mängel werden dem Anlagenbetreiber angezeigt und diese werden zur Mängelbehebung angewiesen.

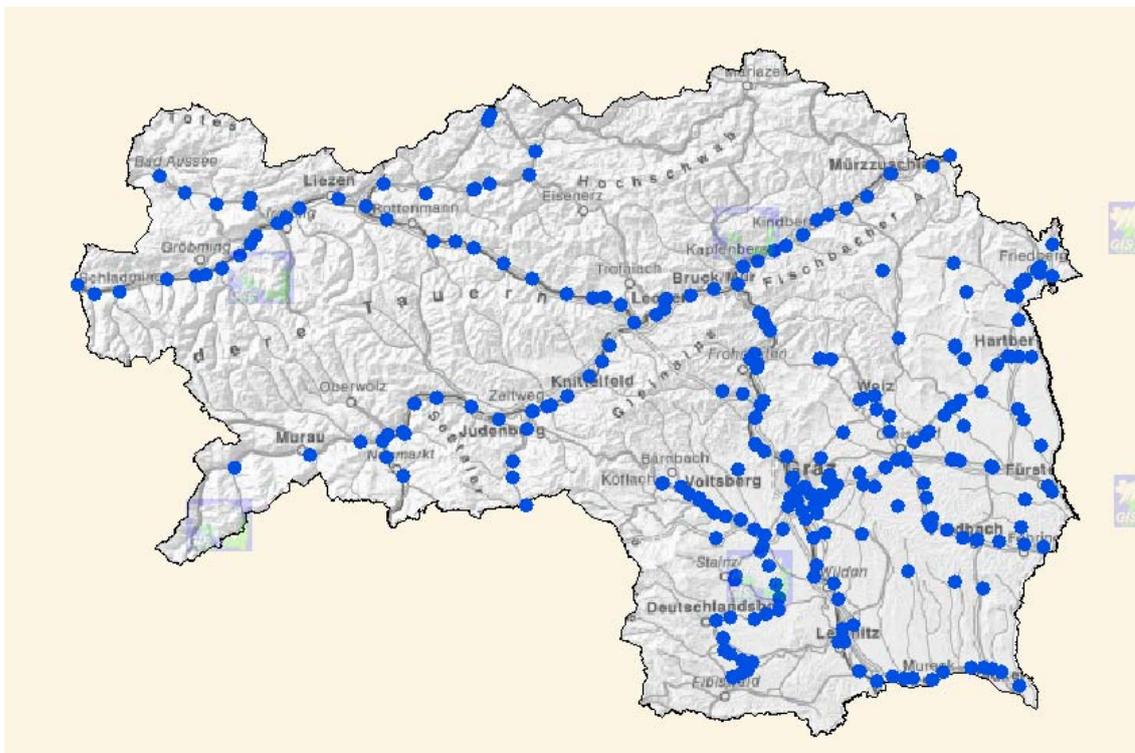
Zum EDV-Bereich:

Die Daten der P&R-Projekte werden mit Landes-Standard-Software im Referat verwaltet und ständig aktualisiert. Diese Datenbank dient vorwiegend der Statistik für Auswertungen im Rahmen der verkehrspolitischen Strategie sowie als Basis für die Informationen am Verkehrsserver. Automatische Schnittstellen zum landeseigenen Buchhaltungssystem SAP sind nicht erforderlich. Ein Kostencontrolling der Voranschlagstelle wird innerhalb des Referates und übergreifend für die gesamte Abteilung laufend durchgeführt und ausgewertet.“

7. TECHNISCHE PRÜFUNG AUSGEWÄHLTER P+R-PLÄTZE

7.1 Vorbemerkung

Zur Prüfung wurden P+R-Plätze von Gemeinden ausgewählt, die zwischen 1.1.2002 und 31.12.2007 förderungsmäßig abgerechnet worden waren. Die nachfolgend dargestellte Stichprobe umfasste rd. 30 % der Förderfälle. Die Auswahl erfolgte durch Zufallsgenerator.



Übersicht P+R-Plätze in der Steiermark per 23.7.2008

Quelle: GIS Steiermark

7.2 Fischbach



Entscheidungskriterien:

Bzgl. der Durchführung einer Bedarfserhebung (Verkehrszählung, Pendlerstromuntersuchung, Anhalte- und Bürgerbefragungen) wurden keine ausführlichen Unterlagen vorgelegt. Ein Finanzierungskonzept ist, abgesehen von der Feststellung der Kostenteilung durch Gemeinde und Land, nicht vorhanden.

Die Führung der Verbundlinien 181 (Bruck – Kindberg – Fachnitz) sowie 233 (Birkfeld – Winkl – Pöllau) wurde von der Förderstelle genannt.

Protokolle über Abstimmungen mit dem/den ÖVM-Betreiber/n liegen nicht vor. Eine Kostenschätzung über ATS 700.000,-- (€ 50.871,--) ist in den amtlichen Förderunterlagen enthalten.

Aus den grundsätzlichen Entscheidungskriterien der Gemeinde (Schreiben v. 5.5.2008) wird zitiert:

„Um genügend Parkmöglichkeiten für Pendler, Touristen und für Busse zu schaffen hat sich der Gemeinderat entschieden, eine Park & Ride-Anlage zu schaffen. Der Tages-tourismus hat in Fischbach einen hohen Stellenwert. Die ankommenden Busse können auf der Anlage und brauchen nicht mehr im Ortskern zu parken. Es kann somit eine Verkehrsbehinderung vermieden werden. Viele Ausflugsfahrten vom ansässigen Reisebüro werden von der Anlage weg gestartet.“

Ein Gemeinderatsbeschluss vom 4.4.2001 bzgl des Bauvorhabens mit 17 PKW und 3 Omnibus-Parkplätzen und Abstellplätzen für einspurige KFZ liegt vor. Es wurde beschlossen, den billigeren Anbieter aus den beiden eingeholten Angeboten mit den Leistungen zu betrauen.

Projektunterlagen:

Projektunterlagen wurden, mit Ausnahme eines Lageplanes, von der Gemeinde nicht vorgelegt. Diese liegen jedoch im Rahmen der Landesstraßenverwaltung auf, da die Projektierung von der BBL-Hartberg durchgeführt wurde.

Der Platz ist asphaltiert, die KFZ-Abstellflächen gepflastert.

Behördenverfahren und sonstige rechtliche Grundlagen VOR dem Bau:

Bzgl. allfälliger behördlicher Verfahren hinsichtlich Flächenwidmung, Wasserrecht, Naturschutz, Straßenrecht und Baurecht wurden keine Unterlagen vorgelegt. Das Projekt wurde allerdings in Zusammenhang mit dem Ausbau bzw. der Landesstraße L114 durchgeführt.

Ausführungsunterlagen Bau:

Die Errichtung des P+R-Platzes erfolgte etwa gleichzeitig mit der Sanierung bzw. Neuerstellung des Bauloses Landesstraße L114 „Waisenegg“. Die notwendigen Ausschreibungen erfolgten durch die Baubezirksleitung Hartberg (Landesstraßenverwaltung). Die Gemeinde Fischbach hat sich dieser Ausschreibung firmenmäßig angeschlossen und konnte somit für ihre Teilbereiche die Preisgestaltung der Ausschreibung nutzen.

Dazu gab es zwei Angebote. Der billigere Anbieter wurde mit den Leistungen iHv ATS 700.000,--/€ 50.870,-- beauftragt.

Qualitätsprüfungen:

Ein Nachweis von Qualitätsprüfungen für den Parkplatz als eigener Bauabschnitt liegt nicht vor.

Schlussprüfungen Bau und Unterlagen für die Zukunft:

Eine Übersicht über die Gewährleistungsfristen ist vorhanden. Die Abnahme erfolgte mit dem Landesstraßenbauvorhaben. Die Abrechnung wurde von der BBL-Hartberg überprüft.

Abrechnungsunterlagen wie Wiegescheine, Aufmaßblätter etc. sowie Rechnungen und (elektronische) Zahlungsbelege sind vorhanden. Alle Zahlungsnachweise liegen im Original vor, Skonti wurde im Regelfall einbehalten.

Die Gesamtkosten betragen € 146.511,53. Darin enthalten ist aber auch der Anteil am Bau der Gemeindestraße, der über den Parkplatz führt und eine Privatstraße anbindet. Ebenso eine Straßenbeleuchtung. Das geplante Wartehäuschen wurde nicht ausgeführt.

Behördenverfahren (abschließende) und sonstige rechtliche Grundlagen NACH dem Bau:

Bzgl. allfälliger abschließender behördlicher Verfahren wurden keine Unterlagen vorgelegt.

Die Gemeinde ist grundbücherlicher Eigentümer des Parkplatzes.

Straßenrechtliche Maßnahmen:

Auf der Landesstraße sind dementsprechende Hinweiszeichen zum P+R-Platz in ausreichender Entfernung vorhanden. Die Beschilderung erfolgte durch die Landestraßenverwaltung/BBL-Hartberg.

Die Gemeinde bestätigt, dass keine straßenpolizeilichen Verordnungen erlassen wurden, da keine Verkehrszeichen aufgestellt wurden. Diese Aussage steht im Widerspruch zur Tatsache, dass bei der örtlichen Besichtigung am 27.5.2008 bei der Ausfahrt des Platzes ein Verkehrszeichen („Vorrang geben“) stand.

Förderung:

Das **Förderungsansuchen** erfolgte offenbar konkludent, jedenfalls nicht schriftlich, nach vorheriger Absprache mit dem zuständigen Sachbearbeiter der Fachabteilung, durch Übersendung einer Kostenschätzung durch die Gemeinde. Darin wurden die Kosten mit ATS 3.866.880,-/€281.017,13 beziffert. Ein Aktenvermerk (iwF kurz AV) spricht von ca. 25 PKW- und 10 KRAD-Abstellplätzen.

Eine weitere Kostenschätzung vom 24.4.2001 grenzt die Kosten auf ATS 699.799,72/€50.856,43 ein. Ein weiterer AV spricht nun von 17 Stellplätzen, 5 Krad und 1 Wartehäuschen.

Die **Förderung** sollte für 17 PKW und 20 einspurige Fahrzeuge sowie ein überdachtes Wartehäuschen erfolgen.

Durch das Land Steiermark wurden € 25.435,--, das sind 50 % der Gesamtkosten als Förderung vorgesehen.

