

STEIERMÄRKISCHER LANDTAG

LANDESRECHNUNGSHOF

GZ.: LRH 20 P 1 - 91/9

BERICHT

**betreffend Überprüfung der Gebarung
der Pyhrn Autobahn AG**

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite	
I.	PRÜFUNGS-AUFTRAG	1
II.	ABGRENZUNG DER PRÜFBEREICHE ZWISCHEN RECHNUNGSHOF UND LANDESRECHNUNGSHOF	3
III.	BEHANDLUNG DES PRÜFBERICHTES DES RECH- NUNGSHOFES BETR. "QUERSCHNITTSPRÜFUNG STRABENSONDERGESELLSCHAFTEN, GESELL- SCHAFTSSPEZIFISCHE ANGELEGENHEITEN DER PYHRN AUTOBAHN AG" DURCH DIE STEIERM. LANDESREGIERUNG UNTER BEDACHTNAHME AUF DIE BVG-NOVELLE 1988, BGBl. NR. 685	5
	1. Rechtslage vor BVG-Novelle 1988, BGBl. Nr. 685	5
	2. Rechtslage aufgrund der BVG-Novelle 1988, BGBl. Nr. 685	6
IV.	GRUNDSÄTZLICHES ÜBER DIE PYHRN AUTO- BAHN AG	14
V.	VORSTAND, AUFSICHTSRAT	15
	A. Vorstand	15
	B. Aufsichtsrat	19
VI.	PERSONAL	23
	A. Personal der Pyhrn Autobahn AG	23
	B. Verwendung von Landesbediensteten für Aufgaben der Pyhrn Autobahn AG	26
VII.	GRUNDSÄTZLICHES ZUM AUSBAU DER A 9 PYHRN AUTOBAHN	31
VIII.	GRUNDEINLÖSUNGEN	36
IX.	DARSTELLUNG DER BAUKOSTENENTWICKLUNG - SCHOBERPABSTRECKE	55
	1. Gesamtkostenentwicklung	55
	2. Veränderungen der Schätzkosten	72
X.	SCHLUSSBEMERKUNG	109

BEILAGENVERZEICHNIS

- Beilage 1** Antrag der Steierm. Landesregierung aufgrund des Beschlusses vom 5.9.1991 an den Landesrechnungshof, eine Gebärungskontrolle der Pyhrn Autobahn AG durchzuführen
- Beilage 2** Antrag vom 10.9.1991 der Abg. Erhart, Freitag, Gennaro, Hammer, Heibl, Herrmann, Kanape, Kohlhammer, Präs. Meyer, Minder, Ofner Günther, Prutsch Günther, Rainer, Reicher, Schoiswohl, Schrittwieser, Spöner, Trampusch, Ussar, Vollmann und Zellnig gem. § 26 (2) Z. 2 LRH-VG, LGBI. Nr. 59/1982, i.d.g.F., an den Landesrechnungshof zur Überprüfung der zuständigen Rechtsabteilung, der Landesbaudirektion mit den Fachabteilungen, der zuständigen Mitglieder der Landesregierung sowie der Steierm. Landesholding GesmbH. im Zusammenhang mit der beantragten Gebärungskontrolle der Pyhrn Autobahn AG
- Beilage 3 a** Schreiben des Präsidenten des Steierm. Landtages vom 22.11.1989 an den Präsidenten des Rechnungshofes betr. Bekanntgabe der Rechtsauffassung des Rechnungshofes
- 3 b** Schreiben des Präsidenten des Rechnungshofes vom 19.12.1989
- Beilage 4** Ermächtigung der Rechtsabteilung 1 aufgrund des Beschlusses der Steierm. Landesregierung vom 19.10.1987, zum Vertragsabschluß mit der Pyhrn Autobahn AG betr. Verwendung von Landesbediensteten für Aufgaben der Pyhrn Autobahn AG (Teilstrecke Knoten Selzthal bis Rottenmann Süd)
- Beilage 5** Ermächtigung der Rechtsabteilung 1 aufgrund des Beschlusses der Steierm. Landesregierung vom 8.5.1989 zum Abschluß eines Ergänzungsvertrages mit der Pyhrn Autobahn AG betr. Verwendung von Landesbediensteten für Aufgaben der Pyhrn Autobahn AG (Teilstrecke Gaishorn bis Traboch)

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite	
I.	PRÜFUNGS-AUFTRAG	1
II.	ABGRENZUNG DER PRÜFBEREICHE ZWISCHEN RECHNUNGSHOF UND LANDESRECHNUNGSHOF	3
III.	BEHANDLUNG DES PRÜFBERICHTES DES RECH- NUNGSHOFES BETR. "QUERSCHNITTSPRÜFUNG STRABENSONDERGESELLSCHAFTEN, GESELL- SCHAFTSSPEZIFISCHE ANGELEGENHEITEN DER PYHRN AUTOBAHN AG" DURCH DIE STEIERM. LANDESREGIERUNG UNTER BEDACHTNAHME AUF DIE BVG-NOVELLE 1988, BGBl. NR. 685	5
	1. Rechtslage vor BVG-Novelle 1988, BGBl. Nr. 685	5
	2. Rechtslage aufgrund der BVG-Novelle 1988, BGBl. Nr. 685	6
IV.	GRUNDSÄTZLICHES ÜBER DIE PYHRN AUTO- BAHN AG	14
V.	VORSTAND, AUFSICHTSRAT	15
	A. Vorstand	15
	B. Aufsichtsrat	19
VI.	PERSONAL	23
	A. Personal der Pyhrn Autobahn AG	23
	B. Verwendung von Landesbediensteten für Aufgaben der Pyhrn Autobahn AG	26
VII.	GRUNDSÄTZLICHES ZUM AUSBAU DER A 9 PYHRN AUTOBAHN	31
VIII.	GRUNDEINLÖSUNGEN	36
IX.	DARSTELLUNG DER BAUKOSTENENTWICKLUNG - SCHOBERPABSTRECKE	55
	1. Gesamtkostenentwicklung	55
	2. Veränderungen der Schätzkosten	72
X.	SCHLUSSBEMERKUNG	109

Beilage 14 Resolution an die Bundesregierung betr. den Ausbau der Pyhrn Autobahn

Beilage 15 Auftragsschreiben an die ARGE Stettin-Haider vom 24.10.1988 betr. Baulos 115

Beilage 16 Auftragsschreiben an die ARGE Hinteregger-Alpine vom 14.3.1990 betr. Baulos 116

Beilage 17 Auftragsschreiben an die ARGE Alpine-Hinteregger vom 3.11.1989 betr. Baulos 117

Beilage 18 Auftragsschreiben an die ARGE Teerag Asdag - Porr - Stuag vom 21.11.1988 betr. Baulos 118

Beilage 19 Protokoll über die 77. Bauausschußsitzung vom 25.9.1990

I. PRÜFUNGS-AUFTRAG

Gemäß § 3 Abs. 1 des Landesrechnungshof-Verfassungsgesetzes (LRH-VG), LGBI. Nr. 59/1982, obliegt dem Landesrechnungshof die Kontrolle der Gebarung von Unternehmen, an denen das Land mit mindestens 25 v. H. des Stamm-, Grund- oder Eigenkapitals beteiligt ist. Das Land Steiermark ist mit 31,8 % am Grundkapital der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft beteiligt. Es wird daher festgestellt, daß die **Prüfkompetenz des Landesrechnungshofes gegeben ist.**

Der Landesrechnungshof führt Akte der Gebarungskontrolle von Amts wegen oder auf Antrag durch. Gemäß § 26 Abs. 2 LRH-VG kann ein Antrag gestellt werden:

1. vom Landtag
2. von mindestens einem Drittel der Mitglieder des Landtages
3. von der Landesregierung
4. von Mitgliedern der Landesregierung für ihren jeweiligen Geschäftsbereich.

Hiezu wird festgestellt, daß beim Landesrechnungshof folgende **Anträge auf Gebarungskontrolle der Pyhrn Autobahn AG** eingelangt sind:

1. Antrag der Steiermärkischen Landesregierung aufgrund des Beschlusses vom 5. September 1991 an den Landesrechnungshof, eine Gebarungskontrolle der Pyhrn Autobahn AG durchzuführen. (Beilage 1)
2. Antrag vom 10. September 1991 der Abgeordneten Erhart, Freitag, Gennaro, Hammer, Heibl, Herrmann,

II. ABGRENZUNG DER PRÜFBEREICHE ZWISCHEN RECHNUNGSHOF UND LANDESRECHNUNGSHOF

Der Rechnungshof hat bereits von sich aus am 12. Juni 1991 im Rahmen seines Prüfprogrammes mit der Gebarungsprüfung der Pyhrn Autobahn AG begonnen. Unter Bedachtnahme auf die nunmehr von der Steiermärkischen Landesregierung am 5. September 1991 bzw. von einundzwanzig Mitgliedern des Steiermärkischen Landtages am 10. September 1991 an den Landesrechnungshof gerichteten Anträge auf Gebarungsprüfung der Pyhrn Autobahn AG schien - um Doppelgleisigkeiten bzw. Doppelprüfungen zu vermeiden - eine Abgrenzung der Prüfungsbereiche zwischen Rechnungshof und Landesrechnungshof vordringlich.

Aus diesem Grunde hat am 12. September 1991 eine Besprechung mit dem Rechnungshof stattgefunden. Dabei wurde grundsätzlich vereinbart, daß der Landesrechnungshof jene Bereiche nicht prüft, wo seitens des Rechnungshofes bereits mit der Prüfung begonnen worden ist und größere Vorarbeiten geleistet wurden.

Folgende Aufteilung der Prüfbereiche wurde vereinbart:

Rechnungshof

1. Alle bereits begonnenen Bauvorhaben:

- a) Baulose in der Steiermark
 - BL 115 Gaishorn - Wald
 - BL 116 Wald - Kalwang
 - BL 117 Kalwang - Mautern
 - BL 118 Mautern - Traboch

b) Baulose in Oberösterreich

BL 1 - 3, 4, 6, 7, 8

2. Querschnittsmaterien im Baubereich
wie zum Beispiel Flüsterasphalt, Qualitätskontrollen,
Materialdisposition über mehrere Baulose.

3. Erhaltung
umfassend die Kostenermittlung, Kostenanalyse, Gerä-
teauslastung, Gerätereparatur.

4. Elektrotechnik

5. Werkverträge mit dem Land Steiermark über Bauauf-
sicht

6. Verwaltungsaufwand

Landesrechnungshof

1. Personalbereich

2. Grundeinlösungen

3. Baukostenentwicklung Schoberpaßstrecke

III. BEHANDLUNG DES PRÜFBERICHTES DES RECHNUNGSHOFES
BETR. "QUERSCHNITTSPRÜFUNG STRAßENSONDERGESELL-
SCHAFTEN, GESELLSCHAFTSSPEZIFISCHE ANGELEGENHEITEN
DER PYHRN AUTOBAHN AG" DURCH DIE STEIERMÄRKISCHE
LANDESREGIERUNG UNTER BEDACHTNAHME AUF DIE BVG-
NOVELLE 1988, BGBL. NR. 685

Sowohl in Medienberichten als auch in den in der Sonder-
sitzung des Steiermärkischen Landtages am 5. September
1991 an Landeshauptmann Dr. Josef Krainer und Landesrat
Dr. Christoph Klauser (nunmehr Zweiter Präsident des
Steiermärkischen Landtages) gerichteten dringlichen
Anfragen war die Frage der Nichtvorlage des obgenannten
Berichtes des Rechnungshofes Gegenstand der Erörterung.

Bevor ein chronologischer Ablauf der Behandlung des Be-
richtes des Rechnungshofes erfolgt, erscheint es notwen-
dig, die Rechtslage vor bzw. nach Inkrafttreten der Bun-
desverfassungsgesetz-Novelle 1988, BGBl. Nr. 685, darzu-
legen.

1. Rechtslage vor BVG-Novelle 1988, BGBl. Nr. 685

Gemäß Artikel 127 Abs. 5 hat der Rechnungshof das Ergeb-
nis seiner Überprüfung der Landesregierung zur Vorlage
an den Landtag und zur allfälligen Abgabe einer Äußerung
mitzuteilen, die binnen drei Wochen zu erstatten ist.
Die Landesregierung hat die aufgrund des Prüfungsergeb-
nisses getroffenen Maßnahmen innerhalb von drei Monaten
dem Rechnungshof mitzuteilen.

Der Rechnungshof hat gemäß Artikel 127 Abs. 6 BVG den
an den Landtag erstatteten Bericht samt einer allfälli-
gen Äußerung der Landesregierung auch der Bundesregie-
rung zur Kenntnis zu bringen.

2. Rechtslage aufgrund der BVG-Novelle 1988, BGBl. Nr. 685

Artikel 127 Abs. 5:

"Das Ergebnis seiner Überprüfung gibt der Rechnungshof der betreffenden Landesregierung bekannt. Diese hat hiezu Stellung zu nehmen und die auf Grund des Prüfungsergebnisses getroffenen Maßnahmen innerhalb von drei Monaten dem Rechnungshof mitzuteilen."

Artikel 127 Abs. 6:

"Der Rechnungshof erstattet dem Landtag über seine Tätigkeit im vorausgegangenen Jahr, die sich auf das betreffende Land bezieht, spätestens bis 31. Dezember jeden Jahres Bericht. Überdies kann der Rechnungshof über einzelne Wahrnehmungen jederzeit an den Landtag berichten. Der Rechnungshof hat jeden Bericht gleichzeitig mit der Vorlage an den Landtag der Landesregierung sowie der Bundesregierung mitzuteilen. Die Berichte des Rechnungshofes sind nach Vorlage an den Landtag zu veröffentlichen."

Diese Bestimmungen traten mit Wirkung vom 1. Jänner 1990 in Kraft.

Die zitierte Bundesverfassungsgesetz-Novelle bringt daher in der Behandlung der Berichte des Rechnungshofes über seine Gebarungskontrolle in den Ländern folgende neue Regelungen:

- a) Die Landesregierung hat zum Ergebnis der Überprüfung nur Stellung zu nehmen und die aufgrund des Prüfergebnisses getroffenen Maßnahmen innerhalb von drei Monaten dem Rechnungshof mitzuteilen. Für die Vorlage des Prüfberichtes an den Landtag ist sie nicht mehr zuständig.
- b) Der Rechnungshof erstattet dem Landtag über seine Tätigkeit im vorausgegangenen Jahr spätestens bis

31. Dezember jeden Jahres selbst Bericht. Diesen Bericht hat der Rechnungshof gleichzeitig mit der Vorlage an den Landtag der Landesregierung sowie der Bundesregierung mitzuteilen.

c) Unabhängig von diesem Jahresbericht kann der Rechnungshof über einzelne Wahrnehmungen jederzeit an den Landtag berichten.

d) Die Berichte des Rechnungshofes sind nach Vorlage an den Landtag zu veröffentlichen.

Was bedeutet dies nun für die Beurteilung der Behandlung des Berichtes des Rechnungshofes vom 29. Mai 1989 betreffend Querschnittsprüfung Straßensondergesellschaften, gesellschaftsspezifische Angelegenheiten der Pyhrn Autobahn AG?

Im Rahmen einer chronologischen Darstellung der aktenmäßigen Behandlung des Prüfberichtes des Rechnungshofes wird auf diese Frage im folgenden eingegangen:

* Der Bericht des Rechnungshofes wurde mit Schreiben vom 29. Mai 1989 an das Amt der Steiermärkischen Landesregierung als Verschlussache übermittelt.

Alle an das Amt der Steiermärkischen Landesregierung übermittelten Schreiben gehen bei der Präsidiabteilung ein. Gemäß § 1 Abs. 4 der Verschlussordnung für die Steiermärkische Landesverwaltung (Beschluss der Steiermärkischen Landesregierung vom 6. Mai 1974, GZ: LAD - 10 K 1/347 - 1974) sind Eingangsstücke, die bereits als Verschlussache gekennzeichnet sind, grundsätzlich auch in der Folge als Verschlussache zu behandeln. Über Verschlussachen ist gesondert eine gebundene Verschlussachenevidenz zu führen (§ 5 Abs. 1 Verschlussordnung). Aus der Verschlussachenevi-

Am 5. November 1989 wurde die unterfertigte Äußerung denz muß jederzeit ersichtlich sein, bei wem sich ein Verschußakt oder ein Geschäftsstück desselben befindet.

Eine Einschau in das Verschußbuch der Präsidialabteilung hat jedoch ergeben, daß der Bericht des Rechnungshofes nicht ins Verschußbuch eingetragen wurde. Es kann daher der Eingang in der Präsidialabteilung bzw. die Weiterleitung an die Landesfinanzabteilung datumsmäßig nicht nachvollzogen werden. Tatsache ist jedoch, daß der Prüfbericht am 9. Juni 1989 in der Landesfinanzabteilung eingelangt ist.

Der Präsidialabteilung wird nahegelegt, in Hinkunft die zwingenden Bestimmungen der Verschußordnung für die Steiermärkische Landesverwaltung entsprechend zu beachten.

- * Mit Schreiben vom 20. Juni 1989 wurde die Landesholding von der Landesfinanzabteilung zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. Gleichzeitig wurde der Rechnungshof um Fristerstreckung ersucht, da innerhalb der gesetzlichen Frist von drei Wochen die Abgabe einer Stellungnahme nicht möglich erschien.

- * Am 4. Juli 1989 hat die Landesholding zum Bericht des Rechnungshofes Stellung genommen. Diese Stellungnahme ist am 7. Juli 1989 in der Landesfinanzabteilung eingelangt.

- * In der Sitzung der Steiermärkischen Landesregierung am 9. Oktober 1989 wurde die von der Landesfinanzabteilung vorbereitete Äußerung der Steiermärkischen Landesregierung an den Rechnungshof zustimmend zur Kenntnis genommen und der Herr Landeshauptmann zur Unterfertigung ermächtigt.

- * Am 8. November 1989 wurde die unterfertigte Äußerung an den Rechnungshof übersandt.
- * Mit Schreiben vom 8. November 1989 hat der Rechnungshof den Eingang des Schreibens der Landesfinanzabteilung vom 20. Juni 1989, worin zur Abgabe der Äußerung um Fristverlängerung ersucht wurde, bestätigt und um Mitteilung ersucht, wann mit der Abgabe einer Stellungnahme gerechnet werden kann.
- * In der am 21. November 1989 stattgefundenen Sitzung des Verfassungs-, Unvereinbarkeits- und Immunitätsausschusses des Steiermärkischen Landtages wurde die Frage erörtert, ob Berichte, die vom Rechnungshof der Landesregierung zur Vorlage an den Landtag bereits mitgeteilt wurden, noch nach dem 1. Jänner 1990 (dem Inkrafttreten der BVG-Novelle 1988) an den Landtag vorzulegen sind. Zur Abklärung dieser Frage hat der Präsident des Steiermärkischen Landtages mit Schreiben vom 22. November 1989 den Präsidenten des Rechnungshofes um Bekanntgabe der Rechtsauffassung des Rechnungshofes gebeten. (Siehe Beilage 3a)
- * Mit Schreiben vom 24. November 1989 hat der Rechnungshof für die Stellungnahme zu den Prüfungsmitteilungen betreffend Pyhrn Autobahn AG gedankt.
- * Der Präsident des Rechnungshofes hat mit Schreiben vom 19. Dezember 1989 dem Präsidenten des Steiermärkischen Landtages folgendes wörtlich mitgeteilt (Beilage 3b):

"Sehr geehrter Herr Präsident!

Zu Ihrem Schreiben vom 22. November 1989 teile ich mit, daß Art 127 Abs 6 B-VG idF der B-VG-Novelle 1988 iZm Art X Abs 1 Z 3 leg cit nach Ansicht des RH die Rechtslage so eindeutig re-

gelt, so daß es keiner eigenen Übergangsbestimmung bedurfte. Danach ist der jährliche Tätigkeitsbericht des RH an den Landtag erstmals spätestens bis 31. Dezember 1990 vorzulegen; selbstverständlich kann auch vor diesem Zeitpunkt im Bedarfsfall ein Wahrnehmungsbericht im Sinne des Art 127 Abs 6 zweiter Satz B-VG (sogenannter "Sonderbericht") erstattet werden.

Offen bleibt nur die Frage der Behandlung der Gebarungsüberprüfungsberichte, die gem Art 127 Abs 5 B-VG (alte Rechtslage) noch vor dem 1. Jänner 1990 der Landesregierung zur Vorlage an den Landtag mitgeteilt wurden, von dieser aber bis zum 31. Dezember 1989 nicht dem Landtag vorgelegt wurden. Diese wären in den Tätigkeitsbericht aufzunehmen, soweit nicht der RH aus Gründen der Aktualität einen Wahrnehmungsbericht erstattet."

Da, wie bereits ausgeführt, gemäß Art. 127 Abs. 6 BVG, in der derzeit geltenden Fassung, der Rechnungshof dem Landtag über seine Tätigkeit im vorausgegangenen Jahr zu berichten hat - also bis 31. Dezember 1990 für das Jahr 1989 -, ist der Schluß im Zusammenhang mit dem letzten Satz des Schreibens des Präsidenten des Rechnungshofes "... Diese wären in den Tätigkeitsbericht aufzunehmen, ..." zulässig, wonach Prüfungsberichte des Rechnungshofes, die bis 1. Jänner 1990 nicht dem Landtag vorgelegt wurden, auch nicht mehr vorgelegt werden mußten. Insbesondere auch deshalb, da durch die Aufnahme im Jahresbericht des Rechnungshofes an den Landtag dem Landtag die Information ja nicht vorenthalten wird.

Unter Bedachtnahme auf diesen Sachverhalt konnte die Steiermärkische Landesregierung zum begründeten Schluß kommen, daß der gegenständliche Prüfbericht des Rechnungshofes dem Landtag nicht mehr vorzulegen ist, da er ohnedies Aufnahme in den Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes finden würde und daher auf diesem Wege dem Landtag zur Kenntnis gelangt.

Der Vorwurf der widerrechtlichen Nichtvorlage des Prüfberichtes des Rechnungshofes vom 29. Mai 1989 betreffend "Querschnittsprüfung Straßensondergesellschaften, gesellschaftsspezifische Angelegenheiten der Pyhrn Autobahn AG" an die Steiermärkische Landesregierung ist daher nach Ansicht des Landesrechnungshofes nicht aufrechthaltbar.

Der Rechnungshof hat auch einen Tätigkeitsbericht in bezug auf das Bundesland Steiermark für das Verwaltungsjahr 1989, datiert Dezember 1990, erstellt, welcher in der am 14. Mai 1991 stattgefundenen 43. Sitzung des Kontrollausschusses behandelt wurde.

In den Vorbemerkungen zu diesem Tätigkeitsbericht führt der Rechnungshof unter Punkt I. folgendes wörtlich aus:

"Gem Art 127 Abs 6 B-VG hat der RH dem Landtag über seine Tätigkeit im vorausgegangenen Jahr spätestens bis 31. Dezember jeden Jahres Bericht zu erstatten.

In den folgenden Bericht wurden die bis 15. September 1990 berichtsreif gewordenen Ergebnisse der vom RH in den Verwaltungsbereichen des Bundeslandes Steiermark (einschließlich Kapitalbeteiligungen) im Jahre 1989 durchgeführten Gebarungüberprüfungen aufgenommen, weiters aber auch berichtsreif gewordene Prüfungsergebnisse aus Vorjahren.

Nicht aufgenommen in diesen Jahrestätigkeitsbericht wurden die Wahrnehmungen des RH anlässlich seiner Gebarungüberprüfungen aus den Jahren 1987 und 1988 bei der Steirischen Wasserkraft- und Elektrizitätsaktiengesellschaft, Graz, über die der RH gesondert dem Landtag im August 1990 berichtet hat.

Über die Ergebnisse der im Jahr 1989 durchgeführten Überprüfung des RH von Teilgebieten der Gebarung des Bundeslandes Steiermark (insb Wirtschaftsförderung, Krankenanstaltenwesen, Personalwesen sowie Förderung der Wissenschaft und

Forschung) sowie von Kapitalbeteiligungen des Bundeslandes Steiermark (Steiermärkische Krankenanstalten GesmbH, Landeshypothekenbank Steiermark) wird später berichtet werden."

Aus welchen Gründen der Rechnungshof den Prüfbericht vom 29. Mai 1989, betreffend Querschnittsprüfung "Straßensondergesellschaften", gesellschaftsspezifische Angelegenheiten der Pyhrn Autobahn AG, nicht in den Tätigkeitsbericht für das Verwaltungsjahr 1989 aufgenommen hat, entzieht sich der Kenntnis des Landesrechnungshofes.

Da in Medienberichten und in Debattenbeiträgen in der am 5. September 1991 stattgefundenen Sondersitzung des Steiermärkischen Landtages der Eindruck erweckt wurde, die Steiermärkische Landesregierung bzw. einzelne Mitglieder - insbesondere Landeshauptmann Dr. Josef Krainer und Landesrat Dr. Christoph Klausner (nunmehr Zweiter Präsident des Steiermärkischen Landtages) - hätten aus dem Prüfbericht des Rechnungshofes vom 29. Mai 1989 über die Pyhrn Autobahn AG mögliche bzw. tatsächliche beträchtliche Baukostenüberschreitungen bereits ersehen können, scheint es notwendig, zumindest überblickmäßig den Inhalt des Prüfberichtes des Rechnungshofes darzulegen.

Der Prüfbericht des Rechnungshofes vom 29. Mai 1989, Zl 0131/7-II/5/89, betreffend Querschnittsprüfung "Straßensondergesellschaften", gesellschaftsspezifische Angelegenheiten der Pyhrn Autobahn AG, umfaßt insgesamt 22 Seiten und 14 Beilagen und wurde am 22. Mai 1990 im Rechnungshofausschuß des Nationalrates behandelt. Der Prüfbericht bezieht sich auf folgende Prüfbereiche:

Landesrat Dr. Christoph Klausner äußerte im Bericht des Rechnungshofes vom 29. Mai 1989 von Baukostenüberschreitungen wußten bzw. wissen sollten, ist daher in keiner Weise begründet.

- 1 Abrechnung Baulos 30 "Ardning"
- 2 Preisgestaltung einer Nachtragsposition
- 3 Liquidität
- 4 Angemessenheit der Verwaltungskosten
- 5 Arbeitsgespräch mit der ASAG
- 6 Sitzung des Beirates für Straßenforschung
- 7 Besprechung mit der Post
- 8 Werbung
- 9 Übernahme von Mautkosten (Freifahrten)
- 10 Aufbau eines EDV-gestützten Informationssystem
- 11 Mitteilungen an den AR (Vorstandsangelegenheiten)
 - 11.1 Gestaltung des Vorstandsvertrages
 - 11.2 Höhe des Vorstandsbezuges
 - 11.3 Auszahlung von Bilanzgeldern
 - 11.4 Kündigungsfortzahlung
 - 11.5 Abfertigung
 - 11.6 Pensionsregelung
 - 11.7 Benutzung von gesellschaftseigenen Kraftwagen für Privatfahrten

Daraus ist klar ersichtlich, daß der Prüfbericht sich in keiner Weise auf die Baulose

- 115 Gaishorn - Wald
- 116 Wald - Kalwang
- 117 Kalwang - Mautern
- 118 Mautern - Traboch

bezieht und daher mögliche oder tatsächliche Baukostenüberschreitungen nicht ersichtlich sein können.

Der Vorwurf, daß die Steiermärkische Landesregierung bzw. einzelne Mitglieder (Landeshauptmann Dr. Josef Krainer und Landesrat Dr. Christoph Klausner) aufgrund des Berichtes des Rechnungshofes vom 29. Mai 1989 von Baukostenüberschreitungen wußten bzw. wissen mußten, ist daher in keiner Weise begründet.

IV. GRUNDSÄTZLICHES ÜBER DIE PYHRN AUTOBAHN AG

Das Grundkapital beträgt 720 Millionen Schilling und ist in 720.000 Namensaktien im Nennbetrag von S 1.000,-- zerlegt.

Aktionäre:		Nominalwert:
Republik Österreich	60 %	S 432.000.000,--
Land Steiermark	31,8 %	S 229.000.000,--
Land Oberösterreich	8,2 %	S 59.000.000,--

Die rechtliche Grundlage der Pyhrn Autobahn AG bildet das Bundesgesetz vom 2. Dezember 1971, BGBl. Nr. 479 (Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz), wonach der Bund die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der mit Bundesgesetz vom 16. Juli 1971, betreffend Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), unter A 9 angeführten Pyhrn Autobahn in der etwa 32 km langen Strecke von St. Michael bis Deutschfeistritz (Gleinalm-Autobahn), einschließlich der in ihrem Zug befindlichen Tunnel, Brücken und sonstigen zur Autobahn gehörigen Anlagen, einer Gesellschaft zu übertragen hat.

Mit einzelnen Bundesgesetzen wurden in der Folge weitere Strecken der A 9 Pyhrnautobahn der Pyhrn Autobahn AG übertragen; unter anderem die Planung, Errichtung und Erhaltung der Abschnitte

* Vollausbau von Rottenmann Süd bis Gaishorn (Umfahrung Trieben)

(Bundesgesetz vom 26. September 1985, BGBl. Nr. 493)

* Knoten Selzthal bis Rottenmann Süd

(Bundesgesetz vom 24. Juni 1987, BGBl. Nr. 339)

* Gaishorn bis Traboch (Schoberpaßstrecke)

(Bundesgesetz vom 9. Juni 1988, BGBl. Nr. 325)

V. VORSTAND, AUFSICHTSRAT

A. Vorstand

Gemäß § 7 der Satzung besteht der Vorstand aus einer oder zwei Personen. Die Gesellschaft wird, falls der Vorstand aus einem Mitglied besteht, durch dieses, falls der Vorstand aus zwei Mitgliedern besteht, durch zwei Vorstandsmitglieder gemeinsam oder durch ein Vorstandsmitglied gemeinsam mit einem Prokuristen vertreten. Als Alleinvorstand war seit 28. November 1983 Herr Generaldirektor Dr. techn. Heinz TALIRZ bestellt.

