

**STEIERMÄRKISCHER LANDTAG**

**LANDESRECHNUNGSHOF**

**GZ.: LRH 31 K 2 - 98/12**



**BERICHT**

**betreffend die bau- und kostenmäßige Prüfung  
der Landesstraße L 701 - Koppental II**

## **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1. Prüfungsgegenstand .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Allgemeines .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Organisation der Fachabteilung 2d und der BBL Liezen.....</b>	<b>14</b>
<b>4. Planung und Detailprojekt der Landesstraße L 701.....</b>	<b>23</b>
<b>5. Durchführung des Bauvorhabens Landesstraße L 701 - Koppental II .....</b>	<b>40</b>
5.1. Vergabe.....	41
5.2. Ausführung.....	52
5.3. Abrechnung.....	65
<b>6. Personal - Stand und - Kosten</b>	
6.1. Personalentwicklung im Straßenbau.....	72
6.2. Fachabteilung 2d und BBL Liezen.....	76
6.3. VB II - Personal der Straßenerhaltung.....	89
<b>7. Zusammenfassung .....</b>	<b>97</b>

## **1. Prüfungsgegenstand**

Der Landesrechnungshof hat eine

***bau- und kostenmäßige Prüfung  
der Landesstraße L 701 - Koppental II  
im Bereich der  
Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion,  
Fachabteilung 2d***

durchgeführt.

In diesem Zusammenhang wurde auch auf die Organisation der Dienststellen und das gesamte Aufgabengebiet näher eingegangen.

Die gegenständliche Überprüfung erstreckte sich auf die Einsichtnahme in die von der Fachabteilung 2d und der Baubezirksleitung Liezen zur Verfügung gestellten Unterlagen, die vom Organisationshandbuch bis hin zum ursprünglich erstellten generellen Projekt, sowie des Bauaktes der Landesstraße L 701 reichte.

Für die Überprüfung der fertiggestellten Teilstücke Koppental I - III wurde direkt mit der Baubezirksleitung Liezen Kontakt aufgenommen, die die gesamten Unterlagen und Abrechnungen unverzüglich dem Landesrechnungshof für die Einsichtnahme zur Verfügung gestellt hat.

Die Detailprüfung wurde jedoch nur für das mittlere Straßenstück Koppental II durchgeführt.

Weiters wurden der Personalstand und die Personalkosten der Fachabteilung 2d und der Baubezirksleitung Liezen ermittelt, sowie überschlägig auf die Personalentwicklung in den Straßenbaureferaten der Baube-

zirksleitungen und der VB II - Bediensteten im Straßenerhaltungsdienst eingegangen.

Dazu wurden im Verlaufe der Prüfung Daten und Unterlagen von der Rechtsabteilung 1, der Landesbuchhaltung, der Landesbaudirektion und der Fachabteilung 2d angefordert und im gewünschten Umfang termingerecht übermittelt.

**Zu diesem Bericht sind folgende Stellungnahmen eingelangt:**

- von Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel unterfertigte Stellungnahmen
  1. der Fachabteilung 2d und
  2. der Rechtsabteilung 10

Der Landesrechnungshof hat die allgemein gehaltene Stellungnahme des Landesfinanzreferates am Ende des Berichtes eingefügt. Die speziell zu einzelnen Berichtsteilen formulierte Stellungnahme der Fachabteilung 2d wurden direkt in den Bericht eingearbeitet.

Weiters erfolgt der Hinweis, dass jene Berichtsteile, die datenschutzrechtlich relevante Informationen enthalten, mit einer karierten Graustellung im Bericht gekennzeichnet sind.

Ebenso unterliegen die Beilagen 2 bis 9, 11, 13, 14 und 16 bis 18 dem Datenschutz.

## 2. Allgemeines

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

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

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

Das **Strukturdiagramm** auf der nächsten Seite zeigt die Stellung der Fachabteilung 2d innerhalb der **Landesbaudirektion**. Ebenso ersichtlich sind die der Landesbaudirektion zugeordneten sieben Baubezirksleitungen (BBL) in den verschiedenen steirischen Regionen.

Das Referat der **Material- und Bodenprüfstelle** war der Fachabteilung IIc (Straßenneubau) bis zu deren Auflösung zugeordnet. Danach erfolgte eine direkte Zuordnung der Material- und Bodenprüfstelle als Referat der Landesbaudirektion. Da der Aufgabenschwerpunkt dieses Referates die Tätigkeit von Bodenuntersuchungen und -prüfungen für den Straßenbau beinhaltet wurde vom Landesrechnungshof, bei der stichprobenweisen Prüfung der Planungsauftragsvergabe im Bereich der Fachabteilung 2a, die Eingliederung in eine Fachabteilung im Bereich Verkehrswesen empfohlen.

Dieser Empfehlung wurde bereits bei der Neustrukturierung der Fachabteilungen im Bereich Verkehrswesen zu Jahresbeginn 1998 nachgekommen und die Material- und Bodenprüfstelle dem Aufgabenbereich der Fachabteilung 2d zugeordnet.



Der Bereich **Verkehrswesen** gliedert sich nach der Umstrukturierung nun in folgende **Fachabteilungen mit folgenden Aufgaben**:

- **2a:** Straßen- und Brücken, Planung und Bau
- **2b:** Öffentlicher Verkehr, Verkehrssicherheit
- **2d:** Straßen- und Brückenerhaltung
- **2e:** Agrartechnik (Güterwegebau)

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

Mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 16. März 1998 erfolgte eine neue Geschäftseinteilung. Diese wurde in der Grazer Zeitung, Stück 20, Nr. 207, ausgegeben am 15. Mai 1998, veröffentlicht.

Der für die Fachabteilung 2d - Straßen- und Brückenerhaltung, **zuständige politische Referent ist Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel.**

Gemäß dieser **Geschäftseinteilung des Amtes** erstreckt sich der Aufgabenbereich **der Fachabteilung 2d auf die Erledigungen folgender Geschäfte** (B.V. = Bundesauftragsverwaltung; S.W.L. = Selbständiger Wirkungsbereich des Landes):

- ⇒ Allgemeine fachliche Angelegenheiten der Straßenverwaltung und Straßenerhaltung; B.V., S.W.L.
- ⇒ Verwaltung der Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen B und Landesstraßen einschließlich Sondernutzung dieser Straßen, Verwaltung, Verpachtung und Verkauf von Straßengrundflächen, Haftungs- und Schadensangelegenheiten, Verkehrs- und Lastbeschränkungen; B.V., S.W.L.
- ⇒ Führung einer Brückendatenbank und einer Straßenzustandsdatenbank; B.V., S.W.L.

- ⇒ Instandhaltung und Instandsetzung der Straßen, Brücken und Tunnel, einschließlich der Organisation und Durchführung des Winterdienstes:
  - von Autobahnen und Schnellstraßen (jeweils im Auftrag der ASFINAG)
    - von Bundesstraßen B
    - von Landesstraßen; B.V., S.W.L.
- ⇒ Periodische Brückenprüfung und Brückenüberwachung; B.V., S.W.L.
- ⇒ Planung, Ausbau und Erhaltung der Hochbauten und betrieblichen Einrichtungen der Bundes- und Landesstraßenverwaltung; B.V., S.W.L.
- ⇒ Organisation des Straßenerhaltungsdienstes für Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen B und Landesstraßen einschließlich der Beschaffung und Verwaltung der erforderlichen Kraftfahrzeuge, Geräte und Ausstattung sowie der funk- und fernmeldetechnischen Einrichtungen; B.V., S.W.L.
- ⇒ Führung einer Betriebs- und Kostenrechnung für den Straßenerhaltungsdienst zur Kostenabgrenzung zwischen Autobahnen-, Schnellstraßen- und Landesstraßenverwaltung; B.V., S.W.L.
- ⇒ Mitwirkung bei der Feststellung des Personalbedarfs für den Straßenerhaltungsdienst, soweit die Autobahn- oder Bundesstraßenverwaltung betroffen ist; S.W.L.
- ⇒ Verwaltung der Dienst- und Naturalwohnungen in den Bauhöfen und Werkstätten; B.V., S.W.L.
- ⇒ Technisch-geologischer Dienst, Material- und Bodenprüfstelle; B.V., S.W.L.

Im Rahmen des Geografischen Informations-System (GIS) ist auch das steirische Verkehrsinformations-System (STEVIS) installiert.

Der Landesrechnungshof hat bei der Überprüfung der Fachabteilung 2e (Agrartechnik) das Agrarwegeinformations-System (AWIS) - mit der vollständigen Erfassung des gesamten ländlichen Wegenetzes der Steiermark -, sowie auch bei der Überprüfung der Fachabteilung 3a, die Einarbeitung des wasserwirtschaftlichen Informationssystems (WAWIS)

in das vorhandene Datennetz des GIS, als fortschrittliche Entwicklungsarbeit positiv hervorgehoben.

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

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

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

Mit abschnittsweise geführten Werten kann auch der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) in einer Karte dargestellt werden, wobei die Breite der Bandsymbole in der graphischen Darstellung die Höhe der DTV-Werte widerspiegelt.

Der Landesrechnungshof erwartet sich durch diese Datenbank und der Grafikdarstellung des Verkehrswegenetzes eine gezielte Planung von Straßen, sowie für die **Bau- und Erhaltungsmaßnahmen einheitliche Dringlichkeitsstufen** und damit einen effizienten und kostenoptimierten

Einsatz der zur Verfügung stehenden Budgetmittel bei allen notwendigen Straßenbaumaßnahmen.

Gemäß einer Veröffentlichung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten mit dem Titel „Statistik, Straße und Verkehr“, Stand Jänner 1998, sind die Längen des in Betrieb befindlichen Straßennetzes getrennt nach Straßenarten in der unten stehenden Tabelle angeführt.

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

Bundesland	Autobahnen	Schnellstraßen	Bundesstraßen	Landesstraßen	Summe aus A, S, B, L
Burgenland	55	51	551	1176	1833
Kärnten	231	-	1105	1525	2861
Niederösterreich	329	59	3008	10660	14056
Oberösterreich	264	-	1536	4364	6164
Salzburg	140	-	663	619	1422
<b>Steiermark</b>	<b>309</b>	<b>130</b>	<b>1579</b>	<b>3366</b>	<b>5384</b>
Tirol	182	28	1019	1270	2499
Vorarlberg	63	29	299	492	883
Wien	41	-	210	-	251

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

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

<b>Bundesland</b>	<b>Fläche km<sup>2</sup></b>	<b>Summe von A, S, B, L</b>	<b>Straßendichte m/km<sup>2</sup></b>
Niederösterreich	19.170	14.056	733
<b>Steiermark</b>	<b>16.386</b>	<b>5.384</b>	<b>329</b>
Tirol	12.648	2.499	198
Oberösterreich	11.978	6.164	515
Kärnten	9.533	2.861	300
Salzburg	7.154	1.422	199
Burgenland	3.965	1.833	462
Vorarlberg	2.601	883	339

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

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

Dazu ist festzustellen, daß sich gegenüber Stand Jänner 1997 nur geringfügige Änderungen im Autobahnen-, Schnellstraßen- und Bundesstraßenbereich ergeben haben, während die Landesstraßenkilo-



metrierungen genau gleich geblieben sind. Das heißt, es sind in allen Bundesländern nur wenige Kilometer Straßenneubauten hinzugekommen.

Aufgrund der vorangeführten Tabellenwerte und der Grafik läßt sich erkennen, daß das **gut ausgebaute Straßennetz in der Steiermark** in naher Zukunft **vorrangig** nur den Vollausbau der Autobahnen, die Komplettierung des hochrangigen Straßennetzes und einige Ortsumfahrungen erfordert (A2 - Packabschnitt, A9 - Selzthal und Plabutschunnel, S6 - Umfahrung Spital a. Semmering und Ganzsteintunnel, S35 - Stausee- Röthelstein, Lösung der Ennstrasse bzw. Umfahrung Stainach).

Straßenneubauten und Neutrassierungen bei Bundes- und Landesstraßen werden abgesehen von einigen noch anstehenden wichtigen Bauvorhaben eher sekundär sein, dafür wird den **Erhaltungsaufgaben des bestehenden Straßennetzes und somit der Fachabteilung 2d immer mehr an Bedeutung zukommen.**

Zur Erfassung und Systematisierung der notwendigen Erhaltungsaufgaben hat die Fachabteilung 2d einen **Bewertungskatalog** aufgestellt. Darin ist jede Straße mit Bezeichnung, Breite und Oberflächenzustand, der in **Zustandsklassen** I (gut) bis IV (es besteht dringender Handlungsbedarf) bewertet ist, aufgeführt. Zusätzlich werden Sanierungsvorschläge gemacht und eine Kostenschätzung dazu angegeben. In einer jährlich erstellten Grafik werden die Veränderungen in den nach Kilometern addierten Zustandsklassen farblich dargestellt.

Der Landesrechnungshof kann dazu **positiv** feststellen, daß damit auch einer **Empfehlung** im Bericht „betreffend die stichprobenweise Querschnittsprüfung der bau- und kostenmäßigen Abwicklung von Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen“ aus dem Jahre 1989 **in vollem Umfang nachgekommen wurde.**

### 3. Organisation der Fachabteilung 2d und der BBL Liezen

Das Aufgabengebiet und wesentliches Ziel der Abteilung ist die Umsetzung eines funktionierenden Straßenerhaltungs- und Instandsetzungsdienstes des gesamten steirischen Straßennetzes mit Ausnahme der Gemeindestraßen, der Güterwege und der Privatstraßen.

Die Erhaltung und Betreuung der **Autobahnen** wird über die **Autobahnmeistereien** (Automeister, Tunnelmeister und Werkstättenleiter) abgewickelt.

Für die Erhaltung und den Betriebsdienst auf **Bundesstraßen S und B** sowie auf **Landesstraßen** bedient sich die Fachabteilung 2d der **sieben Baubezirksleitungen**.

Das gesamte Straßennetz ist dazu regional auf **Straßenmeistereien** aufgeteilt, die wiederum den entsprechenden Baubezirksleitungen zugeordnet sind.

Im Rahmen der Erhaltung und Betreuung der Bundesstraßen S und B sowie für die Landesstraßen hat die Fachabteilung 2d als Straßenverwaltungsstelle den gesetzlichen Auftrag unter Verwendung von Budgetmitteln für die Erfüllung folgender wichtiger **Aufgaben** zu sorgen:

- ◆ Erhaltung des Straßenkörpers, der Stütz- und Futtermauern
- ◆ Erhaltung der Fahrbahndecken, Behebung von Belagsschäden und Staubfreimachung
- ◆ Erhaltung der Brücken und Durchlässe

- ◆ Ausstattung der Straßen mit Straßenausrüstung, wie Verkehrszeichen, Verkehrsleiteinrichtungen, Wegweiser und Markierungen
- ◆ Erhaltung der Nebenanlagen, insbesondere Pflege der Grünanlagen, Unterhalt der Entwässerungseinrichtungen und Erhaltung der Parkplätze
- ◆ Ausführung des Winterdienstes mit Schneeräum- und Streudienst und Straßenzustandsmeldungen
- ◆ Sichern von Arbeitsstellen und Unfallstellen

Bei der Durchführung des Straßenerhaltungsdienstes sind vordringlich im Rahmen der Streckenkontrolle nicht verkehrssichere Zustände festzustellen und kenntlich zu machen, unmittelbare Gefahren für den Verkehr schnell zu beheben oder die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten.

Ein sehr großer Teil der Arbeiten für die Erhaltung der Straßen liegt im unmittelbaren Umfeld der Straße, insbesondere bei der Grünpflege, dem Unterhalt der Entwässerungseinrichtungen, der Erhaltung der Parkplätze und der Durchführung des Winterdienstes. Die Grünpflege umfaßt vor allem das Mähen des Grases, das Beschneiden von Sträuchern und Bäumen und somit das Pflegen von Banketten und Böschungen.

Der Unterhalt der Entwässerungseinrichtungen bezieht sich auf die Reinigung von Durchlässen, Drainagen und Straßengräben. Die Ausführung des Winterdienstes betrifft die Schneeräumung, Salz- und Splittstreuung sowie die notwendige Weiterleitung von Straßenzustandsmeldungen an die Medien bzw. an Autofahrerorganisationen.

Um diese Funktionen der **Fachabteilung 2d** wahrzunehmen, gliedert sich diese Dienststelle in **sieben Referate**:

- 1) Straßeninstandsetzung von A,B und L
- 2) Hochbauten, Betriebsausstattungen
- 3) Brückenprüfungen auf A, B und L
- 4) Brückeninstandsetzung, Autobahnenbetrieb
- 5) Allgemein rechtliche Angelegenheiten, Bodenmarkierungen
- 6) Sondernutzungen von Straßengrund und Anrainerbelange
- 7) Material- und Bodenprüfstelle

Die Gliederung der Fachabteilung 2d ist im **Organigramm** auf der nächsten Seite ersichtlich. Das übersichtlich gegliederte Organisationshandbuch der Fachabteilung 2d kann vom Landesrechnungshof positiv hervorgehoben werden.

Der Personalstand mit 14.10.1998 beträgt **70 Mitarbeiter**. Die **Abteilung** wird von Hofrat Dipl.-Ing. Gunther **Dirnböck geleitet**.

Betreffend der Anzahl der Dienstposten der Fachabteilung 2d wird auf die Bemerkungen in Kapitel 6: „Personal - Stand und - Kosten“ dieses Berichtes hingewiesen.

Auffallend sind im Organigramm die Referate 5 und 6 mit nur zwei bzw. nur einem weiteren Bediensteten neben dem Referatsleiter.

Der Landesrechnungshof schlägt zur Straffung der Organisation eine **Reduktion auf 6 Referate** vor.



Die **gegenständliche Prüfung** bezog sich **im wesentlichen auf das Referat 1** (Leiter: OBR Dipl.-Ing. Allmer) 'Straßenerhaltung und Instandsetzung von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen' der **Fachabteilung 2d** sowie auf das Referat Straßenbau der **Baubezirksleitung Liezen**. Hier aber im besonderen nur auf den Bereich „Erhaltung“ (Leiter: OAR Ing. Forstner).

An die Fachabteilung 2d werden jährlich von den Baubezirksleitungen, getrennt nach Straßenmeistereien, Regenerierungsprogramme geschickt. In diesen Regenerierungsprogrammen sind gereiht nach Dringlichkeit, die für das kommende Jahr notwendigen Maßnahmen aufgelistet. Darin wird neben der Straßennummer, der Kurzbezeichnung des Straßenzuges, der zu sanierende Abschnitt mit Kilometerangabe und mit seiner Gesamtlänge und Fläche angegeben sowie die notwendige Baumaßnahme mit einer voraussichtlichen Kostenschätzung beziffert.

Für die Fachabteilung 2d sind diese Meldungen der Baubezirksleitungen die Basis für die Erstellung des Bewertungskataloges, wonach das erforderliche Jahresprogramm in Absprache mit der Fachabteilung 2a (für die Straßenplanung und den Straßenneubau zuständig) erstellt wird.

Auf der nächsten Seite ist um über die Struktur der Baubezirksleitung einen Überblick zu bekommen auch das **Organigramm der Baubezirksleitung Liezen** dargestellt.



Für die aus dem Jahresprogramm ausgewählten Baumaßnahmen werden meist in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Sachbearbeitern der Baubezirksleitungen der Inhalt der Ausschreibung sowie die notwendigen Massen des Leistungsverzeichnisses festgelegt. Nach erfolgter Ausschreibung wird die Angebotseröffnung durch die Baubezirksleitungen bzw. die Fachabteilung 2d durchgeführt und nach der Bestbieterermittlung ein Vergabeantrag verfaßt.

Nach der Genehmigung durch die Steiermärkische Landesregierung (ab S 250.000.- sind Regierungssitzungsanträge erforderlich) und der darauf folgenden Beauftragung der Firma wird die entsprechende Baubezirksleitung mit der Aufsicht über die Durchführung des Bauvorhabens betraut.

Die Bauübergabe sowie die Vorübernahme nach Beendigung der beauftragten Arbeiten finden an Ort und Stelle unter Beteiligung der Fachabteilung 2d statt.

Die von den Bauaufsichten der jeweiligen Baubezirksleitung geprüften Abschlags-, Umsatzsteuerabschlagsrechnungen sowie die Schlußrechnung werden nochmals von der Fachabteilung 2d geprüft und danach die Auszahlung der anerkannten Summen veranlaßt. Ebenso wird der 7 %-ige Deckungsrücklaß und der 3 %-ige Haftungsrücklaß - meist in Form von Haftbriefen gelegt - von der Fachabteilung 2d verwaltet. Der Haftungsrücklaß wird nach Ende der Gewährleistungsfrist und erfolgter endgültiger Übernahme der beauftragten Arbeiten freigegeben.

Der Landesrechnungshof empfiehlt dazu in Bezug auf die Abwicklung der nicht offenen Verfahren (beschränkte Ausschreibungen) für eine von der Fachabteilung zu definierende Gesamtauftragssumme, die gesamte Abwicklung im Aufgaben- und Verantwortungsbereich der Baubezirksleitungen zu belassen.

Eine derartige Delegation von Aufgaben mit Eigenverantwortung und damit verbunden eines etwas größeren Arbeitsaufwandes bei den Bau-

bezirksleitungen müßte natürlich bei der Personaldisposition hinsichtlich der Dienstpostenanzahl in der Fachabteilung 2d und den sieben Baubezirksleitungen Berücksichtigung finden.

Um einen Überblick über die ausgeführten Landesstraßenbaumaßnahmen der beiden letzten Jahre zu erhalten, wurde die Fachabteilung 2d ersucht, eine Zusammenstellung der Landesstraßenbaumaßnahmen für die Jahre 1996 und 1997 getrennt nach Baubezirksleitungen zu übermitteln. Diese Zusammenstellung wurde vom Landesrechnungshof in der unten stehenden Tabelle, nach Jahren und Baubezirksleitungen getrennt, aufgeschlüsselt. Dazu wurden nur die Wegstreckenlängen (nicht die Kosten) aller ausgeführten Instandsetzungsarbeiten (ohne die reinen Materiallieferungen) zu einer Summe addiert. Die gesamten ausgeführten Baumaßnahmen sind in der Beilage 1 ersichtlich.

