



LANDESRECHNUNGSHOF
STEIERMARK

PRÜFBERICHT

Ländlicher Wegebau

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.



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-559510/2022-35

INHALTSVERZEICHNIS

KURZFASSUNG	5
1. ÜBERSICHT	7
2. GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN	8
2.1 Struktur des ländlichen Wege- und Straßennetzes	8
2.2 Zuständigkeiten und rechtliche Grundlagen	10
2.3 Grundlagen der Straßenerhaltung.....	11
2.4 Zustand des ländlichen Straßennetzes	14
2.5 Förderungen	19
3. ORGANISATION DER LÄNDLICHEN STRASSENERHALTUNG AUF LANDESEBENE	29
3.1 Zuständigkeiten für den ländlichen Wegebau vor August 2012.....	30
3.2 Zuständigkeiten für den ländlichen Wegebau nach August 2012	32
3.3 Zuständigkeiten für den ländlichen Wegebau ab Juni 2015	33
4. ERHALTUNGSMANAGEMENT UND GESAMTÜBERBLICK ZUR LÄNDLICHEN STRASSENERHALTUNG	37
4.1 Pilotprojekt Wegeerhaltungsverbände	37
4.2 Erhaltungsmodell Steiermark – Ländliches Straßennetz	40
4.3 Datenmanagement	41
4.4 Wirkungsorientierung	43
5. VERKEHRSSICHERHEIT	46
6. PROJEKTABWICKLUNG IM ERHALTUNGSPROGRAMM	50
6.1 Antragsphase.....	50
6.2 Bewilligungsphase	55
6.3 Umsetzungsphase	56
6.4 Projekt- und Förderungsabschluss.....	57
7. UMSETZUNGSPROJEKTE IM ERHALTUNGSPROGRAMM	58
7.1 Projekt Retzneier Straße.....	59
7.2 Projekt Wolframstraße	64
7.3 Projekt Bösenbacher Straße	71
7.4 Projekt Auer Welsdorf	76
7.5 Projekt Landschaweg.....	81
7.6 Projekt Zeilerweg	86
7.7 Projekt Oberhausbergweg	93
7.8 Projekt Hinterwildalpenstraße	101
7.9 Projekt Mooshubenbrücke	108
7.10 Zusammenfassung der geprüften Projekte	114
8. VERGABEN	117
9. AUSGABENENTWICKLUNG FÜR DIE BAULICHE ERHALTUNG DES LÄNDLICHEN STRASSEN- UND WEGENETZES	122
9.1 Mit Landesmitteln geförderte Projekte im Bereich der A7.....	124
9.2 Projekte mit Bedarfszuweisungen (11.).....	131
9.3 Katastrophenfonds-Mittel (12.).....	132
9.4 Förderungsprogramme mit Abwicklung durch die Landwirtschaftskammer .	133
9.5 Zusammenfassende Betrachtungen zu den Finanzierungs- und Förderungsprogrammen	135
10. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	144

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A7	Abteilung 7 Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau
A16	Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau
A17	Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung
Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AMA	Agrarmarkt Austria
BVergG	Bundesvergabegesetz 2018
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
BZ	Bedarfszuweisung(en)
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DV	Direktvergabe
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
FA	Fachabteilung
FAG	Finanzausgleichsgesetz 1997
GIP	Graphenintegrationsplattform
GIS	Geoinformationssystem
inkl.	inklusive
iVm	in Verbindung mit
km	Kilometer
LH	Landeshauptmann
LH-Stv.	Landeshauptmann-Stellvertreter
LKW	Lastkraftwagen
L-VG	Landes-Verfassungsgesetz 2010
LWK	Landwirtschaftskammer
m	Meter
Mio.	Millionen
noVoB	nicht offenes Verfahren ohne vorherige Bekanntmachung
PKW	Personenkraftwagen
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
t	Tonne(n)
Tab.	Tabelle

USt.	Umsatzsteuer
vs.	versus
Z.	Ziffer
z. B.	zum Beispiel

KURZFASSUNG

Eine entsprechende Infrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für die nachhaltige Entwicklung des Landes. Der Landesrechnungshof prüft daher im Rahmen des Schwerpunktes „Zustand und Erhaltung der steirischen Infrastruktur“ den ländlichen Wegebau. Das ländliche Straßennetz ist mit seinen circa 27.000 km das weitaus **größte Straßennetz im Land**.

Ein funktionierendes ländliches Wegenetz stellt eine wesentliche Grundlage für die Vernetzung und Entwicklung des ländlichen Raumes dar. Gemeinden sind für das **Erhaltungsmanagement** der Gemeindestraßen und öffentlicher Interessentenwege **im jeweiligen Gemeindegebiet** zuständig.

Für den ländlichen Wegebau ist auf Landesseite die Abteilung 7 Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau zuständig. Das Land Steiermark gewährt **erhebliche finanzielle Unterstützungen** im Wege von Förderungsprogrammen und Bedarfszuweisungen. Die Prüfung bezieht sich auf die Tätigkeiten des Landes.

Basis für ein fundiertes Erhaltungs- und Förderungsmanagement ist das Wissen um den Zustand des Straßen- und Wegenetzes. Hierzu bedarf es einer Zustandserfassung und Zustandsbeschreibung in periodischen Zeitabständen. Bis 2015 gab es eine zusammenhängende **Zustandserfassung** des ländlichen Wegenetzes. Diese wurde jedoch **nicht weiterverfolgt**, wodurch dem Land Kenntnisse über den Zustand des Wegenetzes abhandenkamen. Ein **Gesamtüberblick**, auch über Gemeindegrenzen hinweg, ist Basis für die **nachhaltige Sicherstellung eines funktionierenden Wegenetzes**.

Zahlreiche im Rahmen der Förderungsprojekte generierten Daten, die derzeit noch nicht genutzt werden, sollten ab sofort strukturiert einfließen. Diese können als Ausgangsbasis für eine wieder zu erstellende Gesamtnetz betrachtung herangezogen werden.

Die im aktuellen Landesbudget enthaltenen **Indikatoren** zu den Wirkungszielen sind nicht dazu geeignet, Rückschlüsse auf die Qualität bzw. Veränderungen im Zustand des Wegenetzes zu ermöglichen.

Jährlich ereignen sich mehr als 2.000 Unfälle mit Personenschaden im untergeordneten Straßennetz. Das Thema **Verkehrssicherheit auf Gemeindestraßen** fließt in die geförderten Projekte nur am Rande ein. Eine verstärkte Zusammenarbeit mit der für die Verkehrssicherheit zuständigen Abteilung ist erforderlich.

Im Prüfzeitraum 2012 bis 2022 gab es insgesamt **14 Förderungs- und Finanzierungsprogramme** für die Erhaltung der ländlichen Wegeinfrastruktur. Diese unterscheiden sich hinsichtlich der Herkunft der Mittel (Land, Bund, EU bzw. landesverwaltete Mittel) bzw. der Auszahlung (A7 bzw. Landwirtschaftskammer). Die Finanzierungs- und Förderungsprogramme beziehen sich zum Teil auf unterschiedliche Vorgaben, Grundlagen und Richtlinien.

Die Gesamtsumme der Mittel an Förderungen und Bedarfszuweisungen für die Erhaltung der ländlichen Straßen und Wege über die Jahre 2012 – 2021 beträgt ca. **€ 447 Mio**. Den mit Abstand größten Anteil der Mittelverteilung stellen die Bedarfszuweisungen mit einer Summe von € 257 Mio. bzw. einem Anteil von 57,3 % dar. Demgegenüber hat das Land Förderungsmittel in Höhe von ca. **€ 108 Mio**. ausbezahlt. Von diesen mit Landesmitteln geförderten Projekten wurden jedoch nur Projekte mit

einem Förderungsvolumen von ca. **€ 35 Mio.** vor der Umsetzung fachtechnisch beurteilt. Die Stichprobenprüfung für von Landesseite geförderten Projekte ergab eine **entsprechende Abwicklung**.

Das Know-how der A7 wird grundsätzlich nur bei Förderungsprojekten im Erhaltungsprogramm des Landes von Beginn an genutzt. Vor allem in der Vorprojektphase bringt sich die A7 bei der Abschnittsauswahl, Bewertung, Priorisierung und Dringlichkeitsreihung, Maßnahmensetzung sowie Kostenschätzung konzeptionell ein. Eine professionelle Vorgehensweise in dieser Vorprojektphase ist Basis für eine nachhaltige, zweckmäßige und wirtschaftliche Sanierung.

Die im Erhaltungsprogramm angewandte Methode der **Begleitung** der Projekte in der **Vorprojektphase** durch die **A7** bewährt sich. Die Ausweitung dieser Methode auf die anderen Förderungsprogramme des Landes bzw. auf das Bedarfszuweisungsprogramm ist ein wesentlicher Schritt in Richtung Professionalisierung und Vereinheitlichung der Vorgehensweise. Damit wird eine qualitätsgesicherte Maßnahmensetzung bei sämtlichen geförderten Projekten begünstigt. Eine **steiermarkweite Vereinheitlichung** des Erhaltungsmanagements im ländlichen Wegenetz ist anzustreben. **Standards sind von Seiten des Landes** vorzugeben. Die Erstellung einer **technischen Richtlinie** sowie damit einhergehend ein **Schulungsangebot** für Gemeinden sind dazu wichtige Beiträge und sollten implementiert werden.

1. ÜBERSICHT

Prüfungsgegenstand	Der Landesrechnungshof überprüfte den ländlichen Wegebau in der Abteilung 7 Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau (A7).
Politische Zuständigkeit	Gemäß der zum Zeitpunkt der Berichtsveröffentlichung geltenden Geschäftsverteilung der Mitglieder der Steiermärkischen Landesregierung liegt die politische Zuständigkeit bei Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler und Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang.
Rechtliche Grundlage	<p>Die Prüfungszuständigkeit des Landesrechnungshofs ist gemäß Art. 50 Abs. 1. Z. 1. Landes-Verfassungsgesetz 2010 (L-VG) gegeben.</p> <p>Als Prüfungsmaßstäbe hat der Landesrechnungshof die ziffermäßige Richtigkeit, die Übereinstimmung mit den bestehenden Rechtsvorschriften, die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit heranzuziehen (Art. 49 Abs. 1 L-VG).</p> <p>Der Landesrechnungshof 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).</p>
Vorgangsweise	Grundlage der Prüfung waren die Auskünfte und vorgelegten Unterlagen der A7 sowie eigene Recherchen und Wahrnehmungen des Landesrechnungshofs.
Prüfzeitraum	Die Prüfung umfasste überwiegend den Zeitraum von 2012 bis 2022.
Stellungnahmen zum Prüfbericht	Die Stellungnahmen von Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler und von Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang sind in kursiver Schrift direkt in den jeweiligen Berichtsabschnitten eingearbeitet. Allfällige Repliken des Landesrechnungshofes erfolgen nach der jeweils korrespondierenden Textstelle.

2. GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Struktur des ländlichen Wege- und Straßennetzes

Das steirische Straßennetz weist eine Gesamtlänge von ca. 32.470 km auf. Es umfasst Autobahnen und Schnellstraßen, Landesstraßen sowie Gemeindestraßen und öffentliche Interessentenwege bis hin zu Privatwegen.

Die Autobahnen und Schnellstraßen blieben nach der Verländerung der Bundesstraßen im Jahr 2002 als einzige Bundesstraßen bestehen. Ihr Anteil liegt in der Steiermark bei ca. 470 km bzw. bei 1,4 %. Weiters hat das Landesstraßennetz mit ca. 5.000 km einen Anteil von ca. 15,4 %. Das Netz der Bundes- und Landesstraßen umfasst zwar nur rund ein Sechstel des gesamten Straßennetzes, hat jedoch die größte Verkehrsbelastung.

Das ländliche Straßennetz umfasst Straßen und Wege unterhalb der Kategorie Landesstraße. Die Steiermark verzeichnet aufgrund seiner Topographie und seiner Siedlungsstruktur das mit Abstand umfangreichste Verkehrsnetz aller Bundesländer. Gemeindestraßen, öffentliche Interessentenwege und Privatwege, mit denen sich die gegenständliche Prüfung primär befasst, bilden mit 83,2 % bzw. einer Länge von ca. 27.000 km¹ den Hauptteil des steirischen Straßennetzes. Diese Straßen haben oft nur regionale Bedeutung bzw. Erschließungsfunktion. Der durchschnittliche tägliche Verkehr ist im Vergleich zu Straßen höherer Kategorien entsprechend geringer.

Gemäß den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) teilen sich ländliche Straßen in solche mit größerer und mit geringerer Verkehrsbedeutung. Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung verbinden die Ortschaften und Siedlungsgebiete mit dem übergeordneten Straßennetz bzw. übergeordnete Straßen untereinander. Von den rund 27.000 km Gemeindestraßen, öffentlichen Interessentenwegen und Privatwegen sind laut A7 ca. 19.200 km asphaltiert.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass betreffend die Längen des steirischen Straßennetzes unterschiedliche Angaben vorliegen. Unterschiedlichen Quellen sind unterschiedliche Zahlenwerte zu entnehmen.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Daten aus den unterschiedlichen Quellen aufeinander abzustimmen und landesweit einheitliche Daten zu verwenden.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Laut Auskunft der A17 umfasst das Ländliche Straßennetz (Gemeindestraßen, Interessentenwege und Privatwege) in der Steiermark rd. 26.750 km, wovon 19.700 km asphaltiert sind (Basis: GIP). Zählt man noch das Straßennetz von Graz dazu

¹ Quelle: aktuelles Landesbudget; weitere Quellenangaben A7 (26.000 km) bzw. A17 (28.150 km)

(ca. 1.000 km) kommt man auf rd. 27.750 km. Die unterschiedlichen Angaben hängen also davon ab, ob Graz dazu gezählt wird oder nicht.

Replik des Landesrechnungshofes:

In den zur Prüfung übermittelten Unterlagen waren insgesamt vier unterschiedliche Werte enthalten:

- 26.000 km und 26.200 km (Angaben der A7)
- 28.150 km (Angabe der A17)
- 27.000 km (Angabe im Landesbudget)

Von der A17 werden in dieser Stellungnahme zwei weitere Werte (26.750 km bzw. 27.750 km) angegeben.

Klare und aufeinander abgestimmte Daten sind im Bereich Infrastruktur von besonderer Bedeutung.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Ergänzend zur getätigten Stellungnahme, beginnend auf Seite 8:

Im Gegensatz zu vergangenen Jahren liegt mit der Graphenintegrationsplattform laut Abteilung 17 aktuell ein österreichweit einheitliches Instrumentarium zur statistischen Abfrage von Straßeninformationen vor. Dementsprechend soll in Zukunft für derartige Abfragen und Fragestellungen primär die Graphenintegrationsplattform als Datenbasis verwendet werden.

Die Entwicklung des ländlichen Wegenetzes ist auch aus seiner Historie zu entnehmen. Vor hundert Jahren waren lediglich die Reichsstraßen gut ausgebaut, die bäuerlichen Verbindungswege waren von geringer Qualität. In den Krisenzeiten wie nach dem ersten Weltkrieg erkannte man die Notwendigkeit, Nahrung vom Land zur gesamten Bevölkerung zu bringen. Daher wurde die Wege-Infrastruktur gefördert und Güterwege errichtet. In den 1950er und 1960er Jahren begünstigte der technologische Fortschritt auf dem Bereich sowohl der Baumethoden (z. B. Bodenstabilisierung und kornabgestufte Schottertragschichten) als auch der Baumaschinen eine nachhaltige Bautätigkeit. Mit zunehmendem motorisierten Verkehr wurde der Anteil der asphaltierten Straßen im ländlichen Wegenetz erhöht.

Die Bedeutung des ländlichen Wegenetzes veränderte sich in den letzten Jahrzehnten jedoch stark. Die früher vorwiegende Nutzung der Güterwege und Straßen durch landwirtschaftliche Betriebe verringerte sich durch deren Rückgang bzw. durch Änderungen der landwirtschaftlichen Bewirtschaftungsmethoden. Wirtschafts-, Berufs- und Pendlerinnenverkehr gewannen an Bedeutung. Heute wird das Straßennetz zunehmend für die Erreichung von Einkaufs-, Sport- und Freizeiträumen genutzt. Daraus ergeben sich andere Anforderungsprofile für den Straßenbau.

Die Straßen sind Lebensadern des ländlichen Raumes und stärken seine Entwicklung. Sie stellen eine wirtschaftliche, gesellschaftliche und soziale Verbindungsfunktion dar und sichern die Versorgung der gesamten Bevölkerung.

2.2 Zuständigkeiten und rechtliche Grundlagen

Für die Erhaltung der Straßen in der Steiermark sind unterschiedliche Netzbetreiberinnen zuständig. Die Erhaltung der Autobahnen und Schnellstraßen obliegt der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG). Die Landesstraßen werden durch das Land Steiermark erhalten. **Für die Erhaltung der Gemeindestraßen ist die jeweilige Gemeinde zuständig.**

Dezidiert wird von der A7 hinsichtlich der Zuständigkeit Folgendes mitgeteilt:

„Die Gemeinden als autonome Gebietskörperschaften sind verfassungsrechtlich nach Art 116 Abs. 2 und Art 118 B-VG sowie einfachgesetzlich nach § 12 L-StVG umfassend für die Verwaltung der rund. 26.000 km Gemeindestraßen/öffentlichen Interessenwegen zuständig. Die einzelne Gemeinde trifft damit auch die Erhaltungspflicht und das Erhaltungsmanagement für ihre Gemeindestraßen (§§ 16 und 39 L-StVG). Es handelt sich um den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden (§ 58a L-StVG) im Rahmen der kommunalen Privatwirtschaftsverwaltung (Daseinsvorsorge).“

Für das ländliche Straßennetz sind verschiedene rechtliche Grundlagen sowie technische Richtlinien von Bedeutung:

Das **Steiermärkische Landes-Straßenverwaltungsgesetz (L-StVG)** regelt im § 12 die Verwaltungsverantwortung der Gemeinden für ihre Gemeindestraßen und öffentlichen Interessentenwege. Die §§ 16 und 39 des Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetzes legen die Pflicht zur Herstellung und Erhaltung von Gemeindestraßen fest. Demnach sind unter dieses Gesetz fallende öffentliche Straßen derart herzustellen und zu erhalten, dass sie vom dort zugelassenen Verkehr ohne Gefahr benützt werden können.

Der § 1319a des **Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches** regelt die Haftung für Schäden, die durch einen mangelhaften Zustand eines Weges entstehen. Daraus sind unter bestimmten Umständen Schadenersatzansprüche gegen die Halterin des Weges ableitbar.

Die **Straßenverkehrsordnung** enthält im § 98 besondere Rechte und Pflichten der Straßenerhalterin.

In den **Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen** finden sich zahlreiche Unterlagen, die auch Anwendung bei Gemeindestraßen finden (z. B. RVS 08.16.01 Anforderungen an Asphalt-schichten). Die **RVS 03.03.81** widmet sich gänzlich den ländlichen Straßen und Güterwegen. Darin werden neben dem Anwendungsbereich und den Begriffsbestimmungen vor allem technische Vorgaben und Überlegungen (z. B. Grundsätze der Planung und Bauausführung, Linienführung, Querschnittsaus-bildung etc.) behandelt.

2.3 Grundlagen der Straßenerhaltung

Die **Lebensdauer** von Straßen – egal, ob über- oder untergeordnet – hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Der durchschnittliche tägliche Verkehr – besonders der Schwerverkehr, der die Straßen in hohem Ausmaß belastet – ist dabei von großer Bedeutung. Weitere Faktoren sind die Witterung (Temperaturextreme, Frost-Tau-Perioden, Niederschläge), der Aufbau der Straßeninfrastruktur (verwendete Baumaterialien) und die Anlage der Straße (Damm, Einschnitt, Gefälle).

Neben den Errichtungskosten fallen bei Straßen in Abhängigkeit von den oben angeführten Faktoren **Instandhaltungs- und Instandsetzungserfordernisse** an. Bei den **Instandhaltungen** handelt es sich um bauliche Maßnahmen zur Erhaltung der Straßenanlage kleineren Umfangs. Dies sind z. B. das Freihalten des Lichtraumes, das Putzen von Gräben, das Instandhalten der Entwässerungseinrichtungen, die Sanierung von Rissen und die Ausbesserung von Schlaglöchern, die Pflege von Banketten und Böschungen etc. **Instandsetzungen** betreffen größere bauliche Maßnahmen wie z. B. die Generalsanierung der Fahrbahn bzw. des Straßenkörpers, die Generalsanierung der Asphaltdecke oder der Entwässerungseinrichtung. Die Lebenszykluskosten sind für die wirtschaftliche Betrachtung der Straßen relevant.

Die erforderlichen Maßnahmen müssen umsichtig geplant werden. Die Planung umfasst nicht nur die **technische Planung**, sondern auch die **zeitliche Komponente** (richtige Maßnahmen zum richtigen Zeitpunkt). Beide Faktoren sind für den optimalen Nutzen der eingesetzten Mittel relevant.

Für die **Erhaltung des Straßennetzes** können zwei unterschiedliche **Strategien** herangezogen werden:

Die Strategie 1 verzichtet auf Maßnahmen der laufenden Instandhaltung und der periodischen Instandsetzung. Erst wenn der Straßenzustand unter ein nicht mehr akzeptables Niveau abfällt, erfolgt eine Generalerneuerung.