Hiezu wird ausgeführt, daß der erste Vorstandsvertrag, der sich auf den Zeitraum 28. November 1983 bis 27. November 1988 bezieht, bereits Gegenstand einer Prüfung des Rechnungshofes war (Bericht vom 29. Mai 1989, GZ: 0131/7-II/5/89, betr. "Querschnittsprüfung Straßensondergesellschaften, gesellschaftsspezifische Angelegenheiten der Pyhrn Autobahn AG"). Insbesondere die Gestaltung des Vorstandsvertrages, die Höhe des Vorstandsbezuges, die Auszahlung von Bilanzgeldern, die vertraglichen Regelungen über Kündigungsfortzahlung, die Abfertigung und die Pensionsregelung gaben Anlaß zu Kritik des Rechnungshofes.

In der am 14. November 1988 stattgefundenen 99. Aufsichtsratssitzung wurde der Vorsitzende des Aufsichtsrates ermächtigt, die Vertragsverhandlungen mit dem bisherigen Vorstand Dr. Talirz zu führen und den Vorstandsvertrag mit dem Vorstand abzuschließen. Mit Vorstandsvertrag vom 14. November 1989, also ein Jahr (!) nach Ablauf des Vorstandsmandates, wurde Dr. Talirz, beginnend mit 28. November 1988, bis 27. November 1993 zum Vorstand bestellt.

Es ist unverständlich, daß der vom Aufsichtsrat mit den Vertragsverhandlungen beauftragte Aufsichtsratsvorsitzende dafür ein Jahr benötigt und es somit erst ein Jahr nach Vertragsablauf zum Abschluß eines neuen Vertrages kommt.

Der Landesrechnungshof hat nunmehr überprüft, inwieweit im Vorstandsvertrag vom 14. November 1989 den Empfehlungen des Rechnungshofes entsprochen wurde.

1. Bilanzgeld

Im Punkt II. Z. 1. lit. a) wurde festgelegt, daß ein Anspruch auf Bilanzgeld nicht besteht. Allerdings wurde das bisherige Bilanzgeld in den Monatsbezug eingebaut. Es wurde daher der Kritik des Rechnungshofes nur formal entsprochen. Der Monatsbruttobezug betrug seit 1. Jänner 1991 S 97.940,--.

2. Kündigungsfortzahlung

Auch der Vertrag vom 14. November 1989 enthält wiederum die Bestimmung, daß bei Nichtweiterbestellung zum Vorstandsmitglied dies die Wirkung einer Kündigung hat, wobei eine Kündigungsfrist von sechs Monaten, die mit der jeweiligen Beendigung des vorliegenden Vertragsverhältnisses zu laufen beginnt, unter gleichzeitigem Verzicht auf weitere Dienstleistungen als vereinbart gilt. Da der Vorstandsvertrag ohnedies eine großzügige Abfertigungs- und Pensionsregelung vorsieht, scheint nach Ansicht des Landesrechnungshofes die Regelung über eine Kündigungsfortzahlung nicht nur nicht vertretbar, sondern widerspricht diese überhaupt dem Wesen eines befristeten Vertrages.

3. Abfertigung

Auch im neuen Vertrag ist eine Abfertigung in Höhe von einem Jahresbezug vereinbart, was weit über das im Angestelltengesetz vorgegebene Ausmaß hinausgeht.

4. Ruhebezug

Dem Vorstand steht bei Beendigung des Vertragsverhältnisses oder für den Fall der Berufsunfähigkeit im Sinne des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes, die durch einen Bescheid oder durch ein Gutachten der Pensionsversicherungsanstalt der Angestellten bestätigt wird, Anspruch auf einen 14-mal jährlich auszahlenden Ruhebezug in der Höhe von 30 % des letzten regelmäßigen Monatsbezuges, ausschließlich aller Remunerationsanteile, Aufwandsentschädigungen, Repräsentationszulagen oder Bilanzgelder, zu. Der Anspruch auf Ruhe- und Versorgungsbezüge ruht für die Zeit, für welche die Gesellschaft noch Aktivbezüge bezahlt, sowie für die Anzahl von Monaten, die der Bemessung der Abfertigung zugrundegelegt wurden.

Der Landesrechnungshof hält eine derartige Ruhebezugsregelung in keiner Weise vertretbar, da damit ein Anspruch bei Beendigung des Vertragsverhältnisses, losgelöst von der Dauer des Dienstverhältnisses und der Erreichung des ASVG-Pensionsalters, gegeben ist.

Der Landesrechnungshof muß daher feststellen, daß den Empfehlungen des Rechnungshofes bei Abschluß des neuen Vorstandsvertrages **nicht Rechnung getragen wurde**. Das Bilanzgeld ist zwar weggefallen, wurde jedoch in den Monatsbruttobezug eingebaut.

In der 118. Aufsichtsratssitzung vom 9. August 1991 wurde mit Stimmenmehrheit beschlossen, die Bestellung des Dr. Talirz zum Vorstand wegen grober Pflichtverletzung gemäß § 75 Abs. 4 Aktiengesetz zu widerrufen und nach § 27 Abs. 1 Angestelltengesetz die Entlassung auszusprechen.

Dem Aufsichtsratsprotokoll vom 9. August 1991 ist diesbezüglich folgendes wörtlich zu entnehmen:

"Der Aufsichtsrat hat bei der Variantenabwicklung "Liesingbachverlegung" festgestellt, daß die Angelegenheiten der Grundeinlösung von Dr. Talirz nicht im Interesse der Gesellschaft wahrgenommen wurden und daß ferner in der Kostenreduktion des Bauabschnittes Schoberpaß von 3,1 Milliarden auf 2,7 Milliarden, während diese tatsächlich 3,6 Milliarden betragen, eine grobe Pflichtverletzung des Vorstandes in der Berichterstattung gesehen wird.

Außerdem wurde die Genehmigungspflicht bei der Projektsabänderung im Baulos 116 "Wald/Kalwang" im Bereich der offenen Tunnelbauweise nicht wahrgenommen und eine Gegenüberstellung mit anderen Varianten verabsäumt."

Bereits in der 114. Aufsichtsratssitzung vom 21. Mai 1991 wurde das Aufsichtsratsmitglied W. Hofrat Dipl.-Ing. Christian Theußl bis 15. August 1991 bei gleichzeitigem Ruhen der Aufsichtsratsfunktion zum interimistischem Mitglied des Vorstandes der Pyhrn Autobahn AG mit Alleinvertretungsbefugnis bestellt. Diese Bestellung wurde notwendig, da Dr. Talirz einerseits am 6. Mai 1991 einen Antrag auf Gewährung eines sechswöchigen Gebührenurlaubes gestellt hat und diesem Antrag stattgegeben wurde, und andererseits Dr. Talirz von der Staatsanwaltschaft Innsbruck am 7. Mai 1991 wegen Verdunklungsgefahr verhaftet wurde.

In der 117. Aufsichtsratssitzung vom 22. Juli 1991 wurde die interimistische Vorstandstätigkeit von W. Hofrat Dipl. Ing. Christian Theußl bis 31. Dezember 1991 verlängert. Überdies wurde in dieser Sitzung beschlossen, daß Dipl. Ing. Theußl ab 1. August 1991 Vorstandsbezüge analog denen von Dr. Talirz erhält.

B. Aufsichtsrat

Der Aufwand für den Aufsichtsrat betrug in den Jahren:

1987	S	767.421,05 .
1988	S	540.143,11
1989	S	546.886,13
1990	S	553.361,35

In diesen Kosten enthalten sind die Sitzungsgelder (S 800,-- pro Sitzung), die Jahresvergütungen und sonstige Aufsichtsratskosten wie Reisekosten u. ä.

Zum Prüfungszeitpunkt gehören dem Aufsichtsrat an:

Sektionschef Dr. Friedrich FREUDENREICH (Vorsitzender)
Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten

W.Hofrat i.R. Dr. Karl MAITZ (1. Vorsitzender-Stellv.)

Min. Rat Dr. Gerhard JANSCHER (2. Vorsitzender-Stellv.)
Bundesministerium für Finanzen

Oberrat Dipl. Ing. Manfred HESSLE
Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten

LABg. a. D. Josef LOIDL

Reg. OBR Dipl. Ing. Bernhard MEINDL
Vertreter des Landes Oberösterreich

W. Hofrat Dr. Horst NIGITZ
Vertreter des Landes Steiermark

Min. Rat Mag. Gerhard SCHREIBER
Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten

Min. Rat Dr. Wilfried TRABOLD
Bundesministerium für Finanzen

Min. Rat Dipl. Ing. Dr. Alfred STAMM
Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten

Vom Betriebsrat delegiert:

Bernd JÄGER (Betriebsratsvorsitzender)

Susanne RUSS (Betriebsratsvorsitzende-Stellv.)

Alois ANTLOGA

Josef FRAUWALLNER

Johann TILL

Weiters wurden vom Aufsichtsrat Ausschüsse eingesetzt,
die sich wie folgt zusammensetzen:

a) Bauausschuß

OBR Dipl. Ing. Manfred HESSLE (Vorsitzender)

Labg. a. D. Josef LOIDL (Mitglied)

Reg. OBR Dipl. Ing. Bernhard MEINDL (Mitglied)

W. Hofrat Dr. Horst NIGITZ (Mitglied)

Min. Rat Mag. Gerhard SCHREIBER (Mitglied)

Min. Rat Dipl. Ing. Dr. Alfred STAMM (Mitglied)

Josef FRAUWALLNER (Mitglied)

b) Finanz- und Kontrollausschuß

Min. Rat Dr. Gerhard JANSCHER (Vorsitzender)

Sektionschef Dr. Friedrich FREUDENREICH (Mitglied)

Reg. OBR Dipl. Ing. Bernhard MEINDL (Mitglied)

W. Hofrat i. R. Dr. Karl MAITZ (Mitglied)

W. Hofrat Dr. Horst NIGITZ (Mitglied)

Min. Rat Dipl. Ing. Dr. Alfred STAMM (Mitglied)

Bernd JÄGER (Mitglied)

c) Verwaltungsausschuß

W. Hofrat i. R. Dr. Karl MAITZ (Vorsitzender)

Sektionschef Dr. Friedrich FREUDENREICH (Mitglied)

Oberrat Dipl. Ing. Manfred HESSLE (Mitglied)

Reg. OBR Dipl. Ing. Bernhard MEINDL (Mitglied)

W. Hofrat Dr. Horst NIGITZ (Mitglied)

Min. Rat Mag. Gerhard SCHREIBER (Mitglied)

Min. Rat Dr. Wilfried TRABOLD (Mitglied)

Susanne RUSS (Mitglied)

Anzahl der Sitzungen: nach einem Beschlusse der Landesregierung die Pyhrn Autobahn AG aufgefordert, die Aufsichtsratsvergütungen für 1987, 1988, 1989 und 1990

	1987	1988	1989	1990
Aufsichtsrat	5	5	6	7
Bauausschuß	3	3	4	4
Finanz- und Kontrollausschuß	1	2	1	1
Verwaltungsausschuß	1	0	3	2

Vom Land Steiermark wurden folgende Personen in den Aufsichtsrat entsandt:

- W. Hofrat i. R. Dr. Karl MAITZ
- LABg. a. D. Josef LOIDL
- W. Hofrat Dr. Horst NIGITZ
- W. Hofrat Dipl. Ing. Christian THEUßL (bis Mai 1991)

W. Hofrat Dr. Horst Nigitz und W. Hofrat Dipl. Ing. Christian Theußl erhalten für diese Tätigkeit neben dem Sitzungsgeld (S 800,-- pro Sitzung) und den Reisekostenvergütungen vom Land monatlich einen Betrag in Höhe von derzeit S 5.152,--, W. Hofrat i. R. Dr. Karl Maitz einen Betrag in Höhe von S 7.728,-- monatlich (Vorsitzender-Stellvertreter).

Von der Pyhrn Autobahn AG werden dem Land Steiermark je S 25.000,-- für Dr. Horst Nigitz und Dipl. Ing. Christian Theußl bzw. S 30.000,-- für Dr. Karl Maitz vergütet.

Zu den Aufsichtsratsbezügen betreffend W. Hofrat i. R. Dr. Karl Maitz ist festzustellen, daß dieser bis 1990 sowohl die vom Land Steiermark bezahlte Vergütung als auch die von der Pyhrn Autobahn AG angewiesene Aufsichtsratsentschädigung erhalten hat. Erst ab dem Jah-

re 1990 wurde aufgrund eines Beschlusses der Landesregierung die Pyhrn Autobahn AG aufgefordert, die Aufsichtsratsvergütungen für W. Hofrat i. R. Dr. Karl Maitz an das Land Steiermark zu überweisen.

Der Personalaufwand der Pyhrn Autobahn AG betrug in
Für den Landesrechnungshof ist es unverständlich, daß durch Jahre hindurch (W. Hofrat i. R. Dr. Karl Maitz gehört seit 1972 dem Aufsichtsrat an) auf die Überweisung der Aufsichtsratsvergütungen von seiten des Landes Steiermark verzichtet wurde.

technische Angestellte	S 29.077.060,11
Gehälter für Angestellte mit handwerklicher Verwendung	S 19.236.746,82
Gehälter für vom Land gestellte Beamte	S 2.242.801,--
Zuweisung zur Pensionsrückstellung	S 1.660.430,--
Zuweisung zur Vorsorge für Abfertigungen	S 1.807.377,72
Zuweisung zur Rückstellung für Starbequartal	S 2.490,--
Gesetzliche Sozialversicherungsbeiträge	S 9.135.182,02
Befriederung Sozialversicherungsbeiträge Land Steiermark	S 87.000,--
Freiwilliger Sozialaufwand	S 390.260,84
	S 62.644.368,46

1988

Gehälter für kaufmännische und technische Angestellte	S 29.606.492,58
Gehälter für Angestellte mit handwerklicher Verwendung	S 21.630.574,99
Gehälter für vom Land gestellte Beamte	S 2.189.404,--

VI. PERSONAL

A. Personal der Pyhrn Autobahn AG

Der Personalaufwand der Pyhrn Autobahn AG betrug in den einzelnen Jahren:

1987

Gehälter für kaufmännische und technische Angestellte	S	29,077.050,11
Gehälter für Angestellte mit handwerklicher Verwendung	S	19,236.746,62
Gehälter für vom Land gestellte Beamte	S	2,242.801,--
Zuweisung zur Pensionsrückstellung	S	1,660.430,--
Zuweisung zur Vorsorge für Abfertigungen	S	1,807.377,--
Zuweisung zur Rückstellung für Sterbequartal	S	7.490,--
Gesetzliche Sozialversicherungsbeiträge	S	8,135.193,09
Refundierung Sozialversicherungsbeiträge Land Steiermark	S	87.000,--
Freiwilliger Sozialaufwand	S	390.280,64
Abfertigungen	S	62,644.368,46

1988

Gehälter für kaufmännische und technische Angestellte	S	29,606.492,58
Gehälter für Angestellte mit handwerklicher Verwendung	S	21,630.574,59
Gehälter für vom Land gestellte Beamte	S	2,189.404,--

Zuweisung zur Pensionsrückstellung	S	1,546.504,--
Zuweisung zur Vorsorge für Abfertigungen	S	2,799.859,--
Zuweisung zur Rückstellung für Sterbequartal	S	3.240,--
Gesetzliche Sozialversicherungsbeiträge	S	8,924.042,85
Refundierung Sozialversicherungsbeiträge Land Steiermark	S	91.960,40
Freiwilliger Sozialaufwand	S	<u>503.403,93</u>
	S	67,313.481,35
Zuweisung zur Rückstellung für Sterbequartal	S	22.350,--
1989		
Gesetzliche Sozialversicherungsbeiträge	S	10,421.078,91
Gehälter für kaufmännische und technische Angestellte	S	33,903.419,74
Gehälter für Angestellte mit handwerklicher Verwendung	S	23,340.513,22
Gehälter für vom Land gestellte Beamte	S	2,224.125,--
Gehälter für von der ASAG gestelltes Personal	S	540.234,80
Zuweisung zur Pensionsrückstellung	S	3,840.391,--
Zuweisung zur Vorsorge für Abfertigungen	S	1,197.535,30
Zuweisung zur Rückstellung für Sterbequartal	S	113.840,--
Gesetzliche Sozialversicherungsbeiträge	S	9,791.887,35
Refundierung Sozialversicherungsbeiträge Land Steiermark	S	100.102,10
Freiwilliger Sozialaufwand	S	<u>415.585,03</u>
	S	75,467.633,54

1990	
Gehälter für kaufmännische und technische Angestellte	S 36,317.962,74
Gehälter für Angestellte mit handwerklicher Verwendung	S 25,701.753,72
Gehälter für vom Land gestellte Beamte	S 2,363.565,--
Zuweisung zur Pensionsrückstellung	S 1,107.515,--
Zuweisung zur Vorsorge für Abfertigungen	S 2,421.142,50
Zuweisung zur Rückstellung für Sterbequartal	S 22.350,--
Gesetzliche Sozialversicherungsbeiträge	S 10,421.078,91
Refundierung Sozialversicherungsbeiträge Land Steiermark	S 90.087,50
Freiwilliger Sozialaufwand	S 472.764,--
	S 78,918.219,37

Mit Stichtag 31. Dezember 1990 wurden von der Pyhrn Autobahn AG 190 Personen beschäftigt. Von diesen waren 23 teilzeitbeschäftigt, und wurden darüber hinaus während der Hauptreisezeit 23 Mauthilfskräfte beschäftigt.

Zu den Bezügen ist festzustellen, daß sich diese an den Gehältern der Bundesbediensteten orientieren. Eine stichprobenweise Überprüfung der einzelnen Gehaltskonten hat keine gravierenden Differenzen zu den im Bundesdienst üblichen Gehältern ergeben.

Zum Personalaufwand ist weiters festzustellen, daß drei Landesbedienstete für die Pyhrn Autobahn AG als

Grundeinlöser tätig sind. Diese von der Landesregierung mit Beschluß vom 29. Mai 1972 genehmigte Tätigkeit wird von diesen Personen als Angestellte der Pyhrn Autobahn AG durchgeführt (Dienstvertrag mit Pyhrn Autobahn AG, zweite Lohnsteuerkarte).

Die Überprüfung dieser Tätigkeit hat ergeben, daß die Ausübung ausschließlich in der Freizeit der Beamten erfolgt und daß auch keine Doppelverrechnungen bei der Legung von Reiserechnungen vorliegen.

Der freiwillige Sozialaufwand setzt sich überwiegend aus Beiträgen zu Betriebsausflügen, Skitagen, Prämien für eine Unfallversicherung und für Zahlungen für die Zeckenimpfung zusammen.

Bezogen auf die Anzahl der Bediensteten errechnet sich ein Betrag von rund S 2.500,-- an freiwilligem Sozialaufwand pro Angestellten, und scheint dieser Aufwand daher nicht überhöht zu sein.

B. Verwendung von Landesbediensteten für Aufgaben der Pyhrn Autobahn AG

Mit Bundesgesetz vom 24. Juni 1987, BGBl. Nr. 339, wurde der Pyhrn Autobahn AG die Planung, Errichtung und Erhaltung der Teilstrecke der A 9 Pyhrn Autobahn vom Knoten Selzthal bis Rottenmann Süd übertragen.

Durch die Fertigstellung des Plabutschtunnels war in der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IIB (Brückenneubau) und Fachabteilung IIC (Tunnelbau), des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung qualifiziertes Fachpersonal nicht ausreichend ausgela-

stet. Es erschien daher zweckmäßig, Bedienstete der genannten Fachabteilungen der Pyhrn Autobahn AG als Bauaufsichtsorgane für den Streckenbereich Knoten Selzthal bis Rottenmann Süd gegen entsprechende Vergütung zur Verfügung zu stellen.

Das Land führt die von der PAG übernommenen Aufgaben. Die Rechtsabteilung 1 wurde daher mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 19. Oktober 1987 ermächtigt, namens des Landes Steiermark mit der Pyhrn Autobahn AG einen diesbezüglichen Vertrag abzuschließen. (Beilage 4)

Gemäß dem abgeschlossenen Vertrag übernimmt das Land im Namen der Pyhrn Autobahn AG (PAG) folgende Aufgaben:

- * Die Vorbereitung und administrative Abwicklung aller für die eigentlichen Baumaßnahmen notwendigen Vorarbeiten wie Leitungsverlegungen, Rodungen, Wasserversorgung und dgl.

- * Die hierfür erforderlichen Ausschreibungen sind in Abstimmung mit der PAG zu veranlassen.

- * Die Vergabe erfolgt durch die PAG, wobei das Land einen Vergabevorschlag erstellt. Rechnungen sind an die PAG zu legen, wobei die vorbereitende Rechnungsprüfung durch das Land erfolgt.

- * Die Projektsteuerung in der Bauausführungsphase (Oberleitung) und die örtliche Bauaufsicht.

- * Der Terminplan für den Bauablauf und die damit im Zusammenhang stehenden Finanzierungspläne sind mit der PAG abzustimmen.

- * Alle Rechnungen sind an die PAG zu legen.
- * Alle Übernahmen und Vorübernahmen sind gemeinsam mit der PAG durchzuführen.
- * Das Land führt die von der PAG übernommenen Aufgaben so aus, wie sie der Landeshauptmann im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes gemäß Art. 104 BVG auszuführen hätte.
- * Gemäß dem gesetzlichen Auftrag an die PAG ist jedoch für alle Entscheidungen, welche im Rahmen der Auftragsverwaltung dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zugefallen wären, der Vorstand der PAG zuständig.

Als Abgeltung der vom Land übernommenen Aufgaben wurde folgendes vereinbart:

1. Für die Vorbereitung und Abwicklung von noch nicht erledigten und für die Bauabwicklung notwendigen Behördenverfahren (ausgenommen Liegenschaftseinsparungen) ein Tagespauschale für jeden Kalendertag, an dem eine dieser angeführten Tätigkeiten verrichtet wird. Für Tätigkeiten, die weniger als vier Stunden dauern, kommt das halbe Tagespauschale zur Verrechnung. Das Tagespauschale für Behördenverfahren beträgt S 25.100,--.

Für je drei Tagespauschalen für Behördenverfahren gelangt ein zusätzliches Behördenverfahren-Tagespauschale für Vorbereitungsarbeiten des Landes zur Verrechnung. Berechnungsgrundlage für diese Tagespauschalen sind die Personal-, Sach- und Nebenkosten auf Preisbasis 1987.

2. Für die Bauaufsicht von Vorarbeiten und ebenso für die Projektsteuerung in der Bauausführungsphase und die örtliche Bauaufsicht ein Pauschale in der Höhe von 3 %, gerechnet von den jeweiligen Nettoherstellungskosten für die Bauarbeiten des jeweiligen Bauloses.

Mit diesen unter Punkt 1. und 2. genannten Entgelten sind alle personellen und materiellen Aufwendungen des Landes als abgegolten anzusehen.

Mit Bundesgesetz vom 9. Juni 1988, BGBl. Nr. 325 (ASFINAG Novelle 1988), wurde der Pyhrn Autobahn AG übernommene Aufgaben für die gemäß der getroffenen Planung, Errichtung und Erhaltung der Teilstrecke der A 9 von Gaishorn bis Traboch übertragen.

Da eine Verwendung von Landesbediensteten auch für diesen Streckenabschnitt der A 9 im Interesse des Landes gelegen war, da dadurch eine entsprechende Auslastung der Bediensteten der Fachabteilungen IIa, IIb und IIc durch den Einsatz als Bauaufsichtsorgane gewährleistet war, hat die Steiermärkische Landesregierung mit Beschluß vom 8. Mai 1989 die Rechtsabteilung I ermächtigt, mit der Pyhrn Autobahn AG einen Ergänzungsvertrag abzuschließen. (Beilage 5)

Auch in diesem Vertrag wurde als Entgelt für die Tätigkeit der als Bauaufsichtsorgane verwendeten Landesbediensteten eine Pauschalvergütung von 3 % der Nettoherstellungskosten vereinbart.

Hiezu stellt der Landesrechnungshof fest, daß die Abstellung von Bediensteten der Fachabteilungen IIa, IIb und IIc der Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion zweifellos im Interesse des Landes gelegen war, da

einerseits dadurch eine entsprechende Auslastung des vorhandenen Personals erreicht und andererseits durch die vereinbarten Entgelte (Refundierungsbeträge) nicht unbeträchtliche Einnahmen erzielt werden konnten.

Wie bereits unter Kapitel II. ausgeführt, erfolgte eine Abgrenzung der Prüfbereiche zwischen Rechnungshof und Landesrechnungshof.

Eine Beurteilung der vom Land im Namen der Pyhrn Autobahn AG übernommenen Aufgaben fällt gemäß der getroffenen Prüfungsabgrenzung in den Bereich des Rechnungshofes und wird diesbezüglich auf den Prüfbericht des Rechnungshofes verwiesen.

liegt, nicht einsichtig, wenn die rasche Fertigstellung an der Finanzierung scheitern würde.

VII. GRUNDSÄTZLICHES ZUM AUSBAU DER A 9 PYHRN-AUTO- BAHN

Erreichte einer Sonderfinanzierung für den weiteren raschen Ausbau der Autobahnen, insbesondere der Pyhrn-Autobahn.

Die Steiermärkische Landesregierung hat am 11. Jänner 1988 hinsichtlich der Notwendigkeit des Ausbaues der Pyhrn-Autobahn nachstehenden einstimmigen Beschluß gefaßt:

"Die rasche Fertigstellung der A 9, Pyhrn-Autobahn, ist eine Grundvoraussetzung für die Wiederbelebung der Industrieregionen in der Obersteiermark, die ihre Umstrukturierungen und Anpassungen nur mit einer europa-reifen Verkehrslösung erfolgreich durchführen können.

Die Steiermark braucht den verkehrsmäßigen Anschluß an die Absatzmärkte im übrigen Österreich und benachbarten Ausland über die Pyhrn-Autobahn. Sie verbindet die bedeutenden Wirtschaftsräume Linz und Graz und erweitert den Naherholungseinzugsbereich der Steiermark.

Mit dem durchgehenden Ausbau dieser Autobahn wird auch ein erheblicher Beitrag zur Beseitigung der Unfall-schwerpunkte geleistet, weil der noch nicht ausgebaute Schoberpaßübergang zu den unfallträchtigsten Straßenabschnitten Österreichs gehört.

Für den Ausbau des 38,7 km langen Schoberpaßüberganges, der rund 3 Milliarden Schilling kostet, liegen baureife und sofort realisierbare Projekte vor, die in der Bau-durchführung bis 1992 verkehrswirksam abgeschlossen werden könnten.

Es wäre für die Steiermark, die sich mit rund einer Milliarde Schilling am Ausbau der Pyhrn-Autobahn betei-

ligt, nicht einsichtig, wenn die rasche Fertigstellung an der Finanzierung scheitern würde.

Die Steiermärkische Landesregierung unterstützt die Bestrebung von Wirtschaftsminister Robert Graf zur Erreichung einer Sonderfinanzierung für den weiteren raschen Ausbau der Autobahnen, insbesondere der Pyhrn-Autobahn.

Die Steiermärkische Landesregierung fordert daher die Bundesregierung mit beigeschlossener Resolution auf, den durchgehenden Ausbau der Pyhrn-Autobahn in der Steiermark sofort in Angriff zu nehmen und die dazu erforderlichen finanziellen Mittel ebenfalls im Wege einer Sonderfinanzierung bereitzustellen.

Es wird daher der

Antrag

gestellt, die Steiermärkische Landesregierung wolle folgenden Beschluß fassen:

Der vorstehende Bericht wird zur Kenntnis genommen und ist die beigeschlossene Resolution der Bundesregierung zu übermitteln."

In der Beilage 14 ist die Resolution an die Bundesregierung dem Bericht angeschlossen.

Daraus ist das große Interesse des Landes Steiermark am raschen Ausbau der Pyhrn-Autobahn und insbesondere des 38,7 km langen Schoberpaßüberganges zwischen Gaishorn und Wald mit den Bauabschnitten

Damit gehörte die Strecke über den Schoberpaß zu den unfallträchtigsten Verkehrsabschnitten Österreichs. Von Jahre 1980 bis 1985 ereignete sich in diesem Abschnitt

Gaishorn-Wald

Wald-Kalwang

Kalwang-Mautern und

Mautern-Traboch

Mit der Fertigstellung der Pyhrn-Autobahn, die seit Mitte im Sommer 1987 dem Verkehr übergeben wird, ist die

zu ersehen.

Die Bedeutung des Ausbaues der Pyhrn-Autobahn wird noch dadurch unterstrichen, daß sich z.B. im Jahre 1986 auf der steirischen Gastarbeiterroute 650 Verkehrsunfälle mit Personenschaden ereignet haben.