<b>LANDESSTRASSEN - INSTANDSETZUNGSARBEITEN</b>			
<i>ANZAHL DER KILOMETER</i>			
<b>BAUBEZIRKSLEITUNG</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>SUMME</b>
<b>BRUCK/MUR</b>	13,84	8,22	<b>22,06</b>
<b>FELDBACH</b>	10,98	13,63	<b>24,61</b>
<b>GRAZ-UMGEBUNG</b>	14,31	10,59	<b>24,90</b>
<b>HARTBERG</b>	6,51	6,76	<b>13,27</b>
<b>JUDENBURG</b>	16,35	9,49	<b>25,84</b>
<b>LEIBNITZ</b>	10,20	1,16	<b>11,36</b>
<b>LIEZEN</b>	7,05	7,01	<b>14,06</b>
<b>SUMME</b>	<b>79,24</b>	<b>56,86</b>	<b>136,10</b>

Auf die Anfrage, ob in den Jahren 1996 und 1997 Maßnahmen im Detailprojektsstadium verblieben sind, konnte die Fachabteilung 2d feststellen, daß in ihrem Bereich alle vorliegenden Detailprojekte auch zur Ausführung kamen.

Gemessen an den 3.366 km Landesstraße (Stand Jänner 1998) bedeuten die 136,1 km, die in zwei Jahren instandgesetzt wurden, ein Ausmaß von 4 %.

Damit ergibt sich ein **durchschnittlicher jährlicher Wert von 2 % Instandsetzungsmaßnahmen am gesamten Landesstraßennetz**. Daraus folgt, daß das gesamte Landesstraßennetz in 50 Jahren zu 100 % instandgesetzt werden würde.

**Stellt man die sich daraus ergebende notwendige Lebensdauer von 50 Jahren in Frage** (für die Erneuerung von Deckschichten können Intervalle von maximal 20 Jahren, für die Generalsanierung des Oberbaus rund 30 Jahre und für die Lebensdauer der Brücken 80 bis 100 Jahre angenommen werden) **müßten die Instandsetzungsmaßnahmen intensiviert werden**.

Damit gelangt man wiederum zu der schon im Kapitel 2 gemachten Feststellung, daß sich die **Erhaltungsaufgaben** für das bestehende Straßennetz und somit der **Arbeitsumfang der Fachabteilung 2d** sowie der betroffenen Stellen bei den **Baubezirksleitungen vergrößern wird.**

***Stellungnahme Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel (FA 2d):***

*„Die Feststellung des Landesrechnungshofes, wonach Instandsetzungsarbeiten im Landesstraßennetz im vermehrtem Umfang und in kürzeren Instandhaltungsintervallen erfolgen sollen, wird durch den Bewertungskatalog sämtlicher Landesstraßen bestätigt. Eine solche Intensivierung der Instandhaltungsarbeiten erfordert jedoch eine erhöhte finanzielle Dotierung, welche derzeit durch die Sonderinvestitionsprogramme I und II aus den Jahren 1998 und 1999 teilweise gegeben ist.“*

#### **4. Planung und Detailprojekt der Landesstraße L 701**

Der gegenständliche Prüfungsauftrag bezieht sich auf die bau- und kostenmäßige Prüfung der Landesstraße L 701 - Koppental.

Bei der nun durchgeführten Regenerierung dieser Landesstraße wurde das gesamte Projekt in drei Abschnitte geteilt. Die nun im Zeitraum von 1994 bis 1998 durch die Fachabteilung 2d in Verbindung mit dem Straßenbaureferat der Baubezirksleitung Liezen und der Straßenmeisterei Bad Aussee durchgeführt wurde.

Zurückzuführen ist dieses Projekt jedoch schon auf Planungsarbeiten, die im Jahre 1973 (mehr als 20 Jahre vor der Realisierung) begannen.

Die Landesstraße L 701 (Koppentalstraße) beginnt im Ortsgebiet von Bad Aussee bei der Abzweigung von der Salzkammergut - Bundesstraße Nr. 145. Das Ende dieses Straßenzuges liegt bei der Landesgrenze gegen Oberösterreich. Von dort verläuft die Straße steil abwärts nach Obertraun und zum Hallstättersee.

Für die Erstellung eines Detailprojektes im Abschnitt Bad Aussee bis zur Landesgrenze wurde am 19. März 1973 das Zivilingenieurbüro  vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung beauftragt.

Dieses Detailprojekt wurde dem Landesrechnungshof vorgelegt und war zum Teil Basis für die nun durchgeführte Regenerierungsmaßnahme.

Das Detailprojekt wurde geteilt in einen 1. Teil, mit dem Abschnitt beginnend von Bad Aussee (Brücke über die Koppentraun bei ca. km 0,5), vorbei am Bahnhof und über die Eisenbahnkreuzung bis zu einem starken Anstieg (bei ca. km 1,1).

Dieser Projektteil, betitelt mit Detailprojekt 1974, 1. Teil, hat eine Streckenlänge von 560 m und wurde von der Fachabteilung 2a am 14. September 1976 entgegengenommen.

Die Beschreibung des Bestandes erfolgte damals wie folgt:

*„Die Landesstraße L 701, auch Koppentraße genannt, kommt von Obertraun (OÖ), überquert den Koppensattel und bindet im Ortsgebiet von Bad Aussee in die Salzkammergut-Bundesstraße ein. Der örtliche Verkehr ist nicht erheblich, der Durchzugs- und Reiseverkehr erreicht in den Sommermonaten seinen Höhepunkt. Die bestehende Straße ist schmal und weist enge Kurven auf. Im Bereich des Bahnhofes von Bad Aussee und der Eisenbahnkreuzung herrschen sehr ungünstige Sichtverhältnisse. Durch das Fehlen eines Gehsteiges im Bereich des Bahnhofes und der geringen Straßenbreiten treten Behinderungen des Verkehrs auf.“*

Dazu kann festgestellt werden, daß diese Beschreibung im Bereich des Bahnhofes von Bad Aussee immer noch Gültigkeit hat. Dieser Bereich konnte nach Aussagen der Fachabteilung 2d noch keiner Lösung zugeführt werden, da die örtlichen Verhältnisse für einen Ausbau äußerst begrenzt sind und zugleich schwierige Grundeinlösebedingungen vorherrschen. Hier sollte im Wege über die Fachabteilung 2a ein neues Projekt erarbeitet werden.

Dem Landesrechnungshof wurde ein Schreiben der Fachabteilung 2a vom 18. August 1998 über den Auftrag an die Bauunternehmung ■ zum Neubau der Bahnhofbrücke im Zuge der Landesstraße L 701 Koppentraße, zur Kenntnis gebracht. Dieser Neubau der Bahnhofbrücke wurde mit rund ■ S beauftragt und im Jahr 1998 ausgeführt. Diese Bahnhofbrücke befindet sich bei der Querung über die Koppentraun bei km 0,48 und somit am Beginn des vorhin erwähnten Abschnittes des Detailprojektes 1974, 1. Teil.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, daß rund 25 Jahre nach der ersten Beauftragung für ein Detailprojekt dieses Abschnittes nun doch auch dieser gesamte letzte Abschnitt im Zuge der Koppenstraße ausgebaut werden sollte.

Der zweite Teil dieses Detailprojektes für die Landesstraße L 701 zwischen Bad Aussee bis zur Landesgrenze wurde mit Detailprojekt 1976 betitelt und ebenfalls am 14. September 1976 von der Fachabteilung 2a übernommen.

Dieses Projekt betraf den Abschnitt von der Steigung nach der Bahnkreuzung in Bad Aussee (ca. bei km 1,1) über den Koppensattel bis zur Landesgrenze nach Oberösterreich (ca. bei km 6,6).

Die Streckenlänge dieses Detailprojektes belief sich damit auf 5.521 m. Dieses „Detailprojekt 1976, 2. Teil“ deckt sich damit weitestgehend mit dem nun im Zuge einer Regenerierungsmaßnahme durch die Fachabteilung 2d hergestellten Straßenstück mit der Untergliederung Koppental I bis Koppental III.

Im technischen Bericht dieses Detailprojektes 1976 wurde festgehalten, daß das Projekt im laufenden Einvernehmen mit der Fachabteilung 2a erarbeitet und mit der Gemeinde Bad Aussee anlässlich einer Projektbesprechung am 4. Dezember 1975 abgesprochen wurde. Ferner wird darin festgestellt, daß von vornherein immer ein Ausbau auf der bestehenden Straßentrasse vorgesehen war und daher für dieses Projekt auf die Ausarbeitung einer Studie bzw. eines generellen Entwurfes verzichtet wurde.

Der Landesrechnungshof stellt dazu kritisch fest, daß dieses Detailprojekt genau zu jener Gruppe gehört, die im Bericht, „GZ.: LRH 31 P2-97/17, betreffend die stichprobenweise Prüfung der Planungsauftragsvergabe der Fachabteilung IIa“, aufgezeigt wurden, nämlich die frühzeitige Beauftragung eines Detailprojektes für das in absehbarer Zeit keine gesicherte Realisierung und Finanzierung möglich ist.

Diese veralteten Detailprojekte können somit bis zu einer eventuellen Ausführung nur mehr als Basis bzw. als Diskussionsgrundlage für die spätere Ausführung herangezogen werden.

Zum Bedarf wurde im Beauftragungszeitraum 1973 folgendes festgehalten:

*„Gemäß der funktionellen Neubewertung des Landesstraßennetzes wird der vorliegende Straßenzug in die Kategorie V als regionale Verbindung mit einer großen bis mittleren Bedeutung der Straße eingestuft (Landesstraße 1. Ordnung).*

*Diese Funktionsstufe ergibt sich vorwiegend aus dem Fremdenverkehr. Der prognostizierte Wert für den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV 1980) für die Koppentalstraße liegt unter 1.000. Gemessen wurde dabei das Verkehrsaufkommen in 24 Stunden für beide Fahrrichtungen.“*

Dazu kann im Zuge der Überprüfung des Straßenbauvorhabens im Jahre 1998 durch den Landesrechnungshof festgestellt werden, daß es in den letzten Jahren vor allem in den Sommermonaten eine große Steigerung des durchschnittlichen Tagesverkehrs vor allem durch den Fremdenverkehr gegeben hat. Weiters wurde schon einige Jahre zuvor der durch einen großen Höhenunterschied schwierig auszubauende Straßenteil auf der oberösterreichischen Seite hinunter nach Obertraun leistungsfähig ausgebaut und durch eine möglichst lange durchgeführte Schneeräumung (und somit nur einer kurzen Sperre des Koppentpasses im Winter) auch in den Monaten mit schlechteren Witterungs- und Fahrbahnverhältnissen die Möglichkeit der Durchzugsverbindung zwischen Bad Aussee und Hallstatt geschaffen und auch angenommen.

Der Bestand wies im hier geprüften Abschnitt eine Tränkdecke in schlechtem Zustand auf. Die Fahrbahnbreite über den gesamten Abschnitt betrug im Mittel etwa 4 bis 4,5 m.

Als Zweck des 1973 geplanten Ausbaues wurde angegeben, diese extrem schlechten Anlageverhältnisse zu verbessern und in diesem Zusammenhang auch eine zügigere Linienführung dieses Straßenzuges zu erreichen. Hervorgehoben wurde auch das extreme Steilstück kurz nach der Querung der ÖBB-Trasse, welches eine Längsneigung von etwa 17 % aufweist.

Neben den mit der Fachabteilung 2a festgelegten Krümmungsradien und Längs- bzw. Querneigungen wurde auch der Regelquerschnitt mit dem für diese Straßenkategorie üblichen Landesstraßenquerschnitt L6 vereinbart. Dieser sieht eine Fahrbahnbreite von 6 m vor und an beiden Seiten anschließende Macadambankette mit einer Breite von je 1 m. Der Fahrbahnaufbau wurde mit einer Frostschutzschicht von 50 cm Stärke, 15 cm (7,5 + 7,5 cm) Bitumentragschicht und einem Heißmischgutteppich einer Stärke von 3 cm festgelegt.

Überdies wurde vereinbart (das ist für die später durchgeführte Regenerierungsmaßnahme von Bedeutung), daß in jenen Bereichen, wo die neue Straßentrasse auf der bestehenden Landesstraße verläuft, die bestehende Fahrbahndecke aufzureißen ist und der bestehende Frostkoffer in diesem Bereich erhalten bleiben kann. Für die Längsableitung der Oberflächenwässer wurden in den Bereichen mit einer größeren Längsneigung als 4 % Grabenformsteine in einer Breite von 80 cm geplant. In allen übrigen Bereichen wurden aufgrund der örtlichen Verhältnisse, trotz der sehr kleinen Sohllängsneigungen, statt Grabenformsteine humusierte Erdmulden vorgesehen. Als Querableitung der anfallenden Regenwässer wurden Großlastbetonrohre mit einem Durchmesser von 50 cm geplant. Im Regelfall wurde in der Planung an der Bergseite ein Einlaufschacht mit einem lichten Querschnitt von 60 x 60 cm vorgesehen, der mit einer Betonfertigteildecke abgedeckt werden sollte.

Dazu kann festgestellt werden, daß die, im nun ausgeführten Projekt gegenüber den Grabenformsteinen, wirtschaftlichere Lösung einer Asphaltmulde gewählt wurde. Diese ist auch gegenüber den ansonsten

nur humusierten Erdmulden entwässerungstechnisch zweckvoller. Die Querableitung wurde mit Großlastbetonrohren von einem Durchmesser mit nur 30 cm ausgeführt und die Einlaufschächte mit der kostengünstigeren Lösung von Betonfertigteilschachtringen und zugehörigen Betonfertigteildeckel.

Zur Trassenführung wird festgestellt, daß diese im Detailprojekt 1976 (2. Teil) geplante, bis etwa zur Hälfte des Projektes - im von Bad Aussee kommenden Straßenteil - mit der Begründung die bestehenden Neigungsverhältnisse entscheidend zu verbessern, wenig Deckung mit der alten Trasse fand. Erst in der 2. Hälfte bis hin zur Landesgrenze nach Oberösterreich, führte die Trasse etwa am Bestand der alten Landesstraße entlang, wobei auch hier ursprünglich dem Gelände angepaßte Kurvenradien, im neuen Projekt durch eine möglichst gerade Linienführung ersetzt wurden. Zusätzlich wurden einige Nebenstraßen und Wege geplant.

Unter dem Punkt „Kunstabauten“ wurde der Weißengrießgraben - Durchlaß in km 1,7 geplant. Die an dieser Stelle bestehende Holzbrücke sollte durch einen gewölbten Durchlaß, bestehend aus einer 15 cm starken Stahlbetonschale (Fertigteil) ersetzt werden.

Dieser Durchlaß wurde im realisierten Projekt nun mittels eines Stahlbetondurchlasses in Ortbetonbauweise ausgeführt.

Abgesehen von einer Hütte waren für dieses Detailprojekt und auch für die spätere Ausführung nur Grundeinlösungen und keine Gebäudeablösungen notwendig.

Beide Detailprojekte (1974, 1. Teil und 1976, 2. Teil) waren vollständig durchgeplant und bestanden im folgenden aus:

- ↗ Technischen Bericht
- ↗ Übersichtsplan M 1 : 2880
- ↗ Lageplan M 1 : 500

↻ Längenschnitt	M 1 : 1000/100
↻ Geschriebener Längenschnitt	
↻ Regelprofil	M 1 : 50
↻ Querschnitte	M 1 : 100
↻ Detaillösungen	
↻ Massenberechnung	
↻ Leistungsverzeichnis mit Kostenberechnung	
↻ Grundeinlösungsplan	
↻ Grundstückverzeichnis	
↻ Koordinatenverzeichnis	
↻ Topographien	
↻ Absteckungsunterlagen	
↻ Achsberechnung	

Die Planungskosten für dieses umfangreiche Detailprojekt in zwei Teilen aus dem Jahre 1976 wurden vom Landesrechnungshof nicht erhoben. Es muß jedoch nochmals kritisch darauf hingewiesen werden, daß dieses Detailprojekt ohne Vorstudien bzw. ohne ein generelles Projekt von der Fachabteilung 2a beauftragt wurde, und wie die nun etwa 25-jährige Geschichte dieser Planung zeigt, in der vorliegenden Form nicht zur Ausführung kam.

Der Landesrechnungshof hat sich aus diesem Grunde auch mit der 1976 vorgelegten Kostenberechnung befaßt. Diese stellte sich wie folgt dar:

<b>A) Straßenbaukosten</b>	S 11.858.970,--
<b>B) Leitungsverlegungen</b>	S 35.000,--
<b>C) Kunstbauten</b>	S 167.250,--
	<u>S 12.061.220,--</u>
<b>zuzüglich 18 % MWSt.</b>	<u>S 2.171.019,--</u>
<b><u>Zwischensumme A) - C)</u></b>	<b>S 14.232.239,--</b>

**D) Grundablösen***a) dauernd beansprucht*

Bauflächen S 240.000,--

Wald S 722.950,--

*b) vorübergehend**beansprucht* S 27.168,--**E) Unvorhergesehenes**(2,3 % von A-C) S 327.643,--**SUMME GESAMTKOSTEN S 15.550.000,--**

Im Technischen Bericht wurde abschließend festgehalten, daß die auf der Preisbasis Sommer 1976 errechneten Gesamtbaukosten für den 5.521 m langen Abschnitt dieses Projektes mit 15,5 Mio. S errechnet wurden.

Abgeleitet von den reinen Straßenbaukosten bedeutete dies einen Kostenaufwand von rund 2,144 Mio. S/Kilometer (ohne USt.).

Tatsächlich ausgeführt wurde das Straßenbauvorhaben nun im Wege über die **Fachabteilung 2d als Regenerierungsmaßnahme**. Die Projektentwicklung erfolgte dabei in 3 Abschnitten folgendermaßen:

**KOPPENTAL I:**

von km 2,200 bis km 3,238

880 lfm + Verlängerung von 158 lfm = **1.038 lfm**

Ausführung: Lieferung der Frostschutzschichte  
Asphalt einschließlich Einbau  
Erd- und Entwässerungsarbeiten in Eigenregie  
durch die Straßenmeisterei Bad Aussee

Herstellung 1994 mit Gesamtbaukosten von **S 2.018.956,44****KOPPENTAL II:**von km 3,200 bis km 5,535 = **2.335 lfm**Ausführung: Lieferung der Frostschutzschichte

Asphalt einschließlich Einbau  
zusätzlich Filterkies 30/70 für Drainage bis zur Landesgrenze (Koppental III) mit einer Länge von  
3.600 lfm.

Herstellung 1995/96 mit Gesamtbaukosten von **S 7,380.895,12**

**KOPPENTAL III:**

von km 5,535 bis km 6,800 = **1.265 lfm**

Ausführung: Gesamte Oberbauarbeiten einschließlich  
Frostkoffereinbau  
(Filterkies für Drainage wurde schon bei Koppental II  
mitgebaut)

Herstellung 1998 mit Gesamtbaukosten von **rd. S 4,450.000,--**  
(noch nicht vollständig abgerechnet)

Zur Kilometrierung der Maßnahmen Koppental I, II und III wird festgestellt, daß Arbeiten wie Entwässerungen, Schüttungen, Filterkies - Drainage auch abschnittsübergreifend ausgeführt wurden.

Die gesamte Baumaßnahme L 701 - Koppental erfaßte somit die Kilometrierung von km 2,200 bis km 6,800 und erstreckt sich somit über eine **Gesamtlänge von 4.600 lfm.**

Die **Gesamtbaukosten ohne** Erfassung der **Eigenregiearbeiten** beliefen sich auf rd. **13,85 Mio. S.**

Die Straßenmeisterei Bad Aussee tätigte in der gesamten Baumaßnahme Erdarbeiten, Entwässerungs- und teilweise Oberbauarbeiten.

Die Asphaltierungsarbeiten wurden für alle drei Abschnitte an Firmen vergeben.

Die Lieferung des Filterkieses für die Drainage und des Materials für den Frostkoffer erfolgte nach Maßgabe der entsprechenden Angebote der Firmen frei Baustelle.

Als Aufzeichnungsunterlage für die Eigenregiearbeiten wurde dem Landesrechnungshof ein teilweise mit Bildern versehenes Baubuch, für den Zeitraum vom 31. Juli 1995 bis zum 27. November 1995, vorgelegt. Dieses Baubuch deckt sich jedoch nicht mit dem im Technischen Bericht angegebenen Baubeginn für die Maßnahme Koppental II (der mit 23. Oktober 1995 angegeben wurde) und die mit Baufertigstellung lt. Technischen Bericht am 21. Juni 1996 abgeschlossen wurde. In diesem Baubuch finden sich die Beschreibungen der Arbeiten des jeweiligen Tages, der Maschineneinsatz, sowie der Einsatz der Arbeiter der Straßenmeisterei unter Angabe der Arbeitszeit.

Es gibt somit aber keine Zusammenstellung über den angeführten Bauausführungszeitraum, für den Gesamtumfang der Eigenregiearbeiten betreffend Maschineneinsatz (LKW, Lader, Unimog, Klein-LKW, Walze, Grabenbagger) und auch nicht über die gesamte aufgewendete Arbeitszeit von Bediensteten der Straßenmeisterei Bad Aussee.

Somit ist es dem Landesrechnungshof auch nachträglich nicht möglich, den Umfang der Eigenregiearbeiten auch nur überschlägig in Zahlen zu bewerten.

Es wird daher empfohlen, für größere Baumaßnahmen auch die gesamten Eigenregiearbeiten zu erfassen und zu bewerten, um mit den dadurch erhaltenen Gesamtbaukosten über die Gesamtlänge einen durchschnittlichen Baukostenwert pro Kilometer für diese Regenerierungsmaßnahme zu erhalten. Diese damit erhaltenen Durchschnittskosten pro Kilometer einer Maßnahme, die zum Teil in Eigenregie und zum Teil in Fremdvergabe hergestellt wurde, könnten dann Baumaßnahmen, die zur Gänze in Fremdvergabe hergestellt wurden, gegenübergestellt werden.