Die Alternative (Strategie 2) ist die bestmögliche laufende Instandhaltung verbunden mit einer periodisch erforderlichen Instandsetzung.

Die folgende Grafik zeigt die beiden unterschiedlichen Strategien und den sich jeweils daraus ergebenden Gebrauchswertverlauf.

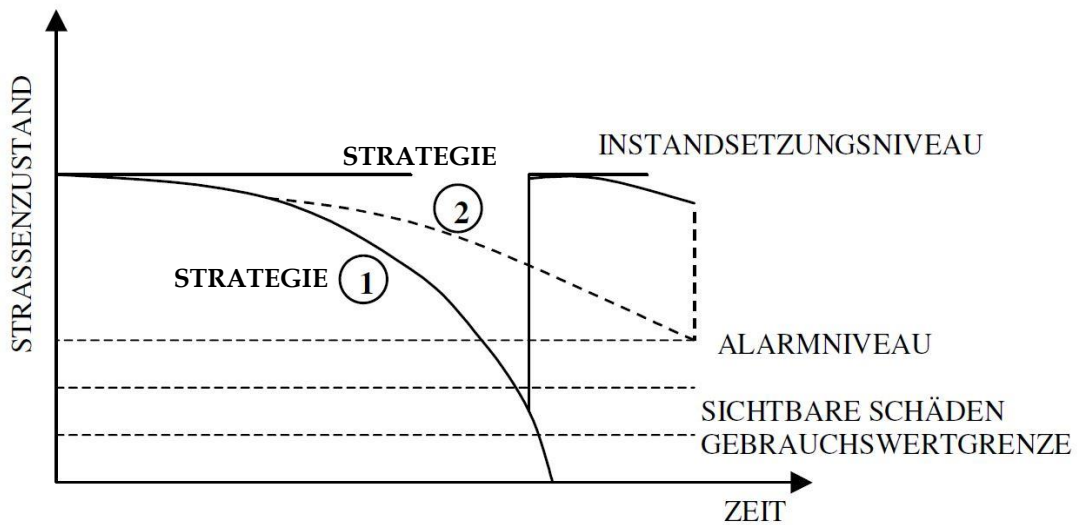


Abb.: Erhaltungsstrategien; Quelle: Erhaltungsmodell Steiermark – Ländliches Straßennetz – Qualitätsstandards

Die Grafik zeigt deutlich, dass mit einem **zeitlich abgestimmten Mitteleinsatz** auf Basis **konkreter Erhaltungsstrategien** (Strategie 2) während der gesamten Betrachtungszeit ein wesentlich höherer Gebrauchswert verbunden ist. Durch **rechtzeitig gesetzte Maßnahmen** kann der weitere Schadensverlauf der Straße besonders günstig beeinflusst werden. Betreffend Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit ist die Strategie 2 langfristig vorteilhaft. Bei Strategie 1 liegt der Straßenzustand lange Zeit unter dem Anfangsniveau und nimmt stetig ab. Instandsetzungen bzw. eine Generalerneuerung sind ab einem gewissen Zustandsniveau die einzigen Möglichkeiten, die Gebrauchstauglichkeit wiederherzustellen. Diese Maßnahmen sind dann mit großem finanziellen Aufwand verbunden.

Aus technischen und wirtschaftlichen Überlegungen und aufgrund von – ab einem gewissen Zustand – unausweichlicher Beeinträchtigung für die Nutzerinnen ist die Strategie 2 mit laufenden Instandhaltungen als die geeignetere Methode anzusehen.

Ein **systematisches Erhaltungsmanagement** ist auch bei Straßen im ländlichen Raum, für die Gemeinden als autonome Gebietskörperschaften für die Verwaltung verantwortlich sind, sinnvoll.

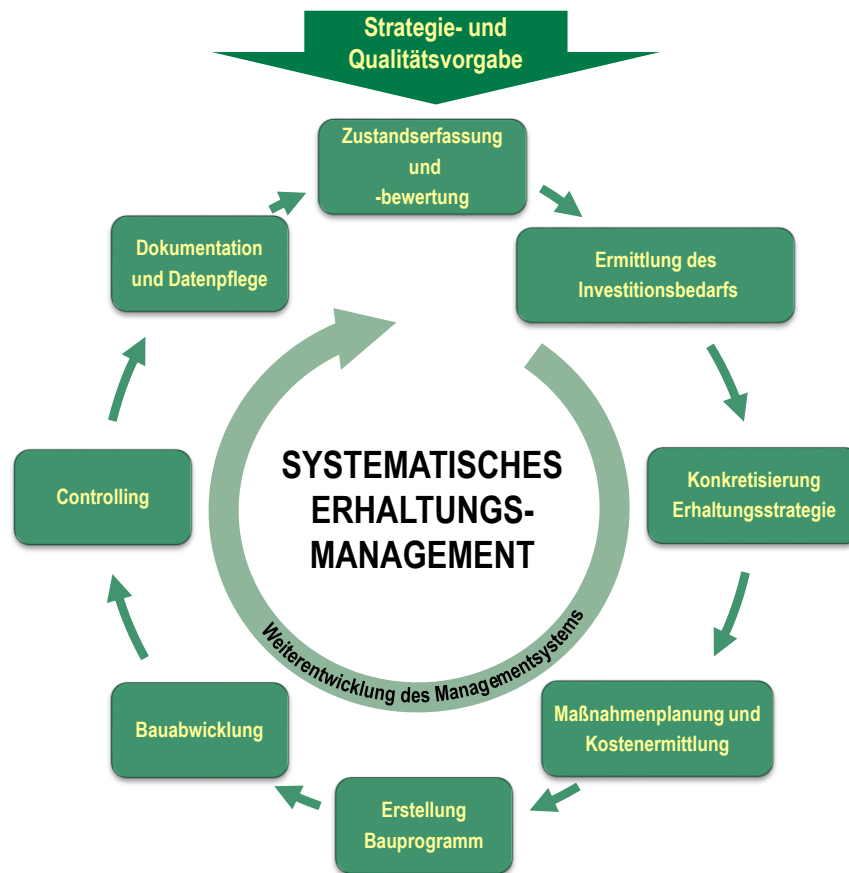


Abb.: systematisches Erhaltungsmanagement

Der erste Schritt im systematischen Erhaltungsmanagement ist die Festlegung einer **Strategie** inkl. konkreter **übergeordneter Qualitätsvorgaben**.

Ein Überblick über den **Zustand des Straßennetzes** ist Grundvoraussetzung im systematischen Erhaltungsmanagement. In periodischen Abständen sind einzelne Anlagenteile zu erfassen und mittels definierter Schadensmerkmale zu bewerten. Die aufgenommenen Schäden sind zu analysieren und entsprechend zu klassifizieren.

Unter Berücksichtigung der strategischen Vorgaben ist der erforderliche **Investitionsbedarf zu ermitteln**. Auf Basis der wirtschaftlichen Möglichkeiten sind in weiterer Folge **Erhaltungsstrategien** zu konkretisieren und zu beschließen.

Erforderliche Maßnahmen der Sanierung von Anlagenteilen sind zu planen sowie die zugehörigen **Kosten** zu ermitteln.

Unter Berücksichtigung wesentlicher Randbedingungen (z. B. Schadensausmaß, Bedeutung der Straße, budgetäre Möglichkeiten, Vermeidung erhöhter Folgekosten) ist die Dringlichkeit festzustellen und eine **Prioritätenreihung** vorzunehmen. Damit können Sanierungsmaßnahmen mit einem mittelfristigen Zeitplan versehen und in einem **Bauprogramm** festgelegt werden.

In der **Bauabwicklung** sind neben der Ausführungsplanung, Ausschreibung und Vergabe auch die technische Ausführung, Bauaufsicht, Abrechnung und Finalisierung umzusetzen.

In einem **Controlling** können einzelne Sanierungsmaßnahmen (Ausführungsqualität, Kosten, Zeitmanagement etc.), aber auch die strategischen Auswirkungen des eingesetzten Budgets auf die Zustandsentwicklung hin evaluiert und Anpassungen vorgenommen werden.

Wesentliche Elemente des Erhaltungsmanagements sind ein umfassendes **Dokumentationssystem** und eine entsprechende **Datenpflege**. Dabei sind neben Bestands- und Aufbaudaten aus den Zustandserfassungen die laufenden Datenaktualisierungen nach Abschluss von Sanierungsprojekten zu erfassen. Die Daten sollten von den Gemeinden übermittelt werden.

Ein funktionierendes **systematisches Erhaltungsmanagement** ist hinsichtlich der Abläufe und Methoden mittels der gewonnenen Erfahrungen laufend zu **verbessern und weiterzuentwickeln**.

2.4 Zustand des ländlichen Straßennetzes

Anfang der 1990er Jahre wurde mit dem Aufbau eines Geoinformationssystems (GIS) für das ländliche Straßennetz begonnen. Das ländliche Wegenetz ist damit erhoben und erfasst. Diese Inventarisierung umfasst die technischen Daten einer Straße (z. B. Länge, Breite etc.), jedem Straßenzug wurde auch ein Name gegeben. Die Daten dieser Erhebungen sind im GIS Steiermark bzw. auf der Graphenintegrationsplattform (GIP) digitalisiert. Für diesen Prozess ist mittlerweile die Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung (A17) verantwortlich.

Eine steiermarkweit flächendeckende visuelle Zustandserfassung der Straßen und Wege im ländlichen Netz wurde jedoch nur bis 2014/2015 durchgeführt.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Zu der Feststellung des LRH wird folgendes Zitat des LRH angeführt (Hervorhebung durch die Verfasser der Stellungnahme):

„Die Zustandserfassung des Straßenoberbaus kann durch Begehung bzw. Befahrung mit visueller Aufnahme bzw. durch Einsatz von entsprechenden Messsystemen (messtechnische Straßenzustandserfassung) erfolgen. Die Entscheidung für eine Erfassungsmethode hängt i.d.R. von der Größe des zu

erfassenden Straßennetzes und den damit verbundenen Kosten ab. Stehen freie Kapazitäten beim Eigenpersonal zur Verfügung und handelt es sich um ein kleineres, überschaubares Straßennetz mit geringem Verkehrsaufkommen, kann der Straßenzustand mittels visueller Erfassung relativ rasch und kostengünstig erhoben werden. Bei größeren Netzen bzw. bei hohen Qualitätsanforderungen an die Messdaten wird diese Methode zunehmend unwirtschaftlich. Die Schulung der mit der Zustandserfassung betrauten Mitarbeiter ist von entscheidender Bedeutung für eine objektive Erfassung der Zustände. Die Gefahr bei der visuellen Erfassung ist, dass subjektive Beurteilungen bei identen Schäden zu unterschiedlichen Zustandswerten führen könnten.“

Dieser Feststellung des LRH im Prüfbericht „Erhaltungsmanagement an steirischen Landesstraßen“ aus dem Jahr 2015, Seite 20, wird zugestimmt. Sie bestätigte die fachliche Meinung der Experten im ländlichen Wegebau, dass die visuelle Erhebung im Gemeindestraßennetz aufgrund des großen Netzes unwirtschaftlich ist und wegen der subjektiven Beurteilung zu unterschiedlichen Bewertungen führte.

