LANDESRECHNUNGSHOF
STEIERMARK

PRÜFBERICHT

Park-and-Ride-Plätze – Folgeprüfung

VORBEMERKUNGEN

Der Landesrechnungshof übermittelt gemäß Art. 52 Abs. 2 Landes-Verfassungsgesetz 2010 (L-VG) idgF dem Landtag und der Landesregierung den nachstehenden Prüfbericht unter Einarbeitung der eingelangten Stellungnahmen einschließlich einer allfälligen Gegenäußerung.

Dieser Prüfbericht ist nach der Übermittlung über die Webseite http://www.lrh.steiermark.at verfügbar.

Der Landesrechnungshof ist dabei zur Wahrung berechtigter Geheimhaltungsinteressen, insbesondere im Hinblick auf den Datenschutz und auf Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse, verpflichtet.

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

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

Zitierte Textstellen und die eingelangten Stellungnahmen werden im Prüfbericht in kursiver Schriftart dargestellt.

LRH LANDESRECHNUNGSHOF STEIERMARK

LANDTAG STEIERMARK - LANDESRECHNUNGSHOF
Trauttmansdorffgasse 2 | A-8010 Graz

lrh@lrh-stmk.gv.at

T +43 (0) 316 877 2250
F +43 (0) 316 877 2164

http://www.lrh.steiermark.at

Berichtszahl: LRH-308222/2015-10

INHALTSVERZEICHNIS

KURZFASSUNG 4

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND 5
1.1 Prüfungskompetenz und Prüfungsmaßstab 6
1.2 Stellungnahmen zum Prüfbericht 7

2. RECHTSGRUNDLAGEN 8

3. VERGLEICH PARK-AND-RIDE-PLÄTZE 9
3.1 Anzahl der geförderten P+R-Anlagen 9
3.2 Ausgaben für P+R-Anlagen 10
3.3 Zukunft von P+R-Anlagen 10

4. ERGEBNISSE DER FOLGEPRÜFUNG 12
4.1 Förderungsgrundlagen 12
4.2 Förderungsabwicklung 14
4.3 Interne Kosten- und Leistungsrechnung 19
4.4 Bauausführung 20
4.5 Barrierefreiheit 21
4.6 Öffentlichkeitsarbeit 23

5. ZUSAMMENFASSUNG 27

6. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN 30

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A16	Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau
B+R	Bike-and-Ride (für einspurige Fahrzeuge)
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
GIS	Geographisches Informationssystem Steiermark
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
GVB	Grazer Verkehrsbetriebe
IG-L	Immissionsschutzgesetz – Luft
Kfz	Kraftfahrzeug/e
LDF	Landesweite Datenbank zur Förderungsabwicklung
LRH	Landesrechnungshof
L-VG	Landes-Verfassungsgesetz 2010
ÖBB	Österreichische Bundesbahn
P+R, P&R	Park-and-Ride
StLB	Steiermärkische Landesbahnen
SNIC	Subventionsnehmer-Identifikationscode
StVO	Straßenverkehrsordnung 1960

KURZFASSUNG

Der Landesrechnungshof führte eine Folgeprüfung betreffend die Park-and-Ride-Plätze durch.

Die Grundlagen waren der Prüfbericht des Landesrechnungshof aus dem Jahr 2009, der von der Landesregierung dem Landtag vorgelegte Maßnahmenbericht sowie Mitteilungen der zuständigen Abteilung (A16 Verkehr und Landeshochbau).

In der Folgeprüfung erhob der Landesrechnungshof den Umsetzungsstand der Empfehlungen aus dem seinerzeitigen Prüfbericht.

Die vom Landesrechnungshof durchgeführte Beurteilung der Umsetzungen von insgesamt neun Empfehlungen ergab eine Umsetzungsquote von 89 % (acht Empfehlungen wurden umgesetzt, eine Empfehlung befindet sich in Umsetzung).

Das Land wendete im Zeitraum von 2008 bis 2015 einen Betrag von rund € 11,4 Mio. für Park-and-Ride-Anlagen auf.

Die Anzahl der Park-and-Ride-Anlagen hat sich seit dem seinerzeitigen Prüfbericht wie folgt erhöht:

- bei bahnnahen Anlagen um rund 20 %
- bei busnahen Anlagen um rund 49 %
- bei GVB bzw. Holding Graz Linien nahen Anlagen um rund 29 %

Bei KFZ-Abstellplätzen beträgt die Erhöhung insgesamt rund 51 %, bei einspurigen Fahrzeugen rund 19 %.

Der LRH stellte im Rahmen der Folgeprüfung fest, dass die Bezeichnungen der Park-and-Ride-Anlagen im Internet häufig abstrakt und wenig aussagekräftig sind und empfiehlt daher, die Informationen zu Park-and-Ride kundenfreundlicher zu gestalten. Anlagen sollten leichter im Internet auffindbar sein. Informationen, wie beispielsweise die genauen Bezeichnungen der Park-and-Ride-Anlagen, sollten möglichst eindeutig beschrieben und die Entfernungen zu den Haltestellen/Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel angegeben werden.

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND

Der Landesrechnungshof (LRH) überprüfte die „Errichtung von Park-and-Ride-Plätzen“. Die seinerzeitige Prüfung umfasste den Zeitraum von 2002 bis 2007. Dieser Prüfbericht wurde im Kontrollausschuss beraten und vom Landtag Steiermark am 21. April 2009 zur Kenntnis genommen.

Der LRH führte nunmehr eine

Folgeprüfung Park-and-Ride-Plätze

durch.

Ab dem Prüfzeitraum des seinerzeitigen Prüfberichtes aus dem Jahr 2009 waren bzw. sind gemäß der Geschäftsverteilung der Mitglieder der Steiermärkischen Landesregierung folgende politische Referenten zuständig:

- Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder bis zur Wahl der Landesregierung im Landtag am 21. Oktober 2010
- Landesrat Dr. Gerhard Kurzmann vom 5. November 2010 bis zur Wahl der Landesregierung im Landtag am 16. Juni 2015
- Landesrat Mag. Jörg Leichtfried seit 18. Juni 2015

1.1 Prüfungskompetenz und Prüfungsmaßstab

Die Prüfungszuständigkeit des LRH ist gemäß Art. 50 Abs. 1 Landes-Verfassungsgesetz 2010 (L-VG) gegeben.

Als Prüfungsmaßstäbe hat der LRH die ziffernmäßige Richtigkeit, die Übereinstimmung mit den bestehenden Rechtsvorschriften, die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit heranzuziehen (Art. 49 Abs. 1 L-VG).

Der LRH hat aus Anlass seiner Prüfungen Vorschläge für eine Beseitigung von Mängeln zu erstatten sowie Hinweise auf die Möglichkeit der Verminderung oder Vermeidung von Ausgaben und der Erhöhung oder Schaffung von Einnahmen zu geben (Art. 49 Abs. 3 L-VG).

Enthält der Prüfbericht des LRH Beanstandungen oder Verbesserungsvorschläge, so hat die Landesregierung spätestens sechs Monate nach der Behandlung des Prüfberichtes im Landtag dem Kontrollausschuss zu berichten, welche Maßnahmen getroffen wurden (Maßnahmenbericht), sofern nicht der Kontrollausschuss mit einer Mehrheit von zwei Dritteln seiner Mitglieder beschließt, von einem derartigen Bericht der Landesregierung abzusehen. Gegebenenfalls ist zu begründen, warum den Vorschlägen und Empfehlungen nicht entsprochen wurde (Art. 52 Abs. 4 L-VG).