Der Förderungsbetrag errechnet sich wie folgt:

je PKW-Abstellplatz (17 Stück)	ATS	20.000,--/€ 1.453,46
je Bus-Abstellplatz (1Bus=3 PKW, somit 3 Stück)	ATS	60.000,--/€ 4.360,37
für die überdachten Einspurigenabstellplätze	ATS	100.000,--/€ 7.267,28
für das Wartehäuschen	ATS	20.000,--/€ 1.453,46

Die Genehmigung dazu erfolgte in der Regierungssitzung am 9.7.2001.

Mit Schreiben vom 10.6.2002 unter Beilage rechnerischer Original-Nachweise hat die Gemeinde die zugesagten *Bedarfzuweisungsmittel* bei der FA18A abgerufen. Die Abteilung erkannte offenbar nicht, dass sie unzuständiger Adressat war, da Bedarfzuweisungen nicht von ihr zu vergeben sind. Sie wies mit 22.7.2008 dafür Förderungsmittel iHv € 20.203,05 an.

Ein Hinweis, dass die Höhe etwaig zugewiesener Bedarfzuweisungsmittel bei der zuständigen Abteilung des AdLReg von der Förderstelle hinterfragt wurde, wurde nicht gefunden.

Ein rechtsgültiges **Förderungsübereinkommen** über die Errichtung, den Betrieb, die Erhaltung und die Regelung der Kostentragung der P+R-Anlage liegt vor.

Der Vertrag sieht als Leistungsumfang die Errichtung einer P+R-Anlage mit rd. 17 PKW-Stellplätzen, 20 Plätzen für einspurige, 3 Busabstellplätze und ein Wartehäuschen vor. Weitere wesentliche Punkte sind die Übernahme der Bauausschreibung, der Bauaufsicht und der Rechnungsprüfung durch die Gemeinde Fischbach.

Weiters besteht die durch die Gemeinde abzugebende Erklärung, „dass für das vorliegende Projekt weitere Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln weder beantragt noch gewährt wurden und solche auch nicht beantragt werden“.

Das Übereinkommen sollte auf unbestimmte Zeit abgeschlossen werden. Ferner wurde die Verpflichtung der Gemeinde zur künftigen Betreuung und laufenden Instandhaltung (Beleuchtung, Winterdienst, udgl.) festgelegt.

Sonstiges:

Der bauliche Zustand bei der örtl. Besichtigung am 27.5.2008 war augenscheinlich gut.

Auffallend ist, dass im unmittelbaren Bereich des P+R-Platzes zwar Busbuchten vorhanden, aber keine Bushaltestellen ausgewiesen sind. Das Wartehäuschen bzw. die überdachten Parkplätze für einspurige Fahrzeuge wurden nicht errichtet.

Damit wurden von Seiten der Gemeinde Bedingungen des Vertrages bereits bei Bauende nicht eingehalten.

Die einschlägigen Busfahrpläne weisen an dieser Stelle keine Haltestelle auf. Auch gibt es keine auf Pendler sinnvoll abgestimmten Zeiten.

Der Parkplatz scheint am Verkehrsserver auf, es ist jedoch kein Bild vorhanden.

Aufgefallen ist weiters, dass über den Parkplatz auch eine Gemeindestraße führt. Diese stellt die Zufahrt zu einer Privatstraße dar.

Dieser Parkplatz wird in der von der FA18A im Jahre 2006 in Auftrag gegebenen Untersuchung „Empfehlung neuer Park+Ride-Plätze, Endbericht“ in der Rubrik „nicht empfohlen“ gelistet. Die Begründung lautet: „nicht für P+R nutzbar“.

Des Weiteren wurde ein Auslastungsgrad von 0 % und eine Haltestellenentfernung von 500 m erhoben.

Der LRH stellt fest, dass Bedarfserhebung, Abstimmung mit dem ÖVM-Betreiber und Finanzierungskonzept fehlen. Ein Gemeinderatsbeschluss über die Errichtung eines P+R-Platzes, der jedoch der touristischen Erschließung dienen soll, ist vorhanden. Der Parkplatz war nie in dieser Dimension als P+R-Parkplatz vorgesehen.

Ein Verbund-Busanschluss ist nicht gegeben. Das Wartehäuschen lt. Vertrag bzw. die lt. Regierungsvorlage überdachten Parkplätze für einspurige Fahrzeuge wurden nicht errichtet.

Bzgl. allfälliger behördlicher Verfahren hinsichtlich Flächenwidmung, Wasserrecht, Naturschutz, Straßenrecht und Baurecht wurden keine Unterlagen vorgelegt.

Planung, Bauaufsicht und Rechnungsprüfung erfolgten über die BBL-Hartberg. Somit liegen auch indirekte Förderungen vor.

Der Parkplatz wird von einer Gemeindestraße durchschnitten.

Mangels Verordnung ist das angebrachte Verkehrszeichen ungültig.

Der LRH stellt fest, dass das Förderziel nicht erreicht wurde.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:Zu Punkt 7. Technische Prüfung ausgewählter P&R PlätzeZu Punkt 7.2 Fischbach

„Grundlage für eine Zusage der Mitfinanzierung einer P&R-Anlage durch die FA18A ist das Vorhandensein einer Verbundlinie mit Haltestelle im Nahbereich eines potenziellen P&R-Standortes, eines grundsätzlichen Potenzials an P&R-Benutzern und Anzahl der geplanten Stellplätze sowie Kostenschätzungen für den Bau einer derartigen Anlage. Für die Potenzialabschätzung steht der Fachabteilung die Pendlermatrix aus den Volkszählungen (aktuell VZ2001) zur Verfügung. Dezierte Bedarfserhebungen mit Zählungen und Befragungen werden aufwandsbedingt nur für die Abschätzung von sehr großen neuen Anlagen (> 200 Stellplätze) durchgeführt. Nach der Entscheidung der Fachabteilung zur Mitfinanzierung (in der Regel 50% der Baukosten der Anlage bzw. einer bestimmten Anzahl der Stellplätze in einer Gesamtanlage) steht damit auch das Finanzierungskonzept fest.

Die Anlage wurde wie im Rechnungshofbericht festgehalten im Zuge des Landesstraßenausbaus mitgebaut, wobei die Finanzierung der P&R-Parkplätze durch die Gemeinde und das Land erfolgte. Die den Parkplatz durchschneidende Gemeinestraße wurde nicht mitfinanziert. Mangels Ausführung wurde auch der im Übereinkommen vereinbarte Finanzierungsbeitrag des Landes für die Buswartehäuschen und Überdachung von einspurigen Fahrzeugen nicht ausbezahlt.

Das im Rechnungshofbericht angeführte Verkehrszeichen „Vorrang geben“ wurde im Zuge des Landesstraßenausbaus behördlich bewilligt und liegt nicht im Verantwortungsbereich der Gemeinde.

Die Einstellung der zu der Anlage zugehörigen öffentlichen Buslinie erfolgte nach Fertigstellung der Anlage und ohne Einvernehmen mit Gemeinde und Land.

Richtig ist, dass Nachweise über die Abwicklung der erforderlichen Behördenverfahren von der FA 18A für die Mitfinanzierung von P&R-Anlagen nicht verlangt wurden. Die Vorlage von entsprechenden Nachweisen wird hinkünftig als Vertragspunkt in die Musterverträge aufgenommen werden.

Die Gemeinde hat die Anlage mit einem finanziellen Aufwand von € 146.511,53 errichtet, gefördert wurde die Anlage mit einem Betrag von € 20.203,05. Der

Förderungsschlüssel erfolgte über die zu errichtenden Stellplätze. Nicht ausgeführte Vertragsbestandteile wurden nicht gefördert bzw. in Abzug gebracht. Diese Abzüge und Korrekturen sind auf der geprüften Rechnung vom 17.07.02 ersichtlich.

Mit der in Auftrag gegebenen Studie „Empfehlung neuer P&R Plätze“ wird ein komplett anderes Untersuchungsergebnis verfolgt, nämlich nimmt Bezug auf das IG-L (Immissionsschutzgesetz - Luft) bzw. Feinstaubfahrverbot in Graz. Somit ist in diesem Zusammenhang die zitierte Kernaussage gänzlich falsch interpretiert.“

Replik des Landesrechnungshofes:

Die angesprochene Studie hatte zwei Aufgabenstellungen. Einerseits war zu erheben, welche befestigten Flächen im Großraum Graz bzw. an den Hauptbuskorridoren für P+R-Plätze im Falle eines Feinstaubverbotes zur Verfügung stehen. Andererseits wurden bestehende P+R-Plätze hinsichtlich ihrer Auslastung und Erweiterungsfähigkeit geprüft.

Der gegenständliche P+R-Platz ist laut zitierter Studie in keinem der Hauptbuskorridore enthalten und damit für die Entlastung der Grazer Feinstaubsituation auch nicht relevant. Vielmehr fällt der P+R-Platz Fischbach in Bezug auf Auslastung und Erweiterungsfähigkeit in die Kategorie „nicht empfohlen“ mit dem Zusatzprädikat „nicht für P+R nutzbar“. Der LRH ist daher nach wie vor der Meinung, dass das Förderungsziel nicht erreicht wurde.

7.3 Hart bei Graz, P+R-Platz „Lustbühel“



Entscheidungskriterien:

Der Parkplatz entstand im Bereich der Endstation der GVB-Buslinie 60. Diese endet in Lustbühel/Waltendorfer Höhe unmittelbar an der Stadtgrenze von Graz. Dort grenzt das Gemeindegebiet von Hart an. Die Buslinie wurde und wird von der außerstädtischen Bevölkerung gut frequentiert. Auch die Endstation der Verbund-Buslinie 68 (Lustbühel – Schulzentrum St. Peter) befindet sich dort. Jahrelang war „wildes Parken“ auf einer Wiese im Haltestellenbereich der Fall.

Auf Betreiben von Gemeindebürgern reagierte die Gemeinde zunächst mit dem Ankauf eines Freilandgrundstückes im Jahre 2000. Mitte 2003 entschloss sich die Gemeinde aufgrund der verstärkten Nutzung den Platz einzuschottern.

Ende 2003 wurde bei der Förderabteilung der Antrag auf Ausbildung einer P+R-Anlage und damit um Förderung gestellt. Dem für P+R vorgeschriebenen Standard entsprechend wurden die notwendigen Arbeiten (Asphaltierung, Behindertenparkplätze, Straßenbeleuchtung, Beschilderung) durchgeführt und der Platz Ende 2004 fertiggestellt.

Aufgrund der guten Frequenz der beiden Buslinien war eine Abstimmung mit den ÖVM-Betreibern nicht nötig. Die Buslinien sind aufeinander abgestimmt. Der P+R-Bedarf war und ist offensichtlich gegeben.

Ein Finanzierungskonzept wurde im Zuge der LRH-Prüfung nicht zur Einsicht vorgelegt. Auf eine Kostenschätzung iHv € 55.000,- wurde seitens der Gemeinde im Förderantrag verwiesen.