Replik des Landesrechnungshofes:

Eine lückenlose, tagesaktuelle Zustandserhebung ist grundsätzlich weder möglich noch nötig. Jedoch sind für ein effizientes Erhaltungs- und Förderungsmanagement grundlegende Kenntnisse über den Netzzustand erforderlich. Die systematische Nutzung vorhandener Daten leistet einen Beitrag dazu. Zumindest mittelfristig ist ein Gesamtüberblick über das ländliche Straßen- und Wegenetz anzustreben.

Diese Erhebungen fanden durch die jeweilig zuständige Abteilung des Landes (siehe Kapitel 3 Organisation der ländlichen Straßenerhaltung auf Landesebene) im Abstand von fünf bis zehn Jahren statt. Die Kategorisierung erfolgte in den drei Stufen A (in Ordnung), B (Sanierungsbedarf) und C (Neubau erforderlich). Auf Basis der vorhandenen Daten stellte sich der steiermarkweite Zustand im Jahr 2008 wie folgt dar:

- 63 % Kategorie A (nur Instandhaltung erforderlich)
- 33 % Kategorie B (Instandsetzung erforderlich)
- 4 % Kategorie C (Neubau bzw. Fahrbahnumbau erforderlich)

Diese einfache Kategorisierung gab einen groben Überblick über den Zustand der ländlichen Straßen und ermöglichte eine Gesamtschau über das gesamte Wegenetz. Damit war auch eine Grundlage für ein entsprechendes systematisches Erhaltungsmanagement vorhanden.

Auf Nachfrage des Landesrechnungshofs hinsichtlich der vom Land Steiermark nicht weiter durchgeführten Zustandserhebung am ländlichen Straßennetz antwortete die A7: „Der A7 kommt nach der Geschäftseinteilung keine Kompetenz für das Erhaltungsmanagement der Gemeindestraßen oder für eine generelle Zustandserfassung auf Netzebene zu.“

Weiters wird zu diesem Thema ausgeführt:

„Die Zustandsbewertungen werden im Rahmen von Gemeindekonzepten optisch dargestellt und erfolgen gemäß Auftrag des politischen Büros nach einem entsprechenden Ansuchen der Gemeinde. Eine flächendeckende Bewertung der Straßenbauanlagen einer Gemeinde erfolgt aus Ressourcengründen nicht; es werden lediglich die dringendsten Weganlagen nach Auffassung der Gemeinde bewertet.“

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass bis ins Jahr 2015 eine Netzbetrachtung auf Basis der periodischen Erhebung des Straßennetzes durchgeführt wurde. Diese erlaubte eine Beurteilung des Zustandes der Straßeninfrastruktur. Derzeit ist ein flächendeckender Überblick nicht gegeben. Hinsichtlich einer entsprechenden Budgetplanung im Förderungs- bzw. Finanzierungsbereich wäre ein diesbezüglicher Kenntnisstand nötig. Zudem sollte das Land Steiermark wissen, welcher Nutzen durch seine Förderungs- bzw. Finanzierungsmittel generiert wird (siehe Kapitel 4.4 Wirkungsorientierung). Ein effizientes Erhaltungs- bzw. Förderungsmanagement ohne Kenntnis des Netzzustandes ist nicht möglich.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Eine steiermarkweite, ganzheitliche Zustandserfassung des ländlichen Wegenetzes auf einer (erforderlichen) messtechnischer Grundlage hat es nie gegeben. Bis 2014/2015 wurden visuelle Erhebungen des Zustandes der Straßen im ländlichen Wegebau durchgeführt, die im zeitlichen Abstand von 5 bis 10 Jahren aktualisiert wurden. Für die Tätigkeit der A7 waren diese Daten mangels messtechnischer Grundlagen und Aktualisierungsgrad nur von untergeordneter Bedeutung, im einzelnen Projektsfall musste jedenfalls eine Vor-Ort-Erhebung erfolgen. Es wird auf die seinerzeitige Ansicht des LRH im Prüfbericht „Erhaltungsmanagement an steirischen Landesstraßen“ im Jahr 2015 verwiesen, wonach die visuelle Erhebung in einem größeren Straßennetz unwirtschaftlich ist und wegen der subjektiven Beurteilung bei identen Schäden zu unterschiedlichen Zustandswerten führen können.

Es kann mangels Zuständigkeit auch nicht die Aufgabe des Landes sein, ein dem Landesstraßennetz vergleichbares Erhaltungsmanagementsystem auf Ebene des Gemeindewegenetzes zu betreiben.

In einer Gesamtbetrachtung bei einem um den Faktor fünf größeren ländlichen Wegenetzes im Vergleich zum Landesstraßennetz sind in diesem Zusammenhang Überlegungen aus dem Gesichtspunkt der Zweckmäßigkeit, Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit anzustellen.

In der Steiermark wurde das ländliche Wegenetz in den letzten Jahrzehnten erhoben, digitalisiert und jedem Straßenzug ein Name, eine Nummer und eine Länge gegeben. Diese von der A17 gepflegten GIS-Daten werden bei der Tätigkeit der A7 verwendet. Neue Trassenführungen werden eingespeist.

Die Richtlinie der Landesregierung für die Förderung von Baumaßnahmen an ländlichen Straßen (Erhaltungsprogramm) nach Verkehrsbedeutung und Dringlichkeitsreihung wird für die Budgetplanung als ausreichend und zweckmäßig beurteilt.

Replik des Landesrechnungshofes:

Der Landesrechnungshof ist niemals von einer steiermarkweiten, ganzheitlichen Zustandserfassung des ländlichen Wegenetzes auf einer messtechnischen Grundlage ausgegangen. Bis ins Jahr 2015 wurden Erhebungen mit einer vereinfachten Methode, die eine Einteilung in drei Beurteilungsklassen beinhaltete, durchgeführt.

Im Rahmen dieser Prüfung wurde auf diesbezügliche Anfrage des Landesrechnungshofes seitens der A7 ausgeführt, dass es bis 2014/2015 flächendeckende, visuelle Erhebungen des Zustandes der Straßen im ländlichen Wegebau gegeben hat. Auch in der Broschüre „25.000 Kilometer ländliches Wegenetz in der Steiermark“ aus dem Jahr 2010 wird von einer flächendeckend, vollständigen Zustandserfassung der Straßen im ländlichen Raum berichtet.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Ergänzend zu den getätigten Stellungnahmen, beginnend auf den Seiten 14 und 16:
In Kenntnis der GIS Datensätze zum ländlichen Wegenetz aus den Jahren vor 2015 muss auch laut Abteilung 17 festgehalten werden, dass vor 2015 kein landesweit flächendeckender und über alle bearbeiteten Gebiete aktueller Datensatz über den Zustand des ländlichen Wegenetzes in der Steiermark vorhanden war. Die im Archiv des GIS Steiermark vorliegenden Datensätze weisen einerseits Lücken hinsichtlich der betrachteten Gemeinden auf (insbesondere fehlen Daten vor allem von Stadtgemeinden - aber auch andere, teils ländliche Gemeinden wurden nicht erfasst), andererseits sind die Daten von unterschiedlichen Gebieten mit großer, mehrjähriger Zeitverzögerung erzeugt worden. Eine tatsächliche flächendeckende Aktualität dieser Daten war zu keinem Zeitpunkt gegeben.

Es wird aus Sicht der A17 darauf hingewiesen, dass hinsichtlich eines gebietskörperschaftenübergreifenden Datenmanagements in Themenbereichen mit Gemeindezuständigkeit und sich laufend verändernden Grundlagen die Erfassung und das grundsätzliche Erarbeiten von Dateninhalten auch auf Gemeindeebene erfolgen sollte. Gemeinden sind in diesen Angelegenheiten die Hauptnutzer der Daten und können am besten vor Ort reale Veränderungen in den Grundlagen und Datensätzen erfassen und nachführen. Eine Datenerfassung durch andere Gebietskörperschaften könnte nur mit einem großen und unwirtschaftlichen Aufwand ein Einmalbild erzeugen, niemals jedoch flexibel und aktuell auf (laufende) Veränderungen vor Ort reagieren. Unbenommen davon ist eine Unterstützung und Koordination der Arbeit der Gemeinden im Datenmanagement selbst – insbesondere

bei Infrastrukturdaten - angebracht und für landesweit einheitliche Datensätze auch notwendig.

Auf Basis dieser Überlegungen wird aktuell österreichweit für Straßendaten die Umsetzung der Graphenintegrationsplattform, also die Zusammenfassung und GIS basierte Darstellung aller Verkehrsgraphen von Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen realisiert. Für Daten des ländlichen Wegenetzes sind hier die Gemeinden in der Erfassung zuständig. Durch die GIS-Stellen der Länder werden die von den Gemeinden übermittelten Daten plausibilisiert, technisch kontrolliert und in den österreichweiten Gesamtdatensatz überführt.

Replik des Landesrechnungshofes:

Eine wesentliche Voraussetzung für den nachhaltigen Umgang mit Infrastruktur in der Steiermark ist eine hochwertige, landesweit abgestimmte Informations- und Datenlage.

Die Daten der amtlichen Statistik sowie der Betrieb und die Weiterentwicklung der Geoinformation des Landes Steiermark sind dabei von Bedeutung. Die inhaltliche Verantwortung für die Fachdatensätze, die als Grundlage für die Weiterverarbeitung von Daten dient, liegt dabei bei der jeweils zuständigen Fachabteilung.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, eine entsprechende Zustandserfassung des ländlichen Wegenetzes zumindest Schritt für Schritt wiederaufzubauen. Dazu können die Erhebungen aus den Gemeindekonzepten, aber auch Meldungen über sanierte Straßenabschnitte und sonstige Maßnahmensetzung verwendet werden. Eine diesbezügliche Verpflichtung zur strukturierten Übermittlung von Daten kann in den Förderungsverträgen bzw. in den Richtlinien für die Gewährung von Bedarfszuweisungen (BZ) verankert werden.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler und Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang:

Die Umsetzbarkeit der Empfehlung des LRH für eine schrittweise Zustandserfassung wird geprüft. Insbesondere muss geprüft werden, ob für den Aufbau und für die Wartung einer derartigen Datenbank die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen überhaupt vorhanden sind.