Der gegenständliche Maßnahmenbericht wurde von der Landesregierung an den Kontrollausschuss übermittelt und vom Landtag am 22. November 2011 zur Kenntnis genommen.

Der LRH stellt fest, dass der gegenständliche Maßnahmenbericht nicht innerhalb der verfassungsrechtlich vorgegebenen Frist von sechs Monaten vorgelegt wurde.

Der LRH ist gemeinsam mit dem Kontrollausschuss des Landtages und den überprüften Stellen bemüht, den bestmöglichen Einsatz der öffentlichen Mittel sowie die ehestmögliche Umsetzung der aufgezeigten Einsparungspotenziale sicherzustellen. Aus diesem Grund evaluiert der LRH die nachhaltige Umsetzung seiner Empfehlungen, um so die Wirksamkeit von Gebarungsüberprüfungen zu verstärken.

In der vorliegenden Folgeprüfung erhob der LRH den Umsetzungsstand der seinerzeitigen Empfehlungen und legte dazu folgende Parameter fest:

umgesetzt

in Umsetzung

nicht umgesetzt

Für diese Folgeprüfung wurden der Prüfbericht des LRH aus dem Jahr 2009, der Maßnahmenbericht der Landesregierung an den Kontrollausschuss des Landtages sowie Erhebungen des LRH in der Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (A16) herangezogen.

Die Feststellungen und Empfehlungen aus dem Prüfbericht „Errichtung von Park-and-Ride-Plätzen“, der Maßnahmenbericht der Landesregierung sowie die Mitteilungen der A16 sind sinngemäß in den einzelnen Berichtsabschnitten wiedergegeben.

1.2 Stellungnahmen zum Prüfbericht

Die Stellungnahme des Landesrates Mag. Jörg Leichtfried ist in kursiver Schrift direkt in den jeweiligen Berichtsabschnitten eingearbeitet.

2. RECHTSGRUNDLAGEN

Für die Förderung von Park-and-Ride-Plätzen (P+R-Plätze) sind folgende gesetzliche Grundlagen maßgeblich:

- Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L)
- IG-L – Maßnahmenverordnung 2008 (gültig bis 21. Jänner 2012)
- Stmk. Luftreinhalteverordnung 2011

Weiters werden bei der Förderung von P+R-Anlagen folgende Landtags- und Landesregierungsbeschlüsse herangezogen:

- Steirische Nahverkehrsförderung – Generelle Richtlinien
- Park&Ride in den steirischen Gemeinden
- Luftreinhalteprogramm Steiermark, Maßnahmenkatalog
- Umweltschutzberichte des Landes Steiermark 2011/2012/2013
- Klimaschutzbericht 2013, Klimaschutzplan Steiermark
- Schaffung weiterer Park&Ride-Anlagen
- Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+
- Regionale Verkehrskonzepte Graz – Graz Umgebung
- Luftreinhalteprogramm Steiermark

Außerdem wird bei P+R-Maßnahmen der Gesamtverkehrsplan für Österreich berücksichtigt.

Folgende Erlässe werden von der A16 angewendet:

- Erlass der Abteilung 1 Organisation und Informationstechnik vom 31. Juli 2015, betreffend Förderungsabwicklung und Prüfung von Förderungsnachweisen
- Erlass der Abteilung 4 Finanzen vom 13. August 2015 betreffend E-Rechnung und Neuerungen bei Rechnungsausstellung
- Erlass der Abteilung 4 Finanzen vom 11. August 2014 betreffend Teilrechnung/ Anzahlungsrechnung/Schlussrechnung
- Erlass der Abteilung 4 Finanzen vom 6. März 2014 betreffend Prüfung von Rechnungen

Weiters wurden von der A16 interne Arbeitsanweisungen erstellt, die eine korrekte Abwicklung von Förderungen, wie beispielsweise Rechnungslauf, Prüfung von Rechnungen sowie Musterverträge zum Inhalt haben.

3. VERGLEICH PARK-AND-RIDE-PLÄTZE

3.1 Anzahl der geförderten P+R-Anlagen

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung des Ausbaues der P+R-Plätze seit dem seinerzeitigen Prüfbericht:

Erhebung 31.12.2007 (seinerzeitiger Prüfbericht)			**Erhebung 31.12.2015**			
	Anzahl	davon Parkhäuser	**Anzahl**	davon Parkhäuser	**Erhöhung Parkhäuser**	**Erhöhung**
Kfz-Abstellplätze insgesamt	11.160		16.894			**5.734**
bahnnahe Anlagen (nur ÖBB und GKB):	194	1	232	2	**1**	**38**
busnahe Anlagen	71	0	106	2	**2**	**35**
GVB bzw. Holding Graz Linien nahe Anlagen	7	1	9	1	0	**2**
Abstellplätze für einspurige Fahrzeuge insgesamt	7.435		8.847			**1.412**
davon überdacht:	5.708		7.498			1.790

Quelle: A16, aufbereitet durch den LRH

Der LRH stellt fest, dass es seit dem seinerzeitigen Prüfbericht eine Erhöhung der Anzahl der P+R-Abstellplätze und -Anlagen gibt.

Bei Kfz-Abstellplätzen beträgt die Erhöhung rund 51 %, bei einspurigen Fahrzeugen rund 19 %.

Ebenso erhöhte sich die Anzahl der P+R-Anlagen wie folgt:

- **bahnnahe Anlagen um rund 20 %,**
- **busnahe Anlagen um rund 49 % und**
- **GVB bzw. Holding Graz Linien nahe Anlagen um rund 29 %.**

Im Bereich der Steiermärkischen Landesbahnen (StLB) wurden laut Auskunft der A16 im Erhebungszeitraum keine P+R-Anlagen aus diesem Förderungsprogramm gefördert.

3.2 Ausgaben für P+R-Anlagen

Nachstehende Tabelle zeigt die Ausgaben des Landes für die Förderung von P+R-Anlagen in den Jahren 2008 bis 2015.

Jahr	P+R Einzelverträge mit Gemeinden und Eisenbahnen	P+R-Anteil aus Nahverkehrsverträgen GKB	Summe
2008	348.964	80.000	**428.964**
2009	577.651	195.000	**772.651**
2010	1.268.997	0	**1.268.997**
2011	2.845.654	0	**2.845.654**
2012	860.305	361.156	**1.221.461**
2013	1.295.202	260.752	**1.555.954**
2014	1.739.286	376.500	**2.115.786**
2015	1.114.183	71.592	**1.185.775**
Gesamtsumme	**10.050.242**	**1.345.000**	**11.395.242**

Quelle: Landesrechnungsabschlüsse, aufbereitet durch den LRH

Der LRH stellt fest, dass das Land für die Förderung von P+R-Anlagen im Zeitraum von 2008 bis 2015 einen Betrag von rund € 11,4 Mio. aufwendete.