Ein grundsätzlicher Gemeinderatsbeschluss zu den Maßnahmen (Grundkauf und Errichtung des Parkplatzes) ist vorhanden.

Projektunterlagen:

An Projektunterlagen wurde ein Lage- und Höhenplan samt Querschnitten, erstellt von einem Vermessungsbüro, am 14.12.2000 vorgelegt. Ebenso eine Projektbeschreibung. Diese lautet auf 29 Parkplätze, obwohl nur 27 am Plan eingezeichnet sind. Der Parkplatz sollte zur Gänze befestigt werden.

Behördenverfahren und sonstige rechtliche Grundlagen VOR dem Bau:

Die ggstl. Fläche wurde durch Kaufvertrag vom 19.12.2000 erworben.

Da das Grundstück noch im Hoheitsgebiet der Stadt Graz liegt und als Freiland ausgewiesen war, wurde dort ein Umwidmungsverfahren (Ansuchen um Änderung des Flächenwidmungsplanes im vorgezogenen Verfahren vom 2.2.2001) beantragt und auch bewilligt. Die Änderung lag im Öffentlichen Interesse.

Bzgl. allfälliger sonstiger behördlicher Verfahren hinsichtlich, Wasserrecht, Naturschutz, Straßenrecht und Baurecht wurde nur eine Bewilligung für die Inanspruchnahme der L325 in km 3,900 durch eine Zufahrt zu einem Parkplatz seitens der BBL-Graz/Umgebung vom 28.1.2003 vorgelegt.

Ausführungsunterlagen Bau:

Die Errichtung des P+R-Platzes erfolgte in Etappen. Vorerst wurde die Wiesenfläche eingeschottert. Im Jahre 2003/2004 erfolgte die befestigte Ausführung zum heutigen Zustand.

Bzgl. einer etwaigen Ausschreibung der Bauleistungen liegen keine Unterlagen vor. Eine Kostenschätzung iHv € 55.000,- wurde seitens der Gemeinde erstellt. Die Förderstelle hat eine eigene Kostenschätzung erstellt und im AV zur Regierungssitzung diese mit € 60.000,- beziffert.

Die abgerechneten Kosten für den Parkplatz betragen:

Grundstücksankauf: € 55.958,08 (ATS 770.000,-)

Baukosten: € 73.665,79

Darüber liegen eine detaillierte Aufstellung sowie alle Zahlungsnachweise in Kopie vor.

Qualitätsprüfungen:

Ein Nachweis von Qualitätsprüfungen für den Parkplatz liegt nicht vor.

Schlussprüfungen Bau und Unterlagen für die Zukunft:

Eine Übersicht über Abnahmen und Gewährleistungsfristen liegt nicht vor. Abrechnungsunterlagen wie Wiegescheine, Aufmaßblätter etc. wurden nicht vorgelegt. Eine Gesamtkostenaufstellung und die zu Grunde liegenden Rechnungen und (elektronischen) Zahlungsbelege sind vorhanden.

Vor- und Nachkalkulation wurden nicht beigebracht. Ein Soll-Ist-Vergleich erfolgte nicht.

Behördenverfahren (abschließende) und sonstige rechtliche Grundlagen NACH dem Bau:

Bzgl. allfälliger abschließender behördlicher Verfahren wurden keine Unterlagen vorgelegt. Auf die vorliegende Bewilligung für die Inanspruchnahme der L325 in km 3,900 durch eine Zufahrt zu einem Parkplatz wurde bereits oben verwiesen.

Die grundbücherlichen Eintragungen aufgrund der veränderten Eigentumsverhältnisse wurden nachgewiesen.

Straßenrechtliche Maßnahmen:

Verkehrszeichen im Sinne des Förderungsvertrages sind keine vorhanden. Über die Erlassung einer Verordnung für die Aufstellung der Verkehrszeichen ist nichts bekannt gegeben worden.

Förderung:

Ein **Förderungsansuchen** vom 4.9.2003 ist vorhanden. Die geschätzten Gesamtkosten wurden darin mit € 55.000,-- angegeben, Die vorgelegte Bauabrechnung ergab € 73.665,79 und lag somit um 33,93 % über den Schätzkosten.

Als **Förderung** durch das Land Steiermark wurden € 30.000,-- vorgesehen (€ 1.000,-- pro Stellplatz). Dies sind 50 % der auch von der Förderstelle geschätzten Baukosten iHv € 60.000,--. Die Anzahl der für die Förderungsbemessung maßgeblichen KFZ-Stellplätze wurde von der Förderstelle erhöht. Der Grund dafür ist nicht bekannt. Die Genehmigung dazu erfolgte in der **Regierungssitzung** am 10.11.2003.

Im Regierungssitzungsantrag ist die Rede von 29 PKW-Stellplätzen, 10 überdachten Fahrradabstellplätzen sowie 10 überdachten Abstellplätzen für einspurige KFZ.

Aufgrund der vorgelegten rechnerischen Nachweise (Grundstücksankauf iHv € 55.958,08 und Baukosten iHv € 73.665,79 erfolgte die **Förderungsauszahlung** Zug um Zug.

Es liegt ein rechtsgültiges **Förderungsübereinkommen** über die Errichtung, den Betrieb, die Erhaltung und die Regelung der Kostentragung der P+R-Anlage vom 20.11.2003 vor. Die wesentlichen Punkte sind die Anzahl der zu errichtenden Parkplätze (30 plus überdachter Fahrradabstellplatz), sowie die in unmittelbarer Nähe liegende und zu Fuß erreichbare Bushaltestelle an der L325. Ferner die Widmung der gesamten P+R-Anlage ausschließlich für Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel und die dementsprechende Verpflichtung der Gemeinde zur Kontrolle der entsprechenden Kontroll- und Erhaltungsmaßnahmen.

Die Gemeinde Hart sollte auch die Bauausschreibung, Bauaufsicht und Rechnungsprüfung übernehmen. Die Gemeinde gab im Übereinkommen eine Erklärung ab, dass für das vorliegende Projekt weitere Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln weder beantragt noch gewährt wurden und solche auch nicht beantragt werden.

Das Übereinkommen wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Für Vertragsänderungen wurde die Schriftform vereinbart. Das Grundstück befindet sich in Gemeindebesitz.

Das Förderungsübereinkommen divergiert mit dem Regierungsbeschluss hinsichtlich der Anzahl der Abstellplätze (plus 1 KFZ, keine überdachten Abstellplätze für einspurige KFZ).

Über die Änderungen des Vertrages hinsichtlich der Ausführung (siehe nachfolgenden Punkt „Sonstiges“) liegen keine schriftlichen Unterlagen vor.

Sonstiges:

Der bauliche Zustand bei der örtl. Besichtigung am 27.5.2008 war augenscheinlich gut. Die räumliche enge Anbindung an die Busstation ist gegeben. Der Parkplatz ist asphaltiert, die Parkplätze gepflastert und farblich abgegrenzt.

Parkplatzkapazität (lt. Abgrenzung):

27 KFZ-Abstellplätze (davon 2 für Behinderte)

ca. 10 Einspurige (davon ein Fahrradständer mit 5 Abstellplätzen).

Es sind keine überdachten Abstellplätze für Einspurige vorhanden. Eine Straßenbeleuchtung ist gegeben.

Ein Randbereich des Parkplatzes ist mit Sondermüllcontainern ausgestattet. Damit ist der Platz über den geförderten Zweck hinaus genutzt. Der Fahrradständer ist derart ungünstig angeordnet, dass der Zugang zur Bushaltestelle durch geparkte Fahrräder wesentlich eingeschränkt wird.

Der Parkplatz scheint am Verkehrsserver auf, es ist jedoch kein Bild vorhanden. Die Anzahl der ausgewiesenen KFZ-Parkplätze (30) entspricht nicht der Anzahl der gekennzeichneten Parkplätze (27).

Die beiden vorhandenen Behindertenparkplätze sind nicht erwähnt. Ein eigenes Hinweiszeichen für P+R wurde entworfen und aufgestellt.

Der LRH stellt fest, dass der Förderungsvertrag gegenüber der Regierungssitzung bereits Abweichungen aufweist. Diese verstärkten sich durch weitere Ausführungsveränderungen (verminderte Parkplatzanzahl, keine Überdachung der Parkplätze für Einspurige).

Die damit verbundenen einseitigen Vertragsänderungen sind von Seiten der Förderstelle, obwohl bekannt, nicht schriftlich bewilligt worden. Eine Einforderung des vertragskonformen und widmungsgerechten Zustandes seitens der Förderstelle konnte nicht festgestellt werden.

Ein P+R-Hinweiszeichen wurde entworfen. Der Parkplatz scheint am Verkehrsserver auf, es ist jedoch kein Foto vorhanden.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

7.3 Hart bei Graz, P+R-Platz „Lustbühel“

“Hinsichtlich der Nachweise über die Abwicklung der erforderlichen Behördenverfahren wird auf die Aussagen zur Anlage Fischbach verwiesen.

Hinsichtlich eines Nachweises von Qualitätsprüfungen wird angemerkt, dass die Anlage wie vertraglich vereinbart funktionsfähig zur Verfügung stehen muss. Nachdem die Instandhaltung aber zur Gänze von der Gemeinde getragen wird, sieht die Fachabteilung keine Veranlassung, aufwendige Nachweise für Qualitätsprüfungen zu verlangen.

Im Mitfinanzierungsvertrag ist die Errichtung einer überdachten Fahrradabstellanlage Vertragsgegenstand. Die Fahrradabstellanlage wurde nicht überdacht ausgeführt. Zwischenzeitlich wurden mit der Stadt Graz Verhandlungen aufgenommen, in der nahe gelegenen Busumkehrschleife eine überdachte Anlage

einzurichten – diesbezüglich wird daher ein Nachtrag zum Mitfinanzierungsvertrag errichtet werden.

Zur Divergenz der Anzahl der Stellplätze (Verkehrsserver und Übereinkommen – 30; Regierungssitzungsantrag – 29 und tatsächlich ausgeführt – 27) wird festgehalten, dass aufgrund von Umplanungen hierüber mündliche Vereinbarungen vorliegen, die jedoch nicht schriftlich dokumentiert wurden – auch dies wird in einem Vertragsnachtrag einfließen.

Beide Vertragsnachträge haben keinen Einfluss auf die Höhe der Mitfinanzierung.

Behindertenparkplätze werden am Verkehrsserver derzeit nicht gesondert angeführt. Das fehlende Foto findet sich bereits am Verkehrsserver, die verfügbare Stellplatzanzahl wird korrigiert.