Replik des Landesrechnungshofes zu den vorgenannten Stellungnahmen:

Der Landesrechnungshof verweist auf die Replik auf Seite 15 des Prüfberichts.

2.5 Förderungen

Das Land Steiermark hat Interesse an einem funktionierenden und intakten ländlichen Straßennetz. Aus diesem Grund wird mit Landesmitteln in Form von Förderungen, aber auch mit vom Land verwalteten Gemeindemitteln (BZ) die Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen bei einzelnen Straßenprojekten unterstützt.

Im Prüfzeitraum der letzten zehn Jahre gab es eine Vielzahl an Förderungsschienen bzw. Finanzierungsprogrammen von unterschiedlicher zeitlicher Dauer, die in folgender Grafik dargestellt sind:

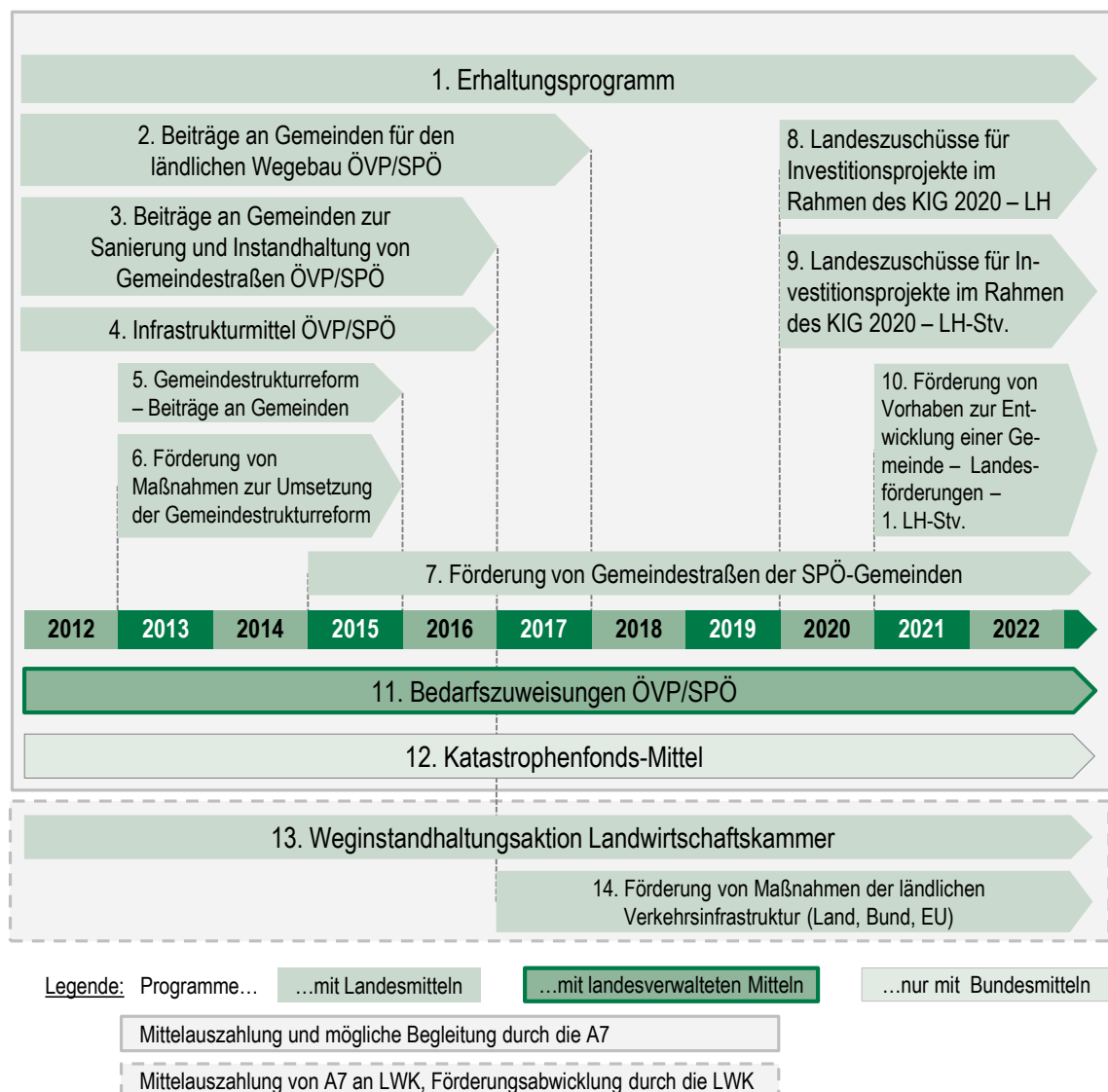


Abb.: im Prüfzeitraum genutzte Förderungs- und Finanzierungsprogramme für die Erhaltung der ländlichen Wegeinfrastruktur

Die Abbildung zeigt die 14 verschiedenen Förderungs- bzw. Finanzierungsprogramme, die im Prüfzeitraum für die Erhaltung des ländlichen Wegenetzes angewandt wurden. Zur Erlangung eines Überblickes über die einzelnen Schienen werden diese kurz umrissen und dargestellt.

2.5.1 Mit Landesmitteln geförderte Projekte im Bereich der A7

Erhaltungsprogramm (1.)

Mit dem Erhaltungsprogramm des Landes werden Sanierungsmaßnahmen an ländlichen Straßen mit höherer Verkehrsbedeutung mit Landesmitteln gefördert. Eine Förderung über das Erhaltungsprogramm war im gesamten Prüfzeitraum von 2012 bis dato möglich.

Hinsichtlich der Regelung dieser Landesförderung gab es über den Prüfzeitraum einen **Regierungssitzungsbeschluss** bzw. zwei **Richtlinien**:

Aus dem Jahr **2011** gibt es den **Regierungssitzungsbeschluss**, der für die Mittelverwendung der Programme „Beiträge an Gemeinden für ländlichen Wegebau“ sowie „Beiträge an Gemeinden, Sanierung und Instandhaltung von Gemeindestraßen“ vorsieht, die Richtlinien für die Gewährung von BZ, Schulbaufonds- und Infrastrukturmitteln vom 19. Jänner 2009 heranzuziehen.

2015 wurde eine eigene **Richtlinie für die Förderung von Baumaßnahmen im Erhaltungsprogramm des Landes** erlassen, die mit 11. Dezember 2015 in Kraft trat. Ziel dieser Richtlinie war, die zur Verfügung stehenden Landesmittel **prioritär für die Erhaltung des übergeordneten ländlichen Straßennetzes mit höherer Verkehrsbedeutung** einzusetzen. Der Förderungsgegenstand beinhaltete die Instandsetzung bzw. den Umbau von Straßen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Ausnahme von Beleuchtungsanlagen. Förderungswerberinnen konnten Gemeinden, Gemeindeverbände sowie öffentlich-rechtliche Weggenossenschaften sein. Als Voraussetzung zur Gewährung einer Förderung musste ein geeignetes technisches Projekt vorliegen, welches den allgemeinen Regeln der Technik und den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen entsprach. Die Förderung wurde als Zuschuss zu den anrechenbaren Kosten gewährt. Nicht anrechenbare Kosten waren entsprechend angeführt (z. B. Steuern, Verfahrenskosten etc.). Die Förderungsnehmerin hatte die Verpflichtung, vor der Letztzahlung der Förderung die Herstellung der Grundbuchsordnung sicherzustellen. Das Ausmaß der Förderung war mit 40 % der anrechenbaren Kosten limitiert.

Die Abwicklung sah folgendes Prozedere vor:

Das Ansuchen hatte schriftlich mittels eines vorgegebenen Formulars zu erfolgen. Anschließend wurden die angesuchten Projekte nach ihrer Verkehrsbedeutung bewertet und in eine Dringlichkeitsreihung aufgenommen. Diese Bewertung entstand durch das Bewertungsblatt für Gemeindestraßen (siehe Kapitel 6.1 Antragsphase). Auf Basis dieser Dringlichkeitsreihung und der verfügbaren Mittel wurden Förderungszusagen erteilt. Eine Förderung konnte nur aufgrund eines Förderungsvertrages gewährt werden. Es bestand jedoch kein Rechtsanspruch auf eine Förderung.

Am 5. April **2019** trat eine überarbeitete „**Richtlinie der Steiermärkischen Landesregierung für die Förderung von Baumaßnahmen an ländlichen Straßen**“ in Kraft, die jene aus dem Jahr 2015 ersetzte und bis dato gültig ist. Diese Richtlinie ist mit der vorangegangenen bis auf einen Punkt völlig ident. Die Änderung betrifft die Verpflichtung der Förderungsnehmerin, im Zuge der Baumaßnahmen – soweit dies nicht als völlig unzweckmäßig anzusehen ist – eine Leerverrohrung für den Breitbandausbau mit zu verlegen. Eine etwaige Förderung wird jedoch nicht aus den diese Richtlinie betreffenden Mitteln gewährt.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass in diesem Förderungsprogramm bautechnische Aspekte (z. B. bautechnische Bewertung und Prioritätenreihung, Maßnahmenplanung und Kostenschätzung) in der Vorprojektphase einen entsprechenden Stellenwert haben.

Der Landesrechnungshof erachtet das Erhaltungsprogramm des Landes als adäquates und nachvollziehbares Instrument zur Förderung von Baumaßnahmen im ländlichen Wegebau.

Beiträge an Gemeinden für den ländlichen Wegebau ÖVP/SPÖ (2.)

Dieses Programm wurde bis 2017 geführt. In diesem Fall galten dieselben Kriterien wie in den jeweils gültigen BZ-Richtlinien. Die Mittelverwendung wurde mittels Grundsatzbeschluss festgelegt. Bei der Budgetierung dieser Förderungsschiene handelte es sich um **reine Landesmittel**. Die Abrechnungsmodalitäten waren analog zur Abrechnung von BZ. Die Gemeinden mussten projektbezogene Rechnungen mit den zugehörigen Zahlungsnachweisen vorlegen.

Die **maximale Förderungsquote** konnte **bis zu 100 %** erreichen. Für die Ausfinanzierung von Projekten konnten weitere Landesmittel bzw. BZ beantragt werden. Die Art des Wegenetzes – über- oder untergeordnet – war auch in diesem Fall kein Kriterium für die Auszahlung von Mitteln aus diesem Förderungsprogramm.

Beiträge an Gemeinden zur Sanierung und Instandhaltung von Gemeindestraßen ÖVP/SPÖ (3.)