3.3 Zukunft von P+R-Anlagen

Die S-Bahn Steiermark ist laut Auskunft der A16 das wichtigste Nahverkehrsprojekt in der Steiermark. Dieses Projekt soll gleichzeitig mit der Fertigstellung und der Inbetriebnahme des Koralmtunnels (voraussichtlich 2022) soweit als möglich umgesetzt sein.
Mit Dezember 2016 wird voraussichtlich die S-Bahn um die Strecken S8 Bruck/Mur – Unzmarkt sowie S9 Bruck/Mur – Mürzzuschlag erweitert.

Analog zur S-Bahn wird das Projekt RegioBus Steiermark forciert. Jene Buskorridore ohne Bedienung durch eine S-Bahn stehen in der Prioritätenreihung des Landes an oberster Stelle. Die Korridore 300 Graz – Hartberg und 470 Graz – Fürstenfeld sind für das Land Steiermark die beiden wichtigsten Busachsen. Schrittweise sollen sie die gleiche Angebotsqualität wie die S-Bahn-Strecken erhalten.
Die A16 rechnet dadurch mit einer Steigerung der Umstiegszahlen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr. Dies würde einen erhöhten Bedarf an P+R-Stellplätzen nach sich ziehen.

Nachstehende P+R-Anlagen sind aktuell zur Umsetzung entlang der ÖBB-Strecken in den nächsten Jahren vorgesehen:

- Kalsdorf
- Spielfeld-Straß
- Graz-Wasserturm
- Ehrenhausen
- Werndorf
- Lebring
- Kaindorf

Mit der GKB sind vorerst die Erweiterung der P+R-Anlagen in Köflach sowie von kleineren Bike-and-Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) vorgesehen.

Nach Auskunft der A16 ist der Neubau von P+R-Anlagen in den Gemeinden zurückgegangen; es werden jedoch bei Bedarf neue Plätze gefördert errichtet bzw. Förderungen zur Erweiterung oder sonstigen Adaptierung bestehender Plätze gewährt.

In der Stadt Graz steht das Parkdeck Puntigam zur Umsetzung in den nächsten Jahren an.

Der LRH stellt fest, dass der Ausbau von P+R-Anlagen verstärkt in den zum Teil neuen Verkehrskorridoren (z. B. Koralmbahn) verläuft. Die Förderung der Neuerrichtung von P+R-Plätzen erfolgt nach Möglichkeit zeitnah. Außerdem werden Adaptierungen (insbesondere Vergrößerungen bzw. Verbesserungen) bestehender P+R-Plätze gefördert.

4. ERGEBNISSE DER FOLGEPRÜFUNG

4.1 Förderungsgrundlagen

4.1.1 Feststellung und Empfehlung des LRH aus dem Prüfbericht 2009

Auf Basis der generellen Richtlinie der steirischen Nahverkehrsförderung für P+R-Anlagen wird antragstellenden Gemeinden und Verkehrsunternehmen grundsätzlich eine Förderung im Ausmaß bis zu 50 % der Baukosten seitens des Landes gewährt.
Neben den Standortgemeinden als Partner gibt es u. a. die Eisenbahnunternehmen ÖBB und GKB, mit denen Förderverträge geschlossen werden und bei denen für die Mitfinanzierung des Landes im Grunde dieselben Voraussetzungen gelten.

Die Rahmenrichtlinie über die Gewährung von Förderungen des Landes Steiermark wurde zum Ende der Prüfung noch nicht angewendet.

Die Ausgestaltung der Förderverträge wird unterschiedlich gehandhabt.

Die Förderrichtlinien sollten klar und transparent, unter Beachtung der Gleichbehandlung der jeweiligen Förderwerber, den Rahmen der Förderverträge vorgeben.

4.1.2 Maßnahmenbericht aus 2011

Die Rahmenrichtlinie über die Gewährung von Förderungen des Landes wird seitens der A16 seit März 2009 angewendet.
Die landesweite Förderdatenbank ist seit November 2009 zugänglich. Seit diesem Zeitpunkt werden alle entsprechenden Förderfälle der A16 darin erfasst und den Richtlinien entsprechend geprüft.

Die Abgrenzung der Förderung ist in der neu erarbeiteten Richtlinie „Park&Ride in den steirischen Gemeinden“ exakt definiert und im Internet publiziert.

4.1.3 Mitteilung der A16 im Zuge der Folgeprüfung

Die wichtigsten rechtlichen Grundlagen, die für die Förderung von P+R-Anlagen von der A16 herangezogen werden, hat der LRH bereits im Kapitel 2 dargestellt.

Der Mustervertrag für die Förderungen von P+R-Anlagen, ist auf Basis der Musterverträge der „Rahmenrichtlinie über die Gewährung von Förderungen des Landes

Steiermark“ aufgebaut. Die endgültige Ausgestaltung der Förderungsverträge wurde bzw. wird dem Förderungsprogramm und entsprechend dem einzelnen Förderungsfall angepasst.

Wesentliches Element ist der Fördervertrag. Zu unterscheiden sind Verträge mit Eisenbahnunternehmen bzw. mit Gemeinden.

Darüber hinaus gibt es eine Anzahl von Regelblättern, Mustervorlagen und diversen Checklisten, die auf dem Verkehrsserver des Landes abrufbar sind.

4.1.4 Ergebnis der Folgeprüfung

Der LRH stellt fest, dass die von der A16 abgeschlossenen Förderungsverträge der Rahmenrichtlinie des Landes entsprechen.

Verträge beinhalten u. a. auch die Aufgabenverteilung zwischen Förderungsnehmer und Förderungsgeber einschließlich Nebenleistungen allfälliger dritter Personen (z. B. externe Bauaufsicht), die genaue Beschilderung der Anlage, des Betriebes und der Erhaltung, die vertragsgemäße Nutzung, die Laufzeit, die wesentlichen Termine, Bedingungen und Verpflichtungen sowie Rückforderungsansprüche des Landes.

Für die Eisenbahnunternehmen ÖBB-Infrastruktur AG und GKB gibt es für die Errichtung eigene Förderungsverträge.

Für die StLB existieren keine Musterverträge, da seit 1996 keine Förderungen im Rahmen des gegenständlichen Förderungsprogramms erfolgten.

Die Grundinformationen für Förderungswerber stellt die Broschüre „Park&Ride in den steirischen Gemeinden“ dar. Diese ist am Verkehrsserver abrufbar.

Der LRH stellt fest, dass die seinerzeitige Empfehlung umgesetzt wurde.

4.2 Förderungsabwicklung

4.2.1 Feststellung und Empfehlung des LRH aus dem Prüfbericht 2009

Im zuständigen Referat fehlen weitestgehend durchgängige Prozessabläufe.
Laut Stellungnahme des zuständigen Regierungsmitgliedes sind Verbesserungsmaßnahmen in dieser Hinsicht bereits im Gange.

Die Förderstelle sollte zur Optimierung der Arbeitsprozesse ein transparentes und nachvollziehbares Förderungsprozedere unter Einbindung der Organisationsabteilung des Landes einführen.

Es gibt sowohl direkte als auch indirekte Leistungen für die Errichtung von P+R-Plätzen bzw. für zugehörige Begleitmaßnahmen durch verschiedene Abteilungen des Landes. Eine förderstellenübergreifende Kontrolle hinsichtlich Mehrfachförderungen von Projekten einschließlich der Bedarfszuweisungen ist nicht vorhanden.