Dabei wurden 1.522 Personen leicht verletzt,

296 Personen schwer verletzt und

55 Personen getötet.

Das waren 22 % aller Verkehrstoten in der Steiermark. Von diesen 650 Unfällen ereigneten sich 73 % auf den nicht autobahnmäßig ausgebauten Abschnitten der Gastarbeiterroute. Besonders signifikant war dabei der noch nicht ausgebauten Abschnitt über den Schoberpaß mit einer Länge von 38,7 km, wo sich 139 Unfälle mit Personenschaden im Jahre 1986 ereigneten.

Dabei wurden 329 Personen leicht verletzt,

90 Personen schwer verletzt und

16 Personen getötet.

Damit gehörte die Strecke über den Schoberpaß zu den unfallträchtigsten Straßenabschnitten Österreichs. Vom Jahre 1980 bis 1986 haben sich in diesem Abschnitt 700 Verkehrsunfälle mit Personenschaden ereignet, bei denen es 130 Verkehrstote und 1.480 Schwer- und Leichtverletzte gab.

Mit der Fertigstellung der Schoberpaßstrecke, die endgültig im Sommer 1992 dem Verkehr übergeben wird, ist die 170 km lange Pyhrn-Autobahn in der Steiermark bis auf den ebenfalls noch geplanten Ausbau einer zweiten Tunnelröhre in Selzthal im wesentlichen fertiggestellt.

Der Landesrechnungshof teilt ebenfalls die Auffassung, daß der Ausbau der Pyhrn-Autobahn für die Steiermark eine äußerst notwendige Baumaßnahme war, deren Dringlichkeit insbesondere wegen der häufigen Unfälle auf dieser Strecke unterstrichen wird. Dies rechtfertigt auch nach Ansicht des Landesrechnungshofes die nicht kleinlich im Einvernehmen mit den betroffenen Grundeigentümern durchgeführten Grundeinlösen und in einem bestimmten Ausmaß auch Forcierungskosten, die für die raschere Bauabwicklung an die Baufirmen entrichtet wurden.

Die Dringlichkeit für den Ausbau kann jedoch nicht als Vorwand für Unzulänglichkeiten in der Bauvorbereitung und der Bauabwicklung genommen werden. Wenn z.B. Ausschreibungen mangelhaft erstellt wurden, sodaß enorme Massenerhöhungen und Nachtragsangebote in einzelnen Bauabschnitten erforderlich wurden, so ist dafür nicht

der Zeitdruck infolge des Wunsches nach raschem Ausbau der Pyhrn-Autobahn, verantwortlich zu machen.

Der Landesrechnungshof hat die einzelnen Ablösen von Der Landesrechnungshof hat immer die Auffassung vertreten, daß ein ausreichender Planungsvorlauf letztlich die Grundlage für eine exakte, rasche, kritikfreie und kostengünstige Baudurchführung ist.

- 115 Gaishorn - Wald
- 116 Wald - Kalwang
- 117 Kalwang - Mautern
- 118 Mautern - Traboch

notwendig wurden, stichprobenweise einer Prüfung unterzogen.

Hierzu ist zunächst festzustellen, daß bereits die Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IIa vor der Übernahme dieser Bauabschnitte durch die Pyhrn Autobahn AG aufgrund der A 9 PVA-Novelle 1990 (BGBl. Nr. 325/1990) mit der Grundablässe begonnen hat bzw. Sachverständige mit der Erstellung von Gutachten beauftragt hat.

Die Fachabteilung IIa bzw. die Pyhrn Autobahn AG hat dann in weiterer Folge namens der Republik Österreich beim Landeshaupstaatsrat als zuständige Behörde beantragt, die für den Ausbau der A 9 Pyhrn Autobahn notwendigen Grundstücke, Gebäude und Anlagen einzulösen. Hierauf wurden von der hierfür zuständigen Rechtsabteilung

VIII. GRUNDEINLÖSUNGEN

Der Landesrechnungshof hat die einzelnen Ablösen von Liegenschaften, die im Zuge des Ausbaues der Pyhrn Autobahn in den Baulosen

115 Gaishorn - Wald

116 Wald - Kalwang

117 Kalwang - Mautern

118 Mautern - Traboch

notwendig wurden, stichprobenweise einer Prüfung unterzogen.

Hiezu ist zunächst festzustellen, daß bereits die Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung IIa vor der Übernahme dieser Bauabschnitte durch die Pyhrn Autobahn AG aufgrund der ASFINAG-Novelle 1988 (BGBl.Nr. 325/1988) mit der Grundablöse begonnen hat bzw. Sachverständige mit der Erstellung von Gutachten beauftragt hat.

Die Fachabteilung IIa bzw. die Pyhrn Autobahn AG hat dann in weiterer Folge namens der Republik Österreich beim Landeshauptmann als zuständige Behörde beantragt, die für den Ausbau der A 9 Pyhrn Autobahn notwendigen Grundstücke, Gebäude und Anlagen einzulösen. Hierauf wurden von der hiefür zuständigen Rechtsabteilung 3

des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung die Enteignungsverfahren durchgeführt, wobei fast in allen Fällen zwischen den Liegenschaftseigentümern und der Pyhrn Autobahn AG gemäß § 29 Eisenbahnteilungsgesetz 1954, BGBl.Nr. 71 ein Übereinkommen im Zuge des Verfahrens abgeschlossen wurde. Nicht einbezogen in die Prüfung hat der Landesrechnungshof die erforderlichen Ablösen im Zuge der Liesingbachverlegung, die durch das Alternativangebot der Firma Alpine-Hinteregger notwendig wurden, da diese vom Rechnungshof eingehend behandelt werden. In diesem Bereich gab es Unzulänglichkeiten in Form einer Doppelverrechnung von Grundeinlösen in der Höhe von ca. 3,6 Mio. Schilling, die aber in der Zwischenzeit von der Pyhrn Autobahn AG bereinigt wurden.

An Gutachtern wurden von der Fachabteilung IIa bzw. der Pyhrn Autobahn AG im wesentlichen

Univ.Doz. Dipl.-Ing. Karl Bochsichler, Ingenieurkonsulent für Landwirtschaft, Wien,

Dipl.-Ing. Klaus Pötsch, Sachverständiger für die Forstwirtschaft, Graz, und

Dipl.-Ing. Harald Jandl, Zivilingenieur für Bauwesen als Bausachverständiger, Graz,

herangezogen. In Einzelfällen, wenn es um die Beurteilung von Fischereigewässern ging, wurden noch Fischerei-sachverständige zur Abgabe eines Gutachtens beigezogen.

In einem Ablösefall, auf den in weiterer Folge noch näher eingegangen wird, waren als Gutachter Dipl.-Ing. Günther Hohl, Freistadt, als landwirtschaftlicher Sachverständiger und Ing. Peter Peer, als Bausachverständiger, tätig.

Die Ermittlung des Entschädigungsbetrages bei Gebäudeab-

Für die Berechnung der Ablösesummen wurde in der Regel der Verkehrswert (Vergleichswertverfahren) herangezogen. In einem vom Landesrechnungshof überprüften Ablösefall "Fa. Zuegg & Co Pappenindustrie Ges.m.b.H." wurde nicht nach dem Verkehrswert, sondern nach dem Ertragswert abgelöst, da dieser für den Industriebetrieb maßgebend war. Der Verkehrswert eines Grundstückes ist der Preis, der unter Bedachtnahme auf alle wertbildenden Faktoren (Größe, Lage, Form, Bonität, Widmung, Nutzungs-, Verwendungs- und Verwertungsmöglichkeit) beim Verkauf auf dem freien Grundstücksmarkt erzielt werden kann. Bei der Wertermittlung durch Preisvergleich ist der Verkehrswert von Liegenschaften aus geeigneten Kaufpreisen vergleichbarer Liegenschaftsteile abzuleiten. Um zunächst eine Ausgangsbasis zu erhalten, wurde der Hauptgutachter Dipl.-Ing. Dr. Karl Bochsichler beauftragt, für die gesamte Region Palten- und Liesingtal ein generelles Gutachten über die landwirtschaftlichen Bodenpreise, die Baulandpreise und die Preise für Waldflächen zu erstellen. Auch für die Ablösen von Baugrundstücken wurde ein solches generelles Gutachten vom Bausachverständigen Dipl.-Ing. Harald Jandl erstellt.

Instandhaltung und Instandsetzungsmaßnahmen. Für die Bestimmung der technischen Wertminderung waren daher in erster Linie die Relation zwischen Bestands- und Lebensdauer sowie der allgemeine Bau- und Erhaltungszustand maßgebend.

Für die tatsächliche Ableitung der Preise wurden sodann alle Kaufpreise der betreffenden Region, wie sie eben in diesen generellen Gutachten dargestellt wurden, herangezogen.

Die Ermittlung des Entschädigungsbetrages bei Gebäudeablösen erfolgte nach den Liegenschaftsbewertungsrichtlinien unter Anwendung des **Sachwertverfahrens**. Der Wert einer Liegenschaft ergab sich somit als Summe des Bodenwertes, der Bauwerte, der Aufschließungen und der Außenanlagen. Die Grundlage für die Berechnung des **Bauwertes** bildete der Herstellungswert, worunter die Summe aller jener Kosten zu verstehen ist, mit welchen das zu bewertende Gebäude in gleicher Konstruktion, Bauweise und Ausstattung an derselben Stelle wieder errichtet werden kann.

Der Herstellungswert wurde auf Grundlage von Erhebungen an Ort und Stelle und des angefertigten Bestandsplanes in einer detaillierten Kosten- und Massenberechnung ermittelt.

Vom Herstellungswert wurde dann die **technische Wertminderung** abgezogen. Dabei wurden alle jene Umstände erfaßt, die eine Reduzierung des Neuwertes aus technischer Sicht bedingen. Hiezu zählen die Amortisation, das Gebäudealter, ein verlorener Bauaufwand, allfällige Bauschäden und -mängel sowie ein Rückstau an Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen. Für die Bestimmung der technischen Wertminderung waren daher in erster Linie die Relation zwischen Bestands- und Lebensdauer sowie der allgemeine Bau- und Erhaltungszustand maßgebend.

Der Wert der **Außenanlagen** (Umzäunungen, Wege, Gartenmauern, Freibecken usw.) wurde ebenfalls nach dem Herstellungswert nach Abzug der technischen Wertminderung gewonnen.

Die Höhe der Aufschließungskosten wurde auf Grundlage von Informationen der jeweils zuständigen Versorgungsunternehmen ermittelt.

Für die Bewertung der **Grundstücke im landwirtschaftlichen Bereich** wurde nachstehender Raster angewendet:

- Acker 1: Ebener Acker bester Bonität und Lage, großflächig, gut geformt, überdurchschnittliche Verhältnisse
- Acker 2: Acker mittlerer Bonität und Lage, Bearbeitung mit Normaltraktor, Anbau aller Ackerfrüchte, durchschnittliche Verhältnisse
- Acker 3: Leichte Hanglage, geringe Überschwemmungsgefahr, unterdurchschnittliche Verhältnisse in Bonität, Größe, Lage, Form, Untergrund und Wasserführung
- Wiese 1: Ebene bis leicht geneigte tiefgründige Wiese, gute Wasserführung, großflächig, günstig ausgeformt, dreimähdig
- Wiese 2: Wiese mittlerer Bonität und Lage, durchschnittliche Verhältnisse, zweimähdig, leichte Hanglage oder Überschwemmungsgefahr, mit Allradtraktor bewirtschaftbar

Wiese 3: Steile Wiesen oder überschwemmungsgefährdet,
sonstige unterdurchschnittliche Verhältnisse in Bonität,
Größe, Lage und Form

Wiese 4: Streuwiesen, vernähte Flächen, Schilfflächen,
* land nutzbar, Böschungen und Hutweiden.

* Flächenanwertungen, da kleinere Nutzungsform
nicht mehr beibehalten werden konnte

Die Preise für die einzelnen Bodenkategorien schwankten
zwischen S 60,-- für Acker 1 bis S 15,-- für Wiese 4.

* entschädigungspflichtige Sonderverhältnisse (z.B.

Weiters wurden bei der Preisbildung noch nachstehende
Umstände bei der Bewertung berücksichtigt: Pachtflächen,

Widmungen und Ähnliches.

* landwirtschaftliche Nebenentschädigungen

Var * sonstige Nebenentschädigungen

* vorübergehende Inanspruchnahmen

Nie * forstliche Entschädigungen Inanspruchnahmen, wie

z.B. Wegabbrümpfen, Auffällungen, Auslagerungen,
Fahrstreifen während der Bauzeit abgegolten.

Landwirtschaftliche Nebenentschädigungen

Bei der Bemessung der Entschädigungen wurden allfällige
Wertminderungen berücksichtigt, die die Liegenschaft
durch die Grundinanspruchnahme erleidet. Im wesentlichen
handelt es sich dabei um

von einem Forstsachverständigen er-
stellt und die hierfür maßgebenden Punkte, wie Boden-
preis, Bestandswerte, Entschädigung für vorzulegende

Nie * Feldverkürzungen infolge Durchschneidungsschäden

und * Formverschlechterungen

* Schlagverkleinerungen (Zunahme der Transportkosten
durch verkleinerte Fläche)

* Wirtschaftsumwege.

Sonstige Nebenentschädigungen

angeführten Flächenausmaße sind Voraussetz. Das heißt, daß nach Bauvorführung die tatsächlich in Anspruch genommenen Flächen zu be-

- * landwirtschaftliche Betriebsverkleinerung veranlassen
- * Flächenabwertungen, da bisherige Nutzungsform und nicht mehr beibehalten werden konnte auf Basis der
- * Zaunentschädigungen gem. anlässlich der Grundeinlöse-
- * Bewuchsentschädigungen

* entschädigungspflichtige Sonderverhältnisse (z.B. Nachvorzeitige Pachtauflösung, Eigenjagd, Einschränkung des Milchkontingentes, Verlust von Pachtflächen, Widmungen und ähnliches mehr) bis zum Stichtag 25. Oktober 1991 für das Bauabschnitt Galhorn - Traboch gerätigt:

Vorübergehende Inanspruchnahmen

Hiebei wurden vorübergehende Inanspruchnahmen, wie z.B. Weganrampungen, Auffüllungen, Humuslagerungen, Fahrstreifen während der Bauzeit abgegolten.

Entschädigung für die Lichtkeiten	5	57.291.245,00
Wirtschafterschwernisse	6	919.290,00
Forstliche Entschädigungen	7	23.276.531,20
Dienstbarkeiten	8	532.467,00

Für forstliche Entschädigungen wurden in der Regel eigene Gutachten von einem Forstsachverständigen erstellt und die hiefür maßgebenden Punkte, wie Bodenpreis, Bestandswerte, Entschädigung für vorzeitige Nutzung, forstliche Randschäden, Bringungerschwernisse und ähnliches beurteilt.

Gesamt	8	246.818.300,92
--------	---	----------------

Die für die Grundeinlöse angeführten Flächenausmaße sind Vorausmaße. Das heißt, daß nach Baudurchführung die tatsächlich in Anspruch genommenen Flächen im Beisein der Grundeigentümer vermarktet und amtlich vermessen werden. Daraufhin erfolgt die endgültige Abrechnung und ein allfälliger Zahlungsausgleich auf Basis der durch die Sachverständigen anlässlich der Grundeinlöseverhandlung festgelegten Preise.

Nachstehende Gesamtwerte an Grund- und Gebäudeablösen, einschließlich der damit verbundenen Aufwendungen, wurden seitens der Pyhrn Autobahn AG bis zum Stichtag 25. Oktober 1991 für den Bauabschnitt Gaishorn - Traboch getätigt:

Kostenart	Betrag
Grundkosten	S 135,878.351,55
Entschädigung für Bau- lichkeiten	S 57,891.165,00
Wirtschaftserschwerisse	S 939.290,00
Sonstige Entschädigungen	S 23,526.031,10
Dienstbarkeiten	S 532.467,00
Grunderwerbssteuer	S 6,002.406,00
Grundsteuer	S 15.081,15
Sonstige Kosten	S 719.869,10
Vermessungskosten	S 10,194.642,82
Gutachten	S 10,318.997,20
Gesamtsumme	S 246,018.300,92

In dieser Gesamtsumme sind die von der Fachabteilung IIA getätigten Grundeinlösen vor Inkrafttreten der ASFINAG-Novelle 1988 und Übernahme dieses Bauabschnittes durch die Pyhrn Autobahn AG nicht enthalten. Für diese Grundeinlösen wurden S 61,566.544,31 aufgewendet, sodaß bisher für Grundeinlösen insgesamt S 307,584.845,23 aufgebracht werden mußten.

Die bis zum 25. Oktober 1991 aufgewendeten Kosten für Gutachter betragen wie aus der vorigen Aufstellung ersichtlich insgesamt S 10,318.997,20; das sind 3,35 % der Gesamtaufwendungen für Grund- und Gebäudeablösen. Dieser Prozentsatz ist im Verhältnis zum Gesamtaufwand als angemessen anzusehen. Darin sind auch bereits die Aufwendungen in der Höhe von S 4,354.006,50, die über die Fachabteilung IIA vor der ASFINAG-Novelle 1988 abgewickelt worden sind, enthalten. Das Honorar wurde von den Gutachtern nach der Zeitgebühr (Stundensatz) und allfälliger entsprechender Nebenkosten verrechnet. Wie die stichprobenweise Überprüfung durch den Landesrechnungshof ergab, erfolgte die Abrechnung des Honorars ordnungsgemäß.

An Vermessungskosten sind bis 25. Oktober 1991 insgesamt S 10,194.682,82 angefallen, wobei in diesem Betrag bereits die vom Land Steiermark für die Vorprojektierung aufgewendeten Kosten in der Höhe von S 10,053.542,45 miteingeschlossen sind.

Bei der Überprüfung einzelner Grund- und Gebäudeeinlösungen hat sich gezeigt, daß im wesentlichen nach den vorhin dargestellten Grundsätzen auf der Basis von Sachverständigengutachten vorgegangen wurde. Für den Landesrechnungshof war eine Überprüfung der Höhe der geleisteten Entschädigungen, insbesondere im Bereiche der Gebäudeablösen und Nebenentschädigungen nur anhand der Plausibilität der fast in allen Fällen vorliegenden Gutachten von gerichtlich beeideten Sachverständigen möglich, da der ursprüngliche Zustand infolge der bereits durchgeführten Baumaßnahmen nicht mehr feststellbar war. Es wurden praktisch in allen Fällen Übereinkommen zwischen der Republik Österreich, vertreten durch die Fachabteilung IIa bzw. die Pynrn Autobahn AG und den Liegenschaftseigentümern erzielt. Die im Zuge der Übereinkommen vereinbarten Preise sind jedoch durch Gutachten belegt.

Die Überprüfung hat ergeben, daß die im Übereinkommenswege festgelegten Ablösen zwar keine kleinlichen Lösungen, aber im wesentlichen eine gleichmäßige Behandlung der Liegenschaftseigentümer darstellen.

Der Landesrechnungshof respektiert grundsätzlich diese Vorgangsweise, da bei nicht einvernehmlichen Lösungen, d.h. Enteignungen, weit stärker Widerstand in der Bevölkerung gegen das Bauvorhaben auftreten würde, was wiederum zu Verzögerungen des Baubeginnes und des Baufortschrittes und damit zu Kostensteigerungen führt.

Bei der Grundeeinlöse "Konrad" im Bauabschnitt Kammern sind besondere Probleme aufgetreten, sodaß der Landesrechnungshof diesen Ablösefall nachstehend darstellt:

Nachdem im Verhandlungswege mit den Eigentümern Konrad kein Übereinkommen bezüglich der Ablöse von Grundstücken ihrer Liegenschaft erzielt werden konnte, wurden die für den Ausbau der Pyhrn Autobahn erforderlichen Grundstücke auf Grundlage des Gutachtens von Univ.Do. Dipl.-Ing. Dr. Karl Bochsichler mit Bescheid des Landeshauptmannes vom 3. Februar 1989, GZ.: 03-20 Ba 139-84/163 (Beilage 6) enteignet.

Die Höhe der Entschädigung wurde dabei wie folgt festgelegt:

Grundstück-Nr.: 407	8955 m ² à S 60,--	S 537.300,--
Grundstück-Nr.: 512	3960 m ² à S 55,--	S 217.800,--
Restgrundablöse auf Grundstück-Nr.: 512 im Ausmaß von	1488 m ² à S 55,--	S 81.840,--
Entschädigung für die vorübergehende Inanspruchnahme auf Grundstück-Nr.: 407 im Ausmaß von	180 m ² à S 8,--	S 1.440,--
Entschädigung für Formverschlechterung auf Grundstück-Nr.: 407 li.u.re. der Trasse		S 88.000,--
Entschädigung für Feldverkürzung auf Grundstück-Nr.: 407		S 107.261,--

Übertrag	S	1,033.641,--
Entschädigung für eine Linde	S	3.000,--
Entschädigung für Wirtschafterschwernis durch Umwege	S	38.041,--
Entschädigung für 210 lfm Weidezaun und ein Hoftor	S	9.200,--
Entschädigung für Änderung der Betriebsorganisation	S	15.000,--
Gesamtentschädigung	S	1,098.882,--

Bei einer Gesamtbesitzfläche von 8,8235 ha hätte der Grundverlust für die Eigentümer Konrad rund 16 % betragen. Gegen diesen Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark haben die Eigentümer Konrad am 22. Februar 1989 Berufung erhoben und wurde der Akt dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zur Entscheidung vorgelegt.

Die Pyhrn Autobahn AG hat daraufhin Oberlandwirtschaftsrat Dipl.-Ing. Bauer von der Fachabteilung II a, Landesbaudirektion und Oberlandwirtschaftsrat Dipl.-Ing. Franz Kneissl von der Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft ersucht, den Ablösefall Konrad in sachlicher und entscheidungsrechtlicher Hinsicht nochmals zu überprüfen. Diese Überprüfung brachte ein höheres Entschädigungsergebnis von S 1,725.298,--, wobei der Grund für den höheren Betrag vor allem

- * im Grundpreis von S 70,--/m² für die im unmittelbaren Hofbereich liegenden Grundstücke
- * im Arrondierungsverlust von S 220.000,-- und
- * in der Entschädigung für die Restbetriebsbelastung von S 316.865,--

zu sehen ist.

Mit Schreiben vom 3. Mai 1989 hat Dipl.-Ing. Bauer der Pyhrn Autobahn AG das Ergebnis dieser Überprüfung mitgeteilt und dabei angeführt, daß der **Teilablösebetrag** unter weiterer Berücksichtigung der Ablöse von in unmittelbarer Autobahnnähe gelegenen Nebengebäuden von S 300.000,-- bei S 2,029.216,-- liegen würde. In diesem Schreiben wird der Pyhrn Autobahn AG auch mitgeteilt, daß die **Gesamtablöse**

- * nach dem Verkehrswert S 8,450.770 -- und
- * nach dem Zerschlagungswert (Sachwert) S 11,082.845,--

betragen würde. Bemerkenswert ist in diesem Schreiben die Feststellung, daß eine Notwendigkeit zur Gesamtablöse aus der Sicht des Gutachters nicht besteht und die Eigentümer Konrad mit einer Gesamtablöse nach dem Zerschlagungswert einverstanden wären.

Allerdings waren die Eigentümer Konrad letztlich mit diesem Entschädigungsbetrag nicht einverstanden.

Ein weiteres Gutachten wurde von der Pyhrn Autobahn AG zur Feststellung der Teil- und Gesamtablöse am 5. Juli 1989 an Dipl.-Ing. Dr. Hohl, gerichtlich beeideter Sachverständiger in Freistadt, in Auftrag gegeben. Die Kosten für die Teilablöse wurden dabei mit S 2,845.029,-- und der Wert für die Gesamtablöse mit S 10,523.361,-- ermittelt (Beilagen 7 und 8).

Am 27. März 1990 hat schließlich die Pyhrn Autobahn AG ein Übereinkommen mit den Eigentümern Konrad für eine Gesamtablöse der Liegenschaft mit einer Summe von 13,5 Mio. Schilling abgeschlossen. Diese Ablösesumme basierte auf einem neu erstellten Gutachten von Dipl.-Ing. Dr. Günther Hohl vom 16. Jänner 1990.

Die Erhöhung der Gesamtsumme ist, wie aus Beilage 9 ersichtlich,

* in der nunmehr teilweisen Einstufung der Grundstücke in Bauland bzw. Bauerwartungsland und
* in einer höheren Bewertung der Baulichkeit
begründet.

Der Landesrechnungshof ist der Auffassung, daß auch unter der Voraussetzung, daß eine Gesamtablöse bedingt durch die Zerschneidung des Hofes notwendig war, die

Nachstehende Entschädigungsbeträge wurden dabei festgesetzt. Ablöse hätte wesentlich günstiger erfolgen müssen. Hiezu wird auf die bereits erwähnten Gutachten hingewiesen.

Der Landesrechnungshof sieht daher im gegenständlichen Fall eine gewisse Großzügigkeit, insbesondere im Vergleich zu anderen Grundeigentümern, die offensichtlich auf der Befürchtung beruhte, daß bei einer Behebung des erstinstanzlichen Enteignungsbescheides eine Verzögerung des Baufortschrittes und damit erhöhte Kosten eintreten würden. Dem Landesrechnungshof ist zwar klar, daß eine Bauverzögerung weit höhere Kosten verursachen würde, vertritt jedoch die Auffassung, daß die Grundeinlösen eben so rechtzeitig durchzuführen und abzuschließen sind, daß der Baufortschritt durch nicht eingelöste Grundstücke nicht verzögert werden kann.

Eine weitere Grundeinlöse, die der Landesrechnungshof noch näher darstellen möchte, ist die "Ablöse Reuss".

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark vom 27. Dezember 1989 (Beilage 10) wurden für die Herstellung der A 9 Pyhrn Autobahn im Abschnitt Kalwang - Mautern verschiedene Grundstücke und Baulichkeiten der Liegenschaft Reuss enteignet. Die Höhe der Entschädigung wurde im Wege eines zwischen dem Liegenschaftseigentümer und der Pyhrn Autobahn AG im Zuge der örtlichen Verhandlung am 22. Dezember 1989 gemäß § 29 Eisenbahnteilungsgesetz 1954 getroffenen Übereinkommen vereinbart.

Die Grundstücke sind als Industriegrundflächen zu bezeichnen.

Nachstehende Entschädigungsbeträge wurden dabei festgesetzt:

Für Grund- und Nebenent-	S 5,998.918,--
schädigungen	
für Baulichkeiten	S 6,429.169,--
für Bringungerschwernisse in	S 1,929.134,--
der Forstwirtschaft	
2 % Wiederbeschaffungskosten	S 286.174,--
Gesamtsumme	S 14,643.395,--

Diese Entschädigungsbeträge wurden auf der Grundlage von Gutachten von Dipl.-Ing. Dr. Karl Bochsichler, Ingenieurkonsulent für Landwirtschaft und Dipl.-Ing. Harald Jandl, Zivilingenieur für Bauwesen, ermittelt.

Dieser Enteignungsbescheid des Landeshauptmannes ist in Rechtskraft erwachsen.

Außerhalb dieses Verfahrens hat die Pyhrn Autobahn AG mit dem Liegenschaftseigentümer Prinz Reuss, ebenfalls am 22. Dezember 1989, eine Vereinbarung (Beilage 11), betreffend die Regelung der Entschädigung für Industriegrundflächen im Bereich des Grundbesitzes Mautern, abgeschlossen, wofür der Landesrechnungshof keinen ersichtlichen Grund findet. Diese Vereinbarung beruht nun darauf, daß seitens des Liegenschaftseigentümers für Flächen in einem Ausmaß von 56.735 m², die im Zuge des Enteignungsverfahrens als landwirtschaftliche Grundstücke eingelöst wurden, nunmehr eine Entschädigung als Industriegrundflächen zuerkannt wird.

belegt ist.

Der Liegenschaftseigentümer Prinz Reuss hat damit argumentiert, daß bei der Gemeinde Mautern der Antrag gestellt wurde, die Ausweisung der Flächen im Flächenwidmungsplan von Freiland in Industriegebiet I zu ändern. Das Verfahren nach dem Raumordnungsgesetz wurde bereits eingeleitet und hat der Gemeinderat der Gemeinde Mautern grundsätzlich der Änderung zugestimmt. Das Verfahren wurde jedoch auf Wunsch des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilung Ib, vorerst zurückgestellt, um abzuklären, wie die zukünftige Abgrenzung zwischen den von der Pyhrn Autobahn AG für den Autobahnbau beanspruchten Flächen und den für die Industrielandausweisung verbleibenden Grundflächen erfolgen wird. Die Pyhrn Autobahn AG hat sich nun in dieser Vereinbarung verpflichtet, bei einer **Änderung des Flächenwidmungsplanes eine Aufzahlung auf Industriegrund** zu leisten. Dies würde eine zusätzliche Entschädigung von rund 4 Mio. Schilling auf Grundlage vergleichbarer Preise für Industriegründe in der Region bedeuten. Diese Vereinbarung über die neuerliche Schätzung und Entschädigungsbewertung hat Gültigkeit bis zum Abschluß des bei der Gemeinde Mautern anhängigen Verfahrens zur Änderung der Flächenwidmung der von dieser Vereinbarung betroffenen Grundflächen. Nachdem das Flächenwidmungsplanänderungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist, droht der Pyhrn Autobahn AG immer noch eine nachträgliche Zahlung in der obangeführten Höhe.