Damit kann man dann zumindest in finanzieller Hinsicht über die Sinnhaftigkeit von Eigenregiemaßnahmen diskutieren. Eine derartige Bewer-

tung der Eigenregiemaßnahmen setzt natürlich auch eine genaue Kosten- und Leistungsrechnung des eigenen Maschinenparks voraus.

***Stellungnahme Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel (FA 2d):***

*„Das Baubuch der Straßenmeisterei beinhaltet nur die Leistungen der Bediensteten der Straßenmeisterei und die Stundenanzahl der angemieteten Geräte. Dieser Zeitraum war vom 31.7.1995 bis 27.11.1995. Der im technischen Bericht angegebene Zeitraum der Firmenleistungen ist nicht identisch mit dem Zeitraum der Eigenregiearbeiten. Die Eigenregiearbeiten wurden schon zu einem früheren Zeitraum noch vor Beginn der Firmenleistungen begonnen. Der jeweilige Zeitpunkt der Eigenregiearbeiten ist durch die vorliegenden Baubuchaufzeichnungen der Straßenmeistereien genau dokumentiert.*

*Im Baubuch der Straßenmeisterei sind sämtliche Stundenleistungen, die Art der Tätigkeit und die Fahrzeuge und Maschinen der Straßenmeisterei enthalten. Eine Zusammenstellung dieser Kosten gemäß Betriebsabrechnung sieht wie folgt aus:*

	<i>Klein- LKW</i>	<i>LKW</i>	<i>Lader</i>	<i>Unimog</i>	<i>Arbeiter</i>	<i>Walze</i>	<i>Graben- bagger</i>
<i>Summe/h</i>	39	2103	543	77	2392	223	70
<i>S/h</i>	55,--	189,--	295,80	171,--	307,--	225,--	372,--
<i>Summe S</i>	2.145,--	397.467,-	160.619,40	13.167,--	734.344,-	50.175,--	26.040,--

*Gesamtsumme der Eigenleistungen: S 1.383.957,40“*

Die Ausführung der Landesstraßenregenerierung konnte im Koppental in einer der Natur angepaßten Linie sehr gut umgesetzt werden und unterscheidet sich damit positiv vom Detailprojekt aus dem Jahre 1976, das eine sehr gerade Linienführung vorsah.

Bei km 5,4 war z.B. ursprünglich eine große Schikane, wofür im Detailprojekt eine totale Begradigung vorgesehen war. Im jetzigen Ausbau ist es mit einer leicht geschwungenen Linienführung gelungen, ohne allzugroße Dammschüttungen das Auslangen zu finden. Im Projekt befindet sich diese Stelle zwischen Profil Nr. 210 und 214.

Auf der nachfolgenden Seite ist in Form von zwei Bildern die landschaftsgerechte Linienführung der Koppentalstraße und der Landesstraßenquerschnitt L 6 dargestellt.

Insgesamt konnte eine kostengünstige Ausführung, von Koppental I im Jahre 1994, Koppental II im Jahre 1995/96 bzw. Koppental III im Jahre 1997, bei gleichem Ausbauquerschnitt wie in der Planung erzielt werden.

Die Kosten des Projektes aus dem Jahre 1976 vom Büro ■ für die Landesstraße 701 im Bereich von km 1,1 bis km 6,6 für eine exakte Länge von 5.521 lfm wurden mit Stichtag September 1976 mit einer Gesamtsumme von rd. 12,0 Mio S (ohne USt.) ermittelt. Hinzu kamen geschätzte Grundablösen von netto rd. 1,1 Mio. S. Die Gesamtsumme der geschätzten Baukosten belief sich somit netto auf rd. 13,0 Mio. S.

Bei einer Kostensteigerung nach dem Index für den Wohnungs- und Siedlungsbau der vor dem Jahre 1980 bis zu 9 % betrug und im Verlaufe der Jahre bis 1997 auf rd. 2,7 % abnahm, ergibt - bei einer niedrig angesetzten Kostensteigerung von durchschnittlich rd. 5 % für die Jahre von 1977 bis 1997, d.s. 21 Jahre - eine überschlägige Hochrechnung dieser geschätzten Kosten von rd. 13 Mio. S, die Summe von rd. 36,0 Mio. S (netto, valorisiert auf das Jahr 1997). Zuzüglich der Umsatzsteuer von 20 % ergibt das eine Gesamtsumme von 43,2 Mio. S.

Ansprechende und zügige, aber doch dem Bestand angepaßte **Linienführung** der Koppenstraße (II. Bauabschnitt).

### **Landesstraßenquerschnitt L 6**

Asphaltnulde (links) und 6 m Straßenbreite

Der tatsächlich durchgeführte Ausbau der Straße Koppental I - III mit einer Gesamtsumme von 13,85 Mio. S, hochvalorisiert auf das Jahr 1997, hat die Summe von rd. 14,7 Mio. S für eine Streckenlänge von 4.600 lfm ergeben. Damit errechnen sich Baukosten von nur **rd. 3,2 Mio. S pro Kilometer Streckenlänge**. Hierzu müßten allerdings die gesamten Kosten der Eigenregiearbeiten pro Kilometer hinzugerechnet werden.

Im Vergleich dazu würden die hochgerechneten Kosten von 43,2 Mio. S bei rd. 5,5 km Ausbaulänge einen Betrag von 7,9 Mio. S pro Kilometer ergeben.

Somit ist eine **deutliche Kosteneinsparung im Straßenbaubudget** durch die nun gewählte Regenerierungsmaßnahme (mit Eigenregiearbeiten) erfolgt, jedoch erst durch eine genaue Bewertung und Kostenerfassung der Eigenregiearbeiten können die beiden Ausführungsvarianten kostenmäßig verglichen werden.

Für weitere Ausführungen betreffend Eigenregiearbeiten wird auf das Kapitel 6, Unterkapitel 6.3, dieses Berichtes verwiesen.

Zur Ausführung im Abschnitt Koppental I ist zu erwähnen, daß die Drainagequerungen über die ganze Länge eine leichte Mulde aufweisen. Dazu wurde dem Landesrechnungshof mitgeteilt, daß die Künetten der später eingebauten Drainagequerungen mit abgefrästen Asphaltstücken aufgefüllt wurden. Da sich dieser abgefräste Asphalt schlecht verdichten läßt, ergaben sich diese Mulden durch zeitlich bedingte Setzungen der Straße unter Verkehr.

Nachdem beim Überqueren dieser Mulden mit einem PKW eine unangenehme Stoßwirkung empfunden wird, ist an eine Sanierung gedacht. Es wurde von seiten des Straßenerhalters versichert, daß dieser Ausführungsfehler und der damit verbundene Erfahrungswert weitergegeben wird.

Der Landesrechnungshof empfiehlt dazu, im Rahmen von Besprechungen der Straßenerhaltungschefs aller Baubezirksleitungen und auch den mit dem Straßenbau befaßten Fachabteilungen, derartige Erfahrungswerte in Form eines kurzen AV's auch schriftlich mitzuteilen.

Darin sollte der Ausführungsfehler verbunden mit den Folgewirkungen und ein Lösungsvorschlag, bzw. die schon durchgeführte Sanierung unter Angabe der Kosten der Sanierung, angeführt werden.

Der Bereich des zweiten Abschnittes - Koppental II - wird im nachfolgenden 5. Kapitel dieses Berichtes als eigentlicher Prüfungsgegenstand ausführlich behandelt.

Der Abschnitt Koppental III ist in seiner gesamten Ausführung betreffend Asphaltqualität, Ebenflächigkeit und in Bezug auf die Einlauf- und Auslaufbauwerke bei den Entwässerungsmaßnahmen als einwandfrei zu bezeichnen.

Auf die Anfrage, welche und wieviele Rückkoppelungen es zwischen der ausführenden Fachabteilung 2d und der planenden Fachabteilung 2a, den Baubezirksleitungen und den Ziviltechnikern gibt, wurde von Seiten der Fachabteilung 2d folgendes mitgeteilt:

- Sofern die Maßnahme projektsgemäß ausgeführt wird, ist keine Rückkoppelung notwendig.
- Sollte eine Projektsänderung aufgrund geänderter Vorgaben notwendig sein, erfolgt die Rücksprache um die Änderung des Projektes über die Baubezirksleitung.
- Mit der Fachabteilung 2a und den Projektanten wird keine Rücksprache gepflogen.
- Als Beispiele für stattgefundene Rückkoppelungen werden angeführt:

- \* L 115 - Leopersdorf
- \* L 360 - Egelsdorf - Prebensdorf
- \* L 601 - Schönberg - Preding
- \* L 712 - Stein/Enns - Öblarn

Der Landesrechnungshof kann diesen Argumenten zustimmen und stellt positiv fest, daß derartige Rücksprachen von Projektänderungen über die Baubezirksleitung erfolgt sind.

Es wird jedoch empfohlen, bei Vorliegen eines Detailprojektes mit größeren Projektänderungen, diese in schriftlicher Form mit zumindest einer Planskizze der für die Planung zuständigen Fachabteilung mitzuteilen, um eine Rückkoppelung zu den planenden Zivilingenieuren zu erreichen.

Über die Baubezirksleitungen und die planenden Fachabteilungen hinaus sollten vor allem die planenden Ziviltechniker über begründete und sinnvolle Änderungen informiert werden, damit diese Erkenntnisse und Erfahrungen bei den künftigen Planungen von vornherein eingearbeitet werden können.

## **5. Ausführung des Bauvorhabens Landesstraße L 701 - Koppental II**

Die Erhaltungsmaßnahme Koppental II von Kilometer 3,200 - 5,535, somit über eine Strecke von 2335 lfm als Teilstück der Regenerierungsmaßnahme Koppental auf der L 701 wurde in ihrer gesamten Baudurchführung durch einen Bediensteten der Baubezirksleitung Liezen als staatliche Bauaufsicht betreut.

Die Straßenmeisterei Bad Aussee tätigte in Form von Eigenregiearbeiten die Erdarbeiten, Entwässerungs- und Oberbauarbeiten. Die dazu notwendigen Materiallieferungen wurden von den beauftragten Firmen an die Baustelle geliefert. Die gesamten Asphaltierungsarbeiten (Lieferung und Einbau) wurden an eine Firma vergeben.

Vor Durchführung der Baumaßnahmen wurden das straßenrechtliche Verfahren und das Grundeinlösungsverfahren abgeschlossen und beide mit einem Bescheid von jeweils dem 6. Juli 1995 genehmigt. Am 10. Oktober 1995 erfolgte die Schlägerungsbewilligung für Maßnahmen, die aufgrund der Straßenverbreiterung und -begradigung notwendig wurden.

Der Baubeginn für die Ausführungsarbeiten wurde mit 23. Oktober 1995 festgelegt und die Baufertigstellung sollte mit 28. Juni 1996 erfolgen.

Dazu wird festgestellt, daß die Baufertigstellung laut Baubuch am 21. Juni 1996 erfolgte und somit keine Fristüberschreitung stattgefunden hat.

## **5.1 Vergabe**

Gemäß ÖNORM A 2050 „Vergabe von Aufträgen über Leistungsausschreibung, Angebot und Zuschlag - Verfahrensnorm“ vom 1. Jänner 1993 gibt es drei Arten der Vergabeverfahren:

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

Für den Prüfungszeitraum dieser Baumaßnahme galten als **Wertgrenzen:**

- für das nicht offene Verfahren bei Straßenbauten 2 Mio. S
- für das Verhandlungsverfahren für Bauleistungen, wenn der Gesamtwert S 200.000,-- nicht übersteigt.

Dazu wird festgestellt, daß schon bei Annäherung an diese Wertgrenzen das nächsthöhere Vergabeverfahren gewählt werden sollte.

Nachdem die Arbeiten weitestgehend in Eigenregie durchgeführt werden sollten, waren die Aufträge für die Anmietung eines Hydraulikbaggers sowie die Anlieferung von Schottermaterial und die gesamten Asphaltierungsarbeiten zu vergeben. Alle drei Ausschreibungen wurden von der Baubezirksleitung Liezen als beschränkte Ausschreibungen (nicht offenes Verfahren) durchgeführt.

### **a) Anmietung eines Hydraulikbaggers:**

Zur Angebotlegung wurden am 20. Juni 1995 neun Firmen eingeladen. Die Angebotsunterlagen bestehen aus einer Bietererklärung und den Vertragsbedingungen (gegliedert in allgemeine Vorbemerkungen und Sondervorbemerkungen betreff Zuschlagsfrist, Bauzeit und Vertragsstrafe) und dem Leistungsverzeichnis.

Die Angebotseröffnung erfolgte am 4. Juli 1995 und ergab nach fachtechnischer und rechnerischer Überprüfung der eingelangten Angebote folgende Firmenreihung:

Firmenname	Bruttoanbotsumme	Abweichung in %
█	█	█
█	█	█
█	█	█
█	█	█
█	█	█
█	█	█
█	█	█
█	█	█
█	█	█
█	█	█

Von der Baubezirksleitung Liezen wurde die █, als Billigstbieter (Beilage 2) zur Vergabe vorgeschlagen.

Dem Landesrechnungshof lagen für die Überprüfung lediglich das Bestbieteroffert der █ sowie die Gegenofferte von █ und █ und die beiden abschlägigen Schreiben der █ und █, die ihr Angebot unter Angabe von Gründen unausgefüllt retourniert haben, vor.

Mittels Schlußbrief wurde von der Baubezirksleitung Liezen am 11. Juni 1995 der Auftrag für die Anmietung eines Hydraulikbaggers für 240 Stunden an die Firma █ mit einer Auftragssumme von S █,-- (inkl. USt.) vergeben. Am 25. Juli 1997 wurde der Gegenschlußbrief von der Firma Haider unterfertigt und an die Baubezirksleitung Liezen retourniert.

#### b) Schottermateriallieferung

Am 13. September 1995 wurden von der Baubezirksleitung Liezen sechs Firmen zur Angebotslegung eingeladen. Die Angebotsunterlagen bestehen aus Erklärung, ARGE-Mitglieder-Erklärung und umfassen die allgemeinen Vorbemerkungen (Angebot, Vergabe, finanzielle Abwick-

lung, Bauabwicklung, Angebotsbestimmungen für Datenträgeraustausch), besondere Vorbemerkungen sowie dem Leistungsverzeichnis.

Die Angebotseröffnung erfolgte am 22. September 1995 und ergab nach fachtechnischer und rechnerischer Überprüfung der eingelangten Angebote folgende Firmenreihung:

Firmenname	Bruttoanbotsumme	Abweichung in %
■	■	■
■	■	■
■	■	■
■	■	■
■	■	■
■	■	■

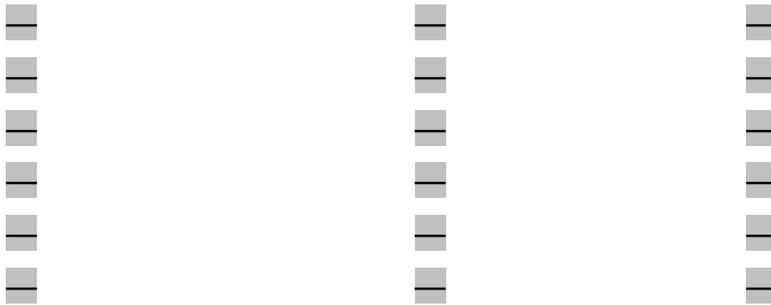
Von der Baubezirksleitung Liezen wurde als Billigstbieter (Beilage 3) die Firma ■, ermittelt und zur Vergabe vorgeschlagen.

### c) Asphaltierungsarbeiten

Von der Baubezirksleitung Liezen wurden ebenfalls in Form einer beschränkten Ausschreibung acht Firmen zur Angebotslegung über die Asphaltierungsarbeiten (zu Festpreisen) eingeladen.

Die Angebotseröffnung erfolgte ebenfalls am 22. September 1995 im direkten Anschluß an jene der Schottermateriallieferung. Nach fachtechnischer und rechnerischer Überprüfung der eingelangten Angebote ergab sich folgende Firmenreihung:

Firmenname	Bruttoanbotsumme	Abweichung in %
■	■	■
■	■	■



Von der Baubezirksleitung Liezen wurde die Firma [REDACTED], als Billigstbieter (Beilage 4) ermittelt und zur Vergabe vorgeschlagen.

In den Niederschriften über die Öffnung der Angebote (Beilage 5) wurden alle abgegebenen Angebote, die mit einer laufenden Nummer in der Reihenfolge des Einlangens versehen waren, sowie der Beginn und das Ende der Angebotsöffnung vermerkt. Die Niederschriften wurden von zwei Bediensteten der Baubezirksleitung Liezen und fallweise auch von anwesenden Firmenvertretern unterfertigt.

Es wird festgestellt, daß die Niederschriften zur Angebotseröffnung vollständig waren und die Bestbieterangebote korrekt ausgefüllt wurden.

Kritisiert werden muß jedoch, daß eine **Kennzeichnung der Angebote** in allen Fällen (auch bei der Baumaßnahme Koppental I) **nicht erfolgt ist**. Durch eine geeignete Lochung der Angebote nach der Angebotseröffnung soll die Möglichkeit eines nachträglichen Austauschs von Angebotsseiten ausgeschlossen werden.

***Stellungnahme Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel (FA 2d):***

*„Die nicht ordnungsgemäße Kennzeichnung der Angebote durch die Baubezirksleitung Liezen wird zum Anlaß genommen, alle Baubezirksleitungen diesbezüglich auf die ordnungsgemäße Abwicklung hinzuweisen.“*

Mit Ausnahme der Angebote der Auftragnehmer konnten auch nach intensiver Suche bei der Baubezirksleitung Liezen und der Fachabteilung 2d die **Gegenangebote nicht vorgelegt** werden. Somit war eine

exakte Überprüfung der Bestbieterermittlung durch den Landesrechnungshof nicht möglich.

Von der Baubezirksleitung Liezen erging am 25. September 1995 ein Schreiben an die Fachabteilung 2d, worin um die Genehmigung zur Vergabe an die jeweilig ermittelten Billigstbieter ersucht wurde (Beilage 6).

Die Summe der drei vorgenannten Beauftragungen zuzüglich der Lieferung von Drainagerohren und Fertigteilschächten sowie einem Betrag für Unvorhergesehenes ergaben voraussichtliche Gesamtbaukosten von rund 6,8 Mio. S (inkl. USt).

Aus dem Schreiben muß der Landesrechnungshof jedoch einen Absatz **kritisch** hervorheben:

„Für die Anmietung eines Hydraulikbaggers wurde bereits im Juni 1995 eine beschränkte Ausschreibung durchgeführt und hat diesen Auftrag mittels Schlußbrief die Firma Haider, Arding, erhalten. Gemäß Ausschreibung waren vorerst 240 Baggerstunden vorgesehen. Diese ergaben eine Auftragssumme von S [ ] inkl. MWSt. Da das Bau- los jedoch gegenüber den ursprünglichen Vorhaben wesentlich erweitert wurde, sind insgesamt ca. 570 Baggerstunden erforderlich.“

Es wurden daher in diesem Vergabeantrag für die Firma [ ], 570 Stunden zu je S [ ],-- , somit mit einer Gesamtsumme von S [ ],-- (exkl. USt) vorgesehen. Die neue beantragte Auftragssumme von S [ ],-- (inkl. USt) gegenüber der schon beauftragten Summe von S [ ],-- ergibt eine **Steigerung des Auftrages um 134 %**, d. h. daß die Auftragssumme **mehr als verdoppelt** wurde.

Der Landesrechnungshof muß daher kritisch feststellen, daß damit der Umfang für die **nachträgliche Beauftragung** von Leistungen, der mit 30 % der ursprünglichen Auftragssumme beschränkt ist, **um mehr als das Vierfache überschritten** wurde.

Es wird daher festgestellt, daß der Umfang der erforderlichen Leistung schon vor der Angebotseinholung genauer erhoben werden sollte bzw. bei einer Änderung der Ausführungsarbeiten mit dem Ergebnis derartiger Leistungsvermehrungen wäre eine neuerliche beschränkte Ausschreibung erforderlich geworden.

***Stellungnahme Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel (FA 2d):***

*„Der Umfang der notwendigen Baggerleistung konnte nicht genau abgeschätzt werden, dadurch wurden diese Arbeiten in Stunden ausgeschrieben. Diese Ausschreibung in „Regie“ hat einen gerechtfertigten Mehraufwand ermöglicht. Eine neuerliche Ausschreibung in einem „nicht offenen Verfahren“ hätte beim Arbeitsablauf zu Unterbrechungen geführt, die für diese Maßnahme nicht vertretbar waren.“*

**Hiezu stellt der Landesrechnungshof fest:**

Nach der zum Zeitpunkt der gegenständlichen Auftragsvergaben gültigen Vergabevorschrift für das Land Steiermark war eine freihändige Vergabung (nunmehr im Verhandlungsverfahren) nur zulässig, wenn der Gesamtwert für Bauleistungen S 200.000.—und für alle übrigen Leistungen S 100.000.— nicht übersteigt oder wenn Leistungen gleicher Art beim ursprünglichen Auftragnehmer nachbestellt werden sollen und der Umfang aller nachträglichen Leistungen 30 Prozent der ursprünglichen Auftragssumme nicht überschreitet.

Die vom Landesrechnungshof kritisierte Vorgangsweise stand somit im Widerspruch zu den Vergabevorschriften.

Weiters wird bemängelt, daß schon für die Vergabe der Schottermateriallieferung ein offenes Verfahren in Erwägung zu ziehen gewesen wäre (Annäherung an die Wertgrenze von 2 Mio. S) , jedoch die Form der Vergabe betreffend die Asphaltierungsarbeiten mit einer Auftragssumme von rd. 4,67 Mio. S eine **klare Umgehung der damals bestehenden Wertgrenze von 2 Mio. S** für die Durchführung von nicht offenen Verfahren darstellte.