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

Die Prüftätigkeit der zuständigen Abteilung wäre in den wesentlichen Stadien der Leistungserbringung zu verstärken. Die Förderdatenbank wäre dazu heranzuziehen. Förderungen sollten erst nach dem Nachweis der Einhaltung aller notwendigen Voraussetzungen (Checklisten) und nicht mehr in Teilbeträgen gewährt werden.

In technischer Hinsicht wären durchgreifende Qualitäts- und Quantitätskontrollen vorzuschreiben. Abrechnungen wären ebenso nach der Rahmenrichtlinie zu kontrollieren.

Pönalien sollten auch bei befristeten Verträgen vorgeschrieben werden.

Abweichungen von der Förderungszusicherung (Förderungsvertrag) wären aufzugreifen und gegebenenfalls zu verfolgen.

4.2.2 Maßnahmenbericht von 2011

Eine mögliche Doppelförderung wird über die landesweite Förderdatenbank geprüft.

Zudem ist vom Fördernehmer eine schriftliche Erklärung erforderlich, ob weitere Förderungen beantragt oder bereits gewährt worden sind.

Rückforderungsansprüche werden inhaltlich im Fördervertrag auf Basis der Rahmenrichtlinie des Landes geregelt und abgewickelt.

Die Förderungen werden grundsätzlich erst nach Vorliegen aller relevanten Nachweise ausbezahlt und nur in Ausnahmefällen (wie z. B. bei mehrjährigen Projekten) bei Vorliegen entsprechender Nachweise in Teilbeträgen.

Als Vertragsbeilage wird dem Fördervertrag ein Übersichtsplan bzw. -ausschnitt angeschlossen, in welchem eine planliche Darstellung und Abgrenzung der zu fördernden Anlage erfolgt.
Bei neu abzuschließenden Übereinkommen wird als Anhang eine Liste der zu erbringenden Nachweise angeführt, welche derzeit je nach Bauvorhaben aus einzelnen Nachweisen besteht und je nach Bauvorhaben individuell angepasst wird. Diese Liste der Nachweise wird laufend nachgeführt und entsprechend adaptiert.

Grundlagenerhebungen, Planungen, Bauaufsichten und Eigenleistungen durch Baubezirksleitungen und dergleichen, die einzelnen Projekten zuzuordnen sind, werden entsprechend bewertet und anteilsmäßig bei der Berechnung der Förderung berücksichtigt.

Die zur Beurteilung und Berechnung der Förderhöhe erforderlichen Unterlagen werden entsprechend der Kanzlei- und Geschäftsordnung für die Landesverwaltung erfasst und verwaltet. Zudem werden relevante Schriftstücke auch zusätzlich in einem Ablagesystem im zuständigen Referat der A16 hinterlegt. Die Sammlung der Schriftstücke wird übersichtlich in einem dem Bedarf angepassten Ablagesystem entsprechend dem Büromaterialkatalog für Büroverbrauchsmaterialien der Abteilung 2 Zentrale Dienste durchgeführt.

Für die Übersicht der Aktenvollständigkeit und für die Gewährung und Auszahlung der Förderungszusage gemäß Fördervertrag werden die zu erbringenden Unterlagen anhand einer Checkliste überprüft. Die Checkliste besteht je nach Bauvorhaben individuell derzeit aus über 80 Nachweisen und wird auch laufend überarbeitet.

Die geförderten P+R-Anlagen werden laufend überprüft und auf Mängel kontrolliert.
Eventuell vorhandene Mängel werden dabei erhoben und deren Behebung umgehend bei den Fördernehmern schriftlich eingefordert.

Bei Vorliegen eines Mangels, der eine Auflösung des Fördervertrages herbeiführen würde, wird auf diesen Umstand mit einem möglichen Rückforderungsanspruch konkret schriftlich hingewiesen. Vertragsauflösungen sind entsprechend den Richtlinien und Förderverträgen mit der Rückzahlung der Förderung verbunden.
Vertragsstrafen (Pönalien) sind nicht vorgesehen.

Mit diesen anlassbezogenen und periodischen Überprüfungen ist auch ein aktueller Stand der Daten für den Verkehrsserver des Landes, Teilbereich P+R, gewährleistet.

Die budgetbezogenen Informationen werden aktuell aus dem EDV-Progamm SAP bezogen, die fachspezifischen Informationen und Kenndaten werden in Verbindung mit dem Verkehrsserver des Landes gewartet und ausgewertet.

4.2.3 Mitteilung der A16 im Zuge der Folgeprüfung

Eine Beschreibung des Förderungsprozesses wurde vorgelegt:

1. Kontaktaufnahme durch den Förderungswerber
2. Erstgespräch, Erstinformationen, Hinweis auf den Verkehrsserver mit Möglichkeit für die Einholung von Grundinformationen; Beurteilung, ob die Maßnahme gemäß der „Steirischen Nahverkehrsförderung, Generelle Richtlinien“ förderbar ist
3. Vom Förderwerber wird ein Förderansuchen übermittelt
4. Vorerhebungen in der Abteilung, Abklärung, ob andere Referate bzw. Projekte in der Abteilung von der geplanten Maßnahme betroffen sind, z. B. Referat Straßeninfrastruktur – Neubau, Referat Straßeninfrastruktur – Bestand
5. Prüfung der Unterlagen, ob die geplante Maßnahme den Grundsätzen „P&R in den steirischen Gemeinden“ entspricht. Für die Planung und Dimensionierung von größeren P+R-Anlagen bzw. Parkdecks werden Potenzialanalysen und Verkehrserhebungen als Grundlage eingeleitet. Festlegung und Ermittlung der förderbaren Kosten
6. Eintragen der Fördermaßnahme in die landesweite Datenbank zur Förderungsabwicklung (LDF), SNIC-Prüfung (Subventionsnehmer-Identifikationscode)
7. Einholung der erforderlichen Gremialbeschlüsse
8. Anlegen einer Mittelbindung
9. Erstellen des Förderübereinkommens
10. Begleitende Projektkontrolle
11. Nach Fertigstellung der Maßnahme wird durch den Fördernehmer die Zahlungsanforderung zur Ausbezahlung der Förderung unter Anschluss der erforderlichen Beilagen übermittelt
12. Prüfung der zu erbringenden Unterlagen und der Fördermaßnahme
13. ZVA[1] in der LDF, aber ohne Zahlungswirksamkeit

[1] Zahlungs- und Verrechnungsauftrag (ZVA).

14. Überprüfen der Zahlungsanforderung im zuständigen Referat der A16 nach dem Vier-Augen-Prinzip
15. Zahlungsanforderung mit erforderlichen Beilagen wird an die Stabstelle Haushaltsführung der A16 zur Bearbeitung weitergeleitet
16. ZVA durch die Stabstelle Haushaltsführung
17. Erfassung im Geographischen Informationssystem Steiermark (GIS)

4.2.4 Ergebnis der Folgeprüfung

Mit der nunmehrigen Verwendung der LDF wurde einer wesentlichen Vorgabe des Landes zur Optimierung der Förderungsprozesse nachgekommen.

Die von der A16 erstellte P+R-Checkliste ist ein für den Förderungsprozess zentraler interner Arbeitsbehelf, der sämtliche Kriterien in Listenform und chronologisch nach den Arbeitsabläufen beinhaltet.