Dr. Teller kritisiert das Landesrechnungshof unverständlich. Der Landesrechnungshof übt daran Kritik, daß außerhalb des eigentlichen Grundeinlöseverfahrens eine Zusatzvereinbarung getroffen wurde, die gutachtlich keineswegs belegt ist.

Aus der dem Gutachten des landwirtschaftlichen Sachverständigen beiliegenden Bilddokumentation ist zu ersehen, daß es sich bei den als Industrieland vorgesehenen Grundstücken zum Großteil um Feuchtflächen handelt, die vor der Benützung als Industriegrund zunächst ausreichend entwässert werden müßten, wofür ein nicht unbeträchtlicher Bauaufwand erforderlich wäre.

Der Landesrechnungshof sah sich veranlaßt, am 7. Jänner

Am 27. Februar 1990 hat die Pyhrn-Autobahn AG die Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion, Fachabteilung Ib, als für das Land Steiermark in Raumordnungsfragen zuständige Abteilung, eine Anfrage (Beilage 12) hinsichtlich der Möglichkeit der Nutzung der betreffenden Grundflächen als Industrieland gestellt.

Außerdem hat der in der Zwischenzeit entlassene Generaldirektor Dr. Talirz am Donnerstag, den 1. März 1990, um 8.00 Uhr bei der Fachabteilung Ib vorgesprochen, und sich für eine **positive Erledigung** der gegenständlichen Umwidmung in Industrieland eingesetzt. Seitens der Fachabteilung Ib waren bei diesem Gespräch Landesbaudirektor, Wirkl.Hofrat Dipl.-Ing. Gunther Hasewend, der zu diesem Zeitpunkt Abteilungsvorstand der Fachabteilung Ib war, und der zuständige Referent OBR Dipl.-Ing. Harald Kranjec anwesend.

Diese Intervention des ehemaligen Generaldirektors Dr. Talirz scheint dem Landesrechnungshof unverständlich, da sie gegen die Interessen der Pyhrn-Autobahn AG gerichtet war. Es kann kein Interesse der Pyhrn-Autobahn AG vorliegen, durch die Umwandlung der

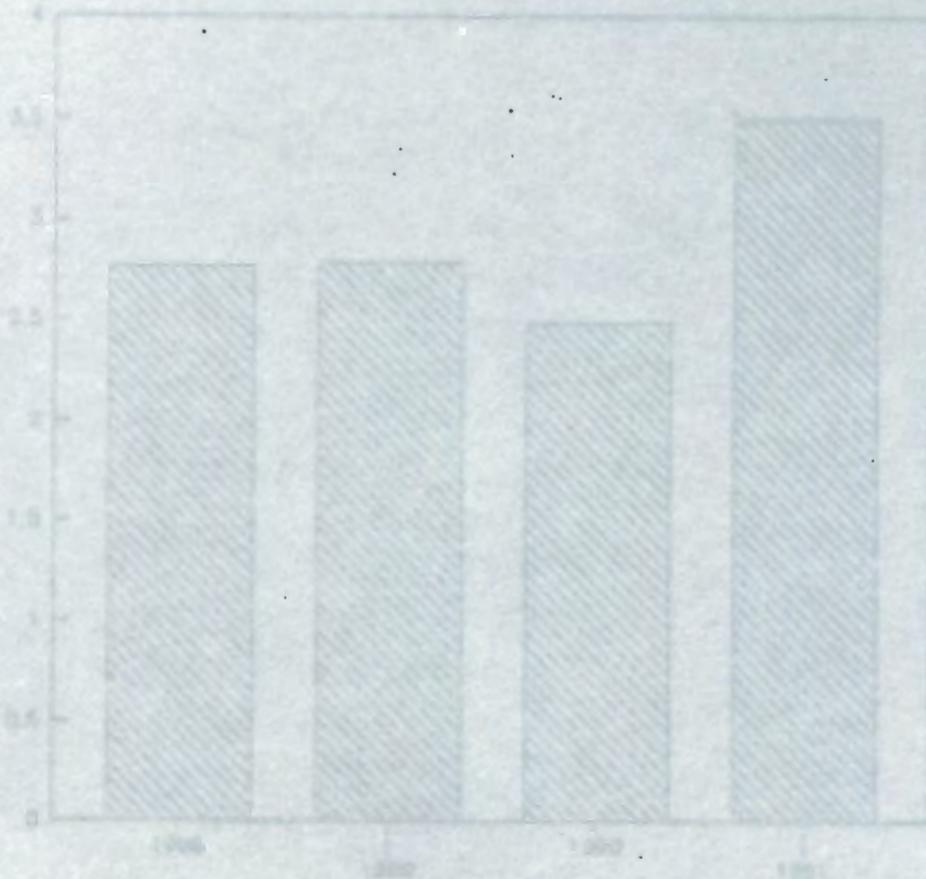
IX. DARSTELLUNG DER RAUMSTATIONSENTWICKLUNG -

SCHWONDIPLATZGEBIET

Flächen in Industriegrund, wogegen sich die Sachverständigen im Ablöseverfahren ausdrücklich ausgesprochen haben, zusätzlich zum rechtskräftigen Enteignungsbescheid vom 27. Dezember 1989 nochmals einen Betrag von rd. 4 Millionen Schilling zu bezahlen.

Der Landesrechnungshof sah sich veranlaßt, am 7. Jänner 1992 der Staatsanwaltschaft, die bereits gegen den ehemaligen Generaldirektor Dr. Talirz ermittelt, eine wiesbezügliche Mitteilung zu machen (Beilage 13).

1988	3,0 Mrd. S
1989	3,1 Mrd. S
1990	2,7 Mrd. S
1991	3,8 Mrd. S

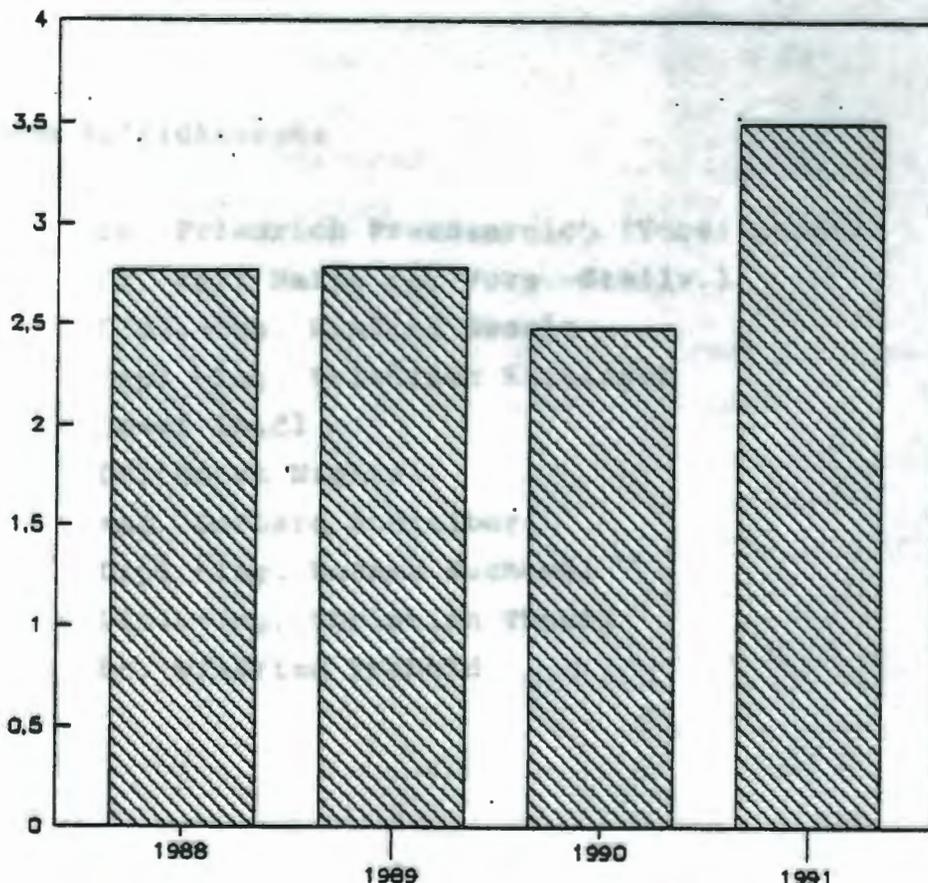


**IX. . . DARSTELLUNG DER BAUKOSTENENTWICKLUNG -
SCHOBERPAßSTRECKE**

1. Gesamtkostenentwicklung

Im Zuge der Überprüfung wurde vom Landesrechnungshof die Entwicklung der Schätzkosten für den Bau der Schoberpaßstrecke nachvollzogen. Dabei ergaben sich chronologisch geordnet für die ganze Ausbaustrecke, das sind die Baulose 115 "Gaishorn-Wald", Baulos 116 "Wald-Kalwang", Baulos 117 "Kalwang-Mautern" und Baulos 118 "Mautern-Traboch" folgende Gesamtkosten (inkl. USt.).

1988	3,0 Mrd. S
1989	3,1 Mrd. S
1990	2,7 Mrd. S
1991	3,6 Mrd. S



Im folgenden Berichtsabschnitt wird nun versucht, einerseits diese Schätzkosten zu zergliedern und im Detail aufzulisten und andererseits die Ursachen für diverse Schwankungen aufzuzeigen. Festgestellt wird, daß der Landesrechnungshof jedoch keine Bauprüfung im Detail anhand der Ausschreibungen, Vergaben, Abrechnungen und Ausführung durchgeführt hat, da diese Prüfung vom Rechnungshof vorgenommen worden ist.

1.1 Baukostenschätzung 1988 (3,0 Mrd.S)

Am 5. April 1989 trat die Pyhrn Autobahn AG (PAG) zu ihrer 100. Aufsichtsratsitzung im Büro der Gesellschaft in Graz zusammen. Folgende Personen waren anwesend:

vom Aufsichtsrat:

Dr. Friedrich Freudenreich (Vorsitzender)

Dr. Karl Maitz (1. Vors.-Stellv.)

Dipl.-Ing. Manfred Hessele

Dipl.-Ing. Friedrich Kittinger

Josef Loidl

Dr. Horst Nigitz

Mag. Gerhard Schreiber

Dipl.-Ing. Werner Suchomel

Dipl.-Ing. Christian Theußl

Dr. Wilfried Trabold

vom Betriebsrat:	
Bernd Jäger (Betriebsratsvorsitzer)	
Susanne Russ (1. Betriebsratsvors.-Stellv.)	
Aloisia Antloga (2. Betriebsratsvors.-Stellv.)	
Josef Frauwallner	19,0 Mio.S
	15,0 Mio.S
vom Vorstand:	20,0 Mio.S
Dr. techn. Heinz Talirz	20,0 Mio.S
	711,1 Mio.S

Unter Punkt 3. der Tagesordnung wurde der Bauablauf und Finanzplan diskutiert. Die Schätzkosten zum Zeitpunkt 31. Dezember 1988 wurden für die einzelnen Baulose wie folgt bekanntgegeben:

	10,1 Mio.S
	10,0 Mio.S
	4,0 Mio.S
Gaishorn Wald	731,3 Mio.S
Wald-Kalwang	970,0 Mio.S
Kalwang-Mautern	665,0 Mio.S
Mautern-Traboch	490,4 Mio.S
Unvorhergesehenes	<u>143,3 Mio.S</u>
Gesamtbaukosten	3.000,0 Mio.S
	269,0 Mio.S
	269,0 Mio.S

Im einzelnen gliedern sich die Kostengruppen für die einzelnen Baulose folgendermaßen auf:

	10,1 Mio.S
	269,0 Mio.S

BL 118 "Mautern-Traboch" (12,8 km)

BL 115 "Gaishorn-Wald" (10,7 km)	50,0 Mio.S
Grundeinlöse	85,0 Mio.S
Erdbau	216,2 Mio.S
Brückenbau	335,1 Mio.S
Grünverbauung	10,0 Mio.S
Ausrüstung	15,0 Mio.S
Leitungsverlegung	20,0 Mio.S
Preisgleitung	<u>50,0 Mio.S</u>
	731,3 Mio.S

Über Antrag des Vorstandes und mit Empfehlung des

BL 116 "Wald-Kalwang" (6,8 km)	20,0 Mio.S
Grundeinlöse	20,0 Mio.S
Tunnelbau	890,0 Mio.S
Erdbau	40,0 Mio.S
Brückenbau	10,0 Mio.S
Grünverbauung	4,0 Mio.S
Ausrüstung	4,0 Mio.S
Leitungsverlegung	<u>2,0 Mio.S</u>
	970,0 Mio.S

BL 117 "Kalwang-Mautern" (11,2 km)

Grundeinlöse	70,0 Mio.S
Erdbau	265,0 Mio.S
Brückenbau	265,0 Mio.S
Grünverbauung	15,0 Mio.S
Ausrüstung	20,0 Mio.S
Leitungsverlegung	<u>30,0 Mio.S</u>
	665,0 Mio.S

Dr. Gerhard Janschek (2. Vor.)

Dipl.-Ing. Manfred Heckle

Dipl.-Ing. Friedrich Kitzinger

Josef Leidl

Dr. Horst Nigitz

BL 118 "Mautern-Traboch" (10,0 km)

Grundeinlöse	50,0 Mio.S
Erdbau	217,9 Mio.S
Brückenbau	127,5 Mio.S
Grünverbauung	10,0 Mio.S
Ausrüstung	20,0 Mio.S
Leitungsverlegung	25,0 Mio.S
Preisgleitung	<u>40,0 Mio.S</u>
	490,4 Mio.S

Über Antrag des Vorstandes und mit Empfehlung des Bauausschusses wurde dieser Bauablauf- und Finanzplan aus dem Jahre 1988 einstimmig zur Kenntnis genommen.

1.2 Baukostenschätzung 1989 (3,1 Mrd. S)

Am 27. September 1989 traf der Aufsichtsrat der Pyhrn Autobahn AG zu seiner 104. Sitzung zusammen. Folgende Personen waren anwesend:

vom Aufsichtsrat:

Dr. Friedrich Freudenreich (Vorsitzender)
Dr. Karl Maitz (1. Vors.-Stellv.)
Dr. Gerhard Janschek (2. Vors.-Stellv.)
Dipl.-Ing. Manfred Hessle
Dipl.-Ing. Friedrich Kittinger
Josef Loidl
Dr. Horst Nigitz

Mag. Gerhard Schreiber
Dipl.-Ing. Werner Suchomel
Dipl.-Ing. Christian Theußl
Dr. Wilfried Trabold

vom Betriebsrat:

Bernd Jäger (Betriebsratsvorsitzender)
Susanne Russ (1. Betriebsratsvors.-Stellv.)
Alois Antloga (2. Betriebsratsvors.-Stellv.)
Josef Frauwallner

vom Vorstand:

Dr.techn. Heinz Talirz

Unter dem Punkt 4. der Tagesordnung wurde der Bau-
ablauf- und Finanzplan besprochen. Mit dem Stand
1. August 1989 wurden folgende voraussichtliche
Baukosten für die einzelnen Baulose bekanntgegeben:

Gaishorn-Wald	680,6 Mio.S
Wald-Kalwang	1.045,0 Mio.S
Kalwang-Mautern	589,0 Mio.S
Mautern-Traboch	469,5 Mio.S
Sonstiges und Unvorhergesehenes	<u>315,9 Mio.S</u>
Gesamtschätzkosten	3.100,0 Mio.S

Die Kostengruppen im einzelnen teilten sich wie folgt auf:

BL 115 "Gaishorn-Wald" (10,7 km)

Grundeinlöse	85,0 Mio.S
Erdbau	216,2 Mio.S
Brückenbau	335,1 Mio.S
Grünverbau	10,0 Mio.S
Ausrüstung	15,0 Mio.S
E-Leitungsverlegung	13,8 Mio.S
Parkplatz	<u>5,5 Mio.S</u>
	680,6 Mio.S

BL 116 "Wald-Kalwang" (6,8 km)

Grundeinlöse	20,0 Mio.S
Tunnelbau	890,0 Mio.S
Erdbau	40,0 Mio.S
Brückenbau	10,0 Mio.S
Grünverbauung	4,0 Mio.S
Ausrüstung	4,0 Mio.S
Autobahnmeisterei	75,0 Mio.S
Leitungsverlegung	<u>2,0 Mio.S</u>
	1.045,0 Mio.S

BL 117 "Kalwang-Mautern" (11,2 km)

Grundeinlöse	70,0 Mio.S
Erdbau	274,9 Mio.S
Brückenbau	176,1 Mio.S
Grünverbau	18,0 Mio.S
Ausrüstung	20,0 Mio.S
Leitungsverlegung	<u>30,0 Mio.S</u>
	589,0 Mio.S

von Aufsichtsrat:

Dr. Friedrich Freudenreich (Vorsitzender)

Dr. Karl Maizls (1. Vors.-Stellv.)

BL 118 "Mautern-Traboch" (10,0 km)

Grundeinlöse	50,0 Mio.S
Erdbau	217,9 Mio.S
Brückenbau	127,5 Mio.S
Grünverbau	14,5 Mio.S
Ausrüstung	20,0 Mio.S
Leitungsverlegung	<u>39,6 Mio.S</u>
	469,5 Mio.S

von Betriebsrat:

Der Aufsichtsrat der Pyhrn Autobahn AG hat diesen vorgelegten Bauablauf-und Finanzplan über Antrag des Vorstandes und mit Empfehlung des Bauausschusses einstimmig zur Kenntnis genommen. Erklärt wurde die Erhöhung um 100 Mio.S gegenüber der Schätzung im Jahr 1988 mit der zusätzlichen Errichtung der Autobahnmeisterei Wald-Kalwang (75 Millionen S) und Leitungsverlegungen im Abschnitt Mautern-Traboch mit Kosten von 14,6 Mio.S.

Unter Punkt 3. der Tagesordnung wurde der Bauablauf
1.3 Baukostenschätzung 1990 (2,7 Mrd.S) u.a. auch
die Schätzkosten für die steirischen Baulose an

Am 28. September 1990 trat der Aufsichtsrat der
Pyhrn Autobahn AG zu seiner 111. Aufsichtsratsitzung
zusammen. Folgende Personen nahmen an dieser Auf-
sichtsratsitzung teil:

	624,1 Mio.S
Wald-Kalwang	714,7 Mio.S
Kalwang-Mautern	677,3 Mio.S
vom Aufsichtsrat:	404,5 Mio.S

Dr. Friedrich Freudenreich (Vorsitzender)

Dr. Karl Maitz (1. Vors.-Stellv.)

Dipl.-Ing. Bernhard Meindl

Dipl.-Ing. Manfred Hessle

Dr. Horst Nigitz

Mag. Gerhard Schreiber

Dipl.-Ing. Christian Theußl

Dr. Wilfried Trabold

vom Betriebsrat:

Bernd Jäger (Betriebsratsvorsitzender)

Susanne Russ (1. Betriebsratsvors.-Stellv.)

Alois Antloga

Josef Frauwallner

vom Vorstand:

Dr.techn. Heinz Talirz

Unter Punkt 5. der Tagesordnung wurde der Bauablauf und Finanzplan besprochen. Dabei wurden u.a. auch die Schätzkosten für die steirischen Baulose an der Schoberpaßstrecke bekanntgegeben:

Gaishorn-Wald	624,1 Mio.S
Wald-Kalwang	714,7 Mio.S
Kalwang-Mautern	677,3 Mio.S
Mautern-Traboch	464,6 Mio.S
Sonstiges und Preisgleitung	<u>219,3 Mio.S</u>
Gesamtbaukosten	2.700,0 Mio.S

In der darauf folgenden Besprechung wurde vom damaligen Vorstand Dr.techn. Heinz Talirz festgestellt, daß die Darstellungen des Bauablauf- und Finanzplanes, Stand 31. Aug. 1990, in einer sehr übersichtlichen Form vorgenommen wurden. Die wesentlichsten Zahlen für Bauaufwand und bauliche Instandhaltung für die Jahre 1990 bis 1995 sind der Zusammenstellung zu entnehmen.

Hofrat Dipl.-Ing. Christian Theußl berichtete, daß der Bauausschuß eingehend den vorliegenden Bauablauf- und Finanzplan durchbesprochen und dem Aufsichtsrat dessen Kenntnisnahme empfohlen hat.

Dieser Aussage muß vom Landesrechnungshof allerdings das Protokoll der 77. Bauausschußsitzung vom 25. September 1990 entgegengehalten werden. Aus diesem geht, wie aus der Beilage 19 ersichtlich ist, zweifelsfrei hervor, daß weder vom damaligen Bauausschußvorsitzenden, noch von einem der übrigen Anwesenden die plötzlich eingetretene Verminderung der Schätzkosten für die Schoberpaßstrecke hinterfragt wurde.

Diese Tatsache schien dem Landesrechnungshof vorerst nicht erklärbar, da für die im Bauausschuß anwesenden qualifizierten Fachleute allein die Tatsache, daß sich die angegebenen Gesamtkosten um ca. 400 Mio.S verringert haben, die Frage nach den Ursachen dieser Kostenreduktion aufwerfen hätte müssen !

Wie Hofrat Dipl.-Ing. Theussl bei der am 11. Dezember 1991 stattgefundenen Schlußbesprechung mitteilte, wurde diese Kostenreduktion ursprünglich zum Anlaß genommen, die Genehmigung für die Errichtung der zweiten Röhre des Selzthaltunnels zu erwirken.

Gründerbau	551,3 Mio.S
Gründerbau	10,8 Mio.S
Gründerbau	624,1 Mio.S
Leitung	4,0 Mio.S
Parkplatz	4,8 Mio.S
Leitungsverlegung	13,0 Mio.S
Projektiertung	8,7 Mio.S
Erstattungsmaßnahmen	2,8 Mio.S
	<u>714,7 Mio.S</u>

BL 117 "Kalwang-Mautern"
Zurückkommend auf die Gesamtschätzung 1990 gliedern sich im Detail die Kostengruppen für die einzelnen Baulose wie folgt auf:

BL 115 "Gaishorn-Wald"

Grundeinlöse	13,6 Mio.S
Erdbau und Brückenbau	551,3 Mio.S
Grünverbau	10,0 Mio.S
Ausrüstung	15,0 Mio.S
Parkplatz	5,5 Mio.S
Leitungsverlegung	13,0 Mio.S
Refundierung ÖBB	- 1,8 Mio.S
Projektierung	13,3 Mio.S
Ersatzmaßnahmen	<u>4,2 Mio.S</u>
	624,1 Mio.S

BL 116 "Wald-Kalwang"

Grundeinlöse	62,4 Mio.S
Tunnel-, Erd- u. Brückenbau	615,0 Mio.S
Grünverbauung	4,0 Mio.S
Ausrüstung	4,0 Mio.S
Parkplatz	4,8 Mio.S
Leitungsverlegung	15,0 Mio.S
Projektierung	6,7 Mio.S
Ersatzmaßnahmen	<u>2,8 Mio.S</u>
	714,7 Mio.S

Über den Vorstandes wurde die vorläufige
Sachverhalt den Baublauplan
auf des Bauabschne Kenntnis
zu nehmen. Außerdem wurde die 2. des Prä-
liminates 1990 sowie die 1. Revision des Prälimina-
res 1991 sowie die Ausgabenübersicht 1990 bis 1992
vorbehaltlich der Zustimmung der Ministerien geneh-
tigt.

BL 117 "Kalwang-Mautern" (3,5 Mrd. S)

Grundeinlöse	89,4 Mio.S
Erdbau und Brückenbau	451,0 Mio.S
Grünverbauung	18,0 Mio.S
Ausrüstung für den Zeitraum	20,0 Mio.S
Leitungsverlegung	11,0 Mio.S
Autobahnmeisterei	75,0 Mio.S
Projektierung	7,1 Mio.S
Ersatzmaßnahmen	2,5 Mio.S
ÖBB-Leitung	<u>3,3 Mio.S</u>
Gesamt	677,3 Mio.S

BL 118 "Mautern-Traboch"

Grundeinlöse	62,9 Mio.S
Erdbau und Brückenbau	345,4 Mio.S
Grünverbauung	14,5 Mio.S
Ausrüstung	20,0 Mio.S
Leitungsverlegung	11,0 Mio.S
Projektierung	7,5 Mio.S
Ersatzmaßnahmen	<u>3,3 Mio.S</u>
Gesamt	464,6 Mio.S

BL 115 "Gaisberg-Wald"

Grundeinlöse	11,6 Mio.S
--------------	------------

Über Antrag des Vorstandes wurde der einstimmige Beschluß gefaßt, den Bauablauf- und Finanzplan auf Empfehlung des Bauausschusses zur Kenntnis zu nehmen. Außerdem wurde die 2. Revision des Präliminaries 1990 sowie die 1. Revision des Präliminaries 1991 sowie die Ausgabenvorschau 1990 bis 1995 vorbehaltlich der Zustimmung der Ministerien genehmigt.

1.4 Baukostenschätzung 1991 (3,6 Mrd. S)

Projektierung 31,2 Mio.S

Am 15. Juli 1991 wurde von der Pyhrn Autobahn AG der neue Bauablauf und Finanzplan der gesamten Pyhrn Autobahn AG für den Zeitraum 1991 bis 1996 herausgegeben. Im Kapitel 1.31 sind die Gesamtkosten inklusive Mehrwertsteuer für die Schoberpaßstrecke aufgelistet.

BL 116 "Wald-Kalwang"

Grundeinlöse	57,7 Mio.S
Gaishorn-Wald	783,0 Mio.S
Wald-Kalwang	1.143,6 Mio.S
Kalwang-Mautern	972,4 Mio.S
Mautern-Traboch	599,8 Mio.S
Endvermessung, Markierung und Unvorhergesehenes	101,2 Mio.S
Gesamte Schoberpaßstrecke plus Unvorhergesehenes	3.600,0 Mio.S

Ersatzmaßnahmen 3,0 Mio.S

Baubaufsicht 22,8 Mio.S

Im Detail gliedern sich die Kostengruppen für die einzelnen Bau Lose wie folgt auf:

BL 115 "Gaishorn-Wald"

Grundeinlöse	13,6 Mio.S
Erd- und Brückenbau	653,3 Mio.S
Grünverbau	10,0 Mio.S
Ausrüstung Freiland	13,5 Mio.S
Parkplatz	5,5 Mio.S
Leitungsverlegung	18,5 Mio.S
Refundierung ÖBB	1,8 Mio.S

Ersatzmaßnahmen 3,0 Mio.S

ÖBB-Leitung 7,3 Mio.S

Baubaufsicht 22,8 Mio.S

377,4 Mio.S

Projektierung	31,2 Mio.S
Ersatzmaßnahmen	16,8 Mio.S
Bachverlegung	1,0 Mio.S
Bauaufsicht	<u>21,4 Mio.S</u>
	783,0 Mio.S
BL 116 "Wald-Kalwang"	
Grundeinlöse	67,7 Mio.S
Tunnelbau, Erdbau und Brückenbau	780,0 Mio.S
Ausrüstung Tunnel	210,0 Mio.S
Grünverbauung	5,0 Mio.S
Ausrüstung Freilandstrecke	4,0 Mio.S
Parkplatz	6,8 Mio.S
Leitungsverlegung	18,5 Mio.S
Projektierung	25,8 Mio.S
Ersatzmaßnahmen	3,0 Mio.S
Bauaufsicht	<u>22,8 Mio.S</u>
	1.143,6 Mio.S
BL 117 "Kalwang-Mautern"	
Grundeinlöse	101,9 Mio.S
Erdbau und Brückenbau	551,0 Mio.S
Grünverbauung	18,0 Mio.S
Ausrüstung Freilandstrecke	20,0 Mio.S
Leitungsverlegung	19,5 Mio.S
Autobahnmeisterei	213,0 Mio.S
Projektierung	28,7 Mio.S
Ersatzmaßnahmen	2,5 Mio.S
ÖBB-Leitung	3,3 Mio.S
Bauaufsicht	<u>14,5 Mio.S</u>
	972,4 Mio.S

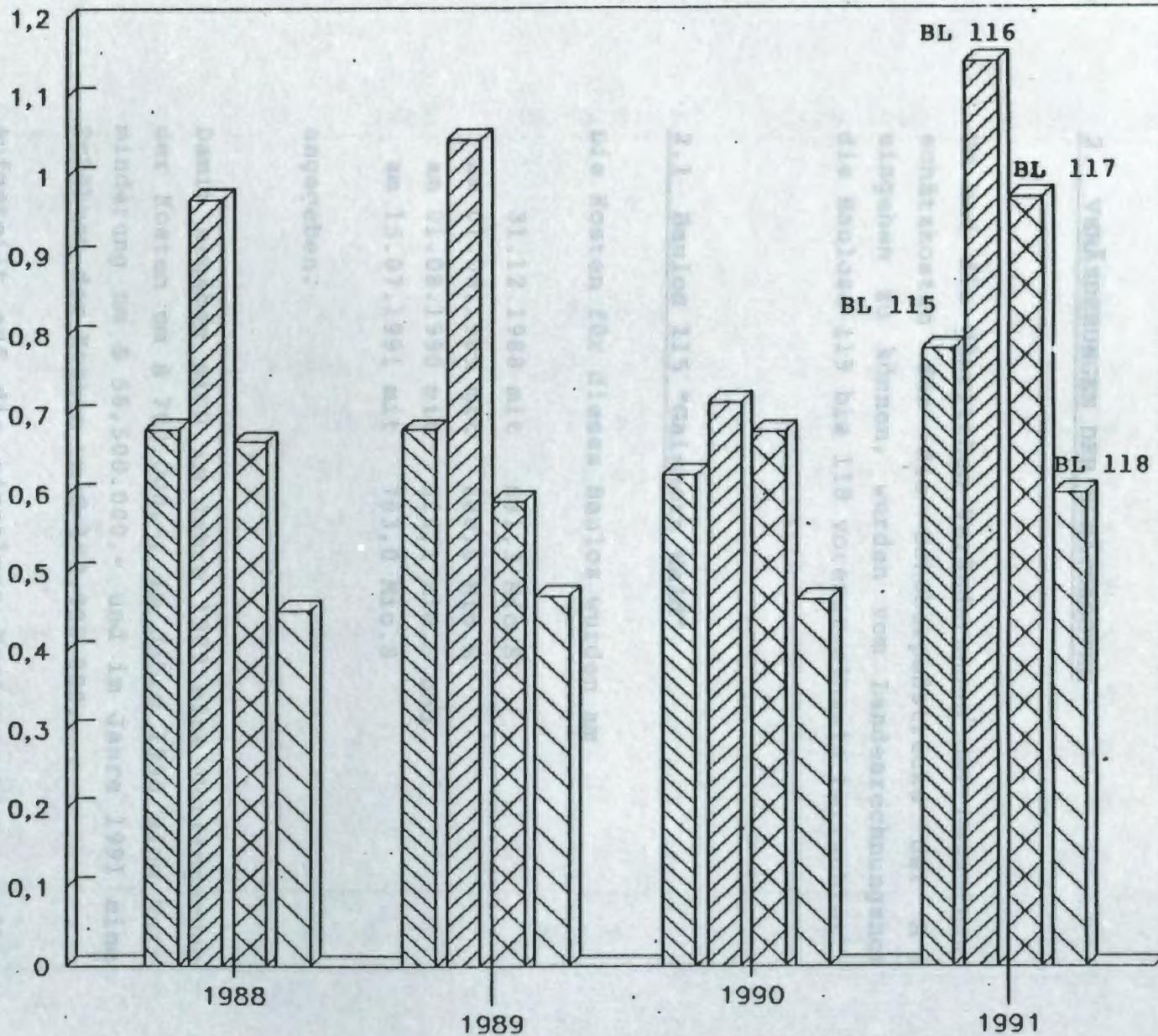
BL 118 "Mautern-Traboch"

Grundeinlöse	70,1 Mio.S
Erdbau und Brückenbau	424,0 Mio.S
Grünverbauung	14,5 Mio.S
Ausrüstung Freilandstrecke	20,0 Mio.S
Leitungsverlegung	18,5 Mio.S
Projektierung	28,1 Mio.S
Ersatzmaßnahmen	5,6 Mio.S
Bauaufsicht	<u>19,0 Mio.S</u>
	599,8 Mio.S

Aufgrund dieser bekanntgegebenen geschätzten Gesamtkosten ergab sich somit zwischen dem 1. August 1990 und dem 15. Juli 1991 eine Steigerung von S 900,000.000,--. Der Landesrechnungshof ging den Ursachen für diese exorbitante Erhöhung der Schätzkosten nach und zeigt im anschließenden Kapitel die Gründe der Kostensteigerungen auf.