Der Landesrechnungshof stellt aber fest, daß für Asphaltierungsarbeiten der mögliche Bieterkreis durch die begrenzte Auffuhrstrecke für die Anlieferung des heißen Mischgutes eingeschränkt ist. Die Baubezirksleitung Liezen hat durch die Einladung an acht Firmen im Umkreis der betreffenden Baustelle (darunter auch eine Salzburger Firma) vermutlich weitestgehend den möglichen Bieterkreis abgedeckt. Trotzdem empfiehlt der Landesrechnungshof auch bei Beauftragungen mit derartigen Auftragssummen, zur Findung eines möglichen neuen Anbieters, ein offenes Verfahren durchzuführen.

Positiv kann festgestellt werden, daß **bei allen drei durchgeführten beschränkten Ausschreibungen**, gemäß den Niederschriften zur Angebotseröffnung, **der jeweilige Bestbieter** - es war immer der Billigstbieter - **ordnungsgemäß ermittelt und beauftragt wurde**.

Der Landesrechnungshof empfiehlt in Bezug auf die Abwicklung von beschränkten Ausschreibungen (nicht offene Verfahren) - von der Erstellung der Ausschreibung bis hin zur Auftragserteilung - für eine von der Fachabteilung zu definierenden Gesamtauftragssumme die gesamte Abwicklung im Aufgaben- und Verantwortungsbereich der Baubezirksleitungen zu belassen.

Dadurch käme es zum Wegfall der Übersendung der gesamten Unterlagen nach Graz und der anschließenden Retoursendung zur Baubezirksleitung, womit ein nicht unwesentlicher Zeitgewinn bei der gesamten Erledigung bis hin zur Beauftragung eintreten würde.

Eine analoge Vorgangsweise sollte auch für die Abwicklung bei den Nachtragsangeboten definiert werden.

Zurzeit ist die Regelung derart, daß die Baubezirksleitung

- bei Bundesaufträgen (im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung) bis S 200.000,-- und
- bei Landesaufträgen bis S 250.000,-- zeichnungsberechtigt ist.

Über S 250.000,-- sind jedoch Regierungssitzungsanträge erforderlich, die ausschließlich von der Fachabteilung 2d gemacht werden, womit zumindest die Übersendung eines Vergabeantrages nach Graz erforderlich ist.

Im Verhandlungsverfahren (freihändige Vergabe) liegt die Verantwortlichkeit inklusive Erstellung des Schlußbriefes bis S 100.000,-- im Bereich der Baubezirksleitungen.

***Stellungnahme Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel (FA 2d):***

*„Ausschreibungen und Vergaben werden bereits von der Baubezirksleitung durchgeführt, sofern nicht für die Vergabe ein Regierungsbeschluß erforderlich ist.“*

Der Landesrechnungshof stellt dazu fest, daß mit **1. Oktober 1998** die **Wertgrenzen wesentlich erhöht** wurden:

- \* nicht offenes Verfahren bis **7 Mio. S**
- \* Verhandlungsverfahren bis **S 500.000,--**

Es wird daher empfohlen, aufgrund dieser Wertgrenzenänderung auch die Regelung für die Verantwortlichkeit der Baubezirksleitungen betreffend der Auftragssummen zu modifizieren.

Am 30. November 1995 erging an die Firma ■ ein Nachtragsschlußbrief in der Höhe von S ■,-- (inkl. USt), aufgrund der Regierungssitzung der Steiermärkischen Landesregierung vom 27. November 1995. Damit erhöhte sich die bisherige Auftragssumme in der Höhe von S ■,-- bezogen auf das Hauptangebot vom 30. Juni 1995 für die Anmietung des Hydraulikbaggers auf eine Gesamtsumme von S ■,- (inkl. USt.).

Am 10. Oktober 1995 erging an die Firma ■■■, der Schlußbrief für die Lieferung von Schottermaterial mit einer Auftragssumme von S ■■■,-- (inkl. USt).

Am gleichen Tag erging auch an die Firma ■■■, der Schlußbrief für die Beauftragung der Asphaltierungsarbeiten in der Höhe von S ■■■,-- (inkl. USt).

d) Aufträge, die im Verhandlungsverfahren (freihändige Vergabe) abgewickelt wurden

Im Bauakt befinden sich zwei Rechnungen der Firma ■■■ (Beilage 7), die an die Baubezirksleitung Liezen mit Lieferanschrift Straßenmeisterei Bad Aussee gerichtet sind. Beide Rechnungen beziehen sich auf die Lieferung von Agrosil-Drainage-Rohren mit Durchmesser 100 mm. Die erste Rechnung vom 16. Oktober 1995 betrifft eine Menge von 420 lfm und wurde nach Abzug eines Skonto mit einem Gesamtbetrag von S ■■■,-- angewiesen. Nur eine Woche später, am 23. Oktober 1995 wird eine zweite Rechnung vorgelegt über eine Menge von 3.180 lfm mit einer Gesamtsumme von S ■■■,-- (nach Abzug des 3%igen Skonto).

Nachdem diese eigenartige Rechnungslegung vom Straßenmeister in Bad Aussee nur mit „vermutlich Lieferschwierigkeiten“ erklärt werden konnte, weist der Landesrechnungshof in diesem Zusammenhang auf die **Unzulässigkeit der Stückelung von Rechnungen** hin, obwohl **hier die Wertgrenze** von S 100.000,-- (freihändige Vergabe für alle Liefer- und Dienstleistungen) auch in der Addition beider Rechnungen **nicht erreicht** wurde.

Die Rechnung der Firma ■■■, vom 9. November 1995 (Beilage 8) über die Lieferung von Betonschwerlastrohren, Deckel, Schachtringen und Betondeckelgriffen weist nach Abzug des 2%igen Skontos und 1 % für Wissenschaft und Forschung eine Gesamtsumme von S ■■■,-- aus.

Der Landesrechnungshof bemängelt, daß zu **beiden vorgenannten Lieferungen keine Gegenofferte** oder diesbezügliche Aufzeichnungen im Bauakt vorzufinden sind. Auf gesonderte Nachfragen wurden dem Landesrechnungshof in der Straßenmeisterei Bad Aussee im Bauakt für Koppental III bei ähnlich gelagerten Aufträgen Gegenofferte vorgezeigt.

Es wird daher die zum Abwicklungszeitpunkt der Baumaßnahme gültige Vergebungsvorschrift für das Land Steiermark in Erinnerung gerufen in der für die „**freihändige Vergabe**“ geregelt wurde, daß

- für Aufträge bis zu einer Auftragssumme von **S 50.000,-- mindestens ein Angebot** und
- bei einer Auftragssumme von **S 50.000,-- bis S 200.000,--** (Bauleistungen) bzw. S 100.000,-- (alle übrigen Leistungen) **mindestens drei Angebote** einzuholen sind.

Weiters wird dazu festgestellt, daß bei der telefonischen Einholung von Gegenofferten darüber eine schriftliche Aufzeichnung gemacht werden muß, die dem Bauakt beizulegen ist.

Für die Gerätebeistellung im Zuge der Eigenregiearbeiten an der Baumaßnahme Koppentalstraße befinden sich im Bauakt folgende Schlußbriefe und Gegenschlußbriefe, alle mit Datum 27. November 1995 ausgestellt und an die Firma ■■■ gerichtet:

- Gerätebeistellung (Schubraupe CAT D6) einschließlich Bedienungspersonal mit einer Auftragssumme von S ■■■,-- (inkl. USt).
- Gerätebeistellung (LKW 3-Achs) einschließlich Bedienungspersonal mit einer Auftragssumme von S ■■■,-- (inkl. USt).
- Gerätebeistellung (Schubraupe CAT D6) einschließlich Bedienungspersonal mit einer Auftragssumme von S ■■■,--(inkl. USt).

Die Schlußbriefe sind von der Baubezirksleitung Liezen gefertigt, während den Gegenschlußbriefen die firmenmäßige Fertigung fehlt. Alle

drei Schlußbriefe beinhalten die Feststellung „auf Grundlage Ihres Angebotes vom 2. August 1995“.

Dazu muß der Landesrechnungshof kritisch feststellen, daß **dieses Angebot sowie etwaige erforderliche Gegenangebote nicht im Bauakt vorgefunden** wurden. Abgerechnet wurde von der Firma ■ die Gerätebeistellung des 3-Achs-LKWs über 143 Stunden, gemäß dem Schlußbrief mit der Rechnung vom 21. November 1995 (Beilage 9) über eine Gesamtsumme von S ■,-- (inkl. USt.). Die Schubraupe CAT D6 sowie andere Arbeitsgeräte wurden zusammen mit den Positionen (gemäß Angebot vom 21. September 1995) für die Lieferung von Schottermaterial abgerechnet.

Der Landesrechnungshof kritisiert die hier **vermischte Abrechnung** gemäß der **Beauftragung nach der beschränkten Ausschreibung und** von Teilpositionen, die sich aus einem Auftrag **nach dem Verhandlungsverfahren** ableiten lassen.

## **5.2 Baudurchführung**

Am 12. Oktober 1995 wurden der Firma ■ an Ort und Stelle die Bauarbeiten übergeben und darüber eine Niederschrift angefertigt.

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

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

Der Landesrechnungshof stellt dazu fest, daß mit Datum 26. März 1996 von der Firma ■ zur Abdeckung des 7-%igen Deckungsrücklasses eine Garantieerklärung über S ■,-- mit einer Laufzeit bis 31. August 1996 vorgelegt wurde. Dieser Haftbrief wurde über die gleiche Summe am 25. Juli 1996 bis zum 31. März 1997 verlängert.

Die Schlußrechnung wurde am 27. August 1996 vorgelegt. Aus der daraus abgeleiteten Gesamtsumme von rund ■ Mio. S für die Asphaltierungsarbeiten wurde zur Abdeckung des 3-%igen Haftungsrücklasses eine Summe von S ■,-- errechnet. Gemäß Übernahmeniederschrift endet die dreijährige Gewährleistungsfrist mit 23. Juni 1999. Bei der Fachabteilung 2d wurde mit Ausstellungsdatum 27. Jänner 1997 ein Haftbrief mit der Summe von S ■,-- und dem Ablaufdatum mit 23. Juli 1999 vorgelegt.

Der Landesrechnungshof stellt dazu positiv fest, daß somit die in der Bauübergabeniederschrift festgelegten Bedingungen erfüllt wurden.

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

- \* **Baubeginn: 23. Oktober 1995**
- \* **Fertigstellungstermin: 28. Juni 1996**

Weiters wurde festgelegt, daß die Abnahmeprüfungen von der Bodenprüfstelle durchgeführt werden und die Eignungsatteste dieser Prüfanstalt und der örtlichen Bauaufsicht zu übermitteln sind.

Zur Bauübergabenederschrift muß der Landesrechnungshof feststellen, daß es sich bei der Bauübergabe eigentlich nochmals um eine Auftragsvergabe handelt, die an sich schon mit der Unterzeichnung von Schluß- und Gegenschlußbrief abgeschlossen ist. Damit die bei der Bauübergabe erweiterten Auftragsbedingungen - wie vorhin angeführt - auch nach der schon durchgeführten Auftragsvergabe mittels Schlußbrief mit Nachdruck gefordert werden können, empfiehlt der Landesrechnungshof, erst bei der Bauübergabe den schon vorbereiteten Schluß- und Gegenschlußbrief zu unterzeichnen, weil im Schluß- und Gegenschlußbrief die Einhaltung der mit der Bauübergabe geforderten Auftragsbedingungen vorgeschrieben ist.

Dazu kann positiv festgestellt werden, daß im Schlußbrief betreffend die Asphaltierungsarbeiten der Firma ■ als rechtliche Grundlagen das Angebot sowie die Bauübergabenederschrift vereinbart wurde. Das Datum der Unterzeichnung des Gegenschlußbriefes geht jedoch aus den dem Landesrechnungshof vorliegenden Unterlagen nicht hervor.

***Stellungnahme Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel (FA 2d):***

*„Dem Vorschlag des Landesrechnungshofes wird insoweit entsprochen, als der Schlußbrief unmittelbar bei der Bauübergabe gleichzeitig mit der Bauübergabenederschrift ausgehändigt wird. Es ist somit sichergestellt, daß*

*Schlußbrief und Bauübergabenederschrift gleichzeitig zum Vertragsbestandteil werden.“*

Die Ausführung der **Eigenregiearbeiten** (Unterbau sowie die gesamten Entwässerungsarbeiten) erfolgte nach den von der Baubezirksleitung Liezen gezeichneten Querprofilen, einer vollständigen durchgerechneten Nivellette sowie für die Entwässerungsarbeiten nach einem gezeichneten Längenschnitt. Über die Eigenregiearbeiten wurden auch Aufzeichnungen in baubuchähnlicher Form geführt. Dazu wird angeregt, daß auch die gesamten **Eigenregiearbeiten** - anstelle eines Baubuches - als Abrechnungsunterlage **in Form von unterschriebenen Bautagesberichtsblättern** wie es bei der Fremdvergabe durch die Baufirmen üblich ist, erfaßt werden.

Der Landesrechnungshof hat bei einer **örtlichen Besichtigung** und Überprüfung des Bauvorhabens festgestellt, daß die **Arbeiten sach- und fachgemäß ausgeführt** wurden.

Im Zuge der Überprüfung der **Entwässerungsbauwerke** wurden jedoch **zwei Mängel** festgestellt:

1. Ein Auslauf bei einer Querdrainagierung (Betonrohr Ø 30 cm) war vollständig verlegt.
2. Die Schachtabdeckungen der Einlaufbauwerke (Betonrohrringe Ø 70 cm) sind mit zu großen Betondeckeln (Ø 80 cm) und ohne Falz, so daß sie nicht im Betonrohr einrasten können, ausgebildet.
  - Einige dieser Betondeckel zeigten Beschädigungen vermutlich durch das Anfahren des Schneepfluges auf
  - zahlreiche Betondeckel wiesen eine schlechte Betonqualität auf.

Es ergeht die Empfehlung im Rahmen der **Gewährleistung** der Firma Letmaier die oberflächengeschädigten und die nicht durch äußere Krafteinwirkung gerissenen **Betonschachtabdeckungen** durch, mit dem Schachtrohrdurchmesser deckungsgleiche Schachtdeckel (wie das

im Bereich Koppental III durchwegs geschehen ist), zu **ersetzen**. Diese Empfehlung wurde schon im Zuge der Prüfung dem zuständigen Straßenmeister von Bad Aussee mitgeteilt, damit dieser Mangel noch innerhalb der Gewährleistungsfrist beanstandet und saniert werden kann.

Auf der nachfolgenden Seite sind Abbildungen eines derartigen Entwässerungseinlaufes und weiters ein gut gesichertes Auslaufbauwerk zu sehen.

Ein vom Landesrechnungshof durchgeführtes **Aufmaß der Drainagerohrquerungen** (Betonrohre Ø 30 cm) ergab bei 25 Querungen eine Gesamtlänge von rund 246 lfm (Beilage 10). Geliefert und verrechnet wurden von der Firma Letmaier (Beilage 8) 240 Stück Betonschwerlastrohre Ø 300 mm mit einer Länge von einem Meter. Das sind um 6 m weniger als das Aufmaß des Landesrechnungshofes ergab. Es ist daher anzunehmen, daß die fehlenden 6 m Rohrlänge aus dem Abschnitt Koppental I bzw. aus dem Materiallager des Bauhofes der Straßenmeisterei Bad Aussee entnommen wurden.

Die Anzahl der Betonschachtringe deckt sich mit der überschlägig durch den Landesrechnungshof ermittelten Stückanzahl. In der für den Abschnitt Koppental II beiliegenden Rechnung der Firma Letmaier finden sich jedoch 30 Stück Betonschachtringe und 30 Stück Griffe für **Betondeckel**. Der Landesrechnungshof stellt dazu fest, daß im Bereich Koppental II lediglich 25 Deckel bei 25 Drainagequerungen vorhanden sind.

Asphaltnulde, daneben Filterkies beim **Entwässerungseinlaufbauwerk** (Betonringdurchmesser 70 cm und zu großem Schachtdeckel mit Durchmesser 80 cm) für die Drainagequerung.

Gut gesichertes **Auslaufbauwerk** (Betonrohrdurchmesser 30 cm).

Von der Straßenmeisterei Bad Aussee wurde dazu mitgeteilt, daß die Rechnung geprüft wird und im Vergleich mit dem Lieferschein die Stückzahl abgehakt. Es kann aber sein, daß Teile der Bestellung direkt auf die Baustelle und andere Lieferungen zur Zwischenlagerung im Bauhof angeliefert werden.

Der Landesrechnungshof führte daraufhin eine **Besichtigung des Bauhofes** durch. Tatsächlich konnten zwei weitere dieser großen Betondeckel (Ø 80 cm) im Materiallager der Straßenmeisterei Bad Aussee gefunden werden. Dabei war beachtenswert, daß trotz witterungsgeschützter Lagerung die Betonqualität der Schachtdeckel einen schlechten Zustand aufwies. Dazu wurde festgestellt, daß dies bei der Durchsetzung der Gewährleistungsansprüche gegenüber der Lieferfirma dienlich ist.

Bei einer genauen Überprüfung der gesamten Baumaßnahme Koppental I - Koppental III konnte ein weiterer großer Betonschachtdeckel am Beginn von Koppental III gefunden werden. Es wurde auch festgestellt, daß inzwischen alle Einlauf- und Auslaufbauwerke sauber gereinigt waren.

Es sind somit also nur zwei, dieser restlichen 5 verrechneten, Schachtdeckel aus dem Materiallager der Straßenmeisterei entnommen und offenbar auf einer anderen Baustelle verwendet worden. Diesbezüglich wird angeregt, daß grundsätzlich bei derartigen Materialanlieferungen auf der Rechnung vermerkt werden sollte, welche Stückanzahl auf der Baustelle eingebaut wurde bzw. welche Stückanzahl ins Materialdepot der Straßenmeisterei gelangte.

Für die **Schotterlieferungen** wurde von der Firma  ein von der Boden- und Baustoffprüfung des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung erstelltes Prüfzeugnis vom 10. Oktober 1994 vorgelegt, woraus die Eignung des Materials für die untere Tragschichte nach der RVS 8.511 festgestellt wird. Das gesamte Frostkiesmaterial aus der

Grube KKT, Kainisch, wurde mit 3-Achs-LKW an die Baustelle geliefert. Die Verrechnung für Lieferung und Leistung nach Tonnen erfolgte mit Wiege- und Lieferschein.

Der Landesrechnungshof konnte bei der **stichprobenartigen Kontrolle der Wiege- und Lieferscheinzettel** sowie der Zusammenstellung der Lieferungen (Beilage 11) folgendes feststellen:

- \* In der Zusammenstellung wurden **vier Wiege- und Lieferscheine vom 31. Mai 1996 mit falschem Datum 30. Mai 1996** angeführt. **Zwei** dieser Wiegezettel hatten **exakt die gleiche Tonnage mit 31,85 t** aufgedruckt.
- \* Am 5. Juni 1996 wurde vom Frächter  eine Lieferung mit RK 64 mit einer Tonnage von **41,1 t zur Baustelle** gebracht.
- \* Ein Wiege- und Lieferschein mit der Nummer 608010 vom 3. Juni 1996 hatte statt des maschinell aufgedruckten **Wiegeergebnisses** und des Datums, diese Daten **nur handschriftlich eingetragen**.
- \* Die meisten **Lieferungen hatten Tonnagen** jenseits von 30 t, **einige** jedoch sogar zwischen **37 - 41 t**.

Zu den o. a. Punkten stellt der Landesrechnungshof fest, daß es sich bei der **Fehleintragung des Datums** vermutlich um ein Versehen handelt. Da sich an diesem Tag beim gleichen Frächter exakt die gleiche Tonnage, nämlich 31,85 t ergab, stellte der Landesrechnungshof die Frage, ob es sich hier um eine doppelte Wägung, d. h. daß der gleiche LKW zwei Mal über die Waage gefahren wurde, handelt. Dazu wurde von seiten der Straßenmeisterei Bad Aussee erklärt, daß das eher unwahrscheinlich sei und es sich um einen Zufall handeln dürfte. Es wird festgestellt, daß eine Aufklärung nur eine zusätzliche Angabe der Uhrzeit zum Datum auf dem Wiegezettel geben würde.

Auf die Frage, ob diese **hohen Tonnagen** (37 - 41 t), die bis zu 10 t über den durchschnittlichen Werten liegen, richtig sein können, wurde festgestellt, daß von dem den Wiegezettel übernehmenden Bauleiter

diese Lieferung als große Mehrlast erkannt wird. D.h. ein vorzeitiges Ableeren eines Teiles des Ladegutes erscheint nicht wahrscheinlich.

Für die Übernahme der Schotterlieferungen wird vom Landesrechnungshof empfohlen, stichprobenartige Kontrollen durch eine Kontrollwägung, die vom Bauleiter angeordnet wird, durchzuführen. Derartige **stichprobenartige Kontrollwägungen** werden z. B. bei Baumaßnahmen der Fachabteilung 2e durchgeführt.

- Zu den grundsätzlich hohen Tonnagen (Maximum: 41,1 t Material und Eigengewicht des Sattelschleppers rd. 17 t) wird festgestellt, daß für 3-Achs - LKW (durchschnittlich rd 30 t Material und Eigengewicht rd. 12 t) auf **Landesstraßen eine maximale Gewichtsbeschränkung von 26 t** vorgeschrieben ist. Zusätzlich mußte für den Antransport der Schotterlieferungen im Ortsgebiet von Bad Aussee über die **Bahnhofsbrücke mit einer Spannweite von 14,5 m** (inzwischen erneuert) als Überquerung der Traun gefahren werden, die mit einer **Gewichtsbeschränkung von 16 t** limitiert war.
- Der Landesrechnungshof muß hiezu kritisieren, daß **gerade die für die Straßenerhaltung zuständige Abteilung dafür Sorge tragen müßte**, daß bei Schotterlieferungen die allgemeinen und die Brückentonnagebeschränkungen (hintere Zwillingsachslast rd. 30 t) nicht um das Doppelte überschritten werden. Derartige Gewichtsüberschreitungen können zu **Verformungen der Straße (Spurrillen)**, aber vor allem auch zu plastischen Verformungen **bis hin zur Einsturzgefahr bei Brückenbauwerken** führen.