Neben den internen Daten, wie z. B. Geschäftszahl, Bauvorhaben, Mittelbindung, Gemeinde, Regierungssitzung, sind diese Arbeitsabläufe folgende:

- Entscheidungskriterien: Bedarfserhebung, Dimensionierungskriterien, Verkehrszählung, Befragung, Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehrsbetreiber, Bauplatzeignung nach dem Baugesetz, Gemeindesratsbeschluss, Finanzierungskonzept, allfällige sonstige Förderungen und Bedarfszuweisungen etc.
- Projektunterlagen: Grundbuch, Vertrag über zukünftige/laufende Grundverhältnisse, Grundeinlösung, Pacht- oder Kaufvertrag, Detailprojekt, Barrierefreiheit, Beleuchtungsprojekt, Bodenmarkierungen, Verkehrszeichen, Entwässerung, Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan, Bauaufsicht etc.
- Behördenverfahren: allfällige Umwidmung nach dem Raumordnungsgesetz, Wasser-, Naturschutz-, Straßen- und Baurecht, Schutzweg, Verordnungen für Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen, Verkehrsrecht etc.
- Ausführung Bau: Ausschreibung, Angebotseröffnung, Angebotsprüfung, Bestbieterermittlung, Auftragsvergabe, Schlussbrief etc.
- Qualitätsprüfungen Bau: Lastplattenversuch, Asphaltprüfung, Schichtdickenmessung, zertifizierte Fertigteile, Betonprüfung, Beleuchtungsmessung, Elektroabnahme etc.
- Schlussprüfungen Bau: Abnahmeprotokolle, Abrechnungsunterlagen mit Aufmaß- und Summenblättern, Rechnungen, Gesamtkostenaufstellung mit Soll-Ist-Vergleich, Haftrücklässe etc.

- Behördenverfahren nach dem Bau: Wasser-, Naturschutz-, Straßen- und Baurecht, Grundeinlöse, Endvermessung, steuerliche Notwendigkeiten, Grundbuchserledigung etc.
- Sonstiges: GIS-Erfassung, Fotodokumentation etc.

Der LRH stellt fest, dass der von der A16 angewandte Förderungsprozess durchgängig und klar strukturiert ist.

Förderungen werden grundsätzlich erst nach Nachweisprüfung ausbezahlt, außer es handelt sich um mehrjährige Projekte.

Eine Mehrfachförderung wird von der A16 insofern ausgeschlossen, als vor der Vertragserstellung jede geplante Fördermaßnahme in der LDF erfasst wird und damit automatisch einen SNIC erhält und eine Überprüfung durchgeführt werden kann.

Die geförderten P+R-Anlagen werden laufend von der A16 kontrolliert. Dabei wird auf technische Mängel und auf die Übereinstimmung mit den Förderungsbestimmungen geachtet.

Mängel, die eine Auflösung des Förderungsvertrages nach sich ziehen könnten, werden unter Androhung der Rückforderung schriftlich gerügt.

Die Förderungsverträge sind auf 30 Jahre (flächige Anlagen) bzw. 50 Jahre (Parkhäuser) abgeschlossen und enthalten die Gründe und Höhen allfälliger Rück–forderungsansprüche (z. B. vorzeitige Auflösung des Vertrages durch den Förderungsnehmer, Verkauf des Grundstückes oder eine vertragswidrige Nutzung).

Die Förderungsrückerstattung erfolgt unter Berücksichtigung eines Abschlages von 3,33 % bzw. 2 % für jedes angefangene Bestandskalenderjahr bis zur Vertragsauflösung.

Die Evaluierung bezüglich der Auslastung kann zu Erweiterungsprojekten von P+R-Anlagen führen.

Der LRH stellt fest, dass die seinerzeitigen Empfehlungen umgesetzt wurden.

4.3 Interne Kosten- und Leistungsrechnung

4.3.1 Feststellung und Empfehlung des LRH aus dem Prüfbericht 2009

Eine Kostenrechnung fehlt bei der Förderstelle. Die Unterlagen für die so genannte „Einmalkostenrechnung“ konnten nicht vorgelegt werden. Eine innerbetriebliche Leistungserfassung aller an der Errichtung von P+R-Anlagen beteiligten Abteilungen bzw. Behörden sowie Kostenüberrechnungen bezüglich der indirekten Förderungen sind nicht vorhanden.

Eine innerbetriebliche Leistungserfassung (Kostenrechnung) aller an der Errichtung von P+R-Anlagen beteiligten Abteilungen bzw. Behörden des Amtes der Landesregierung sowie Kostenüberrechnungen der indirekten Leistungen sollte eingeführt werden.

4.3.2 Maßnahmenbericht von 2011

Eine interne Kosten- und Leistungsrechnung für den Bereich P+R in der Fachabteilung wird derzeit nicht durchgeführt.
Indirekte Leistungen von Dienststellen des Landes werden bewertet und anteilsmäßig in Abzug von der Förderung gebracht. Verdeckte oder indirekte Förderungen sind somit nicht möglich, da sämtliche Leistungen von Planungen bis Bauaufsichten anteilsmäßig bewertet werden.

4.3.3 Mitteilung der A16 im Zuge der Folgeprüfung

Die A16 teilte dazu mit, dass eine elektronische Leistungszeiterfassung für alle Tätigkeiten des zuständigen Referates erfolgt. Dies betrifft auch die Erfassung von Förderungen (z. B. Park+Ride-Anlagen, Lärmschutzfenster) und wird seit dem Jahr 2015 durchgeführt. Diese Leistungszeiterfassung wird jedoch im zuständigen Referat nicht bis auf die Projektebene heruntergebrochen.

4.3.4 Ergebnis der Folgeprüfung

Der LRH stellt fest, dass die seinerzeitige Empfehlung in Umsetzung ist.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Mag. Jörg Leichtfried:
Der Zeitaufwand für die Förderung von P&R Projekten wird entsprechend dem Leistungskatalog im Leistungsansatz „Förderung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten", seit 2015 in der A16 erfasst. Eine weitergehende Detaillierung des Zeitaufwands für die Abwicklung der Förderung erscheint uns derzeit nicht erforderlich. Falls Leistungen außerhalb der Förderungsabwicklung für ein Projekt erbracht werden, wie z. B. Bodenprüfgutachten, werden diese auch jetzt schon den Projektkosten zugeordnet und gegenverrechnet.

4.4 Bauausführung

4.4.1 Feststellung und Empfehlung des LRH aus dem Prüfbericht 2009

Die Einhaltung gesetzlicher Verpflichtungen, insbesondere die Erfüllung der öffentlich-rechtlichen Erfordernisse (z. B. Baubewilligungs- und Wasserrechtsverfahren), wird von Gemeinden im eigenen Bauträgerbereich oft nicht beachtet.

Aufgrund der Komplexität der Bauverfahren wären von den Gemeinden und Bauträgern vermehrt Fachplaner und eine externe Bauaufsicht einzusetzen.

4.4.2 Maßnahmenbericht von 2011

Bei größeren Bauvorhaben wird eine begleitende externe Bauaufsicht beauftragt, welche laufend Qualitätskontrollen und Schlussprüfungen am Bau einfordert und kontrolliert sowie die Prüfung der erforderlichen öffentlich-rechtlichen Verfahren und Bewilligungen durchführt.