(in Mio. Schilling)

(in Mrd. Schilling)



2. VERÄNDERUNGEN DER SCHÄTZKOSTEN

Um auf die jährlichen Veränderungen der Gesamtschätzkosten für die Schoberpaßstrecke der A 9 eingehen zu können, wurden vom Landesrechnungshof die Baulose 115 bis 118 vorerst einzeln betrachtet.

2.1 Baulos 115 "Gaishorn Wald"

Die Kosten für dieses Baulos wurden am

31.12.1988 mit	681,3 Mio.S
am 01.08.1989 mit	680,6 Mio.S
am 01.08.1990 mit	624,1 Mio.S und
am 15.07.1991 mit	783,0 Mio.S

angegeben.

Damit ergaben sich im Jahre 1989 eine Verringerung der Kosten um S 700.000,-, im Jahre 1990 eine Verminderung um S 56,500.000,- und im Jahre 1991 eine Erhöhung der Kosten um S 158,900.000,--.

Aufgeteilt auf die einzelnen Kostengruppen ergibt sich folgendes Bild:

KOSTENGRUPPE	31.12.1988	01.08.1989	01.08.1990	15.07.1991
BL 115 Gaishorn-Wald (10,7 km)				
Grundeinlöse	85,0	85,0	13,6	13,6
Erd-, Brückenbau	551,3	551,3	551,3	653,3
Grünverbau	10,0	10,0	10,0	10,0
Ausrüstung	15,0	15,0	15,0	13,5
Leitungsverlegung	20,0	13,8	13,0	18,5
Parkplatz + H ₂ O	-	5,5	5,5	5,5
Ersatzmaßnahme	-	-	4,2	16,8
Bachverlegung	-	-	-	1,0
Projektierung	-	-	13,3	31,2
Refund. ÖBB	-	-	- 1,8	- 1,8
Bauaufsicht	-	-	-	21,4
SUMME	681,3	680,6	624,1	783,0

(inkl. USt.)
Wie aus dieser Tabelle ersichtlich ist, blieben die Voranschlagswerte in den Jahren 1988 und 1989 grundsätzlich gleich. Im Jahr 1990 verringerte sich dieser Wert aufgrund der reduzierten Grundeinlösekosten um ca. 10 % der Gesamtkosten. Im Jahr 1991 kam es jedoch zu einer Erhöhung von 25,5 % oder um absolut S 158,900.000,--. Diese Kostensteigerung ist in erster Linie auf die erhöhten Kosten des Hauptauftrages beim Erd- bzw. Brückenbau zurückzuführen. Aus diesem Grund überprüfte der Landesrechnungshof die Kostenerhöhungen des Hauptauftrages für den Erd- und Brückenbau im Baulos "Gaishorn-Wald" im Detail.

Die unter Punkt 2. fallende Summe von S 2,311.000,- ergibt sich durch Massenerhöhungen gegenüber dem ursprünglichen Auftrag. Diese Mehr- bzw. Minderleistungen betreffen 11 Brückenbauobjekte und ergeben eine Erhöhung von S 1,926.000,- (ohne USt.), d. h. 0,84 % der Gesamtauftragssumme.

2.1.1 Erd- und Brückenbau

Die in den Jahren 1989 bis 1990 angegebenen Schätzkosten beruhen auf den Vergabekosten an die Arbeitsgemeinschaft der Firmen Stettin-Haider. Diese Vergabe erfolgte am 24. Oktober 1988 mit einer Vergabesumme von S 551,294.219,66 inkl. USt. (Beilage 15).

Diese Vergabesumme, die noch im Jahr 1990 als Gesamtkosten in der Kostenschätzung aufscheint, erhöhte sich lt. Angabe der PAG durch folgende Umstände:

Die Kosten für diese von Gutachter geforderten Sicherungsmaßnahmen beliefen sich auf 11,012 Mio. S. Neben dieser Aufschätzung entstanden weitere Kosten durch zusätzliche Leistungen

	(inkl. USt.)
1. Auftragssumme	S 551,294.219,66
2. Mehr- oder Minderleistungen	S 2,311.000,--
3. Zusätzliche Leistungen	S 39,193.000,--
abzügl. Refundierung ÖBB	- S 4,948.000,--
4. Sonstige Leistungen	S 22,748.000,--
5. Gleitung	S 40,423.000,--
Gesamtbaukosten	S 651.021.219,66
davon Mehrkosten	S 99,727.000,--

festgestellt, daß diese Änderungen grundsätzlich als notwendig erachtet werden. Trotzdem ist der Landesrechnungshof der Meinung, daß die Pyhrn Autobahn AG die ursprünglichen Landesprojekte auf die

Die unter Punkt 2. fallende Summe von S 2,311.000,- ergibt sich durch Massenänderungen gegenüber dem ursprünglichen Auftrag. Diese Mehr- bzw. Minderleistungen betreffen 33 Brückenbauobjekte und ergeben insgesamt eine Kostenerhöhung von S 1,926.000,- (ohne USt.), d.s. 0,69 % der Gesamtanbotssumme.

Unter Punkt 3. sind alle zusätzlichen Leistungen zusammengefaßt, die im ursprünglichen Auftrag nicht enthalten waren, jedoch laut Aussage der Pyhrn Autobahn AG für eine fach- und sachgemäße Ausführung erforderlich waren. Darunter fallen u.a. eine durch schlechten Untergrund notwendig gewordene Brückensanierung, die laut Gutachter eine Bodenplatte und Rammfähle für das Objekt T 21 beinhaltete. Die Kosten für diese vom Gutachter geforderten Sanierungsmaßnahmen beliefen sich auf 11,012 Mio.S. Neben dieser Brückensanierung entstanden weiters Kosten durch zusätzliche Leistungen

durch die Anpassung an die Pyhrn Autobahn AG-Vor-

aufgrund von ÖBB-Forderungen in der Höhe von S 5,882.000,--.

Durch die Anpassung an die Vorschriften der Pyhrn Autobahn AG entstanden zusätzliche Kosten in der Höhe von S 3,344.000,--. Diese Anpassung mußte durch die Änderung der Brückenkonstruktion erfolgen, die durch die Ausführung in Drainasphalt notwendig wurde (Aufbauhöhe, Entwässerungen etc.). Dazu wird festgestellt, daß diese Änderungen grundsätzlich als notwendig erachtet werden. Trotzdem ist der Landesrechnungshof der Meinung, daß die Pyhrn Autobahn AG die ursprünglichen Landesprojekte auf die geänderten Bedingungen vor der Ausschreibung überprüfen bzw. ändern hätte müssen. Weiters entstanden Kosten in der Höhe von S 5,507.000,-- durch zusätzliche Leistungen, die sich im Zuge der Arbeiten ergeben haben, S 917.000,-- durch zusätzliche Leistungen aus Behörden- bzw. Anrainerauflagen, S 2,020.000,-- aufgrund einer zusätzlichen Forderung für eine Leerbohrung sowie S 500.000,-- durch ein zusätzliches Brückenbauobjekt, welches aufgrund eines Wasserrechtsbescheides ausgeführt werden mußte.

Bei den Kosten von rd. 2 Mio.S für eine Leerbohrung handelt es sich allerdings nur um eine Firmenforderung, die bisher von der Pyhrn Autobahn AG zur Gänze abgelehnt wurde. Somit ergaben sich an zusätzlichen Leistungen im Brückenbau S 29,182.000,--. Auch im Erdbau kam es aufgrund von Mehrmassen gegenüber der Ausschreibung, von zusätzlichen Leistungen durch die Anpassung an die Pyhrn Autobahn AG-Vor-

schriften bzw. durch zusätzliche Leistungen durch Anrainerforderungen zu einer Erhöhung der Kosten um S 10,011.000,--, womit sich die Gesamtsumme von S 39,193.000,-- für den Punkt 3. erklärt.

Zu den Kostenerhöhungen im Erdbau wird festgestellt, daß es sich um eine Firmenforderung handelt, die von der Pyhrn Autobahn AG nicht anerkannt worden ist. Auch nach Ansicht des Rechnungshofes ist diese Forderung nicht gerechtfertigt.

In Punkt 4. "Sonstige Leistungen" sind alle zusätzlichen Leistungen zusammengefaßt, die vom Auftragnehmer nicht zu vertreten waren, wie z.B. Behinderungen im Bauablauf, Unterbrechungen der Ausführungen etc. Dabei fielen an zusätzlichen Kosten S 8,952.000,-- für die Sicherung des Brückenobjektes T 32 an und S 13,796.000,-- an Mehrkosten für ein zweites Leegerüst.

Diese Firmenforderung für ein zweites Leegerüst wurden bisher von der Pyhrn Autobahn AG mit 75 % der Gesamtkosten anerkannt. Der Rechnungshof, der dieses Bauvorhaben im Detail überprüft hat, vertritt dagegen die Auffassung, daß die Anerkennung des Betrages in dieser Höhe keinesfalls gerechtfertigt ist. Aus der Durchsicht der Firmenkalkulation geht schlüssig hervor, daß die Firma bereits zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe aufgrund des vorliegenden Bauzeitplanes die Herstellung von zwei Leegerüsten vorsehen mußte.

Zurückkommend auf das gesamte Baulos 115 "Gaishorn-Wald" kam es neben der Kostenerhöhung der

Schätzkosten 1991 im Hauptauftrag noch zu weiteren maßgeblichen Erhöhungen in der Kostengruppe Projektierung und in der Kostengruppe Bauaufsicht.

2.1.2 Projektierung

Bei der Projektierung erhöhten sich die Schätzkosten von 1990 auf 1991 von 13,3 Mio.S auf 31,2 Mio.S, d.s. Mehrkosten von 17,9 Mio.S oder 135 %. Dazu muß jedoch festgestellt werden, daß es sich dabei um eine Refundierung an das Land Steiermark handelt und die ursprünglich bereits vom Land in Auftrag gegebenen Projektierungen damit abgegolten wurden.

2.1.3 Bauaufsicht

Ebenso verhält es sich mit den in der Schätzung 1991 erstmals aufgenommenen Kosten für die Bauaufsicht, die vom Land Steiermark gestellt wird. Auch hier handelt es sich um Refundierungskosten an das Land Steiermark für beigestelltes Personal in der Höhe von 21,4 Mio.S.

Der Landesrechnungshof stellt fest, daß die Refundierungskosten sowohl für die Projektierung als auch für die Bauaufsicht von Beginn an in allen Kostenschätzungen der Pyhrn Autobahn AG vorhanden hätten sein müssen, da dies aus dem zwischen dem Land Steiermark und der Pyhrn Autobahn AG geschlossenen Vertrag eindeutig hervorgeht. Warum diese nicht unbeträchtlichen Kosten erst in die Schätzung

1990 bzw. 1991 aufgenommen wurden, ist für den Landesrechnungshof nicht erklärbar.

2.1.4 Ersatzmaßnahme

Zur Kostengruppe "Ersatzmaßnahme" im Baulos 115 wurde von der Pyhrn Autobahn AG bekannt gegeben, daß es sich bei der Erhöhung von 4,2 Mio.S aus dem Jahre 1990 auf 16,8 Mio.S im Jahre 1991 um eine von der Pyhrn Autobahn AG erbrachte Vorleistung handelt, die von den Österreichischen Bundesbahnen refundiert werde.

Inwieweit es in diesem Fall zu zusätzlichen Kosten für die Pyhrn Autobahn AG durch einen Zinsenverlust kommt, müßte gesondert betrachtet werden.

Aufgeteilt auf die nächsten Zeitperioden ergibt sich folgendes Bild:

2.2 Baulos 116 "Wald-Kalwang"

Die Kosten für dieses Baulos wurden am

31.12.1988 mit	970,0 Mio.S
01.08.1989 mit	1.045,0 Mio.S
01.08.1990 mit	714,7 Mio.S
15.07.1991 mit	1.143,6 Mio.S

angegeben.

Damit ergaben sich im Jahre 1989 eine Erhöhung der Kosten um 75,0 Mio.S. Im Jahre 1990 eine Verminderung um 330,3 Mio.S und im Jahre 1991 wiederum eine Erhöhung der Kosten um 428,9 Mio.S.

Aufgeteilt auf die einzelnen Kostengruppen ergibt sich folgendes Bild:

KOSTENGRUPPE	31.12.1988	01.08.1989	01.08.1990	15.07.1991
B1 116 Wald-Kalwang (6,6 km)				
Grundeinlöse	28,0	28,0	28,0	28,0
Erö-, Krücken-, Tunnelbau	340,0	340,0	340,0	340,0
Tunnelausrüstung	4,0	4,0	4,0	4,0
Größerverbauung	4,0	4,0	4,0	4,0
Ausrüstung Freiland	2,0	2,0	2,0	2,0
Leitungsverlegung	2,0	2,0	2,0	2,0
Parkplätze				
Autobahnleistung				
Braufmaßnahmen				
Projektilierung				
Betreiberliche				
SUMME	570,0	714,7	714,7	1.143,6

KOSTENGRUPPE	31.12.1988	01.08.1989	01.08.1990	15.07.1991
BL 116 Wald-Kalwang (6,8 km)				
Grundeinlöse	20,0	20,0	62,4	67,7
Erd-, Brücken-, Tunnelbau	(?) 940,0	(?) 940,0	615,0	780,0
Tunnelausrüstung	-	-	-	210,0
Grünverbauung	4,0	4,0	4,0	5,0
Ausrüstung Freiland	4,0	4,0	4,0	4,0
Leitungsverlegung	2,0	2,0	15,0	18,5
Parkplatz	-	-	4,8	6,8
Autobahnmeisterei	-	75,0	-	-
Ersatzmaßnahmen	-	-	2,8	3,0
Projektierung	-	-	6,7	25,8
Bauaufsicht	-	-	-	22,8
SUMME	970,0	1.045,0	714,7	1.143,6

Wie aus dieser Tabelle ersichtlich ist, sind die Voranschlagswerte aus dem Jahre 1988 und aus dem Jahre 1989 absolut identisch mit Ausnahme der Schätzkosten für die Autobahnmeisterei in der Höhe von 75,0 Mio.S. Da die Autobahnmeisterei im folgenden jedoch im Baulos 117 "Kalwang-Mautern" geführt wird, kann dieser Betrag im Baulos 116 unberücksichtigt bleiben.

Im Jahre 1990 verringerte sich der Voranschlag für dieses Baulos, wie bereits festgestellt, um mehr als 330 Mio.S. Diese angebliche Kostensenkung ist nur auf die damalige Kostenangabe für den Hauptauftrag, das ist der Erd-, Brücken- und Tunnelbau, zurückzuführen. Auf Befragen, wieso zum damaligen Zeitpunkt so geringe Kosten für den Hauptauftrag bekannt gegeben wurden, erklärte die Phyrn Autobahn AG, daß in der Schätzung 1990 vergessen wurde, die Tunnelausrüstung in der Höhe von ca. 200 Mio.S zu berücksichtigen.

Diese Tatsache allein ist für den Landesrechnungshof jedoch noch keine Erklärung für die plötzlich angegebene Kostensenkung.

Der Landesrechnungshof stellt fest, daß dieser plötzlich wesentlich niedrigere Finanzbedarf von

seiten der Bauausschußmitglieder nicht hinterfragt wurde. Die neue Gesamtsumme wurde dem Aufsichtsrat in der 111. Sitzung am 28. Sept. 1990 bekanntgegeben.

Aufgrund der zu geringen Schätzung im Jahre 1990 kam es 1991 zu einer gewaltigen Kostensteigerung, die in erster Linie auf die Kostengruppe des Hauptauftrages zurückzuführen ist. Neben der Tunnelausrüstung, die 1991 wieder mit 210 Mio.S eingesetzt wurde, erhöhte sich jedoch auch der Erd-, Brücken- und Tunnelbau um 175,5 Mio.S. Aus diesem Grund überprüfte der Landesrechnungshof die Kostenerhöhungen dieses Hauptauftrages im Detail.

	(in Kl. Öst.)
1. Auftragssumme	8 614.024.175,32
2. Mehr- oder Minderleistungen	8 65.700.000,--
3. Zusätzliche Leistungen	8 48.300.000,--
4. Sonstige Leistungen	8 18.900.000,--
5. Regiarbeiten	8 300.000,--
6. Gleitung	8 44.600.000,--
7. Unvorhergesehenes (Unwetter- schäden, Rutschungen usw.)	8 5.300.000,--
<u>Gesamtkosten</u>	<u>8 790.024.175,32</u>
Mehrkosten	8 175.500.000,--

2.2.1 Erd-, Brücken- und Tunnelbau

Die im Jahr 1990 angegebenen Schätzkosten beruhen auf den Vergabekosten an die Arbeitsgemeinschaft der Firmen Stettin, Hinteregger, Alpine und Östu. Diese Vergabe erfolgte am 14. März 1990 mit einer Vergabesumme von S 614,524.175,32, inkl. USt. (Beilage 16).

Diese Vergabesumme, die im Jahr 1990 als Gesamtkosten in der Kostenschätzung aufscheinen, erhöhte sich lt. Angabe der Phyrn Autobahn AG durch folgende Umstände:

	(inkl.USt.)
1. Auftragssumme	S 614,524.175,32
2. Mehr- oder Minderleistungen	S 65,700.000,--
3. Zusätzliche Leistungen	S 48,900.000,--
4. Sonstige Leistungen	S 10,900.000,--
5. Regiearbeiten	S 300.000,--
6. Gleitung	S 44,400.000,--
7. Unvorhergesehenes (Unwetter- schäden, Rutschungen usw.)	S 5,300.000,--
<u>Gesamtbaukosten</u>	<u>S 790,024.175,32</u>
Mehrkosten	S 175,500.000,--

Dabei handelt es sich um die Änderung des ausgeschriebenen Tunnelprofils in ein Kastprofil in offener Bauweise. Diese nach der Bauvergabe vorgenommene Änderung muß vom Landesrechnungshof

Die unter Punkt 2. fallende Summe von 65,7 Mio.S ergibt sich laut Angabe der Pyhrn Autobahn AG durch

- * die geotechnisch bedingte Gebirgsklassenänderung gegenüber der ursprünglichen Prognose 19,2 Mio.S

Hinsichtlich der Kritik bezüglich der Mehrkosten infolge der geotechnisch bedingten Gebirgsklassenänderung gegenüber der ursprünglichen Prognose wird auf den Bericht des Rechnungshofes verwiesen, in dem diese Problematik in Zusammenhang mit den Vergabebedingungen im Detail untersucht wurde.

- * rutschungsbedingte Änderungen der offenen Bauweise im Bauabschnitt Wald-Ost sowie geologisch bedingten unvermeidlichen Mehrbeton in der Tunnelauskleidung 9,6 Mio.S

- * eine bodenmechanisch und geotechnisch bedingte Änderung der offenen Bauweise im Bauabschnitt Wald-West gegenüber der Ausschreibung 33,6 Mio.S

Dabei handelt es sich um die Änderung des ausgeschriebenen Tunnelprofils in ein Kastenprofil in offener Bauweise. Diese nach der Bauvergabe vorgenommene Änderung muß vom Landesrechnungshof

grundsätzlich kritisiert werden, da man mit der ausgeschriebenen Variante bereits vorher lt. Aussage der Pyhrn Autobahn AG negative Erfahrungen gemacht hat. Es erscheint daher unverständlich, daß diese Ausführungsart weiterhin ausgeschrieben und nach der Vergabe geändert wird.

Einen weiteren Kritikpunkt betrifft die Preisgestaltung, da als Einheitspreise die Preise für die ausgeschriebene Lichtgalerie herangezogen wurden, die jedoch massenmäßig nicht vergleichbar waren. Im Detail wird auf diesen Punkt wiederum im Rechnungshof-Bericht, der sich mit der baumäßigen Abwicklung beschäftigt, eingegangen.

* Massenüberschreitungen beim Erd- bau, vor allem durch anfallende Mehrmassen beim Felsabtrag	10,8 Mio.S
* Minderleistungen infolge Entfallen der Lichtgalerien und das Wegfallen einer Grundablöse	- 7,5 Mio.S
Mehrleistungen	65,7 Mio.S

Zurückkommend auf das gesamte Bauwerk 116 Wald-Kalwang
kam es neben der beschriebenen Erhöhung des Hauptauf-
trages und der schon erwähnten Tunnelauflastung von

Unter Punkt 3. sind alle zusätzlichen Leistungen zusammengefaßt, die im ursprünglichen Auftrag nicht enthalten waren, jedoch laut Aussage der Pyhrn Autobahn AG für eine fach- und sachgemäße Ausführung erforderlich waren. Darunter fallen die Sanierungen von geologisch bedingten Rutschungen beim Ostportal des Tunnels Wald, beim Ostportal des Pretallertunnels und Rutschungen von Profil 136 bis 146, die Baukosten in der Höhe von 43,8 Mio.S verursachten. Weiters sind zusätzliche Transportkosten für überschüssiges Material in der Höhe von 3,6 Mio.S und Isolierungskosten von zusätzlichen 1,5 Mio.S anzuführen. Es wurden nämlich zur Erreichung von Isolierungsabschnitten zusätzliche Fugenbänder eingelegt und mit der PE-Folie verschweißt. Zusätzlich wurden zum Schutz der Folie bei den Hinterfüllungs- bzw. Überschüttungsarbeiten Hartfaser- und Heraklithplatten eingebaut.

Unter Punkt 4. sonstige Leistungen wurden alle zusätzlichen Leistungen zusammengefaßt, die vom Auftragnehmer nicht zu vertreten waren, wie z.B. Behinderungen im Bauablauf, Unterbrechnungen der Ausführungen etc. Dabei fielen an zusätzlichen Kosten 4,0 Mio.S für Arbeitsbehinderungen durch aufgetretene Rutschungen an, sowie 6,9 Mio.S durch Behinderungen aufgrund einer zu späten Räumung eines Grundeigentümers.

Zurückkommend auf das gesamte Baulos 116 Wald-Kalwang kam es neben der beschriebenen Erhöhung des Hauptauftrages und der schon erwähnten Tunnelausrüstung von

210 Mio.S, die in der vorangegangenen Schätzung vergessen wurde, noch zu weiteren maßgeblichen Erhöhungen in der Kostengruppe Projektierung und in der Kostengruppe Bauaufsicht.

2.2.2 Projektierung

Bei der Projektierung erhöhten sich die Schätzkosten von 1990 auf 1991 von 6,7 auf 25,8 Mio.S, d.s. Mehrkosten von 19,1 Mio.S oder 285 %. Dazu muß jedoch festgestellt werden, daß es sich dabei genau so wie im vorhergehenden Baulos um eine Refundierung an das Land Steiermark handelt. Die ursprünglich bereits vom Land in Auftrag gegebenen Projektierungen wurden damit abgegolten.

2.2.3 Bauaufsicht

Ebenso verhält es sich mit den in der Schätzung 1991 erstmals aufgenommenen Kosten für die Bauaufsicht, die vom Land Steiermark gestellt wird. Auch hier handelt es sich um Refundierungskosten an das Land Steiermark für das beigestellte Personal in der Höhe von 22,8 Mio.S.

2.3 Baulos 117 "Kalwang-Mautern"

Die Kosten für dieses Baulos wurden

am 31.12.1988 mit 665,0 Mio.S,
am 01.08.1989 mit 589,0 Mio.S
am 01.08.1990 mit 677,3 Mio.S und
am 15.07.1991 mit 972,4 Mio.S

angegeben.

Damit ergaben sich im Jahre 1989 eine Verminderung der Schätzkosten um 76,0 Mio.S. Im Jahr 1990 eine Erhöhung um 88,3 Mio.S und im Jahr 1991 wiederum eine Erhöhung um 295,1 Mio.S.

Aufgeteilt auf die einzelnen Kostengruppen ergibt sich folgendes Bild:

31.12.1988
01.08.1989
01.08.1990
15.07.1991

Kostengruppe	31.12.1988	01.08.1989	01.08.1990	15.07.1991
Baulos 117 Kalwang-Mautern (11,2 km)				
Erdbauarbeiten				
Brd- u. Brückenbau				
Grabenbau				
Maßnahmen				
Leitungsvorrichtung				
Mit. Plan u. Einr.				
Maßnahmenarbeiten				
Maßnahmen				
Maßnahmenarbeiten				

KOSTENGRUPPE	31.12.1988	01.08.1989	01.08.1990	15.07.1991
BL 117 Kalwang-Mautern (11,2 km)				
Grundeinlöse	70,0	70,0	89,4	101,9
Erd- u. Brückenbau:	530,0	451,0	451,0	551,0
Grünverbau	15,0	18,0	18,0	18,0
Ausrüstung	20,0	20,0	20,0	20,0
Leistungsverlegung	30,0	30,0	11,0	19,5
ABM Plan u. Einr.	-	-	75,0	213,0
Ersatzmaßnahmen	-	-	2,5	2,5
ÖBB-Leitung	-	-	3,3	3,3
Projektierung	-	-	7,1	28,7
Bauaufsicht	-	-	-	14,5
SUMME	665,0	589,0	677,3	972,4

Aus der vorigen Tabelle ist erkennbar, daß die Verminderung der Kostenschätzung von 1988 auf 1989 durch eine Reduzierung der Kosten für den Erd- und Brückenbau zustandekam. Diese im Jahr 1989 angegebene Summe beruht auf der Vergabesumme an die Arbeitsgemeinschaft Alpine-Hinteregger. Dieser Auftrag wurde am 3. November 1989 mit einer Gesamtsumme von S 451,729.940,04 inkl. USt. vergeben (Beilage 17).

Die Kostenerhöhung im Jahre 1990 ist vor allem darauf zurückzuführen, daß erstmalig 75,0 Mio.S für die Errichtung der Autobahnmeisterei angenommen wurde.

Im Jahr 1991 kam es wiederum zu einer Erhöhung um 43,6 % bzw. um 295,1 Mio.S. Diese Kostensteigerung ist neben den angewachsenen Kosten für die Autobahnmeisterei von 75,0 Mio.S auf 213,0 Mio.S auch auf die erhöhten Kosten des Hauptauftrages beim Erd- bzw. Brückenbau zurückzuführen. Die Kosten für diesen Hauptauftrag stiegen von 451,0 Mio.S auf 551,0 Mio.S. Aus diesem Grund überprüfte der Landesrechnungshof die Kostenerhöhungen des Hauptauftrages für den Erd- und Brückenbau im Baulos Kalwang-Mautern im Detail.