Der Wiege- und Lieferschein mit der **handschriftlichen Eintragung** hätte nach der Vorstellung des Landesrechnungshofes auf der **Rückseite eine kurze Erklärung** nach sich ziehen müssen.

Die summenmäßige Kontrolle der vorliegenden Wiegezettel gemäß der Zusammenstellung ergab bei der Prüfung des Landesrechnungshofes volle Übereinstimmung.

***Stellungnahme Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel (FA 2d):***

*„Dem Problem der Überladung privater Frächterfahrzeuge wird in Zukunft mehr Augenmerk geschenkt werden. Eine rechtliche Handhabe des Bauaufsichtsorganes ist allerdings nur im Wege über die Exekutive und die Bezirksverwaltungsbehörde gegeben.“*

Die gemäß den technischen Vorbemerkungen angeführten **Lastplattenversuche** als Eignungstest des Unterbaues wurden bei den in **Eigenregie** hergestellten Frostschutzschichten im geprüften Objekt Koppental II **nicht durchgeführt**.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, auch im Fall von Eigenregiearbeiten Lastplattenversuche durchzuführen und darüber Atteste auszustellen (wie das auch bei Firmenleistungen gefordert wird), um eventuelle Gewährleistungsansprüche bei den Asphaltierungsarbeiten gegenüber der ausführenden Firma durchsetzen zu können.

Die **Asphaltierungsarbeiten** wurden zur Gänze (Lieferung und Einbau) an die Firma ■ vergeben. Der Einbau erfolgte in zwei Etappen, nämlich einer Lage BT II/22 von 6 cm und darüber eine Schicht BTD von ebenfalls 6 cm. Mit dieser zweiten Lage BTD von 5,50 m Breite wurde bergseitig 12 cm stark und rund 60 cm breit zusätzlich eine Entwässerungsmulde miteingebaut und deren Ableitung zu den jeweiligen Einlaufschächten hergestellt.

Die vorgeschriebenen Eignungsprüfungen der Bitukieslagen (BT II/22 und BTD 16) wurden von der ■ für das Material aus der Mischanlage Gröbming durchgeführt. Hinsichtlich der Eignungsprüfung des BT II/22 aus der Mischanlage Strechau wurde eine Eignungsprüfung durch die ■ durchgeführt. Alle drei Atteste ergaben, daß die Proben in den bitu-

mentechischen Kennwerten der jeweiligen Qualitätsanforderungen entsprachen.

Die Untersuchungsergebnisse zeigten, daß die Mischgutproben, mit Ausnahme einer geringfügigen Hohlraumüberschreitung am Marshallprobekörper einer Probe und des Bindemittelgehaltes bei zwei Proben, den Anforderungen entsprachen. Aufgrund der Geringfügigkeit wurde kein Strafgeld ermittelt.

Über den Einbau der Bitukiesschichten wurden von der Firma ■■■ in der Zeit vom 13. Juni 1996 bis 19. Juni 1996 Bautages-berichtsblätter geführt. Es wird bemängelt, daß die **Bautagesberichtsblätter** lediglich die Unterschrift des Bauleiters, nicht jedoch die **Unterschrift** des Vertreters des Auftraggebers (eines Vertreters der Straßenmeisterei Bad Aussee bzw. der Baubezirksleitung Liezen) tragen.

Auf der nächsten Seite sind Abbildungen, die die Asphalt- und Bankettbreiten sowie die Linienführung der Koppenstraße erkennen lassen.

Abschnittsbeginn der Asphaltierungsarbeiten Koppental II,  
mit **rd. 6,10 m Asphaltbreite** (2-lagig: je 6 cm BTII/22 +  
BTD)  
zuzüglich 60 cm breite **Asphaltnulde** am linken Straßerand.

**Harmonisch geschwungene Linienführung** der Trasse  
mit **ein Meter breitem Bankett**, im Böschungsbereich.

Um die vertragsgemäße Herstellung und den Einbau der Bitukiesschichten zu überprüfen, wurden am 27. Juni 1996 durch die Boden- und Materialprüfstelle im Kilometerbereich 3,225 - 5,503 der L 701 Baumaßnahme Koppental II **sieben Bohrkerne** zur Abnahmeprüfung entnommen.

Dabei wurde in einem Fall eine Hohlraumüberschreitung und bei einigen Bohrkernen eine Verdichtungsüberschreitung festgestellt. Der Lagenverbund der beiden Schichten entsprach den Anforderungen gemäß RVS 8.05.14. In Bezug auf die Ebenheit der Tragschichten wurden einige Punkte, in denen die zulässige Unebenheit von maximal 6 mm überschritten wurde, aufgezeigt. Die mittlere Schichtdicke beträgt für die erste Lage 6,06 cm und für die zweite Lage 5,72 cm.

Die von der Bauunternehmung bewirkten Leistungen wurden von der staatlichen Bauaufsicht gemeinsam mit dem Firmenbauleiter aufgemessen und auf Aufmaßblättern festgehalten. Dieses **Aufmaßblatt** (Beilage 12) wurde vom Landesrechnungshof zusammen mit dem staatlichen Bauleiter überprüft und die Asphaltbreiten alle 200 m nachgemessen. Dieses Aufmaß ergab eine gute Übereinstimmung mit den fixierten Werten bzw. sogar geringfügige Überschreitungen der aufgemessenen zu den in Rechnung gestellten Werten.

Von der Baubezirksleitung Liezen wurde aufgrund dieses Aufmaßes und des Prüfberichtes der staatlich autorisierten Boden- und Materialprüfstelle vom 10. Juli 1996 der Mischgutmehr- oder -minderverbrauch errechnet sowie die Abzüge hinsichtlich Schichtdicke, Hohlraumgehalt, Verdichtungsgrad, Ebenheit und Bindemittelgehalt. Die Zusammenstellung aus erster und zweiter Lage ergaben **Abzüge in der Höhe von S —**. Der Landesrechnungshof kann die exakte Erfassung der Abzüge positiv bewerten.

Der **Filterkieseinbau** wurde rund 1,2 km über den Bauabschnitt hinaus bis zur Landesgrenze (Koppental III) weitergeführt. Dadurch wurde das **vorgesehene Ausmaß** für die Baumaßnahme Koppental II **verdoppelt**.

Da auch **Mehrmassen bei der Frostschutzschichte** entstanden sind, (erst im Zuge der Bauarbeiten war das erforderliche Ausmaß für die bergseitige Kofferung erfaßbar und außerdem wurde im Frühjahr 1996 im Zuge der Verkehrsaufrechterhaltung bis zum Asphalteinbau noch Material benötigt), hat man aufgrund der daraus resultierenden Kostenüberschreitung aus Budgetgründen eine Verkürzung des Asphaltstreckeneinbaus von rund 160 m bei der Baumaßnahme Koppental II beschlossen.

Am 24. Juni 1996 erfolgte die **Übernahme der Baumaßnahme** Koppental II. Darüber wurde eine Übernahmeniederschrift angefertigt. Darin wurde die fristgerechte Fertigstellung festgestellt und die dreijährige Gewährleistungsfrist bis zum 23. Juni 1999 fixiert. Hinsichtlich der Eignungs- und Abnahmeprüfungen der Bitukiesschichten wurde auf die Atteste verwiesen, ansonsten wurden **keine Mängel** festgestellt.

Der Landesrechnungshof hat bei einer örtlichen Besichtigung und Überprüfung des Bauvorhabens festgestellt, daß die Arbeiten insgesamt sach- und fachgemäß ausgeführt wurden.

### **5.3 Abrechnung**

Es kann positiv festgestellt werden, daß schon im Zuge der gesamten Bauausführung vom zuständigen Bauleiter der Baubezirksleitung Liezen eine Kostenkontrolle durchgeführt wurde, die schlußendlich dazu geführt hatte, die Baumaßnahme Koppental II aus Budgetgründen um einige Meter zu verkürzen.

Gemäß Übernahmeniederschrift sollte bis zum 28. August 1996 die prüffähige Schlußrechnung mit allen erforderlichen Unterlagen vorgelegt werden.

Von der Firma [ ] wurde sowohl für die **Schotterlieferungen**, wie auch für die **Asphaltierungsarbeiten je eine Schlußrechnung** am 27. August 1996, also **termingerecht**, vorgelegt.

Die Abrechnung für die **Schotterlieferung** (Beilage 13) gestaltete sich folgendermaßen:

1. Abschlagsrechnung vom 18. Dezember 1995	[ ]
2. Abschlagsrechnung vom 3. Juli 1996	[ ]
Schlußrechnung vom 27. August 1996	[ ]
<b>SUMME</b>	[ ]
=====	

Die Abrechnung für die **Asphaltierungsarbeiten** (Beilage 14) gestaltete sich folgendermaßen:

1. Abschlagsrechnung vom 21. Juni 1996	[ ]
Schlußrechnung vom 27. August 1996	[ ]
<b>SUMME</b>	[ ]

=====

Von der Baubezirksleitung Liezen wurden dazu neben den Massenermittlungsblättern eine **Massengegenüberstellung** für die Baumaßnahme Koppental II gemacht (Beilage 15). Daraus geht hervor, daß für die Schotterlieferungen für die Position betreffend die Frostschuttschicht Mehrmassen von rund  $\frac{1}{4}$  des Angebotes abgerechnet wurden und bei der Position Filterkies für die Drainagen rund die doppelte Menge der ursprünglich ausgeschriebenen Massen abgerechnet wurde. Die **Gründe für die Massenvermehrung** wurden schon im vorigen Unterkapitel erwähnt, sind überdies im Technischen Bericht festgehalten und für den Landesrechnungshof **nachvollziehbar**.

Betreffend die Asphaltierungsarbeiten ergaben sich für die beiden Bitu-kiesschichten, wie auch für den Zuschlag Spitzgräben und Vorspritzen Mindermassen in der Größenordnung von rund 10 %. Diese Masseneinschränkungen bei den Asphaltierungsarbeiten sind zwar im Technischen Bericht erwähnt, jedoch erst auf Nachfrage des Landesrechnungshofes wurde erläutert, daß sie durch Verkürzung der ausgeführten Streckenlänge entstanden sind.

Beide Schlußrechnungen der Firma ■ wurden vom Bauleiter der Baubezirksleitung Liezen exakt geprüft bzw. korrigiert und nach Abzug der Abschlagszahlungen die Restsumme zur Anweisung gebracht. In beiden Fällen wurde der 1-%ige WWF-Abzug durchgeführt.

Bei der Schlußrechnung der Schotterlieferungen ist festzustellen, daß der Restbetrag lediglich rund S 662,-- betrug. Damit hätte sich beinahe eine Überzahlung nach der zweiten Abschlagsrechnung ergeben. Der Landesrechnungshof empfiehlt daher, für diese Fälle, in denen der 7-%ige Deckungsrücklaß durch einen Haftbrief ersetzt wird, die Abschlagszahlungen abzurunden, damit es nach der Legung der Schlußrechnung nicht zu Rückforderungen an die Firma kommt.

Betreffend die Schlußrechnung für die Asphaltierungsarbeiten ist festzustellen, daß der volle Abzug aus den Resultaten der Abnahmeprüfung verrechnet wurde.

Während bei der Schlußrechnung für die Asphaltierungsarbeiten die verrechneten Positionen mit dem Anbot übereinstimmen, wurde bei der **Schlußrechnung für die Schotterlieferungen** (Beilage 13) neben den angebotenen Positionen für Frostkoffer, Betonschotter und Filterkies, unter einem auch die stundenweise Anmietung von Schubraupe, Grader und Rüttelzug sowie der An- und Abtransport mit LKW und Tieflader hinzuverrechnet.

Dem Landesrechnungshof liegen diesbezüglich keine vereinbarten Stundensätze mit der Firma   in den vorgelegten Unterlagen vor. Der vorliegenden fotokopierten Schlußrechnung über die Arbeiten an der Frostschutzschicht liegt eine Aufstellung über die Einsatzstunden des Grader (108,5 Stunden) sowie des Rüttelzuges (103 Stunden) mit einem Vermerk für 5 Stunden An- und Abtransport bei. Keine Zusammenstellung findet sich für den Einsatz der Schubraupe Cat D6 im Ausmaß von 319 Stunden sowie An- und Abtransport von 3 Stunden. Die Originalbelege sind der Schlußrechnung, die der Landesbuchhaltung übermittelt wurde, beigelegt.

Der Landesrechnungshof regt in diesem Zusammenhang an, auch die der Schlußrechnung beigelegten Belege zu kopieren und dem Bauakt beizulegen.

Für den Teil der Leistung im Jahr 1996, die ebenfalls in dieser Schlußrechnung abgerechnet wurden, liegt der Rechnung als Beleg ein Gegenschein (rosa) mit der Unterschrift des Straßenmeisters von Bad Aussee über den An- und Abtransport des Rüttelzuges im Ausmaß von 4 Stunden bei, sowie ein Originallieferschein (weiß; gehört eigentlich zur Schlußrechnung) mit darauf angeführten Geräteeinsätzen von Grader (48,5 Stunden) und Rüttelzug (44 Stunden), die **zwischen dem 3. Juni**

und **12. Juni 1996 erbracht** wurden. Dieser **Sammellieferschein** wurde nur am Ende unterschrieben, d. h. es wurde **nicht der tägliche Arbeitseinsatz bestätigt** (Beilage 16).

Der Landesrechnungshof kritisiert diese Vorgangsweise und empfiehlt, entweder jede einzelne Position täglich zu bestätigen oder eine Eintragung in einem auch bei Eigenregiearbeiten zu führenden Baubuch bzw. von Bautagesberichtsblättern zu tätigen. Darin sollte der angefallene Stundeneinsatz der Geräte täglich aufgeschrieben und von der beauftragten Firma gegengezeichnet werden. Dann ist eine Zusammenstellung des Geräteeinsatzes für die Abrechnung bei der Schlußrechnung auf Basis dieser Eintragungen durchführbar und nachprüfbar.

Die diesbezügliche Anregung des Landesrechnungshofes wurde schon im Zuge der Prüfung der Straßenmeisterei Bad Aussee mitgeteilt, damit sie umgehend umgesetzt werden kann.

Es ergeht somit die **Empfehlung an die Fachabteilung 2d** im Wege über die Baubezirksleitungen alle zugehörigen Straßenmeistereien über diese Aufzeichnungsart zu informieren.

***Stellungnahme Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel (FA 2d):***

*„Die tägliche Kontrolle und Bestätigung der Bautagesberichte ist schon bisher verbindlich angeordnet und wird durch den gegenständlichen Anlaß neuerlich in Erinnerung gerufen und gelegentlich stichprobenweise geprüft werden.“*

Für den Einsatz des **Hydraulikbaggers** wurde von der Firma  folgende Abrechnung vorgelegt:

1. Abschlagszahlung vom 1. September 1995 
2. Abschlagszahlung vom 17. Oktober 1995 
3. Abschlagsrechnung vom 17. Oktober 1995 
4. Abschlagsrechnung vom 17. Oktober 1995 
5. Abschlagszahlung vom 10. November 1995 

6. Abschlagsrechnung vom 10. November 1995	■
7. Abschlagszahlung vom 22. November 1995	■
8. Abschlagszahlung vom 22. November 1995	■
9. Abschlagszahlung vom 22. November 1995	■
<hr/>	
<b><u>Gesamtsumme</u></b>	■

Dazu stellt der Landesrechnungshof fest, daß von der Firma ■ ■ für die jeweils angegebenen Leistungszeiträume Abschlagsrechnungen erstellt wurden. Auch die letzte Abrechnung stellt eine derartige Abschlagszahlung dar. Es wurde somit **keine Schlußrechnung** gelegt. Jede gelegte Rechnung stellt somit eine Teilschlußrechnung dar.

Es wurde bei allen geprüften Teilschlußrechnungen **keine Aufsummierung** der schon angewiesenen Teilschlußrechnungen durchgeführt und auch keine Zusammenstellung aller Teilschlußrechnungen erstellt. Damit kann bei der Anweisung der einzelnen Teilschlußrechnungen nicht festgestellt werden, inwieweit die Auftragssumme schon erreicht bzw. überschritten wurde. Durch das Fehlen einer Schlußrechnung ist auch die gesamte beauftragte Summe aus den Rechnungsunterlagen nicht ersichtlich.

Die Landesbuchhaltung konnte nach Prüfung der Teilschlußrechnungen, deren Leistung und Lieferung von der Baubezirksleitung Liezen sachlich und fachlich bestätigt wurde, die geforderte Summe jeweils anweisen, da sie im Rahmen der gesamten für die Baumaßnahme zur Verfügung stehenden Budgetmittel Deckung fand.

Es wird daher allen Baubezirksleitungen empfohlen, das Auftragschreiben für derartige Geräteanmietungen dahingehend abzufassen, daß zu allen **Teilschlußrechnungen jeweils ein Summenblatt** - in dem die bereits gelegten Teilschlußrechnungen angeführt sind - und auch eine Schlußrechnung vorgelegt werden muß.

**Jeder Auftrag muß mit einer Schlußrechnung enden**, womit fixiert wird, daß keine weiteren Teilschlußrechnungen zu diesem Auftrag vorgelegt werden können. Zumindest die letzte Teilschlußrechnung muß als Schlußrechnung, unter Anführung aller angewiesenen Teilschlußrechnungen, deklariert sein.

Sollte kein Summenblatt von den Firmen vorgelegt werden, müßte von der Baubezirksleitung jeweils eine Summenliste geführt werden, die mit der Ermittlung der schon angewiesenen Gesamtsumme von Teilschlußrechnungen der Rechnung beigelegt wird.

Im gegenständlichen Fall stellt der Landesrechnungshof fest, daß die schon mittels Nachtragsbeauftragung von mehr als 100 % gegenüber dem Ergebnis der beschränkten Ausschreibung erhöhte Auftragssumme von [ ] (inkl. USt) zur Gänze ausgeschöpft wurde.

Die **gesamte Abrechnung für die Baumaßnahme Koppental II** (Beilage 17) stellt sich somit folgendermaßen dar:

Firma [ ], Schotterlieferungen	[ ]	
Firma [ ], Asphaltierungsarbeiten	[ ]	
Firma [ ], Gerätemiete		[ ]
Firma [ ] Gerätemiete		[ ]
Firma [ ] Drainagerohre		[ ]
Firma [ ] Betonrohre und Schächte		[ ]
<b>Gesamtsumme</b>		<b>[ ]</b>

Gegenüber den genehmigten Gesamtbaukosten von [ ] ist somit eine **Überschreitung von S [ ]** eingetreten. Die Überschreitung resultiert aus den schon vorhin erwähnten Massenvermehrungen und den erhöhten Geräteanmietungen.

Von der Baubezirksleitung Liezen wurde über die Baumaßnahme ein Technischer Bericht erstellt (Beilage 18). Darin ist unter Punkt 1.4 Erhöhung der Gesamtbaukosten „**keine**“ ausgewiesen, obwohl in der Schlußzusammenstellung die Überschreitung in Ziffern ausgedrückt ist. Ansonsten wurden die Eckdaten der Baumaßnahme in sechs Punkten exakt aufgeschlüsselt, wobei in Punkt „3,7 Sonstiges“ auch auf die Mehrmassen bei der Frostschutzschichte und dem Filterkies eingegangen wurde.

Der Landesrechnungshof kann - **abgesehen von** den vorhin zitierten **Mängeln**, die überwiegend in der Schriftlichkeit der Abwicklung liegen - die **Ausführung des Bauvorhabens** Landesstraße L 701 - Koppental II **positiv bewerten**.

## **6. Personal - Stand und - Kosten**

### **6.1. Personalentwicklung im Straßenbau**

Der Landesrechnungshof hat die Personalentwicklungen (ohne auf die Dienstklassen einzugehen) der Fachabteilungen im Straßenbau sowie der Boden- und Materialprüfstelle für den Zeitraum 1991 bis 1998 auf der nachfolgenden Seite grafisch dargestellt.

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

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

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

Danach zeigt die Grafik deutlich die große Umstrukturierung im Bereich des Jahres 1997/1998 bei der Fachabteilung 2a und 2b, die dadurch hervorgerufen wurde, daß ab dem Jahre 1998 die Fachabteilung 2b (Straßenneubau) mit der Fachabteilung 2a zu einer planenden und ausführenden Fachabteilung 2a vereint wurde.

Die neue Fachabteilung 2b bezieht sich nunmehr auf den öffentlichen Verkehr, Verkehrssicherheit, Lärmschutz und Radwege.



Die Boden- und Materialprüfstelle wurde auch entsprechend einer Empfehlung des Landesrechnungshofes in die Fachabteilung 2d eingegliedert, weshalb in der Grafik bei der Fachabteilung 2d ein kleiner Knick nach oben ist und die Linie der Boden- und Materialprüfstelle per 1998 auf null abfällt.

Zu der erstellten Grafik ist festzuhalten, daß sie auf Daten der Dienstpostenanzahl mit Stand November 1998 basiert, wobei sich aber laufend kleine Änderungen durch Pensionierungen ergeben.

Die gesamte Dienstpostenanzahl der zitierten Abteilungen des Jahres 1997 in der Größe von 198 Dienstposten wurde nun nach der Umstrukturierung zwar auf 192, d.h. **um 6 Dienstposten reduziert**, die aber im wesentlichen auf die Verminderung - nämlich um 4 Dienstposten - bei der Boden- und Materialprüfstelle, die nun in die Fachabteilung 2d eingegliedert wurde, zurückzuführen ist.

Der Landesrechnungshof stellt daher zusammenfassend fest, daß das Amt der Steiermärkischen Landesregierung **auf das tendenziell sinkende Baugeschehen im Straßenneubau** (vor allem im Bundesstraßenausbau seit dem Jahre 1986) in seiner Personaldisposition in den letzten Jahren nicht entscheidend reagiert hat. In der nun großen Fachabteilung 2a bzw. je nach der Aufgabenverteilung zum Teil auch in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen, betreffend den Straßenneubau, bieten sich deshalb weitere Einsparungsmöglichkeiten im Personalbereich an.