Gegen eine allfällige Sondernutzung mittels Sondermüllcontainern ist nichts einzuwenden, da sie keine Beeinträchtigung für die Pendler darstellt.

Dem Hinweis des Rechnungshofberichtes, dass der Zugang zur Bushaltestelle durch geparkte Fahrräder eingeschränkt wird, wird nachgegangen.

Eine Beschilderung der Anlage als P&R Parkplatz ist vorhanden.“

7.4 Kirchberg an der Raab, Friedhof



Foto: Verkehrsserver Land Steiermark

Entscheidungskriterien:

Bzgl. der Durchführung einer Bedarfserhebung (Verkehrszählung, Pendlerstromuntersuchung, Bürgerbefragung,...) wurden keine Unterlagen vorgelegt.

Protokolle über Abstimmungen mit dem/den ÖVM-Betreiber/n liegen nicht vor. Ebenso wenig ein Finanzierungskonzept. Eine Kostenschätzung über € 112.740,-- ist in den Förderungsunterlagen enthalten.

Ein grundsätzlicher Gemeinderats- oder Gesellschafterbeschluss zu den Maßnahmen konnte den übermittelten Unterlagen nicht entnommen werden. Jedoch wurde in drei Gemeinderatssitzungen (iwF kurz: GRS) über den Baufortschritt berichtet. In der GRS v. 6.11.2001 wurden Informationen über die „Gestaltung und Ausführung des Parkplatzes Friedhof“ übermittelt. In der GRS vom 8.8.2002 wurde über „Fertigstellungsarbeiten des Parkplatzes im Bereich Friedhof“ informiert. Ferner, „*dass für diesen Parkplatz (Park&Rideplatz) eine Förderung Seitens des Landes Steiermark in Aussicht gestellt wird*“.

In dieser Sitzung wurde auch der Grundankauf für den P+R-Platz beschlossen.

In der GRS v. 7.11.2002 wurde unter dem Punkt „Orts- und Verkehrskonzept – Baufortschritt“ über die weitestgehende Fertigstellung des „Friedhofparkplatzes (Park&Rideplatz)“ mit rd. 100 Stellplätzen sowie erfolgter Projekteinreichung beim Land Steiermark und voraussichtlicher Förderungshöhe von € 40.000,-- informiert.

Projektunterlagen:

Projektunterlagen wurden, mit Ausnahme eines Lageplanes (ODF Variante 3), von der Gemeinde nicht vorgelegt. Diese liegen jedoch im Rahmen der Landesstraßenverwaltung auf.

Der Platz ist asphaltiert, die KFZ-Abstellflächen sind gepflastert.

Behördenverfahren und sonstige rechtliche Grundlagen VOR dem Bau:

Bzgl. allfälliger behördlicher Verfahren hinsichtlich Flächenwidmung, Wasserrecht, Naturschutz, Straßenrecht und Baurecht wurden keine Unterlagen vorgelegt.

Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass nur eine mündliche Zustimmung der Grundeigentümerin zur Errichtung des Parkplatzes vorlag. Dennoch wurde mit den Baumaßnahmen begonnen. Durch den Tod der Besitzerin entstand eine schwebende Rechtslage, die erst durch Kaufvertrag mit den Rechtsnachfolgern im Jahre 2006 bereinigt wurde.

Ausführungsunterlagen Bau:

Die Errichtung des P+R-Platzes erfolgte im Zuge der Sanierung bzw. Neuherstellung der ODF Kirchberg. Es handelt sich dabei um eine Landesstraße. Die notwendigen Ausschreibungen erfolgten durch die Baubezirksleitung Feldbach (Landesstraßenverwaltung). Die Gemeinde Kirchberg hat sich dieser Ausschreibung angeschlossen und konnte somit für ihre Teilbereiche die Ausschreibung nutzen. Die Gemeinde bestellte hierzu eine eigene Bauaufsicht. Nur die Pflasterungen erfolgten in Eigenregie.

Die Ausschreibung der Straßenbauleistungen erfolgte im offenen Verfahren zu veränderlichen Preisen durch die (damalige) FA 2a der Landesbaudirektion des AdLReg. Ein eigener Punkt behandelt die Gemeindeleistungen und deren exakte Aufstellung sowie getrennte Beauftragung und abrechnungsmäßige Trennung.

Die Kosten für den Parkplatz betragen € 112.740,--

Es lagen alle Zahlungsnachweise im Original vor, Skonti wurden im Regelfall einbehalten.

Qualitätsprüfungen:

Ein Nachweis von Qualitätsprüfungen für den Parkplatz als eigener Bauabschnitt liegt nicht vor. Im Zuge des Gesamtbauvorhabens der Landesstraße wurden jedoch Qualitätsprüfungen (Beton, Asphalt) durchgeführt.

Schlussprüfungen Bau und Unterlagen für die Zukunft:

Eine Übersicht über die Gewährleistungsfristen liegt vor. Die Abnahme erfolgte mit dem Landesstraßenbauvorhaben.

Abrechnungsunterlagen wie Wiegescheine, Aufmaßblätter etc. sowie Rechnungen und (elektronische) Zahlungsbelege sind vorhanden.

Eine Gesamtkostenaufstellung sowie Vor- und Nachkalkulation wurde nicht beigebracht. Ein Soll-Ist-Vergleich erfolgte nicht. Daher fehlen auch Begründungen für Abweichungen.

Behördenverfahren (abschließende) und sonstige rechtliche Grundlagen NACH dem Bau:

Bzgl. allfälliger abschließender behördlicher Verfahren hinsichtlich Flächenwidmung, Wasserrecht, Naturschutz, Straßenrecht und Baurecht wurden keine Unterlagen vorgelegt.

Die notwendigen grundbücherlichen Eintragungen aufgrund der veränderten Eigentumsverhältnisse wurden nachgewiesen (Grundbuchauszug).

Straßenrechtliche Maßnahmen:

Die Beschilderung erfolgte in Absprache mit der BBL-Feldbach. Die Aufstellung der Verkehrszeichen erfolgte ohne Verordnung.

Förderung:

Mit Schreiben vom 11.7.2002 hat die Gemeinde als Bauträger ein **Förderungsansuchen** bei der zuständigen FA18B des AdLReg gestellt. Als Projektbeschreibung wurden 2 Bauabschnitte mit 41+36 PKW-Abstellplätzen sowie Abstellflächen für einspurige Fahrzeuge und ein Wartehäuschen angegeben.

Die Gesamtkosten wurden mit €112.740,-- plus Pflasterung und Asphaltierung des BA2 beziffert. Die vorgelegte Abrechnung ergab €114.142,85 und lag somit um 1,24 % über den Schätzkosten.

Als **Förderung** durch das Land Steiermark wurden €40.000,-- aufgeteilt auf die beiden Bauabschnitte iHv €25.000,-- und €15.000,-- vorgesehen. Das sind rd. 29 % der Gesamtkosten. Die Genehmigung dazu erfolgte in der Regierungssitzung am 9.9.2002.

Bemerkenswert ist ein Schreiben der Fa18B v. 5.11.2003, in welchem die Gemeinde aufgefordert wurde, nicht nur die offenen Leistungen wie Beschilderung, Buswartehäu-

schen und Fahrradabstellplatz durchzuführen, sondern auch den offenen Förderungsanteil bis spätestens 1.12.2003 geltend zu machen, allenfalls die Förderung verfiere.

Es liegt ein rechtgültiges **Förderungsübereinkommen** über die Errichtung, den Betrieb, die Erhaltung und die Regelung der Kostentragung der P+R-Anlage vom 25.10.2002 vor. Die wesentlichen Punkte sind die Anzahl der zu errichtenden Parkplätze (41 + 36), 20 überdachte Stellplätze für einspurige Fahrzeuge, ein Buswartehäuschen sowie die „in unmittelbarer Nähe liegende und zu Fuß erreichbare Bushaltestelle“. Ferner die Widmung der gesamten P+R-Anlage ausschließlich den Benutzern öffentlicher Verkehrsmittel und die dementsprechende Verpflichtung der Gemeinde zur Vornahme der entsprechenden Kontroll- und Wartungsmaßnahmen.

Aus dem Vertrag geht als eine der Feststellungen hervor, dass sich das in Frage kommende Grundstück in Gemeindebesitz befindet. Dazu ist festzustellen, dass eine Eigentumsübertragung an die Gemeinde (siehe oben) erst durch Kaufvertrag im Jahre 2006 zu Stande kam.

Sonstiges:

Der bauliche Zustand bei der örtlichen Besichtigung am 27.5.2008 war augenscheinlich gut. Eine durch Verkehrszeichen angeordnete Gewichtsbeschränkung von 3,5 t wird offenbar durch die Benutzung des hinter dem P+R-Platz liegenden Lagerplatzes der Gemeinde nicht beachtet.

Auffallend ist, dass im unmittelbaren Bereich des P+R-Platzes keine Bushaltestelle liegt. Zu dieser ist rd. 260 m zu gehen. Das Buswartehäuschen ist jedoch vorhanden. Dieser Parkplatz wird in der von der FA18A im Jahre 2006 in Auftrag gegebenen Untersuchung „Empfehlung neuer Park+Ride-Plätze, Endbericht“ ausdrücklich erwähnt. Daraus sei zitiert: *“Der Parkplatz wird recht gut angenommen, hat aber eine schlechte Erschließung mittels ÖV. Der Platz liegt verkehrstechnisch ungünstig....“*. Die festgestellte Auslastung lag bei 21 %.

Der LRH stellt fest, dass Bedarfserhebung, Abstimmung mit dem ÖVM-Betreiber, Finanzierungskonzept sowie ein Gemeinderatsbeschluss über die Errichtung des Parkplatzes fehlen. Der Parkplatz war offenbar als „Friedhofsparkplatz“ vorgesehen und dient hauptsächlich nach wie vor dazu. Darauf weist auch das Nichtvorhandensein einer Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe, wie im Fördervertrag als Förderungsbedingung vorgesehen, hin.

Der Baubeginn des P+R-Platzes fand ohne schriftliche Klarstellung bzw. Absicherung über die besitzrechtlichen Verhältnisse des Parkplatzes statt. Dieser schwebende Zustand wurde erst Jahre nach Projektfertigstellung beendet.

Bzgl. allfälliger behördlicher Verfahren hinsichtlich Flächenwidmung, Wasserrecht, Naturschutz, Straßenrecht und Baurecht wurden keine Unterlagen vorgelegt.