Bei mittleren oder kleineren Bauvorhaben wird, wie vom LRH empfohlen, dies mitunter auch durch das mit der Planung beauftragte Unternehmen oder durch Gemeinden mit eigenen Bauabteilungen durchgeführt.

4.4.3 Mitteilung der A16 im Zuge der Folgeprüfung

Für den Abrechnungszeitraum bis 31. Dezember 2014 wurden durch die A16 für P+R-Projekte keine externen örtlichen Bauaufsichten beauftragt. Auch durch Baubezirksleitungen wurden keine internen diesbezüglichen Leistungen erbracht.

4.4.4 Ergebnis der Folgeprüfung

Eine von der A16 erstellte Informationsbroschüre weist darauf hin, dass die Bauleitung und Bauaufsicht durch die Gemeinden bzw. Bauträger zu erfolgen hat.

Die stichprobenweise Prüfung des LRH betreffend die Förderung von P+R-Plätzen zeigte, dass Fachplaner bzw. Fachleute bei Projektierung und Bauablauf einschließlich Qualitätskontrollen und Abnahmeprüfungen von den Gemeinden und Bauträgern eingebunden werden.

Seitens der A16 wird auf die notwendigen rechtlichen Verfahren hingewiesen und es werden entsprechende Unterlagen verlangt.

Der LRH stellt fest, dass die seinerzeitige Empfehlung umgesetzt wurde.

4.5 Barrierefreiheit

4.5.1 Feststellung und Empfehlung des LRH aus dem Prüfbericht 2009

Barrierefreiheit wird einigermaßen konsequent nur im Bereich von P+R-Plätzen in Verbindung mit Eisenbahnunternehmen/Bahnhöfen berücksichtigt.

Behindertenparkplätze und dazugehörende Begleitmaßnahmen (z. B. Rampen) sollten von der Förderstelle in vermehrtem Maße vorgeschrieben werden.

4.5.2 Maßnahmenbericht von 2011

Vom Land geförderte P+R-Anlagen sind den Richtlinien entsprechend barrierefrei auszubilden. Zu den barrierefreien Anlageteilen gehören auch die direkten Wegverbindungen und Zugänge zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, sofern diese mit der P+R-Anlage neugestaltet und gefördert werden.

Bei der Kennzeichnung von geförderten P+R-Anlagen wird auf eine einheitliche Kennzeichnung mittels Hinweistafeln verwiesen. Um eine Aufnahme der P+R-Hinweistafel in die österreichische Straßenverkehrsordnung (StVO) zu erreichen, wurde im November 2008 mit der (seinerzeitigen) Fachabteilung 18E Verkehrsrecht Kontakt aufgenommen. Im Mai 2009 wurde dieses Thema bei einem Arbeitskreis der StVO vorgebracht. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sowie eine Mehrheit der Bundesländer hat diesen Vorschlag jedoch abgelehnt. Im Jänner 2011 wurde diese Thematik bei der zuständigen Fachabteilung neuerlich urgiert, jedoch wurde von dieser erneut auf die negative Stellungnahme hingewiesen.

Es werden daher nicht gesonderte P+R-Verkehrszeichen in die StVO-Novelle aufgenommen.

Seitens der (seinerzeitigen) Fachabteilung 18A Gesamtverkehr und Projektierung (nunmehr A16) wird von den Gemeinden eine einheitliche Beschilderung und Situierung auf Basis der von der Fachabteilung bereitgestellten Beschilderungsvorlage gefordert.

4.5.3 Mitteilungen der A16 im Zuge der Folgeprüfung

Die Errichtung barrierefreier Plätze ist Grundvoraussetzung für eine Förderung. Durch den seinerzeitigen Prüfbericht des LRH wurden bzw. werden von der A16 nur mehr P+R-Anlagen gefördert, die auch entsprechende barrierefreie Stellplätze beinhalten.

Voraussetzungen für diese Plätze sind:

- vorderste Position (möglichst kurzer Weg zur Haltestelle)
- vorgeschriebene Anzahl (2 % aller Stellplätze) und Größe
- Platz muss befestigt sein (Asphalt, Pflasterung – nicht nur geschottert)
- keine Stufen
- Kennzeichnung (Tafel bzw. auch Bodenmarkierung)

Um den Gemeinden eine zwingende barrierefreie Ausgestaltung der Anlagen bewusst zu machen, wird von der A16 ein formloses Schreiben der Förderungsnehmer eingefordert, das die Einhaltung der Barrierefreiheit für alle öffentliche Bereiche bestätigt.

4.5.4 Ergebnis der Folgeprüfung

Die stichprobenweise technische Prüfung von P+R-Anlagen durch den LRH ergab, dass die Bestimmungen betreffend Barrierefreiheit eingehalten wurden. Gekennzeichnete barrierefreie Stellplätze waren überall vorhanden.

Der LRH stellte fest, dass es jedoch keinerlei Hinweise auf das Vorhandensein von barrierefreien Stellplätzen bei der Beschreibung der Anlagen am Verkehrsserver gibt. Teilweise kann nur aufgrund von Fotos darauf geschlossen werden.

Der Anregung des Landes auf einheitliche Kennzeichnung der P+R-Anlagen in Österreich wurde vom BMVIT nicht nachgekommen.

Die A16 stellt jedoch Mustervorlagen (z. B. Beschilderung Allgemein, Beschilderung Einfahrt P+R, Parkregeln) für Kennzeichnungen von P+R-Anlagen zur Verfügung.

Der LRH stellt positiv fest, dass die Errichtung barrierefreier P+R-Plätze seitens der A16 hohe Priorität hat und die Grundvoraussetzung für eine Förderung darstellt. Seit dem seinerzeitigen Prüfbericht wurden ausschließlich barrierefreie P+R-Anlagen gefördert. Die Anforderungen bzw. Voraussetzungen werden bereits in der Planungsphase geschaffen, in den Förderungsverträgen vereinbart und im Nachhinein durch die Förderstelle kontrolliert.

Der LRH stellt fest, dass die seinerzeitige Empfehlung umgesetzt wurde.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

4.6.1 Feststellung und Empfehlung des LRH aus dem Prüfbericht 2009

Fahrgastinformationen in Echtzeit über Zugankünfte sind nur im Bereich der Eisenbahnen (einschließlich Grazer Verkehrsbetriebe[2]) vorhanden.

Fahrgastinformationen sollten auch bei den P+R-Anlagen errichtet werden.

4.6.2 Maßnahmenbericht von 2011

Fahrgastinformationen sind fixer Bestandteil der Einrichtungen für die öffentlichen Verkehrsmittel, die bei eventuellen Förderungen dafür berücksichtigt werden. Wenn es technisch möglich ist, werden auch elektronisch-dynamische Fahrgastinformationen gefördert.

Es werden laufend Informationen und Downloads zu dem Thema P+R auf dem Verkehrsserver des Landes ergänzt. Zudem wurden Regelblätter und Mustervorlagen erarbeitet und diese als Information für Antragsteller und Förderungswerber sowie Planer und Bauaufsichten frei zugänglich gemacht.

Die Daten, Karten und das Bildmaterial sind für alle angeführten P+R-Anlagen aktualisiert worden und werden laufend ergänzt und gewartet. Eine Verlinkung der P+R-Anlagen mit den Fahrplänen der öffentlichen Verkehrsmittel wurde durchgeführt.