Im Gegensatz dazu steigt im Bereich der Fachabteilung 2d (Straßen- und Brückenerhaltung) der Erhaltungsaufwand, da bei sinkender Ausbauleistung und bei steigender Nutzungsdauer vermehrt größere Instandsetzungen und Sanierungen durchzuführen sein werden. Für die Straßen- und Brückenerhaltungsabteilung müßte daher ein gleichmäßiger bzw. erhöhter Budgetansatz vorgesehen werden, da ansonsten das bestehende Straßennetz in seinem Zustand wesentlich ver-

schlechtert werden würde. Diese Problematik unterlegt mit einem Rechenmodell hat der Landesrechnungshof schon in seinem Bericht betreffend die stichprobenweise Querschnittsprüfung der bau- und kostenmäßigen Abwicklung von Regenerierungs- und Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen mit der GZ.: LRH 31 R1 - 1988/4 aufgezeigt.

## **6.2. Fachabteilung 2d und BBL Liezen**

Die Einnahmenseite für die Fachabteilungen und Baubezirksleitungen (Referate Straßenbau) bezieht sich im wesentlichen auf die Pauschalabgeltung des Bundes (in der Höhe von 10 % für die Verwaltung bzw. für die bautechnische Betreuung im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes) gemäß dem Finanzausgleichsgesetz 1993 - FAG für den Bundesstraßenbau.

Dabei ist auf der Kostenseite zu unterscheiden zwischen

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

Die Sach- und Gemeinkosten machen dabei nur einen etwa 15 % igen Anteil der gesamten Personalkosten aus und sind nur geringfügig beeinflussbar (siehe Bericht des Landesrechnungshofes GZ.: LRH 31 P2 - 97/17, „betreffend die stichprobenweise Prüfung der Planungsauftragsvergabe der Fachabteilung 2a“).

Eine beeinflussbare Größe bei den Sachkosten stellen die Dienstreisekosten dar. Das gesamte Budget für Dienstreisen wird von der Landesbaudirektion auf alle Fachabteilungen, die Baubezirksleitungen, sowie die Landesbaudirektion selbst aufgeteilt. Die bewilligte Gesamtsumme für das Jahr 1997 für alle betroffenen Abteilungen betrug S — Von der Landesbaudirektion ergeht jährlich an alle Abteilungen ein Schreiben, in denen der jeweils bewilligte Reisekredit mitgeteilt wird. In diesem Schreiben werden die Abteilungen aufgefordert, die Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit besonders zu beachten und eine Koordinierung der Dienstreisen zwischen den einzelnen Abteilungen und Dienststellen durchzuführen.

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

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

Weiters ist festzustellen, daß etliche mit dem Privat - PKW zurückgelegte Dienstreisen nur gegen Verrechnung des öffentlichen Verkehrsmittels abgerechnet wurden.

Im Zuge der Änderung des Steiermärkischen Landes - Reisegebührengesetzes, das der Steiermärkische Landtag am 15. Dezember 1998 einstimmig beschlossen hat und das voraussichtlich im April 1999 in Kraft treten wird ist u.a. vorgesehen die Abgeltung der Benützung des Privat - PKW's primär durch amtliches Kilometergeld vorzusehen. Damit ist mit einer Erhöhung der Dienstreisekosten im Bereich der Abgeltung der Kilometerkosten zu rechnen.

Deshalb wird vom Landesrechnungshof empfohlen, daß auf eine optimale Auslastung der vorhandenen Selbstlenkerfahrzeuge zugunsten einer Verringerung der Privatkilometer wertgelegt werden sollte, weil damit auch die Selbstlenkerfahrzeuge bei erhöhter Kilometeranzahl rentabler betrieben werden können.

Es kann **positiv** festgestellt werden, daß die Möglichkeit der **Senkung der Privatkilometer-Dienstreisekosten von der Fachabteilung 2d in den vergangenen Jahren bereits vorgezeigt wurde.**

Nachdem, wie vorhin ausgeführt, im Jahr 1998 die Fachabteilungen inclusive der Boden- und Materialprüfstelle (BMP) rund 192 Dienstposten aufweisen, wird klar, daß der Großteil dieser ausgabenseitigen Kosten dabei Personalkosten sind. Das bedeutet, daß ins Gewicht fallende

Einsparungen auf der Kostenseite neben den Ausgaben für die Beauftragungen der Planungen an Zivilingenieurbüros nur bei den eigenen Personalkosten vorgenommen werden können.

Der Landesrechnungshof hat daher die Personalbildung der Fachabteilung 2d in den Jahren 1991 bis 1998 näher beleuchtet. Auf der nachfolgenden Seite ist diese Personalentwicklung gegliedert nach Verwendungsgruppen grafisch dargestellt.

Aus dieser grafischen Darstellung ist klar ersichtlich, daß vom Jahre 1991 bis 1997 mit rd 56 Dienstposten die Dienstpostenanzahl trotz vermehrter Aufgaben nahezu gleich beibehalten wurde. Der Zuwachs im Jahre 1998 mit einer Dienstpostenanzahl auf 70,1 begründet sich darauf, daß die Boden- und Materialprüfstelle in die Fachabteilung 2d eingegliedert wurde.

Der Landesrechnungshof kann dazu **positiv feststellen**, daß dabei die Dienstpostenanzahl der Boden- und Materialprüfstelle von 19 auf 15 durch natürliche Abgänge (Pensionierungen) reduziert wurde und zusätzlich bei der Fachabteilung 2d ein weiterer Dienstposten eingespart wurde. Gegenüber dem Jahr 1997 **fand somit eine Reduzierung um 5 Dienstposten statt** (DP 1997: 56 + 19 = 75; DP 1998: 70,1).



Der Personalstand der **Fachabteilung 2d im Jahr der Prüfung 1998** (Stand 14.10.1998) gliedert sich unterteilt nach Dienstklassen folgendermaßen:

Dienstklasse A:	11
Dienstklasse B:	17,5
Dienstklasse C:	28,75
Dienstklasse D:	11,85
Kraftwagenlenker:	1
<b><u>Dienstposten-Summe:</u></b>	<b><u>70,1</u></b>

Um sowohl den Zeitpunkt als auch die Auswirkungen etwaiger Personalveränderungen durch natürlichen Abgang (Pensionierungen) aufzeigen zu können, hat der Landesrechnungshof in eine Alterspyramide der **Fachabteilung 2d** - in der die Altersstrukturen aufgezeichnet sind - Einblick genommen (Beilage 19). Hierbei handelt es sich um eine Personentabelle (nicht Dienstpostenanzahl) noch ohne die hinzugekommenen Bediensteten der Boden- und Materialprüfstelle.

Wie aus dieser Alterspyramide hervorgeht, betreffen mögliche Pensionierungen in den nächsten Jahren auch 4 leitende Dienstposten der Dienstklasse A, für die bis zum Jahre 2003 die Möglichkeit besteht in Pension zu gehen.

Durch die sich **ändernden Pensionsbedingungen** (Einführung eines Durchrechnungszeitraumes) **ab dem Jahr 2003 ist mit einer großen Anzahl von Pensionierungen vor diesem Zeitpunkt zu rechnen.**

Es wird daher ganz allgemein und vor allem den Abteilungsvorständen in der Landesverwaltung **empfohlen, Vorsorgemaßnahmen hinsichtlich einer rechtzeitig überlegten Nachbesetzung der leitenden Dienstposten** (Abteilungsleiter, Referatsleiter) zu treffen um nach einer entsprechenden Einarbeitungs- und Aufbauzeit einen kontinuierlichen Dienstbetrieb zu ermöglichen.

***Stellungnahme Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel (FA 2d):***

*„Die Altersstruktur der leitenden Beamten der Fachabteilung 2 d wird gemeinsam mit den Effekten der Pensionsreform zu einer verstärkten Pensionierungswelle zu Beginn des Jahres 2003 führen. Diesbezüglich wurde bereits bei der Landesamtsdirektion, der Landesbaudirektion und der Rechtsabteilung I auf eine rechtzeitige Verjüngung und Nachwuchsheranbildung hingewiesen. Zwei diesbezügliche Besprechungen wurden bereits abgehalten.*

*Das Problem rechtzeitiger Nachbesetzung für die Referatsleiterposten stellt sich in der Fachabteilung 2 d auch deshalb besonders akut, weil keinerlei Personalreserven gegeben sind. Dies stellt der Rechnungshof auch anhand seiner umfangreichen Personal- und Kostenvergleiche fest.“*

Auf der folgenden Seite hat der Landesrechnungshof in einer Tabelle die Dienstpostenanzahl der **Bediensteten in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen** (inklusive Straßenerhaltung und Straßenmeistereien) der Jahre 1992 bis 1997 dargestellt. Für die Jahre 1996 und 1997 sind die Gesamtdienstposten der einzelnen Baubezirksleitungen (unterteilt in Leitung, Referat Straßenbau, - Wasserbau und - Hochbau) in der Beilage 20 angefügt.

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

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



Für einen Überblick auf die Größenordnung der Personalkosten hat der Landesrechnungshof von der Landesbuchhaltung die gesamten Personalkosten der hier geprüften Abteilungen (FA 2d und BBL Liezen) angefordert. Die angegebenen Personalkosten sind die Bruttokosten ohne Familienbeihilfe aber inklusive Dienstgebersozialversicherungsbeiträge.

Um eine Relation herstellen zu können wurden sie mit den durchschnittlichen Personalkostenaufwand pro Bediensteten der Fachabteilung 2a für das Jahr 1996 verglichen, wie sie im Bericht des Landesrechnungshofes GZ.: LRH 31 P2 - 97/17, „betreffend die stichprobenweise Prüfung der Planungsauftragsvergabe der Fachabteilung 2a“ ermittelt wurden.

Bei den Personalkosten (Beamte und Vertragsbedienstete) handelt es sich um exakte und personengebundene Werte.

Die Pensionstangente wurde, nach Angabe der Rechtsabteilung 1, pauschal mit 48,4 % für das Jahr 1996 und mit 47,9 % für das Jahr 1997 der Personalbruttokosten der Beamten berechnet.

## FACHABTEILUNG 2D PERSONALKOSTEN 1996

1.	Personalbruttokosten	
	- 48 Beamte (553 Monate)	█
	- 17 Vertragsbedienstete (157 Monate)	█
<hr/>		
	SUMME	█
2.	Pensionstangente für Beamte	
	48,4 % der Personalbruttokosten f. Beamte	█
<hr/>		
	<b>SUMME PERSONALKOSTEN</b>	<b>█</b>
<hr/> <hr/>		

## FACHABTEILUNG 2D PERSONALKOSTEN 1997

1.	Personalbruttokosten	
	- 46 Beamte (543 Monate)	█
	- 13 Vertragsbedienstete (138 Monate)	█
<hr/>		
	SUMME	█
2.	Pensionstangente für Beamte	
	47,9 % der Personalbruttokosten f. Beamte	█
<hr/>		
	<b>SUMME PERSONALKOSTEN</b>	<b>█</b>
<hr/> <hr/>		

## BAUBEZIRKSLEITUNG LIEZEN PERSONALKOSTEN 1996

1.	Personalbruttokosten	
	- 41 Beamte (429 Monate)	█
	- 20 Vertragsbedienstete (189 Monate)	█
<hr/>		
	SUMME	█
2.	Pensionstangente für Beamte	
	48,4 % der Personalbruttokosten f. Beamte	█
<hr/>		
	<b>SUMME PERSONALKOSTEN</b>	<b>█</b>

## BAUBEZIRKSLEITUNG LIEZEN PERSONALKOSTEN 1997

1.	Personalbruttokosten	
	- 41 Beamte (485 Monate)	█
	- 13 Vertragsbedienstete (150 Monate)	█
<hr/>		
	SUMME	█
2.	Pensionstangente für Beamte	
	47,9 % der Personalbruttokosten f. Beamte	█
<hr/>		
	<b>SUMME PERSONALKOSTEN</b>	<b>█</b>

Die gesamten Personalkosten der **Fachabteilung 2a** inklusive Dienstgebersozialversicherungsbeiträge, aber ohne Familienbeihilfe, betragen im Jahre 1996 für 31 ganzjährigbeschäftigte Beamte S — und für 13 ganzjährig beschäftigte Vertragsbedienstete S —. Hinzuzurechnen ist die Pensionstangente für Beamte mit 48,4 % der Personalbruttokosten, womit sich eine Summe von S — ergab. Diese Gesamtpersonalkosten in der Höhe von S — bezogen sich auf **44 Ganzjahreskräfte** (Die im Jahresverlauf nur zeitweilig Beschäftigten wurden hier nicht berücksichtigt).

Der **durchschnittliche Personalkostenaufwand** pro Bediensteten und Jahr, wie im Bericht des Landesrechnungshofes GZ.: LRH 31 P2 - 97/17 „betreffend die stichprobenweise Prüfung der Planungsauftragsvergabe der **Fachabteilung 2a**“ ermittelt betrug im Jahr 1996 demnach S —.

Mit diesem berechneten **Durchschnittswert der Fachabteilung 2a** wurden die Personalkosten der **Fachabteilung 2d** (noch ohne der Boden- und Materialprüfstelle) und der **Baubezirksleitung Liezen** mit dem Stand der Bediensteten aus dem **Jahre 1996 verglichen** und ergeben sich wie folgt:

ABTEILUNG	BEDIENSTETE STAND 1996	GESAMT- MONATE	PERSONAL- GESAMTKOSTEN	DURCHSCHNITT JAHRESGEHALT
2a	44	528	—	—
2d	65	710	—	—
BBL Liezen	61	618	—	—

Aus diesem Vergleich ist positiv abzulesen, daß sowohl in der Fachabteilung 2d wie auch in der Baubezirksleitung Liezen der durchschnittli-

che Personalkostenaufwand niedriger ist als in der Fachabteilung 2a, d.h. das die Wertigkeit der einzelnen Dienstposten - Einstufungen (A,B,C,D) oder aber auch das Dienstalder niedriger ist.

Dieser insgesamt doch hohe Personalkostenaufwand zeigt aber auch, daß die finanziellen Gegebenheiten, aufgrund des rückläufigen Baubudgets im Straßenbau in Verbindung mit einem hohen Personalstand, für das Land zusehends angespannter werden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt daher jeder Dienststelle in der Landesverwaltung eine Kosten- und Leistungsrechnung zu erstellen. Es ist dabei klar, daß es sich keineswegs um eine exakte Kostenrechnung handeln kann, da auf der Ausgabenseite und insbesondere auf der Einnahmenseite zum Teil mit fiktiven Zahlen gerechnet wird.

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

Vom Landesrechnungshof kann dazu positiv festgestellt werden, daß die Fachabteilung 2d schon seit längerer Zeit Bemühungen angestellt hat, eine derartige Kosten- und Leistungsrechnung zumindest ansatzweise zu verwirklichen.

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

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

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

### **6.3. VB II - Personal der Straßenerhaltung**

Der Straßenerhaltungsdienst besorgt alle Instandhaltungsarbeiten, Instandsetzungen, Pflegemaßnahmen, den Winterdienst sowie die Pannen- und Unfallhilfe.

Dieses Arbeitsspektrum wird teilweise durch eigenbetriebliche Leistung in den Straßenmeistereien und teilweise durch Fachfirmen erbracht.

Die Grenze zwischen eigenbetrieblichen Leistungen und Firmenaufträgen ist sachlich und zeitlich variabel.

Kurzfristig ist davon auszugehen, daß vorerst eine weitestgehende Auslastung der eigenen Leistungsressourcen anzustreben ist.

Vollkostenvergleiche sind daher für solche kurzfristigen Entscheidungen nicht aussagefähig.

Langfristig ist die eigene Personal- und Geräteausstattung betriebswirtschaftlich zu planen und entsprechend der erwartenden Marktsituation anzupassen.

Der Personalstand der VB II - Bediensteten des Landes Steiermark von 1990 bis 1997 wird in der nachstehenden Aufstellung getrennt nach Autobahnen bzw. Bundes- und Landesstraßen geführt.

Im Jahre 1997 wurde eine Zuordnung zur Schnellstraße noch nicht dargestellt. Die für Schnellstraßen tätigen Bediensteten sind im Bereich B (Bundesstraßen) zugeordnet.

Eine Aufteilung des Personalstandes zwischen Bund und Land wäre nur fiktiv möglich, wenn der Gesamtpersonalstand im Verhältnis der Einsatzstunden auf Bundes- und Landesstraßen aufgeteilt wird.

### **Personalstand 1990 - 1997**

Jahr	Autobahn	B+L-Straßen	Summe	Differenz
1990	176	1.312	1.488	---
1991	176	1.268	1.444	- 44
1992	184	1.296	1.480	+ 36
1993	180	1.240	1.420	- 60
1994	169	1.181	1.350	- 70
1995	164	1.170	1.334	- 16
1996	152	1.154	1.306	- 28
1997	152	1.116	1.268	- 38

Die österreichweite Entwicklung des Personalstandes (bei den verrechneten Personen wird nicht darauf Rücksicht genommen, daß einzelne Personen -z.B. Reinigungspersonal- nur teilbeschäftigt sind) im Straßenerhaltungsdienst zeigt eine deutlich fallende Tendenz und spiegelt eine langfristige Strategie wider.

Der Landesrechnungshof stellt positiv fest, daß zwischen dem Jahr **1990 bis 1997 der Personalstand um 220 Dienstposten reduziert** wurde. Wie aus der nebenstehenden „Differenz-Spalte“ der obigen Tabelle ersichtlich ist, wurde mit Ausnahme des Jahres 1992 der Personalstand kontinuierlich reduziert.

Daraus ist auch ersichtlich, daß durch teilweise Auslagerung der Arbeiten an Fachfirmen der Personalstand auf jenes Maß reduziert werden kann, der für die Ausführung der eigenbetrieblichen Leistungen notwendig ist.

Die Fachabteilung 2d führt im Rahmen der Betriebsabrechnung monatlich und jährlich Aufzeichnungen über die Anzahl der verrechneten Leistungsstunden des VB II-Personals.

Auf der nächsten Seite befindet sich eine **Aufstellung der Personaleinsatzstunden**. Erst seit 1992 ist eine Aufgliederung nach einzelnen Baubezirken möglich.

In der vorangeführten Tabelle der Personaleinsatzstunden, die in die Bereiche Brückenmeisterei und Autobahnen sowie der sieben Baubezirksleitungen seit dem Jahre 1992 gegliedert ist, findet sich in der vorletzten Zeile die Summe der gesamten Einsatzstunden. In der letzten Zeile der oberen Tabelle wurde die Differenz der Personaleinsatzstunden zum Vorjahr berechnet.

In der darunterliegenden Grafik hat der Landesrechnungshof die gesamten Personaleinsatzstunden in Form einer Linie aufgetragen, aus der ersichtlich ist, daß mit Ausnahme des Jahres 1995 eine stetige Abnahme der geleisteten Einsatzstunden des VB II - Personals eingetreten ist.

Die in Form von Balken dargestellten Differenzgesamtstunden zum Vorjahr, zeigen ebenfalls mit Ausnahme des Jahres 1995 eine durchschnittlich gleichbleibende jährliche Abnahme der Personaleinsatzstunden.

Der Gesamtaufwand für diese VB II - Personaleinsatzstunden für das **Jahr 1996** betrug S ——. Für das **Jahr 1997** ergab sich infolge der Abnahme nur mehr der Betrag von S ——.

Die in der Tabelle ausgewiesene **Reduktion von 1996 auf 1997** in der Höhe von 48.568 Personaleinsatzstunden beziffert sich somit trotz Lohnsteigerungen mit einer Gesamteinsparungssumme von S ——.

Der Landesrechnungshof kann diese von der **Fachabteilung 2d durchgeführte Betriebsabrechnung und deren tendenzielle Entwicklung positiv bewerten.**

***Stellungnahme Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel (FA 2d):***

*„Auch wenn der Landesrechnungshof die bisherige Personalentwicklung im Straßenerhaltungsdienst außerordentlich positiv beurteilt und die erheblichen Einsparungstendenzen bestätigt, ist davon auszugehen, daß*

*nunmehr jenes Minimum an Personal und Ausstattung des Straßenerhaltungsdienstes erreicht ist, für welches eine weitere Reduktion in den kommenden Jahren nicht mehr zu erwarten ist.“*

Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß bei der Abwägung gewisse Leistungen in **Eigenregie** auszuführen oder an **Fremdfirmen** zu vergeben, **nicht nur Kostenvergleiche maßgebend** sind.

Folgende Argumente im **Spannungsfeld Eigenregiearbeiten - Firmenleistung** wurden von der Fachabteilung 2d erarbeitet:

#### 1) **Problemfeld Eigenregiearbeiten:**

- **Fehlender Wettbewerb:**

Es gibt zwar Kosten- und Leistungsvergleiche, aber der Wettbewerbsdruck im freien Markt ist härter.

- **Mangelnder Leistungsdruck:**

Geringerer Wettbewerbsdruck und ein veraltetes Personalrecht lassen keinen echten Leistungsdruck zu.

- **Geringes Kostenbewußtsein:**

Trotz gewisser Bemühungen zur Förderung des Kostenbewußtseins ist ein privater Unternehmer überlegen.

- **Inflexible Personalstrukturen:**

Personalrechtliche Gegebenheiten und langjährige Gepflogenheiten machen den öffentlichen Dienst eher inflexibel.

- **Keine Leistungsanreize:**

Für monetäre Leistungsanreize müssen die personalrechtlichen Voraussetzungen verbessert und die Beurteilungskompetenz verstärkt werden.

- **Keine Konsequenzen:**

Für krasse Fehlleistungen und ungenügendes Bemühen fehlen die Konsequenzen, die als Kompensation für eine Leistungsentlohnung notwendig wären.

- **Schlechtes Image:**

Durch gezielte Negativbeurteilung in den Medien werden Eigenregiearbeiten der öffentlichen Dienststellen prinzipiell in Frage gestellt.