Die Mit Ausschreibung der Leistungen für den P+R-Platz im offenen Verfahren des Landesstraßenneubaues stellte für die Gemeinde die wirtschaftlichste Lösung dar. Damit liegt im Bereich der Planung und Ausschreibung jedoch eine indirekte Förderung der Gemeinde vor. Die kostenmäßige Trennung der beiden Bauvorhaben ist jedoch klar gegeben.

Mangels Verordnung sind die angebrachten Verkehrszeichen ungültig. Ein P+R-Hinweiszeichen wurde entworfen.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

7.4 Kirchberg an der Raab, Friedhof

„P&R-Anlagen sollten sich grundsätzlich in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrsmittels befinden. Leider ist dies zT aus topografischen Gründen oder aufgrund fehlender Grundverfügbarkeit nicht immer möglich. Die Entfernung von rund 260 Meter bis zur nächsten Bushaltestelle in Kirchbach wurde als zumutbar erachtet. Für die für P&R-Anlagen eventuell erforderliche Neuerrichtung oder Verlegung von Haltestellen wird die Abstimmungen mit den Betreibern der öffentlichen Verkehrsmittel und dem Verkehrsverbund in Zukunft intensiviert bzw. vertraglich festgehalten werden.

Hinsichtlich der Nachweise über die Abwicklung der erforderlichen Behördenverfahren wird auf die Aussagen zur Anlage Fischbach verwiesen. Des Weiteren wird die Empfehlung des Rechnungshofes aufgenommen, den entsprechenden Nachweis für den Grundstücksbesitz oder eine langfristige Verfügung über das Grundstück durch die Gemeinde hinkünftig als Vertragspunkt in die Musterverträge aufzunehmen.

Hinsichtlich der Studie „Empfehlung neuer P&R Plätze“, Bedarfserhebung und Finanzierungskonzept wird auf die Aussagen zur Anlage Fischbach verwiesen.“

Replik des Landesrechnungshofes:

Auch dieser Parkplatz wird in der angeführten Studie in die Kategorie „nicht empfohlen“ in Bezug auf Auslastung und Erweiterungsfähigkeit eingereiht.

7.5 Pöllau bei Hartberg – Erweiterung („Pöllau 2“)



Entscheidungskriterien:

Das Projekt stellt eine Erweiterung des bestehenden P+R-Platzes („Pöllau 1“) um 67 PKW-Abstellplätze auf insgesamt 104 dar.

Bzgl. der Durchführung einer Bedarfserhebung (Verkehrszählung, Pendlerstromuntersuchung, Anhalte- und Bürgerbefragungen) wurden keine Unterlagen vorgelegt. Protokolle über Abstimmungen mit dem/den ÖVM-Betreiber/n liegen nicht vor. Ebenso wenig ein Finanzierungskonzept.

Ein Gemeinderatsbeschluss vom 25.10.2007 zur Vergabe der Bauarbeiten liegt vor. Ebenso zum notwendigen Grundankauf.

Projektunterlagen:

In den Unterlagen findet sich ein von der FA18A beauftragtes und durch ein TB für Vermessung erstelltes (Ergänzungs-)Projekt „L406, Schloffereckstraße, Abschnitt P&R Pöllau“. Am Projektplan finden sich auch 2 Busparkplätze, die aber ansonsten nicht erwähnt werden, sowie eine neue Anbindung an die L406. Zwischen den beiden Parkplätzen besteht eine „Jausenhütte“.

Ein Leistungsverzeichnis mit einer Kostenschätzung über € 48.192,60 wurde erstellt. Dieses wurde später vom Planungsbüro um weitere Positionen auf € 88.780,52 erhöht. Die Kostenschätzung der Förderstelle weist hingegen Gesamtkosten iHv € 145.480,52 aus. Diese hohe Differenz entstand durch die Miteinbeziehung von weiteren Kosten

wie *Zufahrtsstraße* (€ 34.205,12), *Markierung Bestand* (€ 6.382,80) und einem *Bestand, der von der Gemeinde bisher ohne Förderung vorfinanziert wurde* (€ 56.700,--).

Behördenverfahren und sonstige rechtliche Grundlagen VOR dem Bau:

Bzgl. allfälliger behördlicher Verfahren hinsichtlich Flächenwidmung, Wasserrecht, Naturschutz, Straßenrecht und Baurecht liegen keine Unterlagen auf.

Mit den Grundbesitzern wurden im September 2006 Kaufverträge abgeschlossen, so dass die Gemeinde Eigentümerin der vorgesehenen Grundflächen wurde.

Ausführungsunterlagen Bau:

Die Errichtung des P+R-Platzes erfolgte im Zuge der Herstellung des Projektes „L406, Schloffereckstraße, Abschnitt Zufahrt Volksbank Pöllau“. Eine ergänzende Planung des Platzes liegt durch die FA18B vor. Dadurch erfolgte eine indirekte Förderung.

Die Marktgemeinde Pöllau hat zwei einschlägige Baufirmen zur Offertlegung eingeladen. Die Angebote betragen €30.991,-- bzw. €34.945,20. Der Auftrag erging durch Gemeindevorstands- und nachträglichen Gemeinderatsbeschluss an den Billigstbieter, zugleich Bestbieter.

An Kostennachweisen für den Parkplatz wurden seitens der Gemeinde € 92.325,54 vorgelegt (Bauleistungen und Beleuchtung). Der Grundankauf kam auf €6.176,95. Es lagen alle Zahlungsnachweise im Original vor.

Qualitätsprüfungen:

Ein Nachweis von Qualitätsprüfungen für den Parkplatz als eigener Bauabschnitt liegt nicht vor.

Schlussprüfungen Bau und Unterlagen für die Zukunft:

Eine Übersicht über die Gewährleistungsfristen wurde nicht vorgelegt. Abrechnungsunterlagen wie Wiegescheine, Aufmaßblätter etc. sowie Rechnungen und (elektronische) Zahlungsbelege sind vorhanden.

Behördenverfahren (abschließende) und sonstige rechtliche Grundlagen NACH dem Bau:

Bzgl. allfälliger abschließender behördlicher Verfahren hinsichtlich Flächenwidmung, Wasserrecht, Naturschutz, Straßenrecht und Baurecht wurden keine Unterlagen vorgelegt.

Die notwendigen grundbücherlichen Eintragungen aufgrund der veränderten Eigentumsverhältnisse wurden nachgewiesen.

Straßenrechtliche Maßnahmen:

Bezüglich der Erlassung von Verordnungen für die Aufstellung der Verkehrszeichen ist nichts bekannt.

Förderung:

Ein **Förderungsansuchen** bei der zuständigen FA18B ist in den Akten nicht evident. Fragmentarisch geht aus den Unterlagen hervor, dass es sich dabei um die Erweiterung der bestehenden P+R-Anlage (40 KFZ-Abstellplätze) handelt. Damit sollten insgesamt 107 Abstellplätze zur Verfügung stehen.

Als **Förderung** durch das Land Steiermark wurden € 67.000,-- vorgesehen. Das sind € 1.000,-- je Stellplatz bzw. rd. 46 % der von der Förderstelle errechneten Gesamtkosten iHv € 145.480,52. Die Gesamtkosten wurden jedoch im AV zur Regierungssitzung mit € 134.000,-- seitens der Förderstelle angegeben. Die Genehmigung dazu erfolgte am 10.9.2007.

Aufgrund der vorgelegten rechnerischen Nachweise iHv. € 92.325,54 erfolgte unter Einbeziehung eines kostenmäßig eingerechneten Betrages von € 28.350,-- (50 % von „Bestand“) eine Neubemessung der Förderung auf € 37.256,39 und erfolgte die **Förderungsauszahlung** in dieser Höhe.

Es liegt ein rechtgültiges **Förderungsübereinkommen** vom 16.10.2007 über die Errichtung, den Betrieb, die Erhaltung und die Regelung der Kostentragung der Erweiterung der bestehenden P+R-Anlage vor.

Die P+R-Anlage befindet sich an der Bushaltestelle der Verbundlinien 233 (Hartberg – Birkfeld) und 343 (Vorau – Kaindorf b. Hartberg).

Der wesentliche Vertragspunkt ist die Anzahl der zu errichtenden Parkplätze.

Weiters die Verpflichtung der „Stadt Pöllau“, die künftige Wartung (Beleuchtung, Winterdienst, Pflege der Grünanlage udgl.) und die Instandhaltung der P+R-Anlage zu übernehmen.

Die ansonsten üblichen Vertragsbestandteile wie Laufzeit, Pönalisierung, weiterer Förderungsverzicht sowie insbesondere die eingeschränkte Widmung des Parkplatzes etc. fehlen in diesem Fall. Auch die Eigentums- bzw. Besitzverhältnisse sind nicht festgelegt. Behindertenparkplätze sind nicht ausgewiesen. Dass im Projekt 2 Busparkplätze geplant sind, ist ebenso nicht im Vertrag ausdrücklich enthalten, geht jedoch aus dem Lageplan hervor.

Sonstiges:

Der bauliche Zustand bei der örtl. Besichtigung am 27.5.2008 war augenscheinlich gut. Der Platz war gut frequentiert. Aufgefallen ist, dass sich ein Imbissstand (Hütte mit Gastgarten) im Parkplatzbereich des angrenzenden P+R-Platzes Pöllau 1 befindet. Diese Sondernutzung ist im Vertrag nicht geregelt.

Der LRH stellt fest, dass grundsätzliche Entscheidungskriterien für die Förderung wie Bedarfserhebung und Abstimmung mit dem ÖVM-Betreiber aus den Unterlagen nicht explizit hervor gehen. Hinsichtlich einer Überwachung der ordnungsgemäßen Benützung ist nichts bekannt.

Die Planung des Projektes erfolgte durch die FA18A. Damit liegt im Bereich der Planung und Ausschreibung eine indirekte Förderung der Gemeinde vor. Qualitätsprüfungen am Bauobjekt wurden nicht nachgewiesen.

Behindertenparkplätze sind nicht ausgewiesen. Zwei Busparkplätze wurden mitgebaut, sind jedoch nur am Lageplan „erwähnt“.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

7.5 Pöllau bei Hartberg – Erweiterung („Pöllau 2“)

„Hinsichtlich Bedarfsprüfung, Finanzierungskonzept und der Nachweise über die Abwicklung der erforderlichen Behördenverfahren wird auf die Aussagen zur Anlage Fischbach verwiesen.

Hinsichtlich eines Nachweises von Qualitätsprüfungen wird auf die Aussagen zur Anlage Hart bei Graz verwiesen.

Der Linien-Betreiber Postbus war in die Konzeption der Anlage eingebunden (Besprechung am 12.07.06 vor Ort).