Für dieses mit Landesmitteln finanzierte Programm wurden bis Ende 2016 Förderungen abgewickelt. Auch in diesem Fall galten dieselben Kriterien, wie sie in den jeweils gültigen BZ-Richtlinien festgelegt wurden. Die restlichen Eckpunkte, wie Budgetierung aus Landesmitteln, Abrechnungsmodalitäten analog zur Abrechnung von Bedarfszuweisungsmitteln mit Vorlage von Rechnungen und Zahlungsbestätigungen sowie die **mögliche Förderungsquote von 100 %**, aber auch die Möglichkeit weiterer Landesmittel oder BZ für die Ausfinanzierung sind ident zu der vorangegangenen Förderungsschiene. Auch hier bildete die Art des Wegenetzes kein Kriterium für die Auszahlung von Mitteln aus diesem Förderungsprogramm.

Infrastrukturmittel ÖVP/SPÖ (4.)

Über diese Förderungsschiene wurden im Hinblick auf das ländliche Wegenetz bis 2016 Förderungen ausbezahlt. Für dieses Förderungsprogramm galten dieselben Kriterien, wie sie in den jeweils gültigen BZ-Richtlinien festgelegt wurden, obwohl es sich bei dieser Förderung um **reine Landesmittel** handelte. Die Abrechnungsmodalitäten waren ident zur Abrechnung von Bedarfszuweisungsmitteln. Von den Gemeinden waren in jedem Fall projektbezogene Rechnungen mit zugehörigen Zahlungsnachweisen vorzulegen.

Die **maximale Förderungsquote** konnte **bis zu 100 %** der Kosten erreichen. Für die Ausfinanzierung von Projekten konnten weitere Landesmittel bzw. BZ beantragt werden. Die Art des Wegenetzes – über- oder untergeordnet – war kein Kriterium für die Auszahlung von Mitteln aus diesem Förderungsprogramm.

Gemeindestrukturreform – Beiträge an Gemeinden (5.)

Für dieses Förderungsprogramm wurden von der Steiermärkischen Landesregierung am 20. Juni 2013 eigene Richtlinien für die Abwicklung und Auszahlung beschlossen. Die Laufzeit dieser Richtlinie war bis 31. Dezember 2014 beschränkt, Auszahlungen erfolgten auch noch in den Folgejahren. Ziel dieses Förderungsprogrammes war die Unterstützung von Gemeinden, die sich im Rahmen der Gemeindestrukturreform des Landes Steiermark freiwillig vereinigten.

Die Förderungswerberin hatte entsprechende Nachweise für die Zusammenlegung zu erbringen, die Förderungsgegenstände waren vorzeitige Darlehenstilgungen, unbedeckte Vorhaben bzw. Projektförderungen. Die Richtlinien über die Gewährung von BZ, Infrastrukturmitteln und Beihilfen aus dem Landesschulbaufonds an Gemeinden vom 19. Jänner 2009 war sinngemäß heranzuziehen.

Die Förderungshöhe konnte den Sockelbetrag von € 50.000,-- pro Förderungswerberin sowie einen Zuschlag in Höhe von € 50,-- pro Einwohnerin erreichen. Gedeckelt war die Summe jedoch mit € 200.000,-- pro Förderungswerberin. Als Einreichstelle fungierte die A7, die Förderungsabwicklung erfolgte nach den im vorigen Absatz erwähnten Richtlinien von 2009.

Förderung von Maßnahmen zur Umsetzung der Gemeindestrukturreform (6.)

Zu dieser Förderungsschiene, die zeitgleich wie das vorig beschriebene Programm lief, wurde von der A7 keine Erläuterung abgegeben. Die Förderungsmittel der Programme im Zusammenhang mit der Gemeindestrukturreform (Programme 5. und 6. laut Abbildung) wurden von der A7 zusammengefasst übermittelt (siehe Kapitel 9.1.5 Förderungsprogramme zur Gemeindestrukturreform).

Förderung von Gemeindestraßen der SPÖ-Gemeinden (7.)

Diese Förderungsschiene besteht seit 2015. Für dieses Förderungsprogramm gelten dieselben Kriterien, wie sie in den jeweils gültigen BZ-Richtlinien festgelegt wurden, obwohl es sich bei dieser Förderung um **reine Landesmittel** handelt. Für die Mittelverwendung werden Grundsatzbeschlüsse gefasst und in der Folge an Änderungen von BZ-Richtlinien angepasst. Die Abrechnungsmodalitäten sind ident zur Abrechnung von Bedarfszuweisungsmitteln. Von den Gemeinden sind laut Angabe der A7 projektbezogene Rechnungen mit zugehörigen Zahlungsnachweisen vorzulegen.

Die **maximale Förderungsquote** kann **bis zu 100 %** der Kosten erreichen. Für die Ausfinanzierung von Projekten können weitere Landesmittel bzw. BZ beantragt werden. Die Art des Wegenetzes – über- oder untergeordnet – ist kein Kriterium für die Auszahlung von Mitteln aus diesem Förderungsprogramm.

Landeszuschüsse für Investitionsprojekte durch das Land Steiermark im Rahmen des Kommunalinvestitionsgesetzes 2020 – Landeshauptmann und Landeshauptmannstellvertreter (8. und 9.)

Diese Förderungsschienen laufen seit 2020. Mit dem Kommunalinvestitionsgesetz 2020 verfolgt der Bund das Ziel, kommunale Investitionsprogramme in den Gemeinden im Sinne der Regionalität zu unterstützen. Aufgrund der außergewöhnlichen Verhältnisse (COVID-19-Krisenbewältigung) gewährt der **Bund Zweckzuschüsse** mit maximal 50 % der Gesamtkosten für Projekte unter anderem bei Schulen und Kindergärten, für Maßnahmen zum Klimaschutz, Breitbandinfrastruktur, im öffentlichen Verkehr, zur **Sanierung von Gemeindestraßen** oder zur Errichtung bzw. Sanierung von Radwegen. Das **Land Steiermark fördert den verbleibenden Gemeindeanteil mit 50 %** (maximal 25 % der Gesamtkosten der Investition). Förderungswerberinnen sind Gemeinden bzw. von ihnen beherrschte Projektträgerinnen.

Die Antragstellung und Abwicklung für die Landeszuschüsse erfolgt über die A7. Dem Antragsformular sind Nachweise, wie unter anderem der Antrag beim Bund, sowie dessen Zustimmung zur Förderung beizulegen. Die Einreichung beim Land hat zwischen 1. Juli 2020 und 30. Juni 2023 zu erfolgen. Das Land Steiermark überweist nach mangelfreier Beantragung 50 % des zugesagten Landeszuschusses, der restliche Betrag wird nach Nachweis der widmungsgemäßen Verwendung überwiesen. Ein Projekt kann **maximal zu 100 %** aus dem **Zweckzuschuss des Bundes** aufgrund des Kommunalinvestitionsgesetz 2020, dem richtliniengemäßen **Landeszuschuss** sowie mit **BZ** bedeckt werden.

Förderung von Vorhaben zur Entwicklung einer Gemeinde – Landesförderungen –Landeshauptmannstellvertreter (10.)

Diese Förderungsschiene besteht seit 2021. Die Abwicklung dieser Förderung erfolgt gemäß der Rahmenrichtlinie über die Gewährung von Förderungen des Landes Steiermark und wird mit Landesmitteln bestritten. Für die Auszahlung von Landesmitteln an die Landwirtschaftskammer (Graderaktion) muss die Kammer entsprechende Anträge um Bewilligung der Mittel stellen. In diesen Anträgen müssen die Bauprogramme mit übermittelt werden. Diese werden den Regierungssitzungsanträgen beigelegt. Nach Umsetzung der Bauprogramme wird von der Landwirtschaftskammer (LWK) nach Ablauf des Haushaltsjahres die Gesamtabrechnung in Form von bezahlten Originalrechnungen der Gemeinden zur Prüfung vorgelegt.

2.5.2 Bedarfszuweisungen ÖVP/SPÖ (11.)

Die Finanzierung von Bauvorhaben mit BZ war über den gesamten Prüfzeitraum möglich. BZ sind nicht rückzahlbare Transfers, die auf Basis eines Regierungssitzungsbeschlusses an Gemeinden oder Gemeindeverbände vergeben werden können.

Die A7 erläutert das Wesen der BZ wie folgt:

„Bedarfszuweisungen sind keine Landesmittel. Ihrer Rechtsnatur nach handelt es sich dabei um „Gemeinde-Bedarfszuweisungsmittel“ im Sinne des § 12 FAG. Dies erklärt sich daraus, dass diese Mittel aus den Ertragsanteilen der Gemeinden an den gemeinschaftlichen Bundesabgaben stammen und von den Ländern nach den Vorgaben der Finanz-Verfassung und des FAG zur Unterstützung der Gemeinden zu verwenden sind. Sie bleiben daher rechtlich Teil der den Gemeinden zustehenden Abgabenerträge, weshalb sie haushalts- und steuerrechtlich den Charakter von eigenen Mitteln der Gemeinden darstellen.“

Für die BZ gab es über den Prüfzeitraum (2012 bis 2022) drei Richtlinien. Die „Richtlinie für die Gewährung von BZ, Infrastrukturmitteln und Beihilfen aus dem Landesschulbaufonds an Gemeinden“ galt ab dem 1. Februar 2009. Diese Richtlinie ist in ihrem Aufbau noch etwas anders gestaltet als die „Richtlinien für die Gewährung von BZ an Gemeinden und Gemeindeverbände“ aus den Jahren 2018 und 2021. Die wesentlichen Inhalte blieben im Grunde bestehen, wurden jedoch über die Jahre angepasst. Aus diesem Grund wird die letztgültige Richtlinie mit Inkrafttreten vom 1. Jänner 2021 kurz erläutert.

BZ können für bestimmte Zwecke, wie die Unterstützung von finanz- und strukturschwachen Gemeinden, die Förderung von interkommunaler Zusammenarbeit und von Gemeindezusammenlegungen bzw. zum Ausgleich von Härten, zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung des Gleichgewichtes im Haushalt sowie zur Deckung außerordentlicher Erfordernisse (z. B. Projektunterstützung), verwendet werden.

Die BZ stellen laut Erläuterung in der Richtlinie bzw. der A7 Eigenmittel der Gemeinden und Gemeindeverbände dar, die vom Land **auf Basis landesrechtlicher Regelungen** vergeben werden.

Die Richtlinien umreißen die Bedingungen für eine Gewährung (z. B. aktueller Voranschlag vorliegend, Setzung von Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung etc.) und beschreiben die oben erwähnten Zwecke näher. Speziell mit der Projektunterstützung durch BZ können kostenintensive Vorhaben der Gemeinde realisiert werden. Darunter fallen investive Projekte, Tilgung von Fremdmitteln, verschiedene (Kapital-)Transfers sowie Schulungen und Ausbildung von Gemeindebediensteten. Die Höhe bei der **Unterstützung von Vorhaben** ergibt sich unter anderem nach angeführten Richtsätzen sowie dem Zu- und Abschlagssystem entsprechend der Finanzkraft der jeweiligen Gemeinde. **Gemeindestraßen und Straßenbeleuchtungen bzw. Gemeindestraßen mit Förderprogrammen nach besonderer Vereinbarung** werden mit **bis zu 30 %** unterstützt. In begründeten Ausnahmefällen können investive Vorhaben auch mit einem Richtsatz von bis zu 50 % unterstützt werden.