2.3.1 Erd- und Brückenbau

Die Vergabesumme inklusive USt. an die Arbeitsgemeinschaft Hinteregger-Alpine, die noch im Jahr 1990

* Materialdefizit begründet durch eine

als Gesamtkosten in der Kostenschätzung aufscheinen, erhöhte sich laut Angabe der Pyhrn Autobahn AG durch folgende Umstände:

eine Firmenforderung, die nicht anerkannt werden ist. Dieser Betrag von 6,88 Mio.S wird von der Pyhrn Auto-

	inkl. MWSt.
1. Auftragssumme	S 451,016.893,73
2. Mehr- oder Minderleistungen	S 25,860.000,--
3. Zusätzliche Leistungen	S 14,590.000,--
4. Sonstige Leistungen und Mehrverbrauch	S 10,260.000,--
5. Regiearbeiten	---
6. Gleitung	S 40,000.000,--
7. Unvorhergesehenes (Unwetterschäden, Rutschungen)	<u>S 2,890.000,--</u>
Gesamtbaukosten	S 544,616.893,73
Mehrkosten	S 93,600.000,--

* Mehrkosten in Brückenbau durch An-
passung an den letzten Stand der

Die unter Punkt 2. fallende Summe von 25,86 Mio.S (Mehr- oder Minderleistungen) ergaben sich durch Massenänderungen gegenüber dem ursprünglichen Auftrag und gliedern sich folgendermaßen auf:

bei Spannbetonbrücken 5,38 Mio.S

* Massenüberschreitungen beim Erdbau; die Ursachen für diese Überschreitungen wurden durch zusätzliche Wegherstellungen, Einbringen einer Filterschichte bzw. Aufbringen von Vlies begründet.

25,86 Mio.S

5,28 Mio.S

* Materialdefizit begründet durch eine eingeschränkte Grundablöse 6,88 Mio.S

Bei diesen Kosten handelt es sich um eine Firmenforderung, die nicht anerkannt worden ist. Dieser Betrag von 6,88 Mio.S wird von der Pyhrn Autobahn AG nicht vergütet werden und kommt somit nicht zum Tragen.

* Schüttmaterialdefizit und Mehrverfuhr von zwischengelagertem Material im Erdbaulos 12,13 Mio.S

Auch diese Kosten sind Firmenforderungen, und werden sicherlich wesentlich reduziert werden.

* Mehrkosten im Brückenbau durch Anpassung an den letzten Stand der Technik (Änderung des Mittelrandbalkens) 1,07 Mio.S

* Mehrkosten infolge Normänderung bei Spannbetonbrücken 0,50 Mio.S
gesamt 25,86 Mio.S

Die unter Punkt 4. sonstige Leistungen fallenden Kosten entstanden durch vom Auftragnehmer nicht zu vertretende Behinderungen, durch Unterbrechungen der Ausführungen u.ä.

Unter Punkt 3. zusätzliche Leistungen sind lt. Angabe der Pyhrn Autobahn AG Leistungen zu verstehen, die im ursprünglichen Auftrag nicht enthalten waren, jedoch für die fach- und sachgemäße Ausführung erforderlich sind. Darunter fallen:

- * zusätzliche Leistungen im Brückenbau, die laut Gutachter gefordert wurden, wie z.B. Tiefgründungen und Pfahlverlängerungen 2,34 Mio.S
 - * Anpassung an die Regelpläne der PAG entsprechend dem letzten Stand der Technik (Brückenbau). Darunter fallen Spritzschutz bei sieben Objekten, Austro-Drän bei allen Objekten, wasserdichte Kabeldurchleitungen bei den Fahrbahnübergangskonstruktionen, Kittfugen, Änderungen des Randbalkens, Pflasterung auf Beton und diverses 3,49 Mio.S
 - * Zusätzliche Objekte im Brückenbau 8,76 Mio.S
- Gesamt 14,59 Mio.S

Die unter Punkt 4. sonstige Leistungen fallenden Kosten entstanden durch vom Auftragnehmer nicht zu vertretende Behinderungen, durch Unterbrechungen der Ausführungen u.ä.

* Erschwernisse durch verspätete Räumungen 1,2 Mio.S
* Mehrkosten infolge Behinderungen im
Brückenbau, darunter fallen Bauunterbrechungen und Erschwernisse durch die
Österr. Post- und Telegraphenverwaltung
bei einer Bundesstraßenbrücke sowie
die Bauunterbrechung der Pfahlarbeiten
im ÖBB-Bereich 1,86 Mio.S

* Forcierungskosten für vorzeitige Verkehrs freigabe des Bauabschnittes
Mautern 7,2 Mio.S
Gesamt 10,26 Mio.S

2.3.2 Autobahnmeisterei

Wiederum auf das gesamte Baulos 117 "Kalwang-Mautern" zurückkommend, ist die gesamte Kostenerhöhung neben der Verteuerung im Hauptauftrag im wesentlichen auch auf die Kostensteigerungen bei der Errichtung der Autobahnmeisterei zurückzuführen. Die Kostenexplosion zwischen der Schätzung 1990 mit 75,0 Mio.S und der Schätzung 1991 mit 213,0 Mio.S ergibt sich laut Aussage der Pyhrn Autobahn AG aus dem erhöhten Raumbedarf für die Gastarbeiterstrecke.

Dieser Aussage wird die Meinung des Rechnungshofes gegenübergestellt, der die Auffassung vertritt, daß bei der Errichtung dieser Autobahnmeisterei sowohl quantitativ als auch qualitativ zu aufwendig vorgegangen wurde. Außerdem ist der Raumbedarf wesentlich überhalten. Im Detail wird wiederum auf den Rechnungshof-Bericht verwiesen, der sich mit jedem Punkt im einzelnen befaßt.

2.3.3 Projektierung

Bei der Projektierung erhöhten sich die Schätzkosten von 1990 auf 1991 von 7,1 auf 28,7 Mio.S. Wie schon in den vorangegangenen Baulosen festgestellt, handelt es sich hierbei um eine Refundierung an das Land Steiermark. Die ursprünglich bereits vom Land in Auftrag gegebenen Projektierungen wurden damit abgegolten.

2.2.4 Bauaufsicht

Ebenso verhält es sich mit den in der Schätzung 1991 erstmals aufgenommenen Kosten für die Bauaufsicht, die vom Land Steiermark gestellt wird. Auch hier handelt es sich um Refundierungskosten an das Land Steiermark für das beigestellte Personal in der Höhe von 14,5 Mio.S.

2.4 Baulos 118 "Mautern-Traboch"

Die Kosten für dieses Baulos wurden

am 31.01.1988	mit	450,4 Mio.S
am 01.08.1989	mit	469,5 Mio.S
am 01.08.1990	mit	464,6 Mio.S und
am 15.07.1991	mi	599,8 Mio.S

angegeben.

Damit ergaben sich im Jahre 1989 eine Erhöhung der Kosten um 19,1 Mio.S, im Jahre 1990 eine Verringerung der Kosten um 4,9 Mio.S und im Jahre 1991 eine Erhöhung der Kosten um 135,2 Mio.S.

Aufgeteilt auf die einzelnen Kostengruppen ergibt sich folgendes Bild:

31.12.1988
 01.08.1989
 01.08.1990
 15.07.1991

KOSTENGRUPPE	31.12.1988	01.08.1989	01.08.1990	15.07.1991
B				
St. 118 Mautern-Traboch (13,0 km)				
Grundentlastung	50,0	50,0	50,0	50,0
Str.- u. Brückenbau	345,4	345,4	345,4	345,4
Grabenbau + HyD	10,0	10,0	10,0	10,0
Ausrüstung	20,0	20,0	20,0	20,0
Leistungsverlegung	25,0	25,0	25,0	25,0
Ernteschonung				
Projektleitung				
Besuchsicht				
Gesamt	450,4	469,5	464,6	599,8

KOSTENGRUPPE	31.12.1988	01.08.1989	01.08.1990	15.07.1991
B				
BL 118 Mautern-Traboch (10,0 km)				
Grundeinlöse	50,0	50,0	62,9	70,1
Erd- u. Brückenbau	345,4	345,4	345,4	424,0
Grünverbau + H ₂ O	10,0	14,5	14,5	14,5
Ausrüstung	20,0	20,0	20,0	20,0
Leitungsverlegung	25,0	39,6	11,0	18,5
Ersatzmaßnahme	-	-	3,3	5,6
Projektierung	-	-	7,5	28,1
Bauaufsicht	-	-	-	19,0
SUMME	450,4	469,5	464,6	599,8

Aus dieser Tabelle ist abzulesen, daß die Voranschlagswerte in den Jahren 1988, 1989 und 1990 grundsätzlich nur geringen Schwankungen ausgesetzt waren. Diese bewegten sich unter 5 % der Gesamtkosten und sind auf differierende Schätzungen für diverse Leitungsverlegungen zurückzuführen. Im Jahr 1991 kam es jedoch zu einer Erhöhung von 29,1 % oder um absolut S 135,200.000,--. Diese Kostensteigerung ist in erster Linie auf die erhöhten Baukosten des Hauptauftrages für den Erd- und Brückenbau zurückzuführen. Aus diesem Grund überprüfte der Landesrechnungshof die Kostenerhöhungen des Hauptauftrages für den Erd- und Brückenbau im Baulos Mautern-Träboch im Detail.

2.4.1 Erd- und Brückenbau

Die in den Jahren 1989 bis 1990 angegebenen Schätzkosten beruhen auf den Vergabekosten an die Arbeitsgemeinschaft der Firmen Teerag-Asdag-AG - Allgemeine Baugesellschaft A.Porr AG - Stuag Bau AG. Diese Vergabe erfolgte am 21. November 1988 mit einer Auftragssumme von S 345,389.846,99 inkl.USt. (Beilage 18).

Diese Vergabesumme, die noch im Jahr 1990 als Gesamtkosten in der Kostenschätzung aufscheinen, erhöhte sich laut Angabe der Pyhrn Autobahn AG durch folgende Umstände:

1. Auftragssumme	17.08.1990	S 345,389.846,99
2. Nachtragsanbote	bei Rinschwenkung	S 8,191.096,--
3. Mehrleistungen	ein	S 46,168.965,--
4. Forcierungskosten	Polierweg nach	S 11,650.000,--
5. Preisgleitung	Verlagerung Kammern	S 21,600.000,--
Gesamtbaukosten (Stand: 30.9.91)		S 432,999.907,90
davon Mehrkosten		S 87,610.061,--

Die unter Punkt 2. fallende Summe von S 8,191.096,- für diverse Nachtragsanbote teilen sich folgendermaßen auf:

Nachtragsanbot vom 12.03.1989		S 910.143,11
Nachtragsanbot vom 19.07.1989		S 423.311,30
2 Notbehelfsbrücken		
Nachtragsanbot vom 13.10.1989		S 856.139,02
Pos.1)	Stahlfußplatten für Bohrpfähle	
Pos.2)	Kabelrohrdurchführungen	
Pos.3)	Mehrkosten bei Bohrpfahlgründung	
Pos.4)	nachträgliches Versetzen von Isolierungs- bzw. Drainasphaltentwässerungen	
Pos.5)	Versetzen von Isolierungs- bzw. Drainasphaltentwässerungen	
Pos.6)	Brückenisolierung "Colatex"	
Pos.7)	Aufzahlung für Änderung der Betonkonsistenz	
Pos.8)	Entwässerungssystem bei der ÖBB-Brücke mit integrierter Leinwand	

Nachtragsanbot vom 17.04.1990 S 140.110,55

Pos.1) Nacharbeit bei Einschwenkung
im ÖBB Bereich

Pos.2) Provisorische Umfahrung nach Leims 167.689,70

Pos.3) ÖBB-Kabelumlegung Kammerer Höhe

Pos.2) Mehrkosten für Beton-, Stahl-

Nachtragsanbot vom 08.05.1990 S 409.267,82

Pos.1) Mehraufwand bei der Tragwerks-
bewehrung des Objektes

Pos.2) Mehraufwand für das Verlegen,
Justieren und Verankern der Ver-
drängungskörper

Pos.3) Mehrkosten infolge der Arbeits-
unterbrechung

Nachtragsanbot vom 12.03.1990 S 915.149,11

Pos.1) Fugendrainprofile

Pos.2) Fahrbahnübergangskonstruktionen

Pos.3) Aufpreis auf Tragwerksbeton

Pos.4) Sandstrahlen der Randstreifen

Pos.5) Imprägnierung der Randstreifen

Nachtragsanbot vom 25.03.1990 S 326.692,56

Pos.1) Aufpreis für Fahrbahnüber-
gangskonstruktionen

Pos.2) Mehrbeton für Gerinneplasterung
bei Durchlässen

Nachtragsanbot vom 09.07.1990 S 773.957,46

Pos.1) Herstellen, Liefern und Versetzen
von Brückenrandbalkenfertigteilen
mit integrierter Leitwand

Pos.2) Fugenabdichtung		
Pos.3) Drainasphalt-Querentwässerung		
Nachtragsanbot vom 20.09.1990	S	167.689,70
Pos.1) Anteilige Baustelleneinrichtung		
Pos.2) Mehrkosten für Beton-, Stahl- beton und Mauerungsarbeiten		
Nachtragsanbot vom 22.10.1990	S	79.243,10
Forcierungskosten für Wegverlegung		
Nachtragsanbot vom 22.01.1991	S	61.149,96
Liefern und Versetzen von Befesti- gungsplatten für die Montage einer Lärmschutzwand		
Nachtragsanbot vom 04.07.1991	S	916.409,47
Liefern und Versetzen von Spritz- schutzverkleidungen		
Nachtragsanbot vom 23.07.1991	S	168.113,88
Liefern und Einbau von Alu-Drains		
Nachtragsanbot vom 10.09.1991	S	1.453.862,52
Felssanierung		
noch offenes Nachtragsanbot		
geschätzte Kosten	S	1.500.000,--
Sanierung des Widerlagers KW 43		

Die unter Punkt 3 fallende Summe "Mehrleistungen gegenüber dem Anbot" von S 46,168.965,- teilt sich folgendermaßen auf:

* Gesamtsumme Mehrleistungen S 46.168.965,--

* Humusabtrag

Mehrverbrauch: 62.000 m³ S 1,860.000,--

In diesen sogenannten "Mehrleistungen gegenüber dem Anbot" ist der Nachrechnungsbefehl festzustellen, dass die

* Felsabtrag

Mehrverbrauch: 190.000 m³ S 30,550.000,--

unzureichende Ausbreitung hinweisen. Ohne die Einzel-

* Bodenauswechslung

Lt. Ausschreibung: 10.000 m³
Mehrverbrauch: 52.464 m³ S 1,636.877,--

Für die Firma Spekulationen ermöglicht. In diesem Fall

* Vlies

Lt. Ausschreibung: 5.000 m²
Mehrverbrauch: 40.000 m² S 823.000,--

ausgeführt werden, das keine ausreichenden geolo-

* Steinfallgitter

Lt. Ausschreibung: 5.000 m³
Mehrverbrauch: 30.000 m³ S 2,520.000,--

als Forstwirtschaftsgebiet erklärt.

* Schlachtenwand

Lt. Ausschreibung: 200 lfm
Mehrverbrauch: 1.400 lfm S 4,345.152,--

Diese

* Steinschlichtung

Lt. Ausschreibung: 6.000 m³
Mehrverbrauch: 3.500 m³ S 756.336,--

Bei der Projektierung erhöhten sich die Schätzkosten von 1990 auf 1991 von 7,5 auf 10,1 Mio.S. Dies ist

* Böschungspflaster

auch Lt. Ausschreibung	5.000 m ³	bereits angeführten
Mehrverbrauch	9.000 m ³	S 13,677.600,--

* Gesamtsumme Mehrleistungen S 46,168.965,--

2.4.3 Bauzeit

Zu diesen sogenannten "Mehrleistungen gegenüber dem Anbot" muß vom Landesrechnungshof festgestellt werden, daß so beachtliche Ausmaßänderungen auf keine ordnungsmäßige Ausschreibung hinweisen. Ohne die einzelnen Bauaufträge im Detail geprüft zu haben, muß grundsätzlich bemerkt werden, daß große Fehler bei den Massenangaben in der Ausschreibung den anbietenden Firmen Spekulationen ermöglichen. In diesem Fall muß kritisiert werden, daß keine ausreichenden geologischen Voruntersuchungen vorgenommen wurden, um eine ordnungsgemäße Ausschreibung durchführen zu können.

Die Summe von S 11,650.000,--, die unter Punkt 4. angeführt worden ist, wurde von der Pyhrn Autobahn AG als Forcierungskosten erklärt.

Diese Kosten sind nach den Prüfungen des Rechnungshofes nicht gerechtfertigt.

2.4.2 Projektierung

Bei der Projektierung erhöhten sich die Schätzkosten von 1990 auf 1991 von 7,5 auf 28,1 Mio.S. Dies ist

W auch bei diesem Bau los auf die bereits angeführten
Refundierungen an das Land Steiermark zurückzuführen.

1.55/1 St 73) geht klar hervor, daß das Land Steier-
mark für die Beaufsichtigung der betreffenden Bau-

2.4.3 Bauaufsicht Herstellungskosten an Refundier-
ung zu erwarten hat.

Auch bei den im Jahr 1991 erstmalig aufgenommenen
Kosten für die Bauaufsicht, die vom Land Steiermark
gestellt wird, handelt es sich um Refundierungskosten,
die in den vorangegangenen Jahren noch nicht berück-
sichtigt wurden.

aus dem Jahr 1988 und ergab 3,1
Mrd.S. Die Kostensteigerung um 100 Mio.S von 3,0 Mrd.S.
auf 3,1 Mrd. ist vor allem auf die zusätzliche
Errichtung der Autobahnwärestrecke zurückzuführen.

Zusammenfassend wird vom Landesrechnungshof zur
Kostenentwicklung der Schoberpaßstrecke folgendes
festgestellt: Zeitpunkt eine Reduzierung für die
Schoberpaßstrecke um 400 Mio.S auf 2,7 Mrd.S.

Die 1. Kostenschätzung wurde noch vom Land Steier-
mark im März 1988 durchgeführt. Die damaligen Ge-
samtschätzkosten in der Höhe von 3,0 Mrd.S wurden
von der Pyhrn Autobahn AG faktisch unverändert
übernommen. Dazu muß festgestellt werden, daß sich
in dieser vom Land zusammengestellten Schätzung
weder die Projektierungs- noch die Bauaufsichts-
kosten enthalten waren.

Warum die Pyhrn Autobahn AG diese Gesamtkosten
unverändert übernommen hatte, ohne die Projektierung
und die Bauaufsicht zu berücksichtigen, konnte
dem Landesrechnungshof nicht plausibel erklärt

werden. Aus dem zwischen dem Land Steiermark und der Pyhrn Autobahn AG geschlossenen Vertrag (GZ.: 1-55/I Di 73) geht klar hervor, daß das Land Steiermark für die Beaufsichtigung der betreffenden Bau-lose 3 % der Netto-Herstellungskosten an Refundierung zu erwarten hat.

Die 2. Kostenschätzung, die bereits von der Pyhrn Autobahn AG im August 1989 durchgeführt wurde, ist in den Einzelansätzen grundsätzlich identisch mit der Schätzung aus dem Jahr 1988 und ergab 3,1 Mrd.S. Die Kostenerhöhung um 100 Mio.S von 3,0 Mrd.S. auf 3,1 Mrd. ist vor allem auf die zusätzliche Errichtung der Autobahnmeisterei zurückzuführen.

Die 3. Kostenschätzung wurde im August 1990 von der Pyhrn Autobahn AG durchgeführt und erbrachte zum damaligen Zeitpunkt eine Reduzierung für die Schoberpaßstrecke um 400 Mio.S auf 2,7 Mrd.S.

Der Hauptanteil dieser zum damaligen Zeitpunkt angegebenen Kostensenkung bestand aus der fehlenden Tunnelausrüstung, die lt. Angabe der Pyhrn Autobahn AG in der Schätzung 1990 aus einem Versehen nicht berücksichtigt wurde. In diesem Zusammenhang muß vom Landesrechnungshof kritisiert werden, daß dieser offensichtliche Mangel von den Fachleuten im Bauausschuß weder erkannt noch die Kostensenkung hinterfragt wurde.

Die 4. Kostenschätzung wurde im Juli 1991 von der Pyhrn Autobahn AG durchgeführt und ergab 3,6 Mrd.S.

Sie beinhaltet neben den bisher tatsächlich angefallenen Kosten sämtliche vorgebrachten Forderungen, auch solche, die von der Pyhrn Autobahn AG weder anerkannt noch vergütet worden sind. Die Differenz von ca. 900 Mio.S zwischen der 3. und der 4. Kostenschätzung hat, wie im Bericht detailliert ausgeführt ist, letztlich grob gerundet folgende Ursachen:

* Verteuerung aller 4 Baulose incl. Preisgleitung (gesamt ca. 150 Mio.S) um jeweils 100 Mio.S	400 Mio.S
* Autobahnmeisterei	140 Mio.S
* in der Schätzung 1990 vergessene Tunnelausrüstung (BL 116)	200 Mio.S
* Refundierungen für Projektierungen und Bauaufsicht	160 Mio.S
	<hr/>
	900 Mio.S

Daraus ist ersichtlich, daß es, ohne die Preisgleitung zu berücksichtigen, zu echten Verteuerungen bei den Baulosen und der Autobahnmeisterei um rd. 390 Mio.S gekommen ist. Den tatsächlichen Ursachen dafür kann nur in einer Detailprüfung der einzelnen Baulose nachgegangen werden. Deshalb wird in diesem

K. SCHLUSSBEMERKUNG

Zusammenhang auf den Bericht des Rechnungshofes verwiesen. § 3 Abs. 1 des Landesrechnungshof-Verfassungsgesetzes (LRH-VG), LGBl. Nr. 59/1982, obliegt dem Landes-

Generell muß jedoch festgestellt werden, daß große Abweichungen in der Bauausführung und extreme Massenungenauigkeiten in der Ausschreibung auf eine schlechte bzw. ungenügende Bauvorbereitung schließen lassen.

Bei den übrigen Kosten von über 500 Mio. S, die nicht auf tatsächliche Massenmehrungen bzw. Verteuerungen zurückzuführen sind, handelt es sich um Kosten, die von der Pyhrn Autobahn AG bis zum 15. Juli 1992 schlichtweg "vergessen" worden sind.

Dies ist dem Landesrechnungshof unverständlich, da für diese Kostenermittlungen ausgesprochene Autobahnfachleute tätig waren. Ebenso unverständlich ist dem Landesrechnungshof allerdings auch die Tatsache, daß die fachkundigen Vertreter im Bauausschuß und der Aufsichtsrat diese "plötzliche Kostensenkung" im Jahr 1990 in keiner Weise hinterfragt haben.

Man wird festgestellt, daß beim Landesrechnungshof folgende Anträge zur Gebarungskontrolle der Pyhrn Autobahn AG eingelangt sind:

1. Antrag der Steiermärkischen Landesregierung aufgrund des Beschlusses vom 5. September 1991 an den Landesrechnungshof, eine Gebarungskontrolle der Pyhrn Autobahn AG durchzuführen.

2. Antrag vom 10. September 1991 der Abgeordneten Erhart, Freitag, Gennaro, Hammer, Heibl, Herrmann, Knappe, Kohlhammer, Pils, Mayer, Minder, Ogris

X. SCHLUSSBEMERKUNG

Gemäß § 3 Abs. 1 des Landesrechnungshof-Verfassungsgesetzes (LRH-VG), LGBI. Nr. 59/1982, obliegt dem Landesrechnungshof die Kontrolle der Gebarung von Unternehmungen, an denen das Land mit mindestens 25 v. H. des Stamm-, Grund- oder Eigenkapitals beteiligt ist. Das Land Steiermark ist mit 31,8 % am Grundkapital der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft beteiligt. Es wird daher festgestellt, daß die Prüfkompetenz des Landesrechnungshofes gegeben ist.

Der Landesrechnungshof führt Akte der Gebarungskontrolle von Amts wegen oder auf Antrag durch. Gemäß § 26 Abs. 2 LRH-VG kann ein Antrag gestellt werden:

1. vom Landtag
2. von mindestens einem Drittel der Mitglieder des Landtages
3. von der Landesregierung
4. von Mitgliedern der Landesregierung für ihren jeweiligen Geschäftsbereich.

Hiezu wird festgestellt, daß beim Landesrechnungshof folgende Anträge auf Gebarungskontrolle der Pyhrn Autobahn AG eingelangt sind:

1. Antrag der Steiermärkischen Landesregierung aufgrund des Beschlusses vom 5. September 1991 an den Landesrechnungshof, eine Gebarungskontrolle der Pyhrn Autobahn AG durchzuführen.
2. Antrag vom 10. September 1991 der Abgeordneten Erhart, Freitag, Gennaro, Hammer, Heibl, Herrmann, Kanape, Kohlhammer, Präs. Meyer, Minder, Ofner

Günther, Prutsch Günther, Rainer, Reicher, Schoiswohl, Schrittwieser, Sponer, Trampusch, Ussar, Vollmann und Zellnig gemäß § 26 Abs. 2 Ziff. 2 LRH-VG, LGBI. Nr. 59/1982, i.d.g.F., an den Landesrechnungshof zur Überprüfung der zuständigen Rechtsabteilung, der Landesbaudirektion mit den Fachabteilungen, der zuständigen Mitglieder der Landesregierung sowie der Steiermärkischen Landesholding GesmbH. im Zusammenhang mit der beantragten Gebarungskontrolle der Pyhrn Autobahn AG.

Abgrenzung der Prüfbereiche zwischen Rechnungshof und Landesrechnungshof

Der Rechnungshof hat bereits von sich aus am 12. Juni 1991 im Rahmen seines Prüfprogrammes mit der Gebarungsprüfung der Pyhrn Autobahn AG begonnen. Unter Bedachtnahme auf die nunmehr von der Steiermärkischen Landesregierung am 5. September 1991 bzw. von einundzwanzig Mitgliedern des Steiermärkischen Landtages am 10. September 1991 an den Landesrechnungshof gerichteten Anträge auf Gebarungsprüfung der Pyhrn Autobahn AG wurde - um Doppelgleisigkeiten bzw. Doppelprüfungen zu vermeiden - folgende Abgrenzung der Prüfungsbereiche zwischen Rechnungshof und Landesrechnungshof vereinbart:

Rechnungshof

1. Alle bereits begonnenen Bauvorhaben:

a) Baulose in der Steiermark

BL 115 Gaishorn - Wald

BL 116 Wald - Kalwang

BL 117 Kalwang - Mautern

BL 118 Mautern - Traboch

b) Baulose in Oberösterreich die Rechtslage aufgrund
BL 1 - 3, 4, 6, 7, 8 Nr. 685, unter anderem ist

2. Querschnittsmaterien im Baubereich, wie zum Beispiel Flüsterasphalt, Qualitätskontrollen, Materialdisposition über mehrere Baulose.
3. Erhaltung, umfassend die Kostenermittlung, Kostenanalyse, Geräteauslastung, Gerätereparatur.
4. Elektrotechnik.
5. Werkverträge mit dem Land Steiermark über Bauaufsicht.
6. Verwaltungsaufwand.

Landesrechnungshof

1. Personalbereich
2. Grundeinlösungen
3. Baukostenentwicklung Schoberpaßstrecke

Behandlung des Prüfberichtes des Rechnungshofes betr. "Querschnittsprüfung Straßensondergesellschaften, gesellschaftsspezifische Angelegenheiten der Pyhrn Autobahn AG" durch die Steiermärkische Landesregierung unter Bedachtnahme auf die BVG-Novelle 1988, BGBl. Nr. 685

Sowohl in Medienberichten als auch in den in der Sondersitzung des Steiermärkischen Landtages am 5. September 1991 an Landeshauptmann Dr. Josef Krainer und Landesrat Dr. Christoph Klauser (nunmehr Zweiter Präsident des Steiermärkischen Landtages) gerichteten dringlichen Anfragen war die Frage der Nichtvorlage des obgenannten Berichtes des Rechnungshofes Gegenstand der Erörterung.

Hiezu wird ausgeführt, daß sich die Rechtslage aufgrund der BVG-Novelle 1988, BGBl. Nr. 685, unter anderem insofern geändert hat, daß nicht - wie vor der Novelle - jeder Bericht des Rechnungshofes dem Landtag vorzulegen ist, sondern daß der Rechnungshof dem Landtag über seine Tätigkeit im vorausgegangenen Jahr spätestens bis 31. Dezember jeden Jahres Bericht erstattet. Unabhängig von diesem Jahresbericht kann der Rechnungshof über einzelne Wahrnehmungen jederzeit an den Landtag berichten. Diese Bestimmungen traten mit Wirkung vom 1. Jänner 1990 in Kraft.

Insbesondere auch deshalb, da durch die Aufnahme in Jahresbericht des Rechnungshofes im Gegenstande handelt es sich daher um die Frage, ob Berichte, die vom Rechnungshof der Landesregierung zur Vorlage an den Landtag bereits mitgeteilt wurden, noch nach dem 1. Jänner 1990 (dem Inkrafttreten der BVG-Novelle 1988) an den Landtag vorzulegen waren.