## 2) **Problemfeld Firmenleistung:**

- **Richtiger Kostenvergleich:**

Der private Anbieter kalkuliert nach Vollkosten. Seine Zentralregien- und Overheadkosten sind zu vergüten, aber auf Auftraggeberseite nicht einsparbar.

- **Kompetenzverschiebung:**

Innerhalb der Verwaltung bedeutet es eine Kompetenzverschiebung, wenn zwischen Eigenregiearbeiten und Aufträgen an Privatunternehmen zu entscheiden ist.

- **Zeitfaktor:**

Aufträge an Mitarbeiter im eigenen Betrieb sind im allgemeinen rascher möglich als eine Auftragserteilung an Privatfirmen.

- **Geeigneter Bieterkreis:**

Ein Kostenvorteil für den Auftraggeber tritt nur ein, wenn es einen größeren Bieterkreis mit einer Wettbewerbssituation gibt.

- **Leistungsüberwachung:**

Bei kleineren Arbeiten ist der Aufwand für die Leistungsüberwachung nahezu gleich groß wie der Leistungsumfang selbst.

- **Monopolbildung:**

Ein Großteil der Arbeiten der betrieblichen Erhaltung erfordern eine Spezialausrüstung und ein rasch verfügbares Personal. Wenn sich ein Auftragnehmer mit diesen Ressourcen ausstattet, ist er bei Folgeausschreibungen konkurrenzlos.

Der Landesrechnungshof kann sich diesen Argumenten und Analysen der Fachabteilung 2d weitestgehend anschließen. Es wird festgestellt, daß die Eigenregiearbeiten der öffentlichen Dienststellen nicht prinzipiell in Frage gestellt werden.

Aufgrund von Untersuchungen auch in anderen Bundesländern und anderer öffentlicher Institutionen wurde festgestellt, daß die öffentliche Hand mit eigenem Gerät und eigenen Arbeitskräften nicht wirtschaftlicher arbeitet, als bei Vergabe der Bauarbeiten an Unternehmen. Solange eine klare Kostenrechnung diesbezüglich fehlt, wobei neben den direkten Gerätekosten und Lohnkosten auch alle Nebenkosten und die Kosten der gesamten Infrastruktur mitberücksichtigt werden müßten (siehe Feststellungen zur Kosten- und Leistungsrechnung in Kapitel 6.2 dieses Berichtes), lassen sich diese Feststellungen auch nicht widerlegen.

Es wird der Standpunkt vertreten, daß in Anbetracht des Zurückgehens des Bauvolumens und der mangelnden Auslastung der Privatwirtschaft mit dem damit verbundenen niedrigeren Preisniveau, in den Straßenmeistereien Maßnahmen zu setzen wären, nicht unbedingt benötigte und nicht ausgelastete Maschinen abzustößen. Der reduzierte Maschinenpark wäre jedoch rationell einzusetzen und für eine möglichst hohe Auslastung Sorge zu tragen. Die in diesem Zusammenhang angesprochene Monopolbildung bei möglichen Firmenleistungen, wegen der er-

forderlichen Spezialausrüstung für die Arbeiten der betrieblichen Erhaltung, betrifft wohl vorwiegend den Winterdienst.

Grundsätzlich sollte daher getrachtet werden, größere Bauvorhaben an Firmen zu vergeben, während das Argument des Zeitfaktors für die Eigenregiearbeiten bei Kleinaufträgen durchaus zutreffend ist. Es wird aber auch darauf hingewiesen, daß Baufehler bei Eigenregiearbeiten (siehe Drainage-Querungen im Bereich Koppental I, in Kapitel 4 dieses Berichtes erwähnt) zusätzliche Kosten verursachen, da sie nicht im Rahmen der Gewährleistung, wie bei einer Firmenvergabe, saniert werden können.

Aufgrund der vorhin **aufgezeigten Entwicklung** - Reduktion des Personalstandes und des Personalstundeneinsatzes - kann der Landesrechnungshof **positiv feststellen**, daß die Fachabteilung 2d, durch die Datenaufzeichnung mit einer daraus sich ablesenden **fallenden Tendenz der Eigenregiearbeiten** sowie zusätzlich durch die **Analyse und das Problembewußtsein** bei der Ausführung derartiger Arbeiten, nun schon über mehrere Jahre einen richtigen Weg eingeschlagen hat, den es fortzusetzen gilt.

## **7. Zusammenfassung**

Der Landesrechnungshof hat eine stichprobenweise bau- und kostenmäßige Prüfung der Landesstraße L 701 - Koppental II im Bereich der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung 2d, durchgeführt.

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

Der Bereich Verkehrswesen gliedert sich in vier Fachabteilungen. Der für die Fachabteilung 2d - Straßen- und Brückenerhaltung - zuständige politische Referent ist Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel.

Für das Referat Material- und Bodenprüfstelle wurde die Eingliederung in eine Fachabteilung im Bereich Verkehrswesen empfohlen. Dieser Empfehlung wurde bereits bei der Neustrukturierung der Fachabteilungen im Bereich Verkehrswesen zu Jahresbeginn 1998 nachgekommen und die Material- und Bodenprüfstelle dem Aufgabenbereich der Fachabteilung 2d zugeordnet.

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

Gemäß einer Veröffentlichung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten mit dem Titel „Statistik, Straße und Verkehr“, Stand Jänner 1998, sind die Längen des in Betrieb befindlichen Stra-

ßennetzes getrennt nach Straßenarten im Bericht in einer Tabelle angeführt.

Um eine Relativierung dieser Kilometerlängenangaben mit den anderen Bundesländern zu erhalten, erstellte der Landesrechnungshof eine Tabelle, in der das Straßennetz bezogen auf die Fläche in Quadratkilometer des jeweiligen Bundeslandes errechnet wurde. Aufgrund dieser Werte über die Dichte des Verkehrswegenetzes läßt sich erkennen, daß die Steiermark mit den orographisch gleich garteten Bundesländern im Mittelfeld liegt. Daraus läßt sich ableiten, daß das gut ausgebaute Straßennetz in der Steiermark in naher Zukunft vorrangig nur den Vollausbau der Autobahnen, die Komplettierung des hochrangigen Straßennetzes und einige Ortsumfahrungen erfordert. Straßenneubauten und Neutrassierungen bei Bundes- und Landesstraßen werden abgesehen von einigen noch anstehenden wichtigen Bauvorhaben eher sekundär sein, dafür wird den Erhaltungsaufgaben des bestehenden Straßennetzes und somit der Fachabteilung 2d immer mehr an Bedeutung zukommen.

Die Dienststelle gliedert sich in sieben Referate, hat einen Personalstand von rd. 70 Mitarbeitern und wird von Hofrat Dipl.-Ing. Gunther Dirnböck geleitet. Der Landesrechnungshof schlägt zur Straffung der Organisation eine Reduktion auf sechs Referate vor.

Für die aus dem Jahresprogramm ausgewählten Baumaßnahmen wird meist in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Sachbearbeitern der Baubezirksleitungen der Inhalt der Ausschreibung sowie die notwendigen Massen des Leistungsverzeichnisses festgelegt. Nach erfolgter Ausschreibung wird die Angebotseröffnung durch die Baubezirksleitungen bzw. die Fachabteilung 2d durchgeführt und nach der Bestbieterermittlung ein Vergabeantrag verfaßt.

Der Landesrechnungshof empfiehlt dazu in Bezug auf die Abwicklung der nicht offenen Verfahren (beschränkte Ausschreibungen) für eine von der Fachabteilung zu definierende Gesamtauftragssumme, die ge-

samte Abwicklung im Aufgaben- und Verantwortungsbereich der Baubezirksleitungen zu belassen.

Um einen Überblick über die ausgeführten Landesstraßenbaumaßnahmen der beiden letzten Jahre zu erhalten, wurde die Fachabteilung 2d ersucht, eine Zusammenstellung der Landesstraßenbaumaßnahmen für die Jahre 1996 und 1997 getrennt nach Baubezirksleitungen zu übermitteln.

Gemessen an den 3.366 km Landesstraße (Stand Jänner 1998) bedeuten die 136,1 km, die in zwei Jahren instandgesetzt wurden, ein Ausmaß von 4 %.

Damit ergibt sich ein durchschnittlicher jährlicher Wert von 2 % Instandsetzungsmaßnahmen am gesamten Landesstraßennetz. Daraus folgt, daß das gesamte Landesstraßennetz in 50 Jahren zu 100 % instandgesetzt werden würde.

Stellt man die sich daraus ergebende notwendige Lebensdauer von 50 Jahren in Frage (für die Erneuerung von Deckschichten können Intervalle von maximal 20 Jahren, für die Generalsanierung des Oberbaus rund 30 Jahre und für die Lebensdauer der Brücken 80 bis 100 Jahre angenommen werden) müßten die Instandsetzungsmaßnahmen intensiviert werden.

Daraus ergibt sich, daß sich die Erhaltungsaufgaben für das bestehende Straßennetz und somit der Arbeitsumfang der Fachabteilung 2d sowie der betroffenen Stellen bei den Baubezirksleitungen vergrößern wird.

Die hier überprüfte Baumaßnahme ist ein Teil der Landesstraße L 701. Zurückzuführen ist dieses Projekt auf Planungsarbeiten, die schon im Jahre 1973 begannen.

Die Landesstraße L 701 (Koppentalstraße) beginnt im Ortsgebiet von Bad Aussee bei der Abzweigung von der Salzkammergut - Bundesstraße. Das Ende dieses Straßenzuges liegt bei der Landesgrenze gegen Oberösterreich. Von dort verläuft die Straße steil abwärts nach Obertraun und zum Hallstättersee.

Für die Erstellung eines Detailprojektes in 2 Teilen im Abschnitt Bad Aussee bis zur Landesgrenze wurde am 19. März 1973 das Zivilingenieurbüro ■ vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung beauftragt.

Tatsächlich ausgeführt wurde das Straßenbauvorhaben durch die Fachabteilung 2d und die BBL Liezen als Regenerierungsmaßnahme. Die Projektabwicklung erfolgte dabei in 3 Abschnitten (Koppental I - III) im Zeitraum 1994 -1998. Die Straßenmeisterei Bad Aussee tätigte in Form von Eigenregiearbeiten in der gesamten Baumaßnahme die Erdarbeiten, Entwässerungs- und teilweise Oberbauarbeiten.

Die Kosten des Projektes aus dem Jahre 1976 von Büro ■ für die Landesstraße 701 im Bereich von km 1,1 bis km 6,6 für eine exakte Länge von 5.521 lfm wurden mit Stichtag September 1976 mit einer Gesamtsumme von rd. 12,0 Mio S (ohne USt.) ermittelt. Hinzu kamen geschätzte Grundablösen von netto rd. 1,1 Mio. S. Die Gesamtsumme der geschätzten Baukosten belief sich somit netto auf rd. 13,0 Mio. S.

Bei einer Kostensteigerung nach dem Index für den Wohnungs- und Siedlungsbau der vor dem Jahre 1980 bis zu 9 % betrug und im Verlaufe der Jahre bis 1997 auf rd. 2,7 % abnahm, ergibt - bei einer niedrig angesetzten Kostensteigerung von durchschnittlich rd. 5 % für die Jahre von 1977 bis 1997, d.s. 21 Jahre - eine überschlägige Hochrechnung dieser geschätzten Kosten von rd. 13 Mio. S, die Summe von rd. 36,0 Mio. S (netto, valorisiert auf das Jahr 1997). Zuzüglich der Umsatzsteuer von 20 % ergibt das eine Gesamtsumme von 43,2 Mio. S.

Der tatsächlich durchgeführte Ausbau der Straße Koppental I - III mit einer Gesamtsumme von 13,85 Mio. S, hochvalorisiert auf das Jahr 1997, hat die Summe von rd. 14,7 Mio. S für eine Streckenlänge von 4.600 lfm ergeben. Damit errechnen sich Baukosten von nur rd. 3,2 Mio. S pro Kilometer Streckenlänge. Hierzu müssten allerdings die gesamten Kosten der Eigenregiearbeiten pro Kilometer hinzugerechnet werden.

Im Vergleich dazu würden die hochgerechneten Kosten von 43,2 Mio. S bei rd. 5,5 km Ausbaulänge einen Betrag von 7,9 Mio. S pro Kilometer ergeben.

Somit ist eine deutliche Kosteneinsparung im Straßenbaubudget durch die nun gewählte Regenerierungsmaßnahme (mit Eigenregiearbeiten) erfolgt, jedoch erst durch eine genaue Bewertung und Kostenerfassung der Eigenregiearbeiten können die beiden Ausführungsvarianten kostenmäßig verglichen werden.

Es wird daher empfohlen, für größere Baumaßnahmen auch die gesamten Eigenregiearbeiten zu erfassen und zu bewerten, um mit den dadurch erhaltenen Gesamtbaukosten über die Gesamtlänge einen durchschnittlichen Baukostenwert pro Kilometer für diese Regenerierungsmaßnahme zu erhalten. Diese damit erhaltenen Durchschnittskosten pro Kilometer einer Maßnahme, die zum Teil in Eigenregie und zum Teil in Fremdvergabe hergestellt wurde, könnten dann Baumaßnahmen, die zur Gänze in Fremdvergabe hergestellt wurden, gegenübergestellt werden.

Gemäß ÖNORM A 2050 „Vergabe von Aufträgen über Leistungsausschreibung, Angebot und Zuschlag - Verfahrensnorm“ vom 1. Jänner 1993 gibt es drei Arten der Vergabeverfahren:

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

Für den Prüfungszeitraum dieser Baumaßnahme galten als **Wertgrenzen:**

- für das nicht offene Verfahren bei Straßenbauten 2 Mio. S
- für das Verhandlungsverfahren für Bauleistungen, wenn der Gesamtwert S 200.000,-- nicht übersteigt.

Dazu wird festgestellt, daß schon bei Annäherung an diese Wertgrenzen das nächsthöhere Vergabeverfahren gewählt werden sollte.

Nachdem die Arbeiten weitestgehend in Eigenregie durchgeführt werden sollten, waren die Aufträge für die Anmietung eines Hydraulikbaggers sowie die Anlieferung von Schottermaterial und die gesamten Asphaltierungsarbeiten zu vergeben. Alle drei Ausschreibungen wurden von der Baubezirksleitung Liezen als beschränkte Ausschreibungen (nicht offenes Verfahren) durchgeführt.

Es wird festgestellt, daß die Niederschriften zur Angebotseröffnung vollständig waren und die Angebote korrekt ausgefüllt wurden.

Kritisiert werden muß jedoch, daß eine Kennzeichnung der Angebote in allen Fällen (auch bei der Baumaßnahme Koppental I) nicht erfolgt ist. Durch eine geeignete Lochung der Angebote nach der Angebotseröffnung soll die Möglichkeit eines nachträglichen Austauschs von Angebotsseiten ausgeschlossen werden.

Mit Ausnahme der Angebote der Auftragnehmer konnten auch nach intensiver Suche bei der Baubezirksleitung Liezen und der Fachabteilung 2d die Gegenangebote nicht vorgelegt werden. Somit war eine exakte Überprüfung der Bestbieterermittlung durch den Landesrechnungshof nicht möglich.

Im Vergabeantrag der BBL Liezen war für die Firma ■ (Hydraulikbagger) als neue Auftragssumme der Betrag von S ■ (inkl. USt) vorgesehen. Gegenüber der schon beauftragten Summe von S ■ ergibt dies eine Steigerung des Auftrages um 134 %, d. h. daß die Auftragssumme mehr als verdoppelt wurde.

Der Landesrechnungshof muß daher kritisch feststellen, daß damit der Umfang für die nachträgliche Beauftragung von Leistungen, der mit 30 % der ursprünglichen Auftragssumme beschränkt ist, um mehr als das Vierfache überschritten wurde.

Es wird daher festgestellt, daß der Umfang der erforderlichen Leistung schon vor der Angebotseinholung genauer erhoben werden sollte bzw. bei einer Änderung der Ausführungsarbeiten mit dem Ergebnis derartiger Leistungsvermehrungen wäre eine neuerliche beschränkte Ausschreibung erforderlich geworden.

Weiters wird bemängelt, daß schon für die Vergabe der Schottermateriallieferung ein offenes Verfahren in Erwägung zu ziehen gewesen wäre (Annäherung an die Wertgrenze von 2 Mio. S) , jedoch die Form der Vergabe betreffend die Asphaltierungsarbeiten mit einer Auftragssumme von rd. ■ eine klare Umgehung der damals bestehenden Wertgrenze von 2 Mio. S für die Durchführung von nicht offenen Verfahren darstellte.

Der Landesrechnungshof stellt aber fest, daß für Asphaltierungsarbeiten der mögliche Bieterkreis durch die begrenzte Auffuhrstrecke für die Anlieferung des heißen Mischgutes eingeschränkt ist. Die Baubezirksleitung Liezen hat durch die Einladung an acht Firmen im Umkreis der betreffenden Baustelle (darunter auch eine ■ Firma) vermutlich weitestgehend den möglichen Bieterkreis abgedeckt. Trotzdem empfiehlt der Landesrechnungshof auch bei Beauftragungen mit derartigen Auftragssummen, zur Findung eines möglichen neuen Anbieters, ein offenes Verfahren durchzuführen.

Positiv kann festgestellt werden, daß bei allen drei durchgeführten beschränkten Ausschreibungen, gemäß den Niederschriften zur Angebotseröffnung, der jeweilige Bestbieter - es war immer der Billigstbieter - ordnungsgemäß ermittelt und beauftragt wurde.

Der Landesrechnungshof bemängelt, daß bei 2 Lieferaufträgen, die im Verhandlungsverfahren (freihändige Vergabe) abgewickelt wurden, keine Gegenofferte oder diesbezügliche Aufzeichnungen im Bauakt vorzufinden sind. Auf gesonderte Nachfragen wurden dem Landesrechnungshof in der Straßenmeisterei Bad Aussee im Bauakt für Koppental III bei ähnlich gelagerten Aufträgen Gegenofferte vorgezeigt.

Es wird daher die zum Abwicklungszeitpunkt der Baumaßnahme gültige Vergabevorschrift für das Land Steiermark in Erinnerung gerufen, in der für die „freihändige Vergabe“ geregelt wurde, daß

- für Aufträge bis zu einer Auftragssumme von S 50.000,-- mindestens ein Angebot und
- bei einer Auftragssumme von S 50.000,-- bis S 200.000,-- (Bauleistungen) bzw. S 100.000,-- (alle übrigen Leistungen) mindestens drei Angebote einzuholen sind.

Weiters wird dazu festgestellt, daß bei der telefonischen Einholung von Gegenofferten darüber eine schriftliche Aufzeichnung gemacht werden muß, die dem Bauakt beizulegen ist.

Für die Beauftragung zur Gerätebeistellung im Zuge der Eigenregiearbeiten an der Baumaßnahme Koppentalstraße muß der Landesrechnungshof kritisch feststellen, daß das Angebot sowie etwaige erforderliche Gegenangebote nicht im Bauakt vorgefunden wurden. Abgerechnet wurde von der Firma ■ die Gerätebeistellung zusammen mit den Positionen für die Lieferung von Schottermaterial.

Der Landesrechnungshof kritisiert die hier vermischte Abrechnung gemäß der Beauftragung nach der beschränkten Ausschreibung und von Teilpositionen, die sich aus einem Auftrag nach dem Verhandlungsverfahren ableiten lassen.

Am 12. Oktober 1995 wurden der Firma ■ an Ort und Stelle die Bauarbeiten übergeben und darüber eine Niederschrift angefertigt.

Der Landesrechnungshof stellt dazu positiv fest, daß die in der Bauübergabenederschrift festgelegten Bedingungen erfüllt wurden.

Folgende Empfehlungen die Eigenregiearbeiten betreffend, wären künftig zu beachten.

- Im Rahmen der Gewährleistung sollten die oberflächengeschädigten und nicht durch äußere Krafteinwirkung gerissenen Betonschachtabdeckungen ersetzt werden.
- Bei Materialanlieferungen sollte auf der Rechnung vermerkt werden, welche Stückanzahl auf der Baustelle eingebaut wurde bzw. welche Stückanzahl ins Materialdepot der Straßenmeisterei gelangte.
- Für die Übernahme der Schotterlieferungen, sollten stichprobenartige Kontrollwägungen, die vom Bauleiter angeordnet werden, durchgeführt werden.
- Gerade die für die Straßenerhaltung zuständige Abteilung müßte dafür Sorge tragen, daß bei Schotterlieferungen die Brückentonnagebeschränkungen nicht um das Doppelte überschritten werden.
- Auch im Fall von Eigenregiearbeiten sind Lastplattenversuche durchzuführen und darüber Atteste auszustellen (wie das auch bei Firmenleistungen gefordert wird), um eventuelle Gewährleistungsansprüche bei den Asphaltierungsarbeiten gegenüber der ausführenden Firma durchsetzen zu können.

Die Asphaltierungsarbeiten wurden zur Gänze (Lieferung und Einbau) an die Firma ■■ vergeben. Der Einbau erfolgte in zwei Etappen, nämlich einer Lage BT II/22 von 6 cm und darüber eine Schicht BTD von ebenfalls 6 cm. Mit dieser zweiten Lage BTD von 5,50 m Breite wurde bergseitig 12 cm stark und rund 60 cm breit zusätzlich eine Entwässerungsmulde miteingebaut und deren Ableitung zu den jeweiligen Einlaufschächten hergestellt.

Um die vertragsgemäße Herstellung und den Einbau der Bitukiesschichten zu überprüfen, wurden durch die Boden- und Materialprüfstelle in der Baumaßnahme Koppental II sieben Bohrkerne

in der Baumaßnahme Koppental II sieben Bohrkerne zur Abnahmeprüfung entnommen.

Von der Baubezirksleitung Liezen wurde aufgrund des Aufmaßes und des Prüfberichtes der staatlich autorisierten Boden- und Materialprüfstelle vom 10. Juli 1996 der Mischgutmehr- oder -minderverbrauch errechnet sowie die Abzüge hinsichtlich Schichtdicke, Hohlraumgehalt, Verdichtungsgrad, Ebenheit und Bindemittelgehalt. Die Zusammenstellung aus erster und zweiter Lage ergaben Abzüge in der Höhe von S 60.639,59. Der Landesrechnungshof kann die exakte Erfassung der Abzüge positiv bewerten.