Die im Gesamtprojekt enthaltenen und im Rechnungshofbericht genannten zwei Parkplätze für Reisebusse sind nicht in die Mitfinanzierung der Fachabteilung miteingeflossen. Die „Sondernutzung Imbissstand“ behindert die Benutzung der P&R Anlage nicht. Sie trägt sogar zur Attraktivierung derartiger Anlagen bei, da mitunter Toiletten vorhanden sind und die Möglichkeit für Erfrischungsgetränke (Kaffee etc.) gegeben ist. Solche Infrastruktureinrichtungen werden von den Benutzern und Betreibern von öffentlichen Verkehrsmitteln sehr positiv aufgenommen und dementsprechend auch forciert.

Hinsichtlich der Behindertenparkplätze wurde der Kontakt mit der Gemeinde Pöllau hergestellt, um diese nachträglich ausweisen zu lassen.“

7.6 Schöffern



Entscheidungskriterien:

Bzgl. der Durchführung einer Bedarfserhebung (Verkehrszählung, Pendlerstromuntersuchung, Anhalte- und Bürgerbefragungen) wurden keine Unterlagen seitens der Gemeinde vorgelegt.

Der Bericht der Förderstelle bzgl. der Platzwahl verweist auf die Verbundlinien 302 (Regionallinie Bereich Schöffern), 311 Graz – Hartberg – Wien sowie 321 Jennersdorf – Pinkafeld – Wien (2008: 321 Jennersdorf – Schöffernsteig – Wien) und 341 Großhart – Hartberg – Wien. Alle diese Linien waren zum Prüfungszeitpunkt am P+R-Platz in Betrieb.

Abstimmungen mit den ÖVM-Betreibern sind, obgleich sie dem LRH nicht vorgelegt wurden, offenbar getroffen worden. Darauf lassen zumindest die veränderten Busfahrpläne schließen. Kostenschätzungen sind in den Förderungsunterlagen enthalten.

Projektunterlagen:

Projektunterlagen seitens der Gemeinde bestehen aus Lageplan und Bauplan für das Wartehäuschen. Weitere, genauere, Unterlagen liegen jedoch im Rahmen der Landesstraßenverwaltung auf, da Planung, Projektierung, Bauaufsicht und Baustellenkoordination über die FA18A und die Baubezirksleitung Hartberg erfolgten.

Behördenverfahren und sonstige rechtliche Grundlagen VOR dem Bau:

Bzgl. allfälliger behördlicher Verfahren hinsichtlich Flächenwidmung, Wasserrecht, Naturschutz, Straßenrecht und Baurecht wurden keine Unterlagen vorgelegt.

Im Gemeinderat vom 9.3.2002 wurde der Ankauf der notwendigen Grundstücke für den P+R-Platz weitestgehend spezifiziert und beschlossen. Diesem Beschluss war bereits ein Abtretungsübereinkommen, das im Zuge des Südautobahnbaues abgeschlossen wurde, vorangegangen. Dementsprechend war die notwendige Rechtssicherheit beim Bau des Parkplatzes bereits gegeben.

Ausführungsunterlagen Bau:

Die Ausschreibung und Vergabe der P+R-Straßenbauleistungen erfolgte im Anhängerverfahren an die Ausschreibung der Straßenbauarbeiten für die Errichtung der A2 – Südautobahn „Anschlussstelle Schäffern“ (Vollausbau) aufgrund eines Nachtragsangebotes. Ausschreibung, Anbotsöffnung und Bauvergabe wurden von der Fachabteilung 18A bzw. der BBL-Hartberg durchgeführt.

Es wurden 10 Angebote eingereicht mit Gesamtkosten zwischen € 424.586,84 und € 640.918,16. Die Vergabe erfolgte nach Anbotsprüfung an den Billigstbieter. Sämtliche kleinen Lieferungen und Arbeiten wie Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, Wartehäuschen, E-Installationsarbeiten wurden vom Bürgermeister meist mündlich vergeben. Diese Vorgangsweise ist vergaberechtlich zulässig.

Die ausgewiesenen und endabgerechneten Gesamtbaukosten für den P+R-Platz betragen € 219.204,58. Es lagen alle Zahlungsnachweise im Original vor.

Qualitätsprüfungen:

Ein Nachweis von Qualitätsprüfungen für den Parkplatz als eigener Bauabschnitt liegt nicht vor. Im Zuge des Gesamtbauvorhabens wurden jedoch Qualitätsprüfungen (Beton, Asphalt) durchgeführt.

Schlussprüfungen Bau und Unterlagen für die Zukunft:

Eine Übersicht über die Gewährleistungsfristen liegt vor. Die Abnahme erfolgte mit dem Landesstraßenbauvorhaben.

Abrechnungsunterlagen wie Wiegescheine, Aufmaßblätter etc. sowie Rechnungen und (elektronische) Zahlungsbelege sind vorhanden.

Eine Gesamtkostenaufstellung sowie Vor- und Nachkalkulation wurde beigebracht.

Behördenverfahren (abschließende) und sonstige rechtliche Grundlagen NACH dem Bau:

Bzgl. allfälliger abschließender behördlicher Verfahren hinsichtlich Flächenwidmung, Wasserrecht, Naturschutz, Straßenrecht und Baurecht wurden keine Unterlagen vorgelegt.

Die Endvermessung wurde im Zuge der Schlussvermessung der A2 Südautobahn im Jahre 2005 durchgeführt. Die notwendigen grundbücherlichen Eintragungen aufgrund der veränderten Eigentumsverhältnisse wurden nachgewiesen. Die Gemeinde ist somit Eigentümer des P+R-Platzes.

Straßenrechtliche Maßnahmen:

Die Verordnung, Beschilderung und Aufstellung der Verkehrszeichen erfolgte in Absprache mit der BBL-Hartberg durch die Gemeinde. Der Gemeinderat verordnete, der vertraglichen Aufsichtspflicht nachkommend, nachträglich eine Gewichtsbeschränkung auf 3,5 t – ausgenommen Busse, da der Platz auch zum Abstellen von LKW verwendet wurde.

Förderung:

Die Gemeinde hat als Bauträger ein **Förderungsansuchen** bei der (damals) zuständigen FA18B des AdLReg gestellt.

Für das Wartehäuschen liegt ein eigener Antrag um Förderung vom 18.4.2002 vor. Die vorerwähnten Projektunterlagen und Kostenübersichten lagen vor.

Als **Förderung des P+R-Platzes** durch das Land Steiermark wurden einerseits € 70.000,-- für die Schaffung von 88 PKW-Abstellplätzen und einem überdachten Fahrradabstellplatz vorgesehen. Das sind 50 % der geschätzten Gesamtkosten von € 140.000,--. Die Genehmigung dazu erfolgte in der Regierungssitzung am 18.3.2002.

Aufgrund vorgelegter rechnerischer Nachweise iHv € 167.008,-- erfolgte die **Förderungsauszahlung** entsprechend der Förderungszusicherung.

Die **Förderung für das Buswartehäuschen** wurde mit 20 % der Gesamtbaukosten (€ 9.000,--) iHv € 1.800,-- festgelegt und nach Rechnungsnachweis in mehr als der Höhe der präliminierten Gesamtbaukosten, ausbezahlt.

Es liegt ein rechtsgültiges unbefristetes **Förderungsübereinkommen** über die Errichtung, den Betrieb, die Erhaltung und die Regelung der Kostentragung der P+R-Anlage vom 18.6.2002 vor. Die wesentlichen Punkte sind die Anzahl der zu errichtenden Parkplätze (88) und ca. 10 überdachte Stellplätze für einspurige Fahrzeuge. Ferner die

Widmung der gesamten P+R-Anlage ausschließlich für Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel und die dementsprechende Verpflichtung der Gemeinde zur Vornahme der entsprechenden Kontroll- und Wartungsmaßnahmen.

Bei Auflösung des Übereinkommens oder nicht übereinkommenskonformer Verwendung der Anlage wäre der Förderungsbetrag unter Berücksichtigung einer Abschreibequote von 5 % an das Land zurückzuzahlen.

Die Gemeinde gab eine Erklärung im Förderungsübereinkommen ab, dass für das vorliegende Projekt weitere Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln weder beantragt noch gewährt wurden und solche auch nicht beantragt werden.

Ein **zweites** rechtsgültiges **Förderungsübereinkommen** vom 21.10.2002 liegt *über die Finanzierung eines einheitlich gestalteten Buswartehäuschens* vor. Auch dafür hatte die Gemeinde Schöffern eine Erklärung abzugeben, dass für das vorliegende Förderprojekt weitere Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln weder beantragt noch gewährt wurden und solche auch nicht beantragt werden.

Die Gemeinde verpflichtete sich, die künftige Betreuung und laufende Instandhaltung des Wartehäuschens zu übernehmen. Eine Befristung der Vertragslaufzeit ist nicht gegeben.

Sonstiges:

Der bauliche Zustand bei der örtl. Besichtigung am 27.5.2008 war augenscheinlich gut. Auf das Abstellen von LKW hat die Gemeinde mit der Verordnung einer Gewichtsbeschränkung von 3,5 t reagiert.

Busstation, Behinderten- und sonstige Parkplätze sind in engem örtlichem Zusammenhang situiert.

Die gute Situierung des Parkplatzes unmittelbar an einer Autobahnanschlussstelle der A2 und im Kreuzungspunkt von Pendlerströmen ist durch die starke Inanspruchnahme offenkundig.

Die Mitausschreibung der Leistungen für den P+R-Platz im offenen Verfahren der Autobahnanschlussstelle Schöffern stellte für die Gemeinde die wirtschaftlichste Lösung dar. Damit liegt jedoch im Bereich der Planung und Ausschreibung eine indirekte Förderung der Gemeinde vor. Die notwendigen Verkehrszeichen wurden verordnet.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:7.6 Schöffern

„Hinsichtlich Bedarfsprüfung, Finanzierungskonzept und der Nachweise über die Abwicklung der erforderlichen Behördenverfahren wird auf die Aussagen zur Anlage Fischbach verwiesen.

Hinsichtlich eines Nachweises von Qualitätsprüfungen wird auf die Aussagen zur Anlage Hart bei Graz verwiesen.“

7.7 Scheifling – Busterminal und P+R-Platz



Entscheidungskriterien:

Das Projekt stellt eine Umgestaltung und Neuorganisation der bestehenden Bushaltestellen am Ritter-Ilsung-Platz in Scheifling dar. Dies ist eine zentrale Busstation (Busbahnhof) in Scheifling. Die Neugestaltung sollte die angespannte Verkehrssituation am Platz beseitigen.