4.6.3 Mitteilung der A16 im Zuge der Folgeprüfung

Auf dem Verkehrsserver des Landes sind unter dem Fachbereich P+R im Sinne einer umfassenden Serviceleistung nicht nur vom Land geförderte Anlagen gelistet, sondern auch nicht geförderte Anlagen, welche die Zwecknutzung einer P+R-Anlage aufweisen.

[2] Nunmehr „Holding Graz Linien“.

Zum Aufbau dieser P+R-Datenbank für den Verkehrsserver wurde im Jahr 2003 eine Anfrage an alle steirischen Gemeinden gestellt, P+R-Anlagen in ihrem Gemeindegebiet mit entsprechenden Kenndaten zur Verfügung zu stellen. Die aus dieser Befragung genannten Informationen wurden in den Verkehrsserver übernommen.

4.6.4 Ergebnis der Folgeprüfung

Im Bereich von Eisenbahnen werden dynamische Fahrgastinformationen in Echtzeit bereitgestellt. Damit werden Fahrgäste über die aktuellen Fahrtmöglichkeiten informiert. Dies ist bereits in größeren Städten bei Bus bzw. Straßenbahn eingeführt. Im ländlichen Bereich sind derartige komplexe Systeme meist noch nicht eingerichtet.

Der LRH stellt fest, dass die Forderung nach Aufstellung derartiger Einrichtungen auf P+R-Plätzen nur Hand in Hand mit dem technischen Ausbau der dynamischen Fahrgastinformationen des öffentlichen Verkehrs gehen kann. Die Umsetzung der seinerzeitigen Empfehlung des LRH ist von dritter Seite abhängig und ihr kann daher nur sukzessive nachgekommen werden.

Über den Verkehrsserver des Landes werden Informationen im Internet über alle P+R-Plätze in der Steiermark, unabhängig davon, ob die Anlage durch das Land gefördert wurde oder nicht, bereitgestellt.

Die Anlagennamen sind jedoch häufig abstrakt und wenig aussagekräftig. Nur in einigen Fällen ist der Ort der Anlage genauer beschrieben. Eine Entfernungsangabe zu den Haltestellen der nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsmittel fehlt meist, ebenso der Hinweis auf barrierefreie Stellplätze.

Positiv wird vermerkt, dass eine Verlinkung zu den Fahrplänen der nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsmittel gegeben ist.

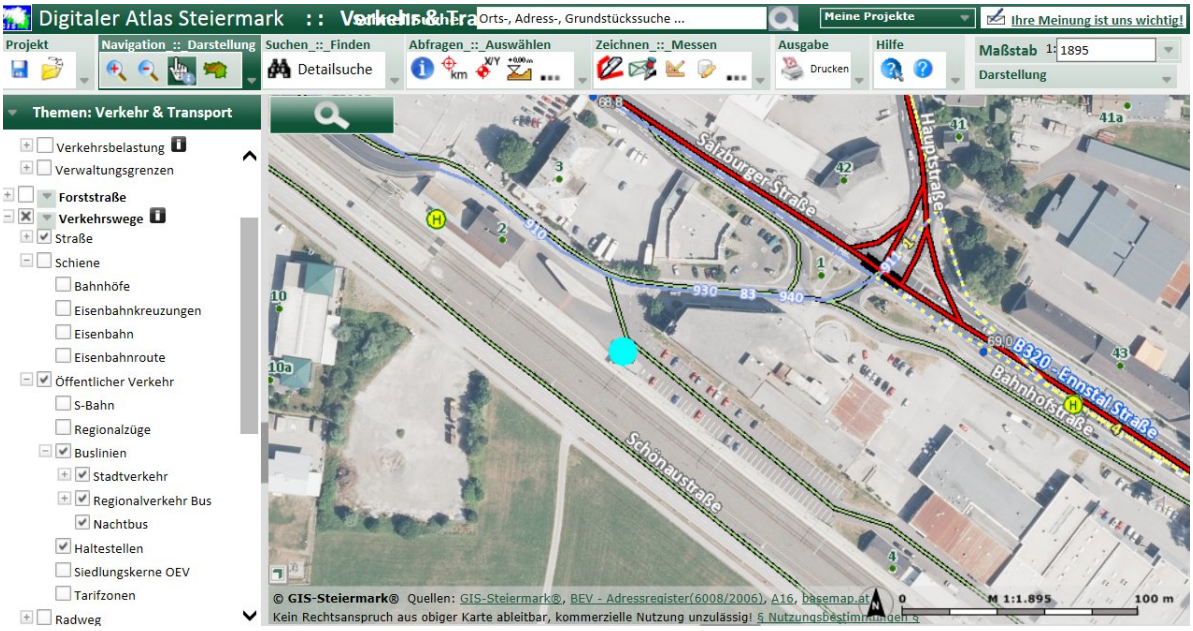
Der LRH stellt fest, dass die seinerzeitige Empfehlung umgesetzt wurde.

Der LRH empfiehlt, die Informationen zu P+R kundenfreundlicher zu gestalten. Anlagen sollten leichter im Internet auffindbar sein. Informationen, wie beispielsweise die genauen Bezeichnungen der P+R-Anlagen, sollten möglichst eindeutig beschrieben und die Entfernungen zu den Haltestellen/Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel angegeben werden.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Mag. Jörg Leichtfried:
Bei den Anlagennamen handelt es sich konkret um die entsprechende Gemeinde bzw. deren Ortsteil in der sich die P&R Anlage befindet, ggf. mitunter auch mit einem erläuternden Zusatz. Bei dem Anlagennamen wird gezielt eine kurze Form gewählt, da dieser Name datenautomatisiert in weiterer Folge für die Kartenerstellung oder die Erstellung von Auswertungstabellen in dieser Kurzform weiter verwendet wird.
Es wird jedoch geprüft, in einem zusätzlichen Datenfeld die genauere Bezeichnung der Lage der P&R Anlage einzufügen.

Eine Entfernungsangabe zur Haltestelle scheint uns entbehrlich, da eine P&R Anlage ohnehin in der Nähe einer Haltestelle sein muss. Zudem sind P&R Anlagen oft flächig derart ausgedehnt, dass die tatsächliche Entfernung zur Haltestelle überwiegend vom konkreten Parkplatz innerhalb der P&R Anlage abhängt. Will ein Nutzer detaillierte geografische Information über eine P&R Anlage erhalten, so kann er diese auf einen Blick über die verlinkten Luftbilder im „Digitalen Atlas Steiermark“ erhalten.

Bsp. P&R Anlage „Liezen Bahnhof 2“



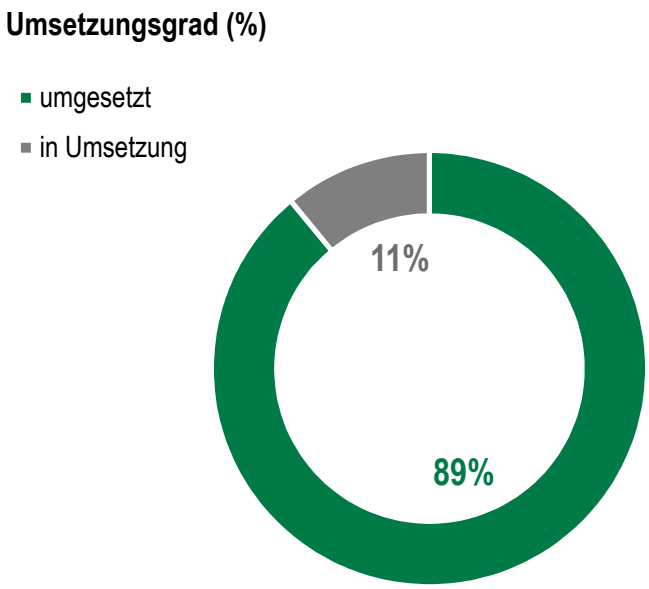
Zukünftig kann der Nutzer einen Vorschlag für einen P&R Platz auch bei einer Routenabfrage über die Verkehrsauskunft Österreich (VAO) erhalten. Die GIS Daten der P&R Anlagen werden dabei mit den Daten der Verkehrsauskunft Österreich verknüpft und eingepflegt.