Ein vom Landesrechnungshof durchgeführtes Aufmaß der Drainagerohrquerungen (Betonrohre Ø 30 cm) sowie eine Kontrolle des Aufmaßblattes betreffend die Asphaltbreiten ergab eine gute Übereinstimmung mit den fixierten Werten bzw. sogar geringfügige Überschreitungen der aufgemessenen zu den in Rechnung gestellten Werten.

Der Filterkieseinbau wurde rund 1,2 km über den Bauabschnitt hinaus bis zur Landesgrenze (Koppental III) weitergeführt. Dadurch wurde das vorgesehene Ausmaß für die Baumaßnahme Koppental II verdoppelt.

Da auch Mehrmassen bei der Frostschutzschichte entstanden sind, (erst im Zuge der Bauarbeiten war das erforderliche Ausmaß für die bergseitige Kofferung erfaßbar und außerdem wurde im Frühjahr 1996 im Zuge der Verkehrsaufrechterhaltung bis zum Asphalteinbau noch Material benötigt), hat man aufgrund der daraus resultierenden Kostenüberschreitung aus Budgetgründen eine Verkürzung des Asphaltstreckeneinbaus von rund 160 m bei der Baumaßnahme Koppental II beschlossen.

Der Landesrechnungshof hat bei einer örtlichen Besichtigung und Überprüfung des Bauvorhabens festgestellt, daß die Arbeiten sach- und fachgemäß ausgeführt wurden.

Von der Firma ■ wurde sowohl für die Schotterlieferungen, wie auch für die Asphaltierungsarbeiten je eine Schlußrechnung am 27. August 1996, also termingerecht, vorgelegt.

Während bei der Schlußrechnung für die Asphaltierungsarbeiten die verrechneten Positionen mit dem Anbot übereinstimmen, wurde bei der Schlußrechnung für die Schotterlieferungen neben den angebotenen Positionen für Frostkoffer, Betonschotter und Filterkies, unter einem auch die stundenweise Anmietung von Schubraupe, Grader und Rüttelzug sowie der An- und Abtransport mit LKW und Tieflader hinzuverrechnet.

Für die Abrechnung dieser Geräteeinsätze lagen nur Sammellieferzscheine über mehrere Tage vor, die nur am Ende unterschrieben wurden, d. h. es wurde nicht der tägliche Arbeitseinsatz bestätigt.

Der Landesrechnungshof kritisiert diese Vorgangsweise und empfiehlt, entweder jede einzelne Position täglich zu bestätigen oder eine Eintragung in einem auch bei Eigenregiearbeiten zu führenden Baubuch bzw. von Bautagesberichtsblättern zu tätigen. Darin sollte der angefallene Stundeneinsatz der Geräte täglich aufgeschrieben und von der beauftragten Firma gegengezeichnet werden. Dann ist eine Zusammenstellung des Geräteeinsatzes für die Abrechnung bei der Schlußrechnung auf Basis dieser Eintragungen durchführbar und nachprüfbar.

Von der Firma ■ wurden für den Einsatz des Hydraulikbaggers über die jeweils angegebenen Leistungszeiträume Abschlagsrechnungen erstellt. Auch die letzte Abrechnung stellt eine derartige Abschlagszahlung dar. Es wurde somit keine Schlußrechnung gelegt. Jede gelegte Rechnung stellt somit eine Teilschlußrechnung dar.

Es wurde bei allen geprüften Teilschlußrechnungen keine Aufsummierung der schon angewiesenen Teilschlußrechnungen durchgeführt und

auch keine Zusammenstellung aller Teilschlußrechnungen erstellt. Damit kann bei der Anweisung der einzelnen Teilschlußrechnungen nicht festgestellt werden, inwieweit die Auftragssumme schon erreicht bzw. überschritten wurde. Durch das Fehlen einer Schlußrechnung ist auch die gesamte beauftragte Summe aus den Rechnungsunterlagen nicht ersichtlich.

Es wird daher allen Baubezirksleitungen empfohlen, das Auftragschreiben für derartige Geräteanmietungen dahingehend abzufassen, daß zu allen Teilschlußrechnungen jeweils ein Summenblatt - in dem die bereits gelegten Teilschlußrechnungen angeführt sind - und auch eine Schlußrechnung vorgelegt werden muß.

Jeder Auftrag muß mit einer Schlußrechnung enden, womit fixiert wird, daß keine weiteren Teilschlußrechnungen zu diesem Auftrag vorgelegt werden können. Zumindest die letzte Teilschlußrechnung muß als Schlußrechnung, unter Anführung aller angewiesenen Teilschlußrechnungen, deklariert sein.

Sollte kein Summenblatt von den Firmen vorgelegt werden, müßte von der Baubezirksleitung jeweils eine Summenliste geführt werden, die mit der Ermittlung der schon angewiesenen Gesamtsumme von Teilschlußrechnungen der Rechnung beigelegt wird.

Die **gesamte Abrechnung für die Baumaßnahme Koppental II** stellt sich somit folgendermaßen dar:

Firma ■■■, Schotterlieferungen	■■■		
Firma ■■■, Asphaltierungsarbeiten	■■■		
Firma ■■■, Gerätemiete			■■■
Firma ■■■, Gerätemiete		■■■	
Firma ■■■, Drainagerohre		■■■	
Firma ■■■, Betonrohre und Schächte		■■■	
<b>Gesamtsumme</b>		<b>S</b>	■■■

Gegenüber den genehmigten Gesamtbaukosten von S — ist somit eine Überschreitung von S — eingetreten. Die Überschreitung resultiert aus den schon vorhin erwähnten Massenvermehrungen und den erhöhten Geräteanmietungen.

Der Landesrechnungshof kann - abgesehen von den vorhin zitierten Mängeln, die überwiegend in der Schriftlichkeit der Abwicklung liegen - die Ausführung des Bauvorhabens Landesstraße L 701 - Koppental II positiv bewerten.

Die Personalentwicklungen (ohne auf die Dienstklassen einzugehen) der Fachabteilungen im Straßenbau sowie der Boden- und Materialprüfstelle für den Zeitraum 1991 bis 1998 wurden im Bericht grafisch dargestellt.

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

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

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

Danach zeigt die Grafik deutlich die große Umstrukturierung im Bereich des Jahres 1997/1998 bei der Fachabteilung 2a und 2b, die dadurch hervorgerufen wurde, daß ab dem Jahre 1998 die Fachabteilung 2b (Straßenneubau) mit der Fachabteilung 2a zu einer planenden und ausführenden Fachabteilung 2a vereint wurde.

Die neue Fachabteilung 2b bezieht sich nunmehr auf den öffentlichen Verkehr, Verkehrssicherheit, Lärmschutz und Radwege.

Die gesamte Dienstpostenanzahl der zitierten Abteilungen des Jahres 1997 in der Größe von 198 Dienstposten wurde nun nach der Umstrukturierung zwar auf 192, d.h. um 6 Dienstposten reduziert, die aber im wesentlichen auf die Verminderung - nämlich um 4 Dienstposten - bei der Boden- und Materialprüfstelle, die nun in die Fachabteilung 2d eingegliedert wurde, zurückzuführen ist.

Der Landesrechnungshof stellt daher zusammenfassend fest, daß das Amt der Steiermärkischen Landesregierung auf das tendenziell sinkende Baugeschehen im Straßenneubau (vor allem im Bundesstraßenbau seit dem Jahre 1986) in seiner Personaldisposition in den letzten Jahren nicht entscheidend reagiert hat. In der nun großen Fachabteilung 2a bzw. je nach der Aufgabenverteilung zum Teil auch in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen, betreffend den Straßenneubau, bieten sich deshalb weitere Einsparungsmöglichkeiten im Personalbereich an.

Im Gegensatz dazu steigt im Bereich der Fachabteilung 2d (Straßen- und Brückenerhaltung) der Erhaltungsaufwand, da bei sinkender Ausbauleistung und bei steigender Nutzungsdauer vermehrt größere Instandsetzungen und Sanierungen durchzuführen sein werden. Für die Straßen- und Brückenerhaltungsabteilung müßte daher ein gleichmäßiger bzw. erhöhter Budgetansatz vorgesehen werden, da ansonsten das bestehende Straßennetz in seinem Zustand wesentlich verschlechtert werden würde.

Die Einnahmenseite für die Fachabteilungen und Baubezirksleitungen (Referate Straßenbau) bezieht sich im wesentlichen auf die Pauschalabgeltung des Bundes (in der Höhe von 10 % für die Verwaltung bzw. für die bautechnische Betreuung im Rahmen der Auftragsverwaltung

des Bundes) gemäß dem Finanzausgleichsgesetz 1993 - FAG für den Bundesstraßenbau.

Dabei ist auf der Kostenseite zu unterscheiden zwischen

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

Die Sach- und Gemeinkosten machen dabei nur einen etwa 15 % igen Anteil der gesamten Personalkosten aus und sind nur geringfügig beeinflussbar.

Eine beeinflussbare Größe bei den Sachkosten stellen die Dienstreisekosten dar. Im Zuge der Änderung des Steiermärkischen Landes - Reisegebührengesetzes, das der Steiermärkische Landtag am 15. Dezember 1998 einstimmig beschlossen hat und das voraussichtlich im April 1999 in Kraft treten wird ist u.a. vorgesehen die Abgeltung der Benützung des Privat - PKW's primär durch amtliches Kilometergeld vorzusehen. Damit ist mit einer Erhöhung der Dienstreisekosten im Bereich der Abgeltung der Kilometerkosten zu rechnen.

Deshalb wird vom Landesrechnungshof empfohlen, daß auf eine optimale Auslastung der vorhandenen Selbstlenkerfahrzeuge zugunsten einer Verringerung der Privatkilometer wertgelegt werden sollte.

Es kann positiv festgestellt werden, daß die Möglichkeit der Senkung der Privatkilometer-Dienstreisekosten von der Fachabteilung 2d in den vergangenen Jahren bereits vorgezeigt wurde.

Nachdem, wie vorhin ausgeführt, im Jahr 1998 die Fachabteilungen inclusive der Boden- und Materialprüfstelle (BMP) rund 192 Dienstposten aufweisen, wird klar, daß der Großteil dieser ausgabenseitigen Kosten dabei Personalkosten sind.

Der Landesrechnungshof hat daher die Personalbildung der Fachabteilung 2d in den Jahren 1991 bis 1998 näher beleuchtet und nach Verwendungsgruppen gegliedert im Bericht grafisch dargestellt.

Dazu kann positiv festgestellt werden, daß die Dienstpostenanzahl (inclusive der BMP) trotz vermehrter Aufgaben durch natürliche Abgänge (Pensionierungen) gegenüber dem Jahr 1997 um 5 Dienstposten auf 70,1 reduziert wurde.

Um sowohl den Zeitpunkt als auch die Auswirkungen etwaiger Personalveränderungen durch natürlichen Abgang (Pensionierungen) aufzeigen zu können, hat der Landesrechnungshof in eine Alterspyramide der Fachabteilung 2d (in der die Altersstrukturen aufgezeichnet sind) Einblick genommen. Wie daraus hervorgeht, betreffen mögliche Pensionierungen in den nächsten Jahren auch 4 leitende Dienstposten der Dienstklasse A, für die bis zum Jahre 2003 die Möglichkeit besteht in Pension zu gehen.

Durch die sich ändernden Pensionsbedingungen (Einführung eines Durchrechnungszeitraumes) ab dem Jahr 2003 ist mit einer großen Anzahl von Pensionierungen vor diesem Zeitpunkt zu rechnen.

Es wird daher ganz allgemein und vor allem den Abteilungsvorständen in der Landesverwaltung empfohlen, Vorsorgemaßnahmen hinsichtlich einer rechtzeitig überlegten Nachbesetzung der leitenden Dienstposten (Abteilungsleiter, Referatsleiter) zu treffen um nach einer entsprechenden Einarbeitungs- und Aufbauzeit einen kontinuierlichen Dienstbetrieb zu ermöglichen.

Der Landesrechnungshof hat im Bericht in einer Tabelle die Dienstpostenanzahl der Bediensteten in den Straßenbaureferaten der Baubezirksleitungen (inklusive Straßenerhaltung und Straßenmeistereien) der Jahre 1992 bis 1997 dargestellt.

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

Für einen Überblick auf die Größenordnung der Personalkosten hat der Landesrechnungshof von der Landesbuchhaltung die gesamten Personalkosten der hier geprüften Abteilungen (FA 2d und BBL Liezen) angefordert. Die angegebenen Personalkosten sind die Bruttokosten ohne Familienbeihilfe aber inklusive Dienstgebersozialversicherungsbeiträge.

Bei den Personalkosten (Beamte und Vertragsbedienstete) handelt es sich um exakte und personengebundene Werte inklusive der Pensionstangente.

Der durchschnittliche Personalkostenaufwand in der Fachabteilung 2a pro Bediensteten und Jahr, wie im Bericht des Landesrechnungshofes GZ.: LRH 31 P2 - 97/17 „betreffend die stichprobenweise Prüfung der Planungsauftragsvergabe der Fachabteilung 2a“ ermittelt betrug im Jahr 1996 demnach S —

Mit diesem berechneten Durchschnittswert der Fachabteilung 2a wurden die Personalkosten der Fachabteilung 2d (noch ohne der Boden- und Materialprüfstelle) und der Baubezirksleitung Liezen mit dem Stand der Bediensteten aus dem Jahre 1996 verglichen und ergeben sich wie folgt:

ABTEILUNG	BEDIENSTETE STAND 1996	GESAMT- MONATE	PERSONAL- GESAMTKOSTEN	DURCHSCHNITT JAHRESGEHALT
2a	44	528	—	—
2d	65	710	—	—

BBL Liezen	61	618		
------------	----	-----	--	--

Aus diesem Vergleich ist positiv abzulesen, daß sowohl in der Fachabteilung 2d wie auch in der Baubezirksleitung Liezen der durchschnittliche Personalkostenaufwand niedriger ist als in der Fachabteilung 2a, d.h. das die Wertigkeit der einzelnen Dienstposten - Einstufungen (A,B,C,D) oder aber auch das Dienstalder niedriger ist.

Dieser insgesamt doch hohe Personalkostenaufwand zeigt aber auch, daß die finanziellen Gegebenheiten, aufgrund des rückläufigen Baubudgets im Straßenbau in Verbindung mit einem hohen Personalstand, für das Land zusehends angespannter werden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt daher jeder Dienststelle in der Landesverwaltung eine Kosten- und Leistungsrechnung zu erstellen. Es ist dabei klar, daß es sich keineswegs um eine exakte Kostenrechnung handeln kann, da auf der Ausgabenseite und insbesondere auf der Einnahmenseite zum Teil mit fiktiven Zahlen gerechnet wird. Dazu kann positiv festgestellt werden, daß die Fachabteilung 2d schon seit längerer Zeit Bemühungen angestellt hat, eine derartige Kosten- und Leistungsrechnung zumindest ansatzweise zu verwirklichen.

Der Straßenerhaltungsdienst besorgt alle Instandhaltungsarbeiten, Instandsetzungen, Pflegemaßnahmen, den Winterdienst sowie die Pannen- und Unfallhilfe. Dieses Arbeitsspektrum wird teilweise durch eigenbetriebliche Leistung in den Straßenmeistereien und teilweise durch Fachfirmen erbracht. Die Grenze zwischen eigenbetrieblichen Leistungen und Firmenaufträgen ist sachlich und zeitlich variabel.

Der Personalstand der VB II - Bediensteten des Landes Steiermark von 1990 bis 1997 wurde im Bericht in einer Aufstellung getrennt nach Autobahnen bzw. Bundes- und Landesstraßen angeführt.

Der Landesrechnungshof stellt positiv fest, daß zwischen dem Jahr 1990 bis 1997 der Personalstand um 220 Dienstposten reduziert wurde.

Daraus ist auch ersichtlich, daß durch teilweise Auslagerung der Arbeiten an Fachfirmen der Personalstand auf jenes Maß reduziert werden kann, der für die Ausführung der eigenbetrieblichen Leistungen notwendig ist.

Die Fachabteilung 2d führt im Rahmen der Betriebsabrechnung monatlich und jährlich Aufzeichnungen über die Anzahl der verrechneten Leistungsstunden des VB II-Personals.

Aus der im Bericht enthaltenen Tabelle und Grafik der Personaleinsatzstunden, ist ersichtlich, daß mit Ausnahme des Jahres 1995 eine stetige Abnahme der geleisteten Einsatzstunden des VB II - Personals eingetreten ist.

Der Gesamtaufwand für diese VB II - Personaleinsatzstunden für das Jahr 1996 betrug S █. Für das Jahr 1997 ergab sich infolge der Abnahme nur mehr der Betrag von S █.

Die ausgewiesene Reduktion von 1996 auf 1997 in der Höhe von 48.568 Personaleinsatzstunden beziffert sich somit trotz Lohnsteigerungen mit einer Gesamteinsparungssumme von S█. Der Landesrechnungshof kann diese von der Fachabteilung 2d durchgeführte Betriebsabrechnung und deren tendenzielle Entwicklung positiv bewerten.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß bei der Abwägung gewisse Leistungen in Eigenregie auszuführen oder an Fremdfirmen zu vergeben, nicht nur Kostenvergleiche maßgebend sind. Dazu wurden Argumente im Spannungsfeld Eigenregiearbeiten - Firmenleistung von der Fachabteilung 2d erarbeitet.

Der Landesrechnungshof kann sich den Argumenten und Analysen der Fachabteilung 2d weitestgehend anschließen. Es wird festgestellt, daß die Eigenregiearbeiten der öffentlichen Dienststellen nicht prinzipiell in Frage gestellt werden.

Aufgrund von Untersuchungen auch in anderen Bundesländern und anderer öffentlicher Institutionen wurde festgestellt, daß die öffentliche Hand mit eigenem Gerät und eigenen Arbeitskräften nicht wirtschaftlicher arbeitet, als bei Vergabe der Bauarbeiten an Unternehmen. Solange eine klare Kostenrechnung diesbezüglich fehlt, lassen sich diese Feststellungen auch nicht widerlegen.

Es wird der Standpunkt vertreten, daß in Anbetracht des Zurückgehens des Bauvolumens und der mangelnden Auslastung der Privatwirtschaft mit dem damit verbundenen niedrigeren Preisniveau, in den Straßenmeistereien Maßnahmen zu setzen wären, nicht unbedingt benötigte und nicht ausgelastete Maschinen abzustoßen. Der reduzierte Maschinenpark wäre jedoch rationell einzusetzen und für eine möglichst hohe Auslastung Sorge zu tragen. Die in diesem Zusammenhang angesprochene Monopolbildung bei möglichen Firmenleistungen, wegen der erforderlichen Spezialausrüstung für die Arbeiten der betrieblichen Erhaltung, betrifft wohl vorwiegend den Winterdienst.

Grundsätzlich sollte daher getrachtet werden, größere Bauvorhaben an Firmen zu vergeben, während das Argument des Zeitfaktors für die Eigenregiearbeiten bei Kleinaufträgen durchaus zutreffend ist. Es wird aber auch darauf hingewiesen, daß Baufehler bei Eigenregiearbeiten zusätzliche Kosten verursachen, da sie nicht im Rahmen der Gewährleistung, wie bei einer Firmenvergabe, saniert werden können.

Aufgrund der vorhin aufgezeigten Entwicklung - Reduktion des Personalstandes und des Personalstundeneinsatzes - kann der Landesrechnungshof positiv feststellen, daß die Fachabteilung 2d, durch die Datenaufzeichnung mit einer daraus sich ablesenden fallenden Tendenz der Eigenregiearbeiten sowie zusätzlich durch die Analyse und das Problembewußtsein bei der Ausführung derartiger Arbeiten, nun schon über mehrere Jahre einen richtigen Weg eingeschlagen hat, den es fortzusetzen gilt.

**Stellungnahme Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel (FA 2d):**

*„Die positive Gesamtbeurteilung des Landesrechnungshofes bezüglich der Abwicklung des Bauvorhabens Koppental II und der organisatorischen und personellen Position des Straßenerhaltungsdienstes und der Fachabteilung 2 d sind Ansporn, die bisher eingeschlagenen Strategien beizubehalten und noch intensiver zu verfolgen.“*

**Stellungnahme Landesrat Ing. Hans-Joachim Ressel (RA 10) zum Gesamtbericht :**

---

*„Der gegenständliche Prüfbericht obigen Betreffs wird seitens des Landesfinanzreferates zur Kenntnis genommen.“*

---

Die Schlußbesprechung fand am 17. März 1999 mit folgenden Teilnehmern statt:

von der Fachabteilung 2d: Hofrat Dipl.-Ing. Gunther Dirnböck

ROBR. Dipl.-Ing. Harald Allmer

vom Landesrechnungshof: Landesrechnungshofdirektor  
Hofrat Dr. Günther Grollitsch

Landesrechnungshofdirektorstv.  
Wirkl. Hofrat Dr. Hans Leikauf

Wirkl. Hofrat Dipl.-Ing. Peter Pfeiler

OBR Dipl.-Ing. Dr. Michael Kollmann

Im Rahmen dieser Besprechung wurde das Ergebnis der Prüfung dargelegt und darüber diskutiert.

Graz, am 9. September 1999

Der Landesrechnungshofdirektor:

(Dr. Grollitsch)

## **BEILAGENVERZEICHNIS**

- 1) Jahreszusammenfassung 1996 und 1997 der  
Instandsetzungsbaumaßnahmen
- 2)
- 3)
- 4)
- 5)
- 6)
- 7)
- 8)
- 9)
- 10) Straßenbauüberprüfung Koppentalstraße L 701
- 11)
- 12) Aufmassblatt Asphaltierungsarbeiten
- 13)
- 14)
- 15) Massengegenüberstellung Anbot - Abrechnung
- 16)

17) 

18) 

19) Altersstruktur FA 2 d

20) Anzahl der Dienstposten in den Baubezirksleitungen 1996 und 1997