Schluss kommen, daß der gegenständliche Prüfbericht des Rechnungshofes zur Abklärung dieser Frage hat der Präsident des Steiermärkischen Landtages mit Schreiben vom 22. November 1989 den Präsidenten des Rechnungshofes um Bekanntgabe der Rechtsauffassung des Rechnungshofes gebeten. Der Präsident des Rechnungshofes führt in seinem Antwortschreiben vom 19. Dezember 1989 unter anderem folgendes aus:

..... Offen bleibt nur die Frage der Behandlung der Gebarungsüberprüfungsberichte, die gem. Art 127 Abs 5 B-VG (alte Rechtslage) noch vor dem 1. Jänner 1990 der Landesregierung zur Vorlage an den Landtag mitgeteilt wurden, von dieser aber bis zum 31. Dezember 1989 nicht dem Landtag vorgelegt wurden. Diese wären in den Tätigkeitsbericht aufzunehmen, soweit nicht der RH aus Gründen der Aktualität einen Wahrnehmungsbericht erstattet." noch bemerkt, daß der Rechnungshof seinen Tätigkeitsbericht in Bezug auf das Bundesland Steiermark für das Verwaltungsjahr 1989, datiert Dezember

Da, wie bereits ausgeführt, gemäß Art. 127 Abs. 6 BVG, in der derzeit geltenden Fassung, der Rechnungshof dem Landtag über seine Tätigkeit im vorausgegangenen Jahr zu berichten hat - also bis 31. Dezember 1990 für das Jahr 1989 -, ist der Schluß im Zusammenhang mit dem letzten Satz des Schreibens des Präsidenten des Rechnungshofes "... Diese wären in den Tätigkeitsbericht aufzunehmen, ..." zulässig, wonach Prüfungsberichte des Rechnungshofes, die bis 1. Jänner 1990 nicht dem Landtag vorgelegt wurden, auch nicht mehr vorgelegt werden mußten. Insbesondere auch deshalb, da durch die Aufnahme im Jahresbericht des Rechnungshofes an den Landtag dem Landtag die Information ja nicht vorenthalten wird.

Unter Bedachtnahme auf diesen Sachverhalt konnte die Steiermärkische Landesregierung zum begründeten Schluß kommen, daß der gegenständliche Prüfbericht des Rechnungshofes dem Landtag nicht mehr vorzulegen ist, da er ohnedies Aufnahme in den Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes finden würde und daher auf diesem Wege dem Landtag zur Kenntnis gelangt.

Der Vorwurf der widerrechtlichen Nichtvorlage des Prüfberichtes des Rechnungshofes vom 29. Mai 1989 betreffend "Querschnittsprüfung Straßensondergesellschaften, gesellschaftsspezifische Angelegenheiten der Pyhrn Autobahn AG" an die Steiermärkische Landesregierung ist daher nach Ansicht des Landesrechnungshofes nicht aufrechterhaltbar. (Im Detail siehe Abschnitt III. 2., S. 6 f.)

Ergänzend wird noch bemerkt, daß der Rechnungshof einen Tätigkeitsbericht in bezug auf das Bundesland Steiermark für das Verwaltungsjahr 1989, datiert Dezember

1990, auch erstellt hat. Aus welchen Gründen der Rechnungshof den Prüfbericht vom 29. Mai 1989 betreffend "Querschnittsprüfung Straßensondergesellschaften" nicht in den Tätigkeitsbericht für das Verwaltungsjahr 1989 aufgenommen hat, entzieht sich der Kenntnis des Landesrechnungshofes.

Losgelöst von diesem Sachverhalt muß darauf hingewiesen werden, daß der Prüfbericht des Rechnungshofes vom 29. Mai 1989 sich in keiner Weise auf die Baulose

- 115 Gaishorn - Wald
- 116 Wald - Kalwang
- 117 Kalwang - Mautern
- 118 Mautern - Traboch

bezieht und daher mögliche oder tatsächliche Baukostenüberschreitungen gar nicht ersichtlich sein können.

Der Vorwurf, daß die Steiermärkische Landesregierung bzw. einzelne Mitglieder (Landeshauptmann Dr. Josef Krainer und Landesrat Dr. Christoph Klauser [nunmehr Zweiter Präsident des Steiermärkischen Landtages]) aufgrund des Berichtes des Rechnungshofes vom 29. Mai 1989 von Baukostenüberschreitungen wußten bzw. wissen mußten, ist daher in keiner Weise begründet.

Vorstand

Als Alleinvorstand war seit 28. November 1983 Generaldirektor Dr. techn. Heinz Talirz bestellt.

Hiezu wird ausgeführt, daß der erste Vorstandsvertrag, der sich auf den Zeitraum 28. November 1983 bis 27. November 1988 bezieht, bereits Gegenstand einer Prüfung des Rechnungshofes war (Bericht vom 29. Mai 1989, GZ:

0131/7-II/5/89, betr. "Querschnittsprüfung Straßensondergesellschaften, gesellschaftsspezifische Angelegenheiten der Pyhrn Autobahn AG"). Insbesondere die Gestaltung des Vorstandsvertrages, die Höhe des Vorstandsbezuges, die Auszahlung von Bilanzgeldern, die vertraglichen Regelungen über Kündigungsfortzahlung, die Abfertigung und die Pensionsregelung gaben Anlaß zu Kritik des Rechnungshofes.

In der am 14. November 1988 stattgefundenen 99. Aufsichtsratssitzung wurde der Vorsitzende des Aufsichtsrates ermächtigt, die Vertragsverhandlungen mit dem bisherigen Vorstand Dr. Talirz zu führen und den Vorstandsvertrag mit dem Vorstand abzuschließen. Mit Vorstandsvertrag vom 14. November 1989, also ein Jahr (!) nach Ablauf des Vorstandsmandates, wurde Dr. Talirz, beginnend mit 28. November 1988, bis 27. November 1993 zum Vorstand bestellt.

Es ist unverständlich, daß der vom Aufsichtsrat mit den Vertragsverhandlungen beauftragte Aufsichtsratsvorsitzende dafür ein Jahr benötigt und es somit erst ein Jahr nach Vertragsablauf zum Abschluß eines neuen Vertrages kommt.

Der Landesrechnungshof hat nunmehr überprüft, inwieweit im Vorstandsvertrag vom 14. November 1989 den Empfehlungen des Rechnungshofes entsprochen wurde.

Der Landesrechnungshof muß hiezu feststellen, daß den Empfehlungen des Rechnungshofes bei Abschluß des neuen Vorstandsvertrages nicht Rechnung getragen wurde. Das Bilanzgeld ist zwar weggefallen, wurde jedoch in den Monatsbruttobezug eingebaut. (Im Detail siehe S. 16 und 17.)

In der 118. Aufsichtsratssitzung vom 9. August 1991 wurde mit Stimmenmehrheit beschlossen, die Bestellung des Dr. Talirz zum Vorstand wegen grober Pflichtverletzung gemäß § 75 Abs. 4 Aktiengesetz zu widerrufen und nach § 27 Abs. 1 Angestelltengesetz die Entlassung auszusprechen. Als Begründung für diese Maßnahme ist aus dem Aufsichtsratsprotokoll folgendes zu entnehmen:

In dem Protokoll ist festzustellen, daß sich diese an

den "Der Aufsichtsrat hat bei der Variantenabwicklung "Liesingbachverlegung" festgestellt, daß die Angelegenheiten der Grundeinlösung von Dr. Talirz nicht im Interesse der Gesellschaft wahrgenommen wurden und daß ferner in der Kostenreduktion des Bauabschnittes Schoberpaß von 3,1 Milliarden auf 2,7 Milliarden, während diese tatsächlich 3,6 Milliarden betragen, eine grobe Pflichtverletzung des Vorstandes in der Berichterstattung gesehen wird.

Außerdem wurde die Genehmigungspflicht bei der Projektabänderung im Baulos 116 "Wald/Kalwang" im Bereich der offenen Tunnelbauweise nicht wahrgenommen und eine Gegenüberstellung mit anderen Varianten verabsäumt."

Bereits in der 114. Aufsichtsratssitzung vom 21. Mai 1991 wurde das Aufsichtsratsmitglied W. Hofrat Dipl. Ing. Christian Theußl bis 15. August 1991 bei gleichzeitigem Ruhen der Aufsichtsratsfunktion zum interimistischen Mitglied des Vorstandes der Pyhrn Autobahn AG mit Alleinvertretungsbefugnis bestellt. Diese Bestellung wurde notwendig, da Dr. Talirz einerseits am 6. Mai 1991 einen Antrag auf Gewährung eines sechswöchigen Gebührenurlaubes gestellt hat und diesem Antrag stattgegeben wurde, und andererseits Dr. Talirz von der Staatsanwaltschaft Innsbruck am 7. Mai 1991 wegen Verdunklungsgefahr verhaftet wurde.

Diese interimistische Bestellung von W. Hofrat Dipl. Ing. Christian Theußl zum Vorstand wurde vom Aufsichtsrat bis 31. Dezember 1991 verlängert.

Personal

Mit Stichtag 31. Dezember 1990 wurden von der Pyhrn Autobahn AG 190 Personen beschäftigt. Von diesen waren 23 teilzeitbeschäftigt, und wurden darüber hinaus während der Hauptreisezeit 23 Mauthilfskräfte beschäftigt. Zu den Bezügen ist festzustellen, daß sich diese an den Gehältern der Bundesbediensteten orientieren. Eine stichprobenweise Überprüfung der einzelnen Gehaltskonten hat keine gravierenden Differenzen zu den im Bundesdienst üblichen Gehältern ergeben.

Zum Personalaufwand ist weiters festzuhalten, daß drei Landesbedienstete für die Pyhrn Autobahn AG als Grundeinlöser tätig sind. Diese von der Landesregierung mit Beschluß vom 29. Mai 1972 genehmigte Tätigkeit wird von diesen Personen als Angestellte der Pyhrn Autobahn AG durchgeführt (Dienstvertrag mit Pyhrn Autobahn AG, zweite Lohnsteuerkarte).

Die Überprüfung dieser Tätigkeit hat ergeben, daß die Ausübung ausschließlich in der Freizeit der Beamten erfolgt und daß auch keine Doppelverrechnungen bei der Legung von Reiserechnungen vorliegen.

Der freiwillige Sozialaufwand setzt sich überwiegend aus Beiträgen zu Betriebsausflügen, Skitagen, Prämien für eine Unfallversicherung und für Zahlungen für die Zeckenimpfung zusammen. Bezogen auf die Anzahl der Bediensteten errechnet sich ein Betrag von rund S 2.500,-- freiwilliger Sozialaufwand pro Angestellten, und scheint dieser Aufwand daher nicht überhöht zu sein.

Grundsätzliches zum Ausbau der Pyhrn Autobahn

Die Steiermärkische Landesregierung hat am 11. Jänner 1988 hinsichtlich der Notwendigkeit des Ausbaues der Pyhrn Autobahn einen einstimmigen Beschluß gefaßt und eine diesbezügliche Resolution der Bundesregierung übermittelt. Daraus ist insbesondere das große Interesse des Landes Steiermark am raschen Ausbau des 38,7 km langen Schoberpaßüberganges zwischen Gaishorn und Wald mit den Bauabschnitten

- 115 Gaishorn - Wald
 - 116 Wald - Kalwang
 - 117 Kalwang - Mautern und
 - 118 Mautern - Traboch
- zu ersehen.

Die Strecke über den Schoberpaß gehörte zu den unfallträchtigsten Straßenabschnitten Österreichs. Vom Jahre 1980 bis 1986 haben sich in diesem Abschnitt 700 Verkehrsunfälle mit Personenschaden ereignet, bei denen es 130 Verkehrstote und 1.480 Schwer- und Leichtverletzte gab.

Mit der Fertigstellung der Schoberpaßstrecke, die endgültig im Sommer 1992 dem Verkehr übergeben wird, ist die 170 km lange Pyhrn Autobahn in der Steiermark bis auf den ebenfalls noch geplanten Ausbau einer zweiten Tunnelröhre in Selzthal im wesentlichen fertiggestellt.

Der Landesrechnungshof teilt ebenfalls die Auffassung, daß der Ausbau der Pyhrn Autobahn für die Steiermark eine äußerst notwendige Baumaßnahme war, deren Dringlichkeit insbesondere wegen der häufigen Unfälle auf dieser Strecke unterstrichen wird. Dies rechtfertigt

auch nach Ansicht des Landesrechnungshofes die nicht kleinlich im Einvernehmen mit den betroffenen Grundeigentümern durchgeführten Grundeinlösen und in einem bestimmten Ausmaß auch Forcierungskosten, die für die raschere Bauabwicklung an die Baufirmen entrichtet wurden. Berechnung der Ablösesummen wurde in der Regel der Verkehrswert (Vergleichswertverfahren) herangezogen. Die Dringlichkeit für den Ausbau kann jedoch nicht als Vorwand für Unzulänglichkeiten in der Bauvorbereitung und der Bauabwicklung genommen werden. Wenn zum Beispiel Ausschreibungen mangelhaft erstellt wurden, sodaß enorme Massenerhöhungen und Nachtragsangebote in einzelnen Bauabschnitten erforderlich wurden, so ist dafür nicht der Zeitdruck infolge des Wunsches nach raschem Ausbau der Pyhrn Autobahn verantwortlich zu machen. Anwendung des Sachwertverfahrens.

Der Landesrechnungshof hat immer die Auffassung vertreten, daß ein ausreichender Planungsvorlauf letztlich die Grundlage für eine exakte, rasche, kritikfreie und kostengünstige Baudurchführung ist.

Grundeinlösungen

Der Landesrechnungshof hat die einzelnen Ablösen von Liegenschaften, die im Zuge des Ausbaues der Pyhrn Autobahn in den genannten Baulosen des Schoberpaßüberganges notwendig wurden, stichprobenweise einer Prüfung unterzogen.

Nicht einbezogen in die Prüfung hat der Landesrechnungshof die erforderlichen Ablösen im Zuge der Liesingbachverlegung, die durch das Alternativangebot der Firma Alpine-Hinteregger notwendig wurden, da diese vom Rechnungshof eingehend behandelt werden. In diesem Bereich

gab es Unzulänglichkeiten in Form einer Doppelverrechnung von Grundeinlösen in der Höhe von ca. 3,6 Mio. Schilling, die aber in der Zwischenzeit von der Pyhrn Autobahn AG bereinigt wurden.

Für die Berechnung der Ablösesummen wurde in der Regel der Verkehrswert (Vergleichswertverfahren) herangezogen. In einem vom Landesrechnungshof überprüften Ablösefall "Fa. Zuegg & Co Pappenindustrie Ges.m.b.H." wurde nicht nach dem Verkehrswert, sondern nach dem Ertragswert abgelöst, da dieser für den Industriebetrieb maßgebend war.

Die Ermittlung des Entschädigungsbetrages bei Gebäudeablösen erfolgte nach den Liegenschaftsbewertungsrichtlinien unter Anwendung des Sachwertverfahrens.

Nachstehende Gesamtwerte an Grund- und Gebäudeablösen, einschließlich der damit verbundenen Aufwendungen, wurden seitens der Pyhrn Autobahn AG bis zum Stichtag 25. Oktober 1991 für den Bauabschnitt Gaishorn - Traboch getätigt:

Kostenart	Betrag
Grundkosten	S 135,878.351,55
Entschädigung für Baulichkeiten	S 57,891.165,00
Wirtschafterschwernisse	S 939.290,00
Sonstige Entschädigungen	S 23,526.031,10
Dienstbarkeiten	S 532.467,00
Grunderwerbssteuer	S 6,002.406,00
Grundsteuer	S 15.081,15
Sonstige Kosten	S 719.869,10
Vermessungskosten	S 10,194.642,82
Gutachten	S 10,318.997,20
Gesamtsumme	S 246,018.300,92

In dieser Gesamtsumme sind die von der Fachabteilung IIA getätigten Grundeinlösen vor Inkrafttreten der ASFINAG-Novelle 1988 und Übernahme dieses Bauabschnittes durch die Pyhrn Autobahn AG nicht enthalten. Für diese Grundeinlösen wurden S 61,566.544,31 aufgewendet, sodaß bisher für Grundeinlösen insgesamt S 307,584.845,23 aufgebracht werden mußten.

Die bis zum 25. Oktober 1991 aufgewendeten Kosten für Gutachter betragen - wie aus der vorigen Aufstellung ersichtlich - insgesamt S 10,318.997,20; das sind 3,35 % der Gesamtaufwendungen für Grund- und Gebäudeablösen. Dieser Prozentsatz ist im Verhältnis zum Gesamtaufwand als angemessen anzusehen. Darin sind auch bereits die Aufwendungen in der Höhe von S 4,354.006,50, die über die Fachabteilung IIA vor der ASFINAG-Novelle 1988 abgewickelt worden sind, enthalten.

An Vermessungskosten sind bis 25. Oktober 1991 insgesamt S 10,194.682,82 angefallen, wobei in diesem Betrag bereits die vom Land Steiermark für die Vorprojektierung aufgewendeten Kosten in der Höhe von S 10,053.542,45 miteingeschlossen sind.

Für den Landesrechnungshof war eine Überprüfung der Höhe der geleisteten Entschädigungen, insbesondere im Bereiche der Gebäudeablösen und Nebenentschädigungen, nur anhand der Plausibilität der fast in allen Fällen vorliegenden Gutachten von gerichtlich beeideten Sachverständigen möglich, da der ursprüngliche Zustand infolge der bereits durchgeführten Baumaßnahmen nicht mehr feststellbar war. Es wurden praktisch in allen Fällen Übereinkommen zwischen der Republik Österreich, vertreten durch die Fachabteilung IIA bzw. die Pyhrn Autobahn AG, und den Liegenschaftseigentümern erzielt.

Die Überprüfung hat ergeben, daß die im Übereinkommenswege festgelegten Ablösen - wie bereits erwähnt - zwar keine kleinlichen Lösungen, aber im wesentlichen eine gleichmäßige Behandlung der Liegenschaftseigentümer darstellen.

Der Landesrechnungshof respektiert grundsätzlich diese Vorgangsweise, da bei nicht einvernehmlichen Lösungen, das heißt Enteignungen, weit stärker Widerstand in der Bevölkerung gegen das Bauvorhaben auftreten würde, was wiederum zu Verzögerungen des Baubeginnes und des Baufortschrittes und damit zu Kostensteigerungen führt.

Bei der Grundeinlöse "Konrad" im Bauabschnitt Kammern ist der Landesrechnungshof der Auffassung, daß auch unter der Voraussetzung, daß eine Gesamtablöse bedingt durch die Zerschneidung des Hofes notwendig war, die Ablöse hätte wesentlich günstiger erfolgen müssen. Hiezu wird auf die im Bericht dargestellten Gutachten hingewiesen.

Der Landesrechnungshof sieht daher im gegenständlichen Fall eine gewisse Großzügigkeit, insbesondere im Vergleich zu anderen Grundeigentümern, die offensichtlich auf der Befürchtung beruhte, daß bei einer Behebung des erstinstanzlichen Enteignungsbescheides eine Verzögerung des Baufortschrittes und damit erhöhte Kosten eintreten würden. Dem Landesrechnungshof ist zwar klar, daß eine Bauverzögerung weit höhere Kosten verursachen würde, vertritt jedoch die Auffassung, daß die Grundeinlösen eben so rechtzeitig durchzuführen und abschließen sind, daß der Baufortschritt durch nicht eingelöste Grundstücke nicht verzögert werden kann.

Eine weitere Grundeinlöse, die der Landesrechnungshof im Bericht näher darstellt, ist die Ablöse "Reuss". Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark wurden für die Herstellung der A 9 Pyhrn Autobahn im Abschnitt Kalwang - Mautern verschiedene Grundstücke und Baulichkeiten der Liegenschaft Reuss enteignet. Die Höhe der Entschädigung von S 14,643.395,-- wurde im Wege eines zwischen dem Liegenschaftseigentümer und der Pyhrn Autobahn AG im Zuge der örtlichen Verhandlung am 22. Dezember 1989 gemäß § 29 Eisenbahnteilungsgesetz 1954 getroffenen Übereinkommens auf der Grundlage von Sachverständigengutachten vereinbart. Dieser Enteignungsbescheid des Landeshauptmannes ist in Rechtskraft erwachsen.

Außerhalb dieses Verfahrens hat die Pyhrn Autobahn AG mit dem Liegenschaftseigentümer Prinz Reuss, ebenfalls am 22. Dezember 1989, eine Vereinbarung betreffend die Regelung der Entschädigung für Industriegrundflächen im Bereich des Grundbesitzes Mautern abgeschlossen, wofür der Landesrechnungshof keinen ersichtlichen Grund findet. Die Pyhrn Autobahn AG hat sich in dieser Vereinbarung verpflichtet, bei einer Änderung des Flächenwidmungsplanes eine Aufzahlung auf Industriegrund zu leisten. Dies würde eine zusätzliche Entschädigung von rund 4 Mio. Schilling auf Grundlage vergleichbarer Preise für Industriegründe in der Region bedeuten. Diese Vereinbarung über die neuerliche Schätzung und Entschädigungsbewertung hat Gültigkeit bis zum Abschluß des bei der Gemeinde Mautern anhängigen Verfahrens zur Änderung der Flächenwidmung der von dieser Vereinbarung betroffenen Grundflächen. Nachdem das Flächenwidmungsplan-Änderungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist, droht der Pyhrn Autobahn AG immer noch eine nachträgliche Zahlung in der obangeführten Höhe.

Der Landesrechnungshof übt daran Kritik, daß außerhalb des eigentlichen Grundeinlöseverfahrens eine **Zusatzvereinbarung** getroffen wurde, die gutachtlich keineswegs belegt ist.

Zusätzlich hat der in der Zwischenzeit entlassene Generaldirektor Dr. Talirz bei der Fachabteilung Ib vorgesprochen und sich für eine **positive Erledigung** der gegenständlichen Umwidmung in Industrieland eingesetzt. Diese Intervention des ehemaligen Generaldirektors Dr. Talirz scheint dem Landesrechnungshof unverständlich, da sie gegen die Interessen der Pyhrn Autobahn AG gerichtet war. Es kann kein Interesse der Pyhrn Autobahn AG vorliegen, durch die Umwandlung der Flächen in Industriegrund, wogegen sich die Sachverständigen im Ablöseverfahren ausdrücklich ausgesprochen haben, zusätzlich zum rechtskräftigen Enteignungsbescheid vom 27. Dezember 1989 nochmals einen Betrag von rund 4 Mio. Schilling zu bezahlen.

Der Landesrechnungshof sah sich veranlaßt, der Staatsanwaltschaft, die bereits gegen den ehemaligen Generaldirektor Dr. Talirz ermittelt, eine diesbezügliche Mitteilung zu machen.

Zur **Kostenentwicklung der Schoberpaßstrecke** wird vom Landesrechnungshof zusammenfassend folgendes festgestellt:

Die 1. Kostenschätzung wurde noch vom Land Steiermark im März 1988 durchgeführt. Die damaligen Gesamtschätzkosten in der Höhe von 3,0 Mrd. Schilling wurden von der Pyhrn Autobahn AG faktisch unverändert übernommen. Dazu muß festgestellt werden, daß in dieser vom Land zusammengestellten Schätzung weder die Projektierungs- noch die Bauaufsichtskosten enthalten waren.

Warum die Pyhrn Autobahn AG diese Gesamtkosten unverändert übernommen hatte, ohne die Projektierung und die Bauaufsicht zu berücksichtigen, konnte dem Landesrechnungshof nicht plausibel erklärt werden. Aus dem zwischen dem Land Steiermark und der Pyhrn Autobahn AG geschlossenen Vertrag (GZ: 1 - 55/I Di 73) geht klar hervor, daß das Land Steiermark für die Beaufsichtigung der betreffenden Baulose drei Prozent der Netto-Herstellungskosten an Refundierung zu erwarten hat.

Die 2. Kostenschätzung, die bereits von der Pyhrn Autobahn AG im August 1989 durchgeführt wurde, ist in den Einzelansätzen grundsätzlich identisch mit der Schätzung aus dem Jahr 1988 und ergab 3,1 Mrd. Schilling. Die Kostenerhöhung um 100 Mio. Schilling von 3,0 Mrd. Schilling auf 3,1 Mrd. Schilling ist vor allem auf die zusätzliche Errichtung der Autobahnmeisterei zurückzuführen.

Die 3. Kostenschätzung wurde im August 1990 von der Pyhrn Autobahn AG durchgeführt und erbrachte zum damaligen Zeitpunkt eine Reduzierung für die Schoberpaßstrecke um 400 Mio. Schilling auf 2,7 Mrd. Schilling.

Der Hauptanteil dieser zum damaligen Zeitpunkt angegebenen Kostensenkung bestand aus der fehlenden Tunnelausrüstung, die laut Angabe der Pyhrn Autobahn AG in der Schätzung 1990 aus einem Versehen nicht berücksichtigt wurde. In diesem Zusammenhang muß vom Landesrechnungshof kritisiert werden, daß dieser offensichtliche Mangel von den Fachleuten im Bauausschuß weder erkannt, noch die Kostensenkung hinterfragt wurde.

Die 4. Kostenschätzung wurde im Juli 1991 von der Pyhrn Autobahn AG durchgeführt und ergab 3,6 Mrd. Schilling.

Sie beinhaltet neben den bisher tatsächlich angefallenen Kosten sämtliche vorgebrachten Forderungen, auch solche, die von der Pyhrn Autobahn AG weder anerkannt noch vergütet worden sind. Die Differenz von ca. 900 Mio. Schilling zwischen der 3. und der 4. Kostenschätzung hat, wie im Bericht detailliert ausgeführt ist, letztlich grob gerundet folgende Ursachen:

* Verteuerung aller vier Baulose inkl. Jahr 1990 in keiner Preisgleitung (gesamt ca. 150 Mio.S) um jeweils 100 Mio. S'.....	400 Mio. S
* Autobahnmeisterei	140 Mio. S
* in der Schätzung 1990 vergessene Tunnelausrüstung (BL 116)	200 Mio. S
* Refundierungen für Projektierungen und Bauaufsicht	<u>160 Mio. S</u>
	900 Mio. S

Daraus ist ersichtlich, daß es, ohne die Preisgleitung zu berücksichtigen, zu echten Verteuerungen bei den Baulosen und der Autobahnmeisterei um rund 390 Mio. S gekommen ist. Den tatsächlichen Ursachen dafür kann nur in einer Detailprüfung der einzelnen Baulose nachgegangen werden. Deshalb wird in diesem Zusammenhang auf den Bericht des Rechnungshofes verwiesen.

Generell muß jedoch festgestellt werden, daß große Abweichungen in der Bauausführung und extreme Ungenauigkeiten in der Ausschreibung auf eine schlechte bzw. ungenügende Bauvorbereitung schließen lassen.

Bei den übrigen Kosten von über 500 Mio. Schilling, die nicht auf tatsächliche Massenerhöhungen bzw. Ver-

teuerungen zurückzuführen sind, handelt es sich um Kosten, die von der Pyhrn Autobahn AG bis zum 15. Juli 1991 schlichtwegs "vergessen" worden sind. Dies ist dem Landesrechnungshof unverständlich, da für diese Kostenermittlungen ausgesprochene Autobahnfachleute tätig waren. Ebenso unverständlich ist dem Landesrechnungshof allerdings auch die Tatsache, daß die fachkundigen Vertreter im Bauausschuß und der Aufsichtsrat diese "plötzliche Kostensenkung" im Jahr 1990 in keiner Weise hinterfragt haben.

W. Hofrat Dipl. Ing. Christian Theußl wieder die Funktion eines Aufsichtsrates übernommen.

Das Ergebnis der vom Landesrechnungshof durchgeführten Überprüfung wurde in der am 11. Dezember 1991 stattgefundenen **Schlußbesprechung** eingehend erörtert.

An der Schlußbesprechung haben teilgenommen:

von der Pyhrn Autobahn AG:

W. Hofrat Dipl. Ing. Christian THEUßL
interimistischer Vorstand

Dipl. Ing. Michael ZUZIC, Prokurist

Peter MURALTER, Prokurist

W. Hofrat Dipl. Ing. Wolfgang GOBIET

Oberamtsrat Herbert SCHUSTER

vom Rechnungshof:

Ministerialrat Dr. Gottfried ECKEL

mit dem Prüfungsteam

vom Landesrechnungshof:

Landesrechnungshofdirektor

W. Hofrat Dr. Herbert LIEB

Landesrechnungshofdirektor-Stellvertreter

W. Hofrat Dr. Hans LEIKAUF

01 178a - 02.02-1992

Objekt: Oberbaurat
Hofrat
des Landesrechnungshofes

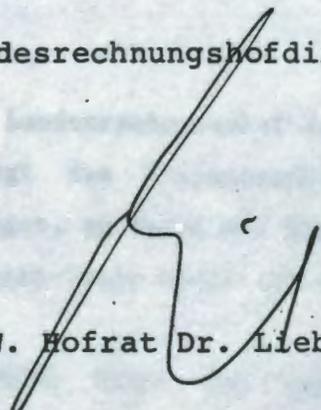
- Hofrat Dipl. Ing. Werner SCHWARZL
- Hofrat Dr. Karl BEKERLE
- Oberbaurat Dipl. Ing. Gerhard RUSSEIM
- Amtsrat Othmar ROTTENSCHLAGER

Bemerkt wird, daß in der am 19. Dezember 1991 stattgefundenen Aufsichtsratssitzung Dr. Engelbert Schragl mit Wirkung vom 1. Jänner 1992 zum Vorstand der Pyhrn Autobahn AG bestellt wurde. Gleichzeitig hat der bisher interimistische Vorstand W. Hofrat Dipl. Ing. Christian Theußl wieder die Funktion eines Aufsichtsrates übernommen.