Lt. AV zur Regierungssitzung, sollte *durch die Neuordnung eines Kreisverkehrs das Befahren der Haltestellen in jede Fahrtrichtung wesentlich verbessert und verkehrssicherer für alle betroffenen Verkehrsteilnehmer werden. Die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs sollten dadurch minimiert und die fußläufige Verknüpfung mit dem Busverkehr optimiert werden.* Zur Schaffung der Bushaltestellen sollte noch ein P+R-Platz für 15 PKW geschaffen werden. Auch eine neue, verkehrsgerechte Anordnung der Gehsteige sowie Platzbeleuchtung sollte durchgeführt bzw. errichtet werden.

Die Marktgemeinde hat die Bürger in die Platzgestaltung mit eingebunden. Dies belegen Protokolle von Gemeinderatssitzungen und Bürgerversammlungen. Die Planungsphase gestaltete sich dementsprechend etwas länger und führte zum Gemeinderatsbeschluss vom 30.9.2004 über die endgültige Ausführung des Platzes.

Bzgl. der Durchführung einer Bedarfserhebung (Verkehrszählung, Pendlerstromuntersuchung, Anhalte- und Bürgerbefragungen) wurden keine Unterlagen vorgelegt. Die Fahrpläne der beiden Buslinien zeigen jedoch nach wie vor eine relativ dichte Frequenz.

Projektunterlagen:

Mit der Projekterstellung wurde ein TB für Verkehrstechnik betraut. Dieses Büro war am Entscheidungsfindungsprozess mit Bürgerbeteiligung maßgeblich beteiligt. Eine umfangreiche Projektmappe liegt vor.

Diese enthält ua. auch die Kostenzusammenstellungen/Leistungsverzeichnisse.

Behördenverfahren und sonstige rechtliche Grundlagen VOR dem Bau:

Ein Baubewilligungsverfahren wurde durchgeführt.

Bzgl. allfälliger weiterer behördlicher Verfahren wurde der Bescheid der FA18E Verkehrsrecht vom 5.8.2005 hinsichtlich der Genehmigung der Errichtung der Haltestellenbereiche vorgelegt.

Ausführungsunterlagen Bau:

Eine Kostenzusammenstellung des beauftragten Ingenieurbüros über €130.000,-- mit den Detailpositionen Baukosten, Möblierung, Bepflanzung und Beleuchtung lag vor. Die Errichtung des Busbahnhofes und des P+R-Platzes erfolgte im Zuge der Umgestaltung des Ritter-Illung-Platzes auf der „alten“ L317 (Lobmingstraße).

Es lagen alle Zahlungsnachweise im Original vor.

Qualitätsprüfungen:

Ein Nachweis von Qualitätsprüfungen für den Parkplatz als eigener Bauabschnitt liegt nicht vor.

Schlussprüfungen Bau und Unterlagen für die Zukunft:

Eine formelle Bauübernahme und damit auch die Festlegung der Gewährleistungsfristen wurde vorgenommen. Abrechnungsunterlagen wie Wiegescheine, Aufmaßblätter etc. sowie Rechnungen und (elektronische) Zahlungsbelege sind vorhanden.

Behördenverfahren (abschließende) und sonstige rechtliche Grundlagen NACH dem Bau:

Bzgl. allfälliger abschließender behördlicher Verfahren hinsichtlich Flächenwidmung, Wasserrecht, Naturschutz, Straßenrecht und Baurecht wurden nur der Bescheid der FA18E Verkehrsrecht vom 5.8.2005 hinsichtlich der Genehmigung der Errichtung der Haltestellenbereiche vorgelegt.

Die notwendigen Endvermessungen und grundbücherlichen Eintragungen aufgrund der veränderten Eigentumsverhältnisse wurden nachgewiesen.

Straßenrechtliche Maßnahmen:

Es wurden keine Verkehrszeichen zur Kennzeichnung des P+R-Bereiches aufgestellt.

Förderung:

Ein **Förderungsansuchen**, eingelangt bei der zuständigen FA18A am 22.11.2004, liegt vor. Planentwurf und eine Gesamtkostenangabe über € 251.084,69 lagen bei. Ein Technisches Büro - Ingenieurbüro für Verkehrswesen war mit der Projektdurchführung befasst.

Als **Förderung** durch die FA18A wurden € 18.300,-- vorgesehen. Mit diesem Förderbeitrag wurden konkret die Flächen der Bushaltestellen, die Vordächer im Bereich der Haltestelle, die straßenbauliche Anbindung zum Busbahnhof sowie die P+R-Anlage mitfinanziert.

Die förderbaren Kosten teilen sich wie folgt auf:

P+R 15 PKW	€ 11.803,46
2 Busbuchten	€ 3.412,78
Wartehaus	€ 1.200,--
<u>Planungskosten, Bauaufsicht</u>	<u>€ 1.859,17</u>
Summe (gerundet)	€ 18.300,--

Die Position Bauaufsicht wurde jedoch, wie aus dem Fördervertrag ersichtlich, in die Kostentragung der Gemeinde übergeben.

Die Gesamtkosten wurden im AV zur Regierungssitzung mit € 250.000,-- seitens der Förderstelle angegeben. Die Genehmigung dazu erfolgte am 28.11.2005.

Aufgrund der ausreichend vorgelegten rechnerischen Nachweise erfolgte die **Förderungsauszahlung** in der berechneten Höhe.

Es liegt ein rechtsgültiges **Förderungsübereinkommen** vom 21.2.2006 über die Errichtung, den Betrieb, die Erhaltung und die Regelung der Kostentragung des Busbahnhofes Ritter-Ilsung-Platz mit zugehöriger P+R-Anlage vor. Es wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.

Die P+R-Anlage befindet sich an der Bushaltestelle der Verbundlinien 840 (Leoben – Neumarkt) und 890 (Neumarkt – Mauterndorf im Pongau).

Der wesentliche Vertragspunkt ist neben der Festlegung der oberwähnten Fördersumme, die Baubeschreibung (*eine vom fließenden Verkehr baulich getrennte überdachte Wartefläche mit einem Haltebereich/Aufstellbereich für je 1 Bus in beide Fahrrichtungen mit dem dazugehörigen Zu- und Abfahrtsbereich zur alten Landesstraße L317*

„Lobmingerstraße“ sowie dazu gehörigen Nebenanlagen wie Gehsteige, Fußgängerüberquerungen und mit zugehöriger P+R-Anlage für 15 PKW). Das Grundstück ist im Eigentum der antragstellenden Gemeinde.

Fixiert wurde auch die Zweckwidmung der P+R-Anlage ausschließlich für Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel und die Verpflichtung der Gemeinde zur Überwachung dieses Punktes.

Die Gemeinde hatte Bauausschreibung, Bauaufsicht und Rechnungsprüfung zu übernehmen. Die angenommenen Schätzkosten wurden – deutlich höher als im Regierungs-AV angegeben – mit € 295.000,- festgehalten.

Vertraglich festgehalten ist weiters die Erklärung der Marktgemeinde Scheifling, dass für das vorliegende Förderungsprojekt weitere Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln weder beantragt noch gewährt wurden und solche auch nicht beantragt werden.

Enthalten sind auch die Verpflichtungen der Marktgemeinde Scheifling, die künftige Wartung (Beleuchtung, Winterdienst, Pflege der Grünanlage udgl.) und die Instandhaltung der gesamten Anlage zu übernehmen. Ferner die Notwendigkeit der Beschilderung des P+R-Bereiches.

Sonstiges:

Das Projekt befindet sich in einem guten Zustand. Aufgefallen ist bei Prüfung hinsichtlich Bruttosubventionsäquivalent, dass um eine weitere Förderung, nämlich für das „Ritter-Zelt“ am Ritter-Ilsung-Platz seitens der Gemeinde angesucht wurde. Dabei handelt es sich um das Buswartehäuschen, das bereits in der ggstdl. Projektförderung der FA18A mitgefördert wurde.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

7.7 Scheifling

„Hinsichtlich Bedarfsprüfung und der Nachweise über die Abwicklung der erforderlichen Behördenverfahren wird auf die Aussagen zur Anlage Fischbach verwiesen.

Hinsichtlich eines Nachweises von Qualitätsprüfungen wird auf die Aussagen zur Anlage Hart bei Graz verwiesen.

Zwecks Aufstellung von Verkehrszeichen zur Kennzeichnung des P&R-Bereiches wurde mit der Gemeinde bereits Kontakt aufgenommen.“

7.8 Voitsberg



Entscheidungskriterien:

Der Parkplatz liegt im Schnittpunkt von Bahn (Graz-Köflacher-Eisenbahn) und Bus (Verbundlinien 700 Graz – Köflach, 707 Köflach – Teigitschgraben und 720 Graz – Pack – Klagenfurt). Bzgl. der Durchführung einer Bedarfserhebung (Verkehrszählung, Pendlerstromuntersuchung, Anhalte- und Bürgerbefragungen) wurden keine Unterlagen vorgelegt.

Eine grundlegende Kostenschätzung über € 58.608,-- war vorhanden.
Ein Stadtratsbeschluss zu den Maßnahmen liegt vor.

Projektunterlagen:

Detaillierte Projektunterlagen wurden von der Gemeinde dem LRH vorgelegt.

Behördenverfahren und sonstige rechtliche Grundlagen VOR dem Bau:

Ein Bauverfahren wurde durchgeführt. Der rechtskräftige Bescheid liegt vor.
Der Parkplatz ist im Eigentum der Stadtgemeinde.

Ausführungsunterlagen Bau:

Die Ausschreibung der Straßenbauleistungen erfolgte durch die Stadtgemeinde im Verhandlungsverfahren ohne vorherige Bekanntmachung. 3 Bieter wurden dazu eingeladen. Die Ergebnisse:

Bieter A	€ 63.927,89	(100,0%)
Bieter B	€ 67.991,64	(106,4%)
Bieter C	€ 84.256,75	(131,8%)

Aufgrund der Angebotsprüfung erhielt Bieter A den Zuschlag.

Die abgerechneten Kosten für den Parkplatz betragen € 65.414,61. Die Kostenerhöhung betrug 2,32%.

Abrechnungsunterlagen wie Bautagesberichte, Wiegescheine, Aufmaßblätter etc. sowie Rechnungen und (elektronische) Zahlungsbelege sind vorhanden.

Es liegen somit alle Zahlungsnachweise und Abrechnungsunterlagen im Original vor.

Qualitätsprüfungen:

Ein Nachweis von Qualitätsprüfungen für den Parkplatz liegt nicht vor.

Schlussprüfungen Bau und Unterlagen für die Zukunft:

Ein Vorabnahmeprotokoll, welches keine Mängel ausweist ist vorhanden. Eine Übersicht über die Gewährleistungsfristen ebenso. Eine Bankgarantie bis 27.10.2010, somit über die volle Laufzeit der gesetzlichen 3-jährigen Gewährleistung liegt auf.