Die Regelung der Antragstellung und Abwicklung findet sich auch in der Richtlinie. Die Gemeinden bzw. Gemeindeverbände haben mittels Antragsformular um BZ bei der A7 anzusuchen und die geforderten Unterlagen und Nachweise beizubringen. Vom jeweils zuständigen politischen Gemeindeferenten kann vorbehaltlich eines nachfolgenden Regierungssitzungsbeschlusses eine schriftliche Unterstützungserklärung erteilt werden. Mit dieser Zusage kann die Gemeinde nach Vorlage der Nachweise samt Richtigkeitsbestätigung der Bürgermeisterin die tatsächliche Auszahlung der BZ bis spätestens 20. November des jeweiligen Haushaltsjahres beantragen. Auszahlungsanträge nach diesem Termin werden im folgenden Haushaltsjahr berücksichtigt. Der politische Referent stellt den Regierungssitzungsantrag und bestätigt die Einhaltung der Richtlinien.

2.5.3 Katastrophenfonds-Mittel (12.)

Beim Katastrophenfonds handelt es sich um **Bundesmittel**, die bei Schäden im Vermögen physischer und juristischer Personen mit Ausnahme der Gebietskörperschaften (private Straßen, Wege und Brücken) bzw. bei Schäden im Vermögen der Gemeinden (z. B. Gemeindestraßen und -brücken) ausbezahlt werden. Die Mittel sollen grundsätzlich zur Wiederherstellung des Zustandes zum Zeitpunkt vor Eintritt der Katastrophe verwendet werden. Für die Abwicklung der Katastrophenschäden ist die A7 zuständig.

Die Durchführung und Abwicklung von Baumaßnahmen, die bedingt durch Katastrophenereignisse erforderlich wurden, werden in der Regel vom Referat Bauausführung der A7 begleitet.

2.5.4 Förderungsprogramme mit Abwicklung durch die Landwirtschaftskammer

Weginstandhaltungsaktion Landwirtschaftskammer (13.)

Diese Förderungsschiene gibt es im gesamten Prüfzeitraum. Diese Landesmittelauszahlung erfolgt von der A7 an die Landwirtschaftskammer, die für die Förderungsabwicklung verantwortlich ist. Bei diesen Landesmitteln handelt es sich durchwegs um Maßnahmen bei Anlagen des untergeordneten ländlichen Wegenetzes (Graderaktion, Weginstandhaltungsaktion, Hofwegeprogramm).

Förderung von Maßnahmen der ländlichen Verkehrsinfrastruktur (Land, Bund, EU) (14.)

Förderungen für Maßnahmensetzungen im ländlichen Wegebau wurden seit 2017 ausbezahlt. Die Finanzierung dieses Förderungsprogrammes („Ländliche Entwicklung“) erfolgt aus **Mitteln der EU, des Bundes sowie des Landes**. Der Aufteilungsschlüssel liegt bei ca. 50 : 30 : 20. Die dafür erforderlichen Landesmittel werden über die A7 zur Verfügung gestellt. Die Landwirtschaftskammer ist dabei die bewilligende Stelle und damit auch die Förderungsstelle. Die Förderungen werden nach einer Sonderrichtlinie des Landwirtschaftsministeriums und den Vorgaben der Agrarmarkt Austria (AMA) als Zahlstelle abgewickelt. Der Schwerpunkt dieser Förderung liegt auf dem Neu- und Umbau von nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechenden untergeordneten Straßen im ländlichen Raum (Privatwege und Interessentenwege). Die Kontrolle der Wege obliegt dabei der AMA und den Prüforganen des Landwirtschaftsministeriums.

Von der Landwirtschaftskammer werden auf Grundlage des Steiermärkischen Landwirtschaftsförderungsgesetzes und der entsprechenden Übertragungsverordnung Förderungen im ländlichen Wegebau eigenständig abgewickelt. Die Basis dazu ist ein Arbeitsabkommen zwischen der A7 und der Landwirtschaftskammer sowie die dazugehörige Richtlinie.

2.5.5 Zusammenfassung Förderungen

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass insgesamt 14 Finanzierungs- und Förderungsschienen im Prüfzeitraum angewandt wurden. Eine Unterscheidung kann hinsichtlich der Herkunft (Land, Bund, EU bzw. landesverwaltete Mittel) bzw. der Auszahlung der Mittel (A7 bzw. Landwirtschaftskammer) getroffen werden. Die Finanzierungs- und Förderungsprogramme beziehen sich zum Teil auf unterschiedliche Vorgaben, Grundlagen und Richtlinien.

Die Förderung eines Sanierungsprojekts war bei zahlreichen Förderungsprogrammen mit Landesmitteln möglich. So standen z. B. im **Jahr 2014** neben dem Erhaltungsprogramm zusätzlich **fünf weitere nur mit Landesmitteln finanzierte Förderungsprogramme** und das BZ-Programm für Sanierungen von Gemeindestraßen zur Verfügung.

Ein Vergleich der durch die A7 mit Landesmitteln abgewickelten Programme zeigt, dass das **Erhaltungsprogramm** mit der Vorgabe betreffend die **bautechnisch begleitete Vorprojektphase** ein **wesentliches Alleinstellungsmerkmal** aufweist.

Gemeinden haben uneinheitliche Strukturen, Ressourcen und Fachkenntnisse zur Betreuung ihres Wegenetzes. Gerade deshalb kommt dem Know-how der A7 besondere Bedeutung zu.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass im Erhaltungsprogramm das technische Know-how der A7 von Beginn an genutzt wird. Vor allem in der Vorprojektphase bringt sich die A7 bei der Abschnittsauswahl, Bewertung, Priorisierung und Dringlichkeitsreihung, Maßnahmensetzung sowie Kostenschätzung konzeptionell ein. Eine professionelle Vorgehensweise in dieser Vorprojektphase ist Basis für eine nachhaltige, zweckmäßige und wirtschaftliche Sanierung.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die im Erhaltungsprogramm bewährte Methode der Begleitung der A7 in der Vorprojektphase auch auf die anderen Förderungsprogramme des Landes bzw. auf das BZ-Programm auszudehnen. Damit wäre eine steiermarkweite qualitätsgesicherte Maßnahmensetzung bei sämtlichen Projekten gewährleistet.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler und Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang:

Die professionelle Arbeit der Abteilung 7, Bereich Wegebau, wird bestätigt. Die personellen und finanziellen Ressourcen der Abteilung 7 reichen aber für eine Ausdehnung ihrer Begleitung auf alle anderen vom LRH genannten Bereiche bei Weitem nicht aus.

Replik des Landesrechnungshofes:

Derzeit fließen viele Ressourcen in vergleichsweise wenige Projekte. Im Rahmen einer Evaluierung des Ressourceneinsatzes (z. B. den Einsatz bei Servicebaustellen hinterfragen bzw. reduzieren) können Kapazitäten in Richtung vermehrten Personaleinsatz in der Vorprojektphase umgeschichtet werden.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die aus der Antragsstellung bzw. Projektumsetzung generierten Informationen (Gemeindekonzept, Prioritätenreihung, Umsetzungsprojekt) seitens des Landes für eine Netzbetrachtung nicht weiterverwendet werden. Die vorhandenen Daten werden derzeit nicht genutzt. Die Übermittlung der Daten, die im Rahmen des Projekts generiert werden, ist in keiner Förderungsschiene verbindlich vorgesehen.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die genannten Gemeindekonzepte werden auf Antrag einer Gemeinde im Zuge einer Beratungstätigkeit der Abteilung 7 erstellt und von der Gemeinde für die

Entscheidung über die in ihrem eigenen Wirkungsbereich vorzunehmenden Sanierungsmaßnahmen sehr wohl verwendet. Eine Netzbetrachtung kann man daraus laut Mitteilung der Abteilung 7 nicht ableiten.

Replik des Landesrechnungshofes:

Da es zurzeit keine steiermarkweite, gesamtheitliche Netzbetrachtung gibt, stellt die Einbeziehung sämtlicher vorhandener Daten jedenfalls einen Mehrwert dar.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Förderungsrichtlinien bzw. Förderungsverträge derart zu gestalten, dass generierte Daten (aus der Konzept- bzw. Errichtungsphase) strukturiert in eine Datenbank einfließen können (siehe Kapitel 4.3 Datenmanagement). Ein verbindlicher Datenrückfluss muss sichergestellt werden, um zumindest schrittweise wieder einen Gesamtüberblick über das ländliche Wegenetz zu erlangen.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Umsetzbarkeit der Empfehlung des LRH für die Einrichtung einer Datenbank wird geprüft. Insbesondere muss geprüft werden, ob für den Aufbau und für die Wartung einer derartigen Datenbank die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen überhaupt vorhanden sind.

3. ORGANISATION DER LÄNDLICHEN STRASSENERHALTUNG AUF LANDESEBENE

Im Prüfzeitraum gab es auf Landesebene drei Phasen für den ländlichen Wegebau mit unterschiedlichen organisatorischen Zuständigkeiten. Die weiteren Beteiligten zur Erhaltung der ländlichen Straßen- und Wegeinfrastruktur sind die Gemeinden als grundsätzlich zuständige Gebietskörperschaft und die Landwirtschaftskammer. Im vorliegenden Kapitel werden die Organisationseinheiten auf Landesebene behandelt.

In der folgenden Übersicht sind die drei Phasen über den vorliegenden Prüfzeitraum mit den gegebenenfalls organisatorisch involvierten Stellen dargestellt.