I. Jüngste Medienberichte über die Pyhrn Autobahn AG sind mit 11,6 % Kapitalerhöhung beauftragt. Die Aufsichtsratsmitglieder sind mit 11,6 % über den Anteil zu erhöhen. Die Aufsichtsratsmitglieder sind mit 11,6 % über den Anteil zu erhöhen.

Graz, am 7. Februar 1992

Der Landesrechnungshofdirektor:



(W. Hofrat Dr. Lieb)

II. Gemäß § 3 Abs. 1 des Landesrechnungshofgesetzes (LRF-Gesetz) vom 19. April 1992, obliegt es dem Landesrechnungshof, die Gehälter der Unternehmungen, die dem Staat, Grund- oder Eigenbetrieben...

Gemäß § 11 Abs. 1 des Landesrechnungshofgesetzes (LRF-Gesetz) vom 19. April 1992, obliegt es dem Landesrechnungshof, die Gehälter der Unternehmungen, die dem Staat, Grund- oder Eigenbetrieben...

III. Gemäß § 12 Abs. 1 des Landesrechnungshofgesetzes (LRF-Gesetz) vom 19. April 1992, obliegt es dem Landesrechnungshof, die Gehälter der Unternehmungen, die dem Staat, Grund- oder Eigenbetrieben...

- Präsidiabteilung -

GZ Präs - 03.90-15/91-1

Ggst Gebarungskontrolle der
Pyhrn-Autobahn-AG. durch
den Landesrechnungshof.

Antrag

gestellt, die Steiermärkische Landesregierung wolle beschließen:

1. Es wird an den Landesrechnungshof der Antrag gestellt, eine Gebarungskontrolle der Pyhrn-Autobahn-AG. durch
AV. Jüraun. ao.Regierungssitzung

2. Der Steiermärkische Landtag ist zu einer außerordentlichen Tagung
gemäß § 13 Abs.2 L-VG 1960 zum selben Thema einzuberufen.

I. Jüngste Medienberichte über die Pyhrn-Autobahn-AG., an der das Land mit
mit 31,8 % minderheitsbeteiligt ist (Mehrheitseigentümer Bund mit 60 %,
Land Oberösterreich 8,2 %), machen eine raschestmögliche und umfassende
Aufklärung notwendig.

II. Gemäß § 3 Abs.1 des Landesrechnungshof-Verfassungsgesetzes (LRH-VG),
LGBI.Nr.59/1982, obliegt dem Landesrechnungshof die Kontrolle der
Gebarung von Unternehmungen, an denen das Land mit mindestens 25 v.H. des
Stamm-, Grund- oder Eigenkapitals beteiligt ist.

Gemäß § 26 Abs.1 LRH-VG führt der Landesrechnungshof Akte der
Gebarungskontrolle von Amts wegen oder auf Antrag durch. Auf Grund des
Abs.2 Z.3 dieser Bestimmung kann ein solcher Antrag von der
Landesregierung gestellt werden.

III. Gemäß § 13 Abs.2 L-VG 1960 kann der Präsident den Landtag auch zu
außerordentlichen Tagungen einberufen. Wenn es die Landesregierung
verlangt, ist der Präsident verpflichtet, den Landtag binnen fünf Tagen
zu einer außerordentlichen Tagung einzuberufen.

3 SEP. 1991

Es wird daher der

AN DER
LANDESRICHTUNGSGEBUNG

11. Sep. 1991

Antrag

gestellt, die Steiermärkische Landesregierung wolle beschließen:

1. Es wird an den Landesrechnungshof der Antrag gestellt, eine Gebarungskontrolle der Pyhrn-Autobahn-AG. durchzuführen.
2. Der Steiermärkische Landtag ist zu einer außerordentlichen Tagung gemäß § 13 Abs.2 L-VG 1960 zum selben Thema einzuberufen.

11. SEP. 91
102 LAN 20 21-21/3
102

In der Beilage wird ein Antrag der sozialdemokratischen Landtagsabgeordneten betreffend die Überprüfung der zuständigen Rechtsabteilung der Landesbaudirektion mit den Fachabteilungen der Landesregierung sowie der Landesholding GmbH in Zusammenhang mit der Gebarungskontrolle der Pyhrn-Autobahn AG. mit der Bitte um Kenntnisnahme übermittelt.

Graz, am

Der Landeshauptmann

[Handwritten signature]

Der Klubsekretär:

Der Klubobmann:

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

(Dr. Günther Kratzer)

Ergeht nach Paraphierung durch den Herrn Abteilungsvorstand:

Beschluß der Steierm. Landesregierung

vom 5. SEP. 1991

Antrag einstimmig angenommen.

an das Büro des Landeshauptmannes mit dem Ersuchen um Einholung der Unterschrift des Herrn Landeshauptmannes

Der Landesratspräsident

[Handwritten signature]

SPÖ STEIERMARK

21

An den
LANDESRECHNUNGSHOF

Burggasse 4
8010 Graz

11. Sep. 1991

Graz, am 10.9.1991

11. SEP. 1991	
GZ. LEH 20 P1-P1/3	
Ad.	Blg. 2

Betr.: Pyhrn-Autobahn AG.

In der Beilage wird ein Antrag der sozialdemokratischen Landtagsabgeordneten betreffend die Überprüfung der zuständigen Rechtsabteilung, der Landesbaudirektion mit den Fachabteilungen, der zuständigen Mitglieder der Landesregierung sowie der Steiermärkischen Landesholding GesmbH. im Zusammenhang mit der Gebarungskontrolle der Pyhrn-Autobahn AG. mit der Bitte um Kenntnisnahme übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Der Klubsekretär:

Der Klubobmann:

(Dr. Günther Kräuter)

(LABg. Franz Trampusch)

1 Beilage

A N T R A G

der Abgeordneten Erhart, Freitag, Gennaro, Hammer, Heibl, Herrmann, Kanape, Kohlhammer, Präs. Meyer, Minder, Ofner Günther, Prutsch Günther, Rainer, Reicher, Schoiswohl, Schrittwieser, Sponer, Trampusch, Ussar, Vollmann und Zellnig gemäß § 26 (2) Ziffer 2 Landesrechnungshof-Verfassungsgesetz, LGBL. Nr. 59/1982 i.d.g.F., an den Landesrechnungshof .. zur Überprüfung der zuständigen Rechtsabteilung, der Landesbaudirektion mit den Fachabteilungen, der zuständigen Mitglieder der Landesregierung sowie der Steiermärkischen Landesholding GesmbH. im Zusammenhang mit der beantragten Gebarungskontrolle der Pyhrn-Autobahn AG.

Begründung:

Aktuelle Medienberichte über die Pyhrn-Autobahn AG, an der das Land Steiermark mit 31,8% am Grundkapital beteiligt ist, erfordern eine rasche und umfassende Aufklärung.

Am 5. September 1991 wurde von der Steiermärkischen Landesregierung der einstimmige Beschluß gefaßt, den Landesrechnungshof mit einer Gebarungskontrolle der Pyhrn-Autobahn AG. zu beauftragen.

Zur vollständigen und lückenlosen Aufklärung ist darüber hinaus betreffend dieses Prüfgegenstandes eine Überprüfung der im Amt der Steiermärkischen Landesregierung für die Beteiligungsverwaltung zuständigen Rechtsabteilung, der Landesbaudirektion mit ihren Fachabteilungen IIa, IIb, IIc und IID, der für diese Abteilungen zuständigen Mitglieder der Landesregierung sowie der Steiermärkischen Landesholding GesmbH. erforderlich.

In Ergänzung bzw. in Erweiterung des Beschlusses der Steiermärkischen Landesregierung beantragen daher die unterzeichneten Abgeordneten die Überprüfung

- 1.) der im Amt der Steiermärkischen Landesregierung für die Beteiligungsverwaltung zuständigen Rechtsabteilung

2.) der Landesbaudirektion und deren Fachabteilungen IIa, IIb, IIc und IID

3.) der für die genannte Rechts- und die genannten Fachabteilungen zuständigen Mitglieder der Steiermärkischen Landesregierung

4.) der Steiermärkischen Landesholding GesmbH

Die in Amt der Stmk. Landesregierung für die Beteiligungs- betreffend des Prüfgegenstandes.

Gründer
Schwarz
B. Kanape

Unger
Kraus
Alex. Fuchs

Bellini
Bellmann
K. Fuchs

S. Jermann
J. H. H.

S. Jermann

L. J. J. J.
J. J. J.

J. J. J.

J. J. J.

J. J. J.

J. J. J.

Zusatzantrag der SPÖ-Regierungsfraktion zum Sitzungsantrag des Landeshauptmannes, GZ.: Präs-03.90-15/91-1 betreffend die Gebärungskontrolle der Pyhrnautobahn-AG durch den Landesrechnungshof.

Dem Punkt 1 des Beschluß-Antrages sind folgende Sätze anzufügen:

Weiters sind zu prüfen:

Die im Amt der Stmk. Landesregierung für die Beteiligungsverwaltung zuständige Rechtsabteilung, die Landesbaudirektion mit ihren Fachabteilungen IIa, IIb, IIc und IID im Zusammenhang mit dem Prüfgegenstand sowie die für diese Abteilungen zuständigen Mitglieder der Stmk. Landesregierung und die Stmk. Landesholding GesmbH betreffend den Prüfgegenstand.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



FRANZ WEGART

8010 Graz, am 22. November 1989
Landhaus
Telefon (0 31 6) 877/2217

PRÄSIDENT DES STEIERMÄRKISCHEN LANDTAGES

Gz. KT-Präs R2/11-SP

Sehr geehrter Herr Präsident!

In der Sitzung des Verfassungs-, Unvereinbarkeits- und Immunitäts-Ausschusses des Steiermärkischen Landtages am 21. November 1989 wurde die Neuregelung hinsichtlich der Berichte des Rechnungshofes durch die Bundes-Verfassungsgesetz-Novelle 1988 erörtert.

Gemäß Artikel 127 Abs. 6 B-VG in der Fassung der B-VG-Novelle 1988 erstattet der Rechnungshof dem Landtag über seine Tätigkeit im vorausgegangenen Jahr, spätestens bis 31. Dezember jeden Jahres, Bericht. Diese Bestimmung tritt mit 1. Jänner 1990 in Kraft.

Im Ausschuß wurde die Frage aufgeworfen, ob Berichte, die gemäß Artikel 127 Abs. 5 B-VG in der geltenden Fassung vom Rechnungshof der Landesregierung zur Vorlage an den Landtag mitgeteilt wurden, noch nach dem 1. Jänner 1990 an den Landtag vorzulegen sind.

Im Hinblick darauf, daß die Bundes-Verfassungsgesetz-Novelle 1988 keine Übergangsbestimmung enthält, darf um Bekanntgabe der Rechtsauffassung des Rechnungshofes gebeten werden.

Mit freundlichen Grüßen

Herrn

Präsidenten des Rechnungshofes
Dr. Tassilo BROESIGKE

Dampfschiffstraße Nr. 2
1033 WIEN

23. 11. 89 R2



DER PRÄSIDENT DES RECHNUNGSHOFES

WIEN, AM 19. Dezember 1989

1033 WIEN, DAMPFSCIFFSTRASSE 2
TEL. ~~XXXXXXXX~~ 711 71/8468

Vollziehung des Art 127 Abs 6 B-VG
idF der B-VG-Novelle 1988 im
Land Steiermark (Berichtsvorlage
an den Landtag nach alter bzw neuer
Verfassungsrechtslage)

Zl 4190-01/89

... wurden, von dieser aber bis zum
Landtag ... Diese
... werden in den Tätigkeitsbericht aufzunehmen, soweit nicht der
... aus Gründen der Aktualität einen Wahrnehmungsbericht er-
stattet.

An den
Herrn Präsidenten
des Steiermärkischen
Landtages
Franz Wegart

Mit freundlichen
XI.

29.12.89
R 2/12-89

Landhaus
8010 G r a z

Sehr geehrter Herr Präsident!

Zu Ihrem Schreiben vom 22. November 1989 teile ich mit,
daß Art 127 Abs 6 B-VG idF der B-VG-Novelle 1988 iZm Art X
Abs 1 Z 3 leg cit nach Ansicht des RH die Rechtslage so ein-
deutig regelt, so daß es keiner eigenen Übergangsbestimmung
bedurfte. Danach ist der jährliche Tätigkeitsbericht des RH
an den Landtag erstmals spätestens bis 31. Dezember 1990 vor-
zulegen; selbstverständlich kann auch vor diesem Zeitpunkt
im Bedarfsfall ein Wahrnehmungsbericht im Sinne des Art 127
Abs 6 zweiter Satz B-VG (sogenannte "Sonderbericht") erstattet
werden.

Offen bleibt nur die Frage der Behandlung der Gebarungsüber-
prüfungsberichte, die gem Art 127 Abs 5 B-VG (alte Rechtslage)
noch vor dem 1. Jänner 1990 der Landesregierung zur Vorlage

an den Landtag mitgeteilt wurden, von dieser aber bis zum 31. Dezember 1989 nicht dem Landtag vorgelegt wurden. Diese wären in den Tätigkeitsbericht aufzunehmen, soweit nicht der RH aus Gründen der Aktualität einen Wahrnehmungsbericht erstattet.

an den Landtag mitgeteilt wurden, von dieser aber bis zum 31. Dezember 1989 nicht dem Landtag vorgelegt wurden. Diese wären in den Tätigkeitsbericht aufzunehmen, soweit nicht der RH aus Gründen der Aktualität einen Wahrnehmungsbericht erstattet.

mit Bescheid vom 24.6.1987, RH Nr. 337 (ASFDAG-Gesetz) wurde der Firma Kytobau AG die Planung, Errichtung und Erhaltung des Abschnittes "Umfahrung Rottenmann" der A 9, Kytobau...

Mit freundlichen Grüßen

In durch Mangel eines so betriebliehen Buvorhabens, wie es der Plausibilitätsbericht darstellt, vor allem in der Hinsicht, dass in der Abteilung II c kein Personal qualifiziertes Fachpersonal nicht ausreicht und es sich als notwendig, Bedienstete der Nachabteilung II c (Tunwils) und der Nachabteilung II b (Rückbauarbeiten) als Buvorhabensbeauftragte für diese Umfahrung einzusetzen wobei das Land eine Pauschalvergütung von 3 % der Personalkosten von der BH erhalten soll, eine Vergütung, die der Abgeltung gleichwertiger Zivildienstleistungen entspricht.

Handwritten initials: H, H, H

Das Land Steiermark hat für die Bewirtschaftung des Buvorhabens "Umfahrung Rottenmann" mit einer Netto-Abrechnungssumme unter Berücksichtigung der Buvorleistung von 2.300 Millionen zu rechnen, wobei als Vergütung für einen Bewirtschaftungszeitraum von 3 Jahren rund 11 Millionen Schilling zu erwarten sind.

Von der Nachabteilung II c werden nachstehende Bedienstete als Buvorhabensbeauftragte für die Umfahrung Rottenmann verwendet werden:

- BGR. Dipl.-Ing. Gertfried KLEINSCHEIDT zur Hälfte
- St. Ing. Peter SCHNEFF, zur Hälfte
- Techn. St. Karl MATTEI, zur Hälfte
- St. Ing. Dr. Wolfgang GIBBY, Leiter des Tunnelreferats, sowie
- BGR. Dipl.-Ing. Alfred PAAR, Leiter des Referates Autobahn werden ungefähr zu je einem Viertel ihrer Dienstzeit mit der Umfahrung Rottenmann beauftragt sein.

Von der Nachabteilung II b werden:

- BGR. Ing. Klaus VERHANN, zur Hälfte
- Techn. St. Herbert GIERK, zur Hälfte, sowie
- BGR. Dipl. Ing. Heinz GEMAK zur Hälfte für dieses Buvorhaben eingesetzt werden.

Ggst ~~Vertrag zwischen dem Land Steiermark und der Pyhrn-Autobahn Aktiengesellschaft über die Verwendung von Landesbediensteten der Fachabteilungen II b und II c.~~

AV

Mit Bundesgesetz vom 24.6.1987, BGBl.Nr. 337 (ASFINAG-Gesetz) wurde der Pyhrn-Autobahn AG. die Planung, Errichtung und Erhaltung des Abschnittes "Umfahrung Rottermann" der A 9, Pyhrn-Autobahn übertragen.

Da durch Wegfall eines so bedeutenden Bauvorhabens, wie es der Plabutschunnel darstellt, vor allem in der Fachabteilung II c im Referat Tunnelbau qualifiziertes Fachpersonal nicht ausreichend ausgelastet wäre, erweist es sich als zweckmäßig, Bedienstete der Fachabteilung II c (Tunnelbaureferat) und der Fachabteilung II b (Brückenneubau) als Bauaufsichtsorgane für diese Umfahrung einzusetzen, wobei das Land eine Pauschalvergütung von 3 % der Nettoherstellungskosten von der PAG erhalten soll, eine Vergütung, die der Abgeltung gleichwertiger Zivilingenieurleistungen entspricht.

Das Land Steiermark hat für die Beaufsichtigung des Bauvorhabens "Umfahrung Rottermann" mit einer Netto-Abrechnungssumme unter Berücksichtigung der Baupreisgleitung von S 360 Millionen zu rechnen, sodaß als Vergütung für einen Beaufsichtigungszeitraum von 3 Jahren rund 11 Millionen Schilling zu erwarten sind.

Von der Fachabteilung II c werden nachstehende Bedienstete als Bauaufsichtsorgane für die Umfahrung Rottermann verwendet werden:

RBR. Dipl.Ing. Gerfried KLEINOSCHEGG zur Gänze

BI.Ing. Peter SCHNEPF, zur Gänze

Techn.FI. Karl RATTIN, zur Gänze

Wirkl.Hofrat Dr.Wolfgang GOBIET, Leiter des Tunnelreferates, sowie

ROBR.Dipl.Ing.Alfred PAAR, Leiter des Referates Autobahn werden ungefähr zu je einem Viertel ihrer Dienstzeit mit der Umfahrung Rottermann befaßt sein

Von der Fachabteilung II b werden

BOI.Ing.Klaus VENNEMANN, zur Gänze

Techn.OK.Herbert CUCEK, zur Gänze, sowie

ROBR.Dipl.Ing.Heinz CERMAK zur Hälfte für dieses Baulos eingesetzt werden.

Bei der Prüfung der Frage der Angemessenheit des Refundierungsbetrages von 11 Millionen Schilling konnte festgestellt werden, daß die für die obangeführten Bediensteten innerhalb des dreijährigen Zeitraumes ihrer Verwendung anlaufenden Personalkosten, einschließlich Reisekosten und Dienstzeilungsgebühren, jedoch ohne Berechnung einer Pensionstangente für künftig anfallende Pensionslasten, in dem angebotenen Betrag von 11 Millionen Schilling ihre Deckung finden.

Es wurde daher mit den Vertretern der Pyhrn-Autobahn AG. nachstehender Vertrag hinsichtlich der Verwendung von Landesbediensteten der Fachabteilungen II c und II b als Bauaufsichtsorgane für die "Umfahrung Rottenmann" ausgearbeitet (Beilage).

Da nunmehr das Konzept dieses Vertrages vorliegt, wird der

A n t r a g

gestellt, die Steiermärkische Landesregierung wolle beschließen:

Die Rechtsabteilung 1 wird ermächtigt, namens des Landes Steiermark den in der Beilage angeschlossenen Vertrag mit einem bevollmächtigten Vertreter der Pyhrn-Autobahn AG. abzuschließen.

Graz, am 12. Oktober 1987

Der Landesrat

1 Beilage

Beschluß der Steierm. Landesregierung
 vom **19. OKT. 1987**
 Antrag einstimmig angenommen.

Der Landesratssekretär

Herstellt auf Kosten des Landesrats

VERTRAG

Der Terminplan für den Bauablauf und die damit im Zusammenhang stehenden Finanzierungspläne sind mit der PAG abzustimmen. Alle Rechnungen sind an die PAG abgeschlossen zwischen dem Land Steiermark (im folgenden kurz Land genannt) einerseits und der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft, 8010 Graz, Wilhelm Raabe-Gasse 24 (im folgenden kurz PAG genannt), andererseits wie folgt:

- (1) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat aufgrund des ASFINAG-Gesetzes, BGBl. 339 vom 24. Juni 1987 die Planung, Errichtung und Erhaltung der A 9, Pyhrnautobahn, im Abschnitt "Umfahrung Rottenmann" der PAG übertragen.
- (2) Nach dem Bauzeitplan der PAG soll diese Errichtung im Jahre 1990 abgeschlossen sein.

II.

- (1) Das Land übernimmt im Namen der PAG bei der Errichtung der A 9 folgende Aufgaben für den Abschnitt der "Umfahrung Rottenmann":
 - a) Die Vorbereitung und administrative Abwicklung aller für die eigentlichen Baumaßnahmen notwendigen Vorarbeiten wie Leitungsverlegungen, Rodungen, Wasserversorgung und dergleichen.
Die hierfür erforderlichen Ausschreibungen sind in Abstimmung mit der PAG in deren Namen zu veranlassen.
Die Vergabe erfolgt durch die PAG, wobei das Land einen Vergabevorschlag erstellt. Rechnungen sind an die PAG zu legen, wobei die vorbereitende Rechnungsprüfung durch das Land erfolgt.
 - b) Die Projektsteuerung in der Bauausführungsphase (Oberleitung) und die örtliche Bauaufsicht.

Der Terminplan für den Bauablauf und die damit im Zusammenhang stehenden Finanzierungspläne sind mit der PAG abzustimmen. Alle Rechnungen sind an die PAG zu legen. Alle Übernahmen und Vorübernahmen sind gemeinsam mit der PAG durchzuführen.

(2) Das Land führt die von der PAG übernommenen unter Vertragspunkt II. (1) beschriebenen Aufgaben so aus, wie sie der Landeshauptmann im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes gemäß Art. 104 B-VG auszuführen hätte. Gemäß dem gesetzlichen Auftrag an die PAG ist jedoch für alle Entscheidungen, welche im Rahmen der Auftragsverwaltung dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zugefallen wären, der Vorstand der PAG zuständig. Ebenso bedürfen alle Vertragsänderungen und Erweiterungen mit Auftragnehmern der vorherigen schriftlichen Zustimmung der PAG:

(3) Durch den Vertragspunkt II. (1) und (2) tritt keine Änderung der gesetzlichen und satzungsgemäß bestimmten Aufgabenbereiche der Organe der PAG ein. Insbesondere bleibt die nach den §§ 70 ff des Aktiengesetzes 1965 bestehende Leitungsgewalt des Vorstandes der PAG unangetastet.

In sich abgeschlossene, zusätzlich erforderliche Maßnahmen, die nicht in dem vorstehenden Vertragspunkt und Anhangsvertrag erfasst worden sind, unterliegen hinsichtlich der Entgelte den in Vertragspunkt III. vorst. III. von Regelungen stammend.

(1) Die PAG leistet dem Land für dessen Personal- und Sachaufwand zur Durchführung der unter Vertragspunkt II. beschriebenen Aufgaben folgende Entgelte:

- a) Für die Vorbereitung und Abwicklung von noch nicht erledigten und für die Bauabwicklung notwendigen Behördenverfahren (ausgenommen Liegenschaftseingelösungen) ein Tagespauschale für jeden Kalendertag, an dem eine dieser angeführten Tätigkeiten verrichtet wird. Für Tätigkeiten, die weniger als vier Stunden dauern, kommt das halbe Tagespauschale zur Verrechnung. Das Tagespauschale für Behördenverfahren beträgt gerundet S 25.100,-- (in Worten: Schilling fünfundzwanzigtausendeinhundert 00/100)

- 3 -

(3) Gerat die PAG mit ihren Zahlungsverpflichtungen gegen-
über dem Land in Teilzug, so hat sie dem Land ein

Für je drei Tagespauschalen für Behördenverfahren
gelangt ein zusätzliches Behördenverfahren-Tages-
pauschale für Vorbereitungsarbeiten des Landes zur
Verrechnung.

(4) Berechnungsgrundlage für diese Tagespauschalen sind
die Personal-, Sach- und Nebenkosten auf Preisbasis
1987.

- b) Für die Bauaufsicht von Vorarbeiten und ebenso für
die Projektsteuerung in der Bauausführungsphase und
die örtliche Bauaufsicht ein Pauschale in der Höhe
von 3 %, gerechnet von den jeweiligen Nettoherstel-
lungskosten für die Bauarbeiten des jeweiligen Bau-
loses.

Die Entgelte gemäß Vertragspunkt III. (1) lit. a)
und b) decken alle personellen und materiellen Auf-
wendungen des Landes, welche in der vollständigen
ordnungsgemäßen Abwicklung der Projektsteuerung in
der Bauausführungsphase und bei der örtlichen Bau-
aufsicht für alle ausgeschriebenen bzw. vergebenen
Arbeiten, einschließlich aller allfälligen Zusatz-
oder Nachtragsaufträge erforderlich sind.

In sich abgeschlossene, zusätzlich erforderliche
Maßnahmen, die nicht in den vorgesehenen Vorarbei-
ten und Bauarbeiten erfaßt werden konnten, unter-
liegen hinsichtlich der Entgelte den in Vertrags-
punkt III. vereinbarten Regelungen sinngemäß.

- (2) Die Entgelte (Refundierungsbeträge) gemäß Vertragspunkt III. sind
einen Monat nach Eingang der für den jeweils vorherigen Monat vom
Land erstellten und der PAG vorgelegten Rechnung fällig und sind
auf das Konto-Nr. 520, Land Steiermark, bei der Landes-Hypotheken-
bank, einzuzahlen und von der Landesbuchhaltung zu Gunsten Ansatz
2/020005, Post 8270, zu vereinnahmen. Das Entgelt gemäß Vertrags-
punkt III. (1) lit. a) ist Wertgesichert nach den Empfehlungssätzen
des Bundesministeriums für Finanzen für Preisänderungen auf dem
Sektor "Lohn" für das Baugewerbe. Hierbei gilt die ONORM B 2111,
Ausgabe 1. Oktober 1981 als zugrundeliegend. Das Entgelt gemäß
Vertragspunkt III. (1) lit. a) ist zu 85 % dem Anteil "Lohn" zuzu-
schreiben. Der restliche Anteil von 15 % ist dem Anteil "Sonstiges"
zuzuschreiben und mit den jeweils halben Empfehlungssätzen zu erhöhen.
Ausgangspunkt für die Berechnung der Wertsicherung ist der Tag der
Unterfertigung des Vertrages. Endpunkt der Berechnung der Wert-
sicherung ist die für den Monat der jeweiligen Leistungserbringung
maßgebliche Indexzahl.

- 4 -

- (3) Gerät die PAG mit ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem Land in Verzug, so hat sie dem Land aus den fälligen Forderungen Verzugszinsen in der Höhe von 4 % p.a. über der Bankrate zu bezahlen.
- (4) Sämtliche in diesem Vertragspunkt vereinbarten Entgelte sind Entgelte exklusive einer allfälligen Umsatzsteuer.

(5) Für Streitigkeiten aus diesem Vertrag wird das sachlich zuständige Gericht in Graz vereinbart.

IV.

Durch die Verpflichtung des Landes zur Erbringung der Leistung gemäß Vertragspunkt II. entsteht kein wie immer geartetes Rechtsverhältnis zwischen der PAG und den jeweiligen Bediensteten des Landes:

V.

Beide Vertragsteile verpflichten sich, die aus diesem Vertrag jeweils für sie erwachsenden Rechte und Pflichten auf den jeweiligen Rechtsnachfolger zu übertragen.

VI.

- (1) Das Land und die PAG vereinbaren hiermit, daß
1. der Gegenstand des vorliegenden Vertrages durch den vorliegenden Vertrag erschöpfend - unbeschadet der Bestimmung unter Ziff. 2 - abschließend geregelt ist;
 2. alle aus früherer Zeit allenfalls noch bestehenden, dem Gegenstand dieses Vertrages entgegenstehenden, mündlichen oder schriftlichen Vereinbarungen zwischen dem Land einerseits und der PAG andererseits durch diesen vorliegenden Vertrag aufgehoben werden; sowie
 3. Abänderungen und Ergänzungen des gg. Vertrages zu ihrer Rechtsverbindlichkeit zwischen dem Land einerseits und der PAG andererseits der schriftlichen Form bedürfen. Mündliche Vereinbarungen haben keinerlei Rechtswirksamkeit.

- (2) Die mit der Errichtung, Vergebührung und Durchführung dieses Vertrages verbundenen Kosten, Gebühren und Abgaben sowie allenfalls entstehende Steuern trägt die PAG. Die dazu erforderlichen Schritte werden von der PAG gesetzt bzw. veranlaßt.
- (3) Der Vertrag wird in zweifacher Ausfertigung errichtet, wobei jeder Vertragsteil je eine Ausfertigung erhält.
- (4) Für Streitigkeiten aus diesem Vertrag wird das sachlich zuständige Gericht in Graz vereinbart.

Graz, am

Graz, am

Für das Land Steiermark:
Der Vorstand der Rechtsabteilung 1

Für die Pyhrn Autobahn
Aktiengesellschaft:

(W.Hofrat Dr.Lieb)

Bundes III
 Fachstelle II
 Fachstelle II
 Bundes III
 Fachstelle II
 Fachstelle II