Eine Gesamtkostenaufstellung ist vorhanden. Vor- und Nachkalkulation wurde nicht beigebracht. Ein Soll-Ist-Vergleich erfolgte nicht. Daher fehlen auch Begründungen für die Abweichungen.

Behördenverfahren (abschließende) und sonstige rechtliche Grundlagen NACH dem Bau:

Der Parkplatz ist in Betrieb. Der formelle Abschluss des Bauverfahrens wurde noch nicht vorgenommen.

Straßenrechtliche Maßnahmen:

Über die ordnungsgemäße Verordnung und Aufstellung von Verkehrszeichen wurden keine Unterlagen beigebracht.

Förderung:

Mit Schreiben vom 24.7.2007 hat die Gemeinde als Bauträger ein **Förderungsansuchen** bei der zuständigen FA18A des AdLReg gestellt. Die Projektbeschreibung umfasst die Errichtung von 25 PKW-Abstellplätzen. Die Gesamtkosten wurden mit € 68.400,-- angegeben. Die vorgelegte Abrechnung ergab € 68.151,-- und lag somit um 0,36 % unter den veranschlagten Kosten.

Als **Förderung** durch das Land Steiermark wurden € 25.000,-- vorgesehen. Das sind 50 % der von der Förderstelle bemessenen bzw. errechneten Gesamtkosten. Die Genehmigung dazu erfolgte in der Regierungssitzung am 10.9.2007.

Aufgrund der vorgelegten rechnerischen Nachweise erfolgte die **Förderungsauszahlung** iHv € 25.000,-- am 23.11.2007.

Es liegt ein rechtgültiges **Förderungsübereinkommen** lt. Aktenlage vor. Der Inhalt bezieht sich auf die Errichtung, den Betrieb, die Erhaltung und die Regelung der Kostentragung der P+R-Anlage. Die wesentlichen Punkte sind die Anzahl der zu errichtenden Parkplätze (25) sowie die in unmittelbarer Nähe liegenden und zu Fuß erreichbaren Haltestellen von Bahn und Bus.

Ferner die Widmung der gesamten P+R-Anlage ausschließlich den Benutzern öffentlicher Verkehrsmittel und die dementsprechende Verpflichtung der Gemeinde zur Vornahme der entsprechenden Kontroll- und Erhaltungsmaßnahmen.

Aus dem Vertrag geht als eine der Feststellungen hervor, dass sich das in Frage kommende Grundstück in Gemeindebesitz befindet. Weiters sollte die Stadtgemeinde Voitsberg eine Erklärung abgeben, dass für das vorliegende Förderungsprojekt weitere Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln weder beantragt noch gewährt wurden und auch nicht beantragt werden. Die Vertragslaufzeit wurde mit 30 Jahren festgelegt.

Kostenschätzung sowie ein Stadtratsbeschluss über die Errichtung des Parkplatzes sind vorhanden. Die Lage des Parkplatzes am Schnittpunkt von Bahn und Bus ist als gut anzusehen.

Die Gemeinde führte ein Bauverfahren für die Parkplatzerrichtung durch. Der formelle Abschluss des Bauverfahrens fehlt noch.

Die Stadtgemeinde hat sich mit der gewählten Ausschreibungsform gesetzeskonform verhalten. Kostenschätzung, Ausschreibung und Abrechnung liegen nur geringfügig kostenmäßig auseinander. Die Abrechnungsunterlagen sind vollständig.

Der Fördervertrag enthält für den Fall vorzeitiger Auflösung keine Pönalisierung.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:***7.8 Voitsberg***

„Hinsichtlich Bedarfsprüfung und der Nachweise über die Abwicklung der erforderlichen Behördenverfahren wird auf die Aussagen zur Anlage Fischbach verwiesen.

Hinsichtlich eines Nachweises von Qualitätsprüfungen wird auf die Aussagen zur Anlage Hart bei Graz verwiesen.“

Das Ergebnis der vom Landesrechnungshof durchgeführten Überprüfung wurde in der am 17. September 2008 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dargelegt.

Teilgenommen haben daran:

von der Abteilung 18 A – Gesamtverkehr
und Projektierung:

MMag. Fritz BERNHARD
Dipl.-Ing. Alfred NAGELSCHMIED

vom Landesrechnungshof:

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

8. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Der Landesrechnungshof überprüfte stichprobenweise die Errichtung von Park-and-ride-Plätzen.

Die Prüfung umfasste den Errichtungszeitraum von 2002 bis 2007.

Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens ergeben sich folgende Feststellungen und Empfehlungen:

- Der Erstausbau von Park-and-ride-Anlagen in der Steiermark mit Ausnahme des Großraumes Graz ist weitestgehend abgeschlossen. Für die Zukunft sind, abgesehen von der Errichtung weiterer Plätze an den neuen Verkehrskorridoren (Koralmbahn und S-Bahnen), verstärkt Korrekturen (Erweiterungen bzw. Rückbauten oder Auflassungen) der bestehenden Kapazitäten vorzunehmen.
- Auf Basis der generellen Richtlinie der steirischen Nahverkehrsförderung für Park-and-ride-Anlagen wird antragstellenden Gemeinden und Verkehrsunternehmen grundsätzlich eine Förderung im Ausmaß bis zu 50 % der Baukosten seitens des Landes Steiermark gewährt.
Neben den Standortgemeinden als Partner gibt es u.a. noch die steirischen Eisenbahnunternehmen ÖBB, GKB und StLB, mit denen Förderverträge geschlossen werden und bei denen für die Mitfinanzierung des Landes im Grunde dieselben Voraussetzungen gelten.
- Die Ausgestaltung der Förderverträge wird unterschiedlich gehandhabt.
 - **Die Förderrichtlinien sollten klar und transparent, unter Beachtung der Gleichbehandlung der jeweiligen Förderwerber, den Rahmen der Förderverträge vorgeben.**
- Im zuständigen Referat fehlen weitestgehend durchgängige Prozessabläufe.
Laut Stellungnahme des zuständigen Regierungsmitgliedes sind Verbesserungsmaßnahmen in dieser Hinsicht bereits im Gange.
 - **Die Förderstelle sollte zur Optimierung der Arbeitsprozesse ein transparentes und nachvollziehbares Förderungsprozedere unter Einbindung der Organisationsabteilung des Landes einführen.**
- Es gibt sowohl direkte als auch indirekte Leistungen für die Errichtung von Park-and-ride-Plätzen bzw. für zugehörige Begleitmaßnahmen durch verschiedene Abteilungen des Landes Steiermark. Eine förderstellenübergreifende Kontrolle hin-

sichtlich Mehrfachförderungen von Projekten einschließlich der Bedarfszuweisungen ist nicht vorhanden.

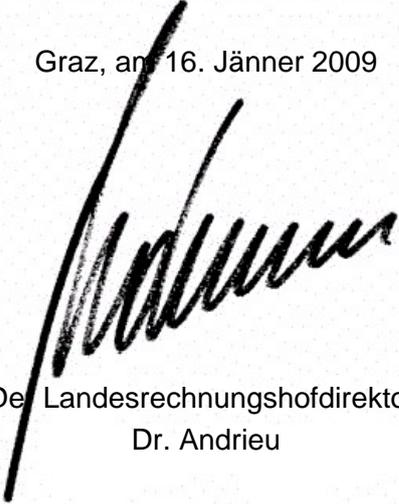
Die Rahmenrichtlinie über die Gewährung von Förderungen des Landes Steiermark wurde am Ende der Prüfung noch nicht angewendet, die Förderverträge sind dahingehend nicht angepasst.

Einseitige Vertragsänderungen der Förderungswerber bzw. Verstöße gegen den Vertrag werden in der Regel von der Förderstelle weder aufgegriffen noch geahndet.

- **Die Prüftätigkeit der zuständigen Abteilung wäre in den wesentlichen Stadien der Leistungserbringung zu verstärken. Die Förderdatenbank wäre dazu auch heranzuziehen. Förderungen sollten erst nach dem Nachweis der Einhaltung aller notwendigen Voraussetzungen (Checklisten) und nicht mehr in Teilbeträgen gewährt werden.**
 - **In technischer Hinsicht wären durchgreifende Qualitäts- und Quantitätskontrollen vorzuschreiben. Abrechnungen wären ebenso nach der Rahmenrichtlinie zu kontrollieren.**
 - **Pönalien sollten auch bei befristeten Verträgen vorgeschrieben werden.**
 - **Abweichungen von der Förderungszusicherung (Förderungsvertrag) wären aufzugreifen und gegebenenfalls zu verfolgen.**
- Eine Kostenrechnung fehlt bei der Förderstelle. Die Unterlagen für die so genannte „Einmalkostenrechnung“ konnten nicht vorgelegt werden. Eine innerbetriebliche Leistungserfassung aller an der Errichtung von Park-and-ride-Anlagen beteiligten Abteilungen bzw. Behörden sowie Kostenüberrechnungen bzgl. der indirekten Förderungen sind nicht vorhanden.
- **Eine innerbetriebliche Leistungserfassung (Kostenrechnung) aller an der Errichtung von Park-and-ride-Anlagen beteiligten Abteilungen bzw. Behörden des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung sowie Kostenüberrechnungen der indirekten Leistungen sollte eingeführt werden.**
- Die Einhaltung gesetzlicher Verpflichtungen insbesondere die Erfüllung der öffentlich-rechtlichen Erfordernisse (zB Baubewilligungs-, Wasserrechtsverfahren,...) wird von Gemeinden im eigenen Bauträgerbereich oft nicht beachtet.
- **Aufgrund der Komplexität der Bauverfahren wären von den Gemeinden und Bauträgern vermehrt Fachplaner und eine externe Bauaufsicht einzusetzen.**

- „Barrierefreiheit“ wird einigermaßen konsequent nur im Bereich von Park-and-ride-Plätzen in Verbindung mit Eisenbahnunternehmen/Bahnhöfen berücksichtigt. Fahrgastinformationen in Echtzeit über Zugankünfte sind nur im Bereich der Eisenbahnen (einschließlich Grazer Verkehrsbetriebe) vorhanden.
 - **Behindertenparkplätze und dazugehörige Begleitmaßnahmen (zB Rampen) sollten von der Förderstelle in vermehrtem Maße vorgeschrieben werden.**
Fahrgastinformationen sollten auch bei den Park-and-ride-Anlagen errichtet werden.

Graz, am 16. Jänner 2009



Der Landesrechnungshofdirektor:
Dr. Andrieu