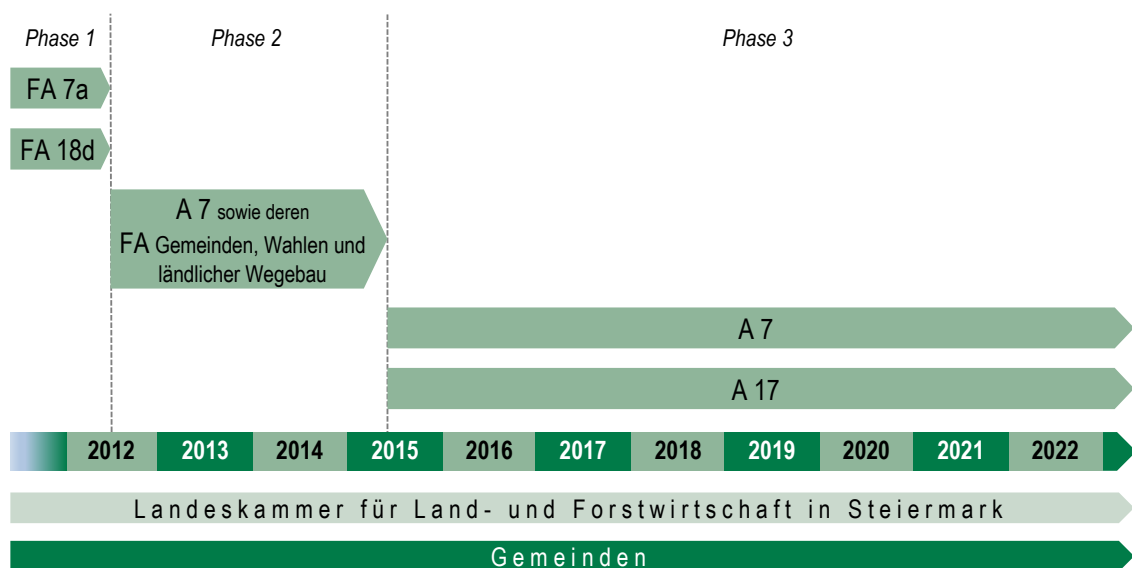


Abb.: mit dem ländlichen Wegebau in der Steiermark befasste Stellen

In der ersten Phase bis zur Umsetzung der Organisationsreform im August 2012 waren die Fachabteilungen (FA) 7a Gemeinden und Wahlen sowie 18d Verkehrerschließung im ländlichen Raum mit der Erhaltung der ländlichen Straßeninfrastruktur befasst.

Mit der Organisationsreform 2012 wurden die Referate der ehemaligen FA 18d der Abteilung A7 Landes- und Gemeindeentwicklung bzw. in die dort ansässige FA Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau integriert.

Im Juni 2015 gab es mit der Gründung der A17 eine neue Abteilung in der Landesverwaltung. Der neuen A17 wurden Referate der ehemaligen A7 Landes- und Gemeindeentwicklung mit Themenbereichen wie Landesplanung, Regionalentwicklung, Statistik, Geoinformation sowie Kommunale Infrastruktur zugeordnet.

Die Referate der ehemaligen FA Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau der A7 Landes- und Gemeindeentwicklung gingen in die neue A7 über.

In den folgenden Abschnitten werden die mit der Erhaltung der ländlichen Straßeninfrastruktur betrauten Organisationseinheiten auf Landesebene in den drei erwähnten Phasen seit 2012 vorgestellt. Als Quellen dienten die in den jeweiligen Phasen veröffentlichten Internetseiten der Landesdienststellen.

3.1 Zuständigkeiten für den ländlichen Wegebau vor August 2012

Vor der Organisationsreform 2012 waren die in folgender Übersicht dargestellten Abteilungen mit der Erhaltung der ländlichen Straßeninfrastruktur betraut. Die zuständigen Referate sind farblich kräftiger hervorgehoben.

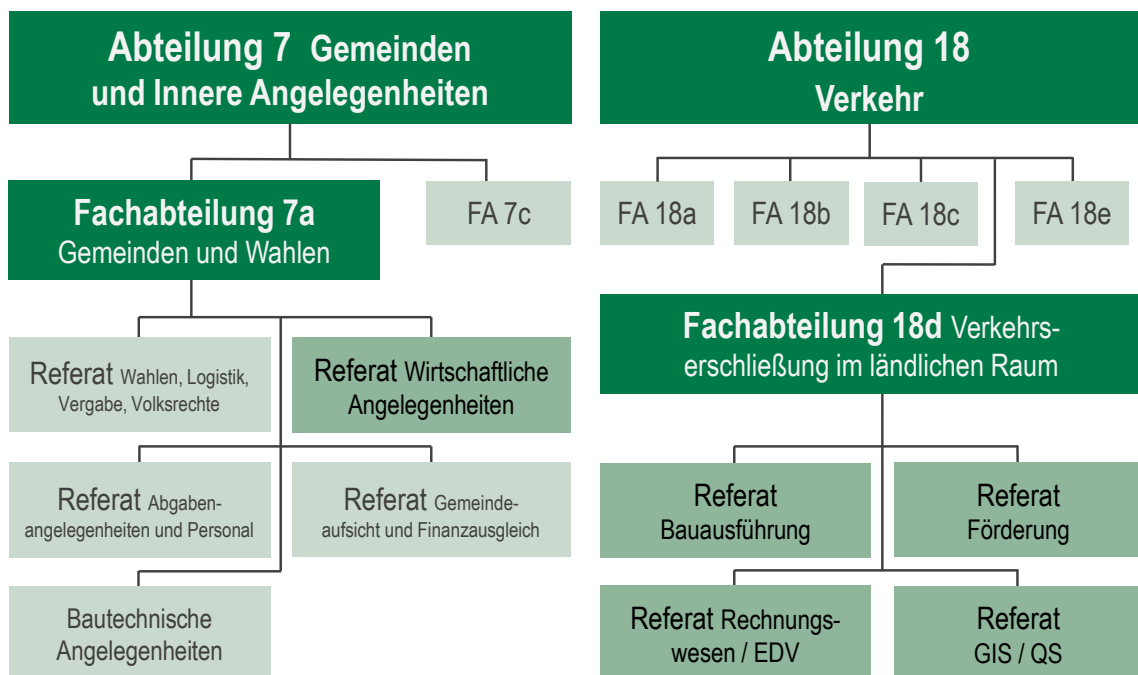


Abb.: für die Erhaltung der ländlichen Straßeninfrastruktur zuständige Organisationseinheiten vor der Organisationsreform 2012

Die Zuständigkeit der damaligen **A7 Gemeinden und Innere Angelegenheiten** für den ländlichen Wegebau lief über das **Referat Wirtschaftliche Angelegenheiten der FA 7a**. In diesem Referat wurde die **Auszahlung von Förderungen und BZ** in Koordination mit den politischen Referenten abgewickelt.

In der **A18 Verkehr** wurde der ländliche Wegebau durch die **FA 18d Verkehrserschließung im ländlichen Raum** fachlich abgedeckt. In den dargestellten Referaten der FA 18d wurden sämtliche Themenbereiche zum ländlichen Wegebau abgedeckt, wie z. B.

- Beratung von Gemeinden bzw. Weggenossenschaften (Wahl des Straßenquerschnitts, Dimensionierung, Sanierungsmethode, Baumaterialien),
- Erstellung von Kostenschätzungen und Ausschreibungsunterlagen sowie Durchführung von Ausschreibungen,
- Förderung,
- Bauausführung inkl. Planung und Vermessung, Außenstellen Nord (drei Stellen), Ost, West,
- Abrechnung sowie
- GIS-Betreuung mit dem Datensatz „Ländliches Straßennetz“, der alle Straßen umfasst, die im Dauersiedlungsraum liegen oder zu bewohnten Objekten führen (ausgenommen das übergeordnete Bundes- und Landesstraßennetz).

Auch die Zentralstelle für Katastrophenschäden für den ländlichen Straßenbau sowie der Sachverständigendienst für Katastrophenschäden im Vermögen der Gemeinden war in der FA 18d angesiedelt.

3.2 Zuständigkeiten für den ländlichen Wegebau nach August 2012

Im Zuge der Organisationsreform 2012 gab es betreffend den ländlichen Wegebau eine wesentliche Änderung. Einerseits wurde die A7 neu strukturiert und in **A7 Landes- und Gemeindeentwicklung** umbenannt. Andererseits wurden die Referate der FA 18d aus der Verkehrsabteilung herausgelöst und in die umbenannte A7 verschoben. Dabei kam es zur Aufteilung von Zuständigkeiten für den ländlichen Wegebau in die Abteilungsebene selbst und in die neu strukturierte **FA Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau**. Die neue Struktur der Abteilung mit den für den ländlichen Wegebau direkt zuständigen Referaten (farblich stärker hervorgehoben) ist der folgenden Abbildung zu entnehmen:



Abb.: für die Erhaltung der ländlichen Straßeninfrastruktur zuständige Organisationseinheiten des Landes zwischen August 2012 und Juni 2015

Auf der Abteilungsebene hatte das **Referat Kommunale Infrastruktur** neben Themenbereichen wie kommunale Hochbauprojekte oder Kleinregionentwicklung auch die Zuständigkeit für das kommunale Straßen- und Wegenetz. **Der Bereich umfasste die Inventarisierung, Bewertung, Zustandserhebung des ländlichen Straßen- und Wegenetzes. Des Weiteren wurde das Informationssystem Ländliches Wegenetz in diesem Referat geführt und mit den Gemeinden koordiniert.** Auch die Zuständigkeit für Wegerhaltungsverbände mit einer systematischen Erhaltungsplanung sowie die Begleitung der rechtlichen und technischen Abgrenzung des künftigen Verbandswegenetzes im Rahmen der Gemeindestrukturereform war hier angesiedelt.

Die neu strukturierte **FA Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau** hatte mit den drei Referaten

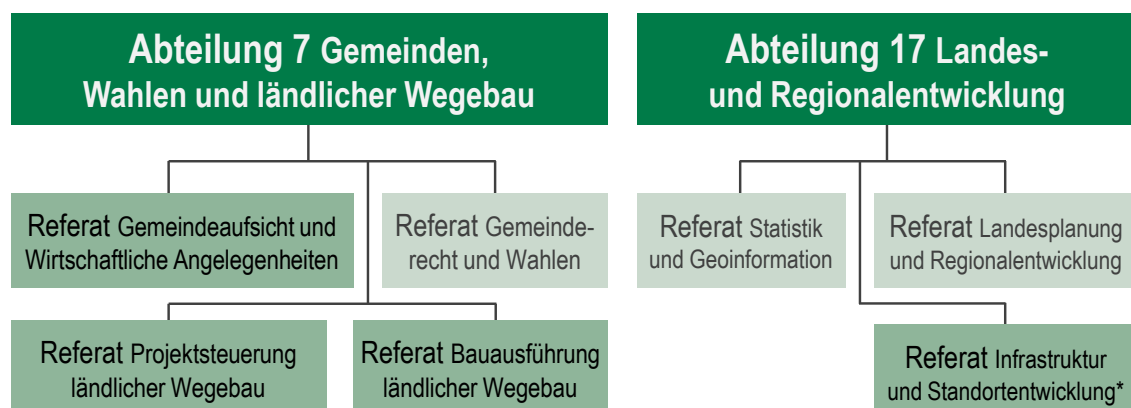
- **Referat Gemeindeaufsicht und Wirtschaftliche Angelegenheiten,**
- **Referat Bauausführung ländlicher Wegebau** sowie
- **Referat Projektsteuerung ländlicher Wegebau**

entsprechende Zuständigkeiten für das ländliche Straßen- und Wegenetz. Die grundsätzlichen Aufgaben der Referate änderten