VAO ist eine Verkehrsmittel übergreifende gemeinsame Verkehrsauskunft für ganz Österreich, die das gesamte Verkehrsgeschehen abdeckt. Es werden Routing-informationen und sonstige Informationsinhalte für die meisten Verkehrsmittel und deren Verknüpfungsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt, wie für ÖV, PKW, Fahrrad und den Umstieg auf Park & Ride, Bike & Ride. Der Nutzer erhält damit eine Auskunft über die ganze Mobilitätskette (z. B. PKW, P&R, ÖV und Fußweg).

5. ZUSAMMENFASSUNG

Zusammenfassend stellt sich der Stand der Umsetzungen der Empfehlungen aus dem seinerzeitigen Prüfbericht wie folgt dar:

4.1 Die Förderrichtlinien sollten klar und transparent, unter Beachtung der Gleichbehandlung der jeweiligen Förderwerber, den Rahmen der Förderverträge vorgeben.	umgesetzt
4.2 Die Förderstelle sollte zur Optimierung der Arbeitsprozesse ein transparentes und nachvollziehbares Förderungsprozedere unter Einbindung der Organisationsabteilung des Landes einführen.	umgesetzt
4.2 Die Prüftätigkeit der zuständigen Abteilung wäre in den wesentlichen Stadien der Leistungserbringung zu verstärken. Die Förderdatenbank wäre dazu heranzuziehen. Förderungen sollten erst nach dem Nachweis der Einhaltung aller notwendigen Voraussetzungen (Checklisten) und nicht mehr in Teilbeträgen gewährt werden.	umgesetzt
4.2 In technischer Hinsicht wären durchgreifende Qualitäts- und Quantitätskontrollen vorzuschreiben. Abrechnungen wären ebenso nach der Rahmenrichtlinie zu kontrollieren.	umgesetzt
4.2 Abweichungen von der Förderungszusicherung (Fördervertrag) wären aufzugreifen und gegebenenfalls zu verfolgen.	umgesetzt
4.3 Eine innerbetriebliche Leistungserfassung (Kostenrechnung) aller an der Errichtung von Park+Ride-Anlagen beteiligten Abteilungen bzw. Behörden des Amtes der Landesregierung sowie Kostenüberrechnungen der indirekten Leistungen sollte eingeführt werden.	in Umsetzung
4.4 Aufgrund der Komplexität der Bauverfahren wären von den Gemeinden und Bauträgern vermehrt Fachplaner und eine externe Bauaufsicht einzusetzen.	umgesetzt
4.5 Behindertenparkplätze und dazugehörende Begleitmaßnahmen (z. B. Rampen) sollten von der Förderstelle in vermehrtem Maße vorgeschrieben werden.	umgesetzt
4.6 Fahrgastinformationen sollten auch bei den Park+Ride-Anlagen errichtet werden.	umgesetzt



Der LRH traf im Rahmen dieser Folgeprüfung Feststellungen und sprach eine entsprechende Empfehlung aus.

Der LRH legte das Ergebnis seiner Überprüfung in der am 23. Februar 2016 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dar.

Teilgenommen haben:

vom Büro des Landesrates Mag. Jörg Leichtfried:	Dipl.-Ing. Dr. Peter Gspaltl
von der Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau	Dipl.-Ing. Bernhard Breid
	Ing. Ralf Loy
vom Landesrechnungshof:	LRH-Dir. Dr. Margit Kraker
	Dr. Andrea Sickl
	Dipl.-HTL-Ing. Meinhard Perkmann

6. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Der LRH überprüfte im Zuge einer Folgeprüfung die Umsetzung der durchgeführten bzw. noch erforderlichen Maßnahmen auf Basis des seinerzeitigen Prüfberichtes „Errichtung von Park-and-Ride-Plätzen“, der vom Landtag am 21. April 2009 zur Kenntnis genommen wurde.

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens ergeben sich folgende Feststellungen und Empfehlungen:

- Der von der Landesregierung dem Landtag vorgelegte Maßnahmenbericht wurde nicht innerhalb der verfassungsrechtlich vorgegebenen Frist von sechs Monaten vorgelegt.

- Die Anzahl der P+R-Anlagen hat sich seit dem seinerzeitigen Prüfbericht wie folgt erhöht:
  - bei bahnnahen Anlagen um rund 20 %
  - bei busnahen Anlagen um rund 49 %
  - bei GVB bzw. Holding Graz Linien nahen Anlagen um rund 29 %

  Bei KFZ-Abstellplätzen beträgt die Erhöhung insgesamt rund 51 %, bei einspurigen Fahrzeugen rund 19 %.

- Das Land wendete im Zeitraum von 2008 bis 2015 einen Betrag von rund € 11,4 Mio. für die Errichtung von P+R-Anlagen auf.

- Der Ausbau von P+R-Anlagen verläuft verstärkt in den zum Teil neuen Verkehrskorridoren (z. B. Koralmbahn). Die Förderung der Neuerrichtung von P+R-Plätzen erfolgt nach Möglichkeit zeitnah. Außerdem werden Adaptierungen (insbesondere Vergrößerungen bzw. Verbesserungen) bestehender P+R-Plätze gefördert.

- Im seinerzeitigen Prüfbericht wurden insgesamt neun Empfehlungen ausgesprochen. Davon wurden acht Empfehlungen umgesetzt.

- Die seinerzeitige Empfehlung betreffend die innerbetriebliche Leistungserfassung (Kostenrechnung) aller an der Errichtung von P+R-Anlagen beteiligten Abteilungen bzw. Behörden des Amtes der Landesregierung sowie Kostenüberrechnungen der indirekten Leistungen, befindet sich in Umsetzung.

- Die Bezeichnungen der P+R-Anlagen im Internet sind häufig abstrakt und wenig aussagekräftig. Nur in einigen Fällen ist der Ort der Anlage genauer beschrieben. Eine Entfernungsangabe zu den Haltestellen der nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsmittel fehlt meist, ebenso der Hinweis auf barrierefreie Stellplätze.

  - **Der LRH empfiehlt, die Informationen zu P+R kundenfreundlicher zu gestalten. Anlagen sollten leichter im Internet auffindbar sein. Informationen, wie beispielsweise die genauen Bezeichnungen der P+R-Anlagen, sollten möglichst eindeutig beschrieben und die Entfernungen zu den Haltestellen/Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel angegeben werden.**

Graz, am 13. April 2016

Die Landesrechnungshofdirektorin:

Dr. Margit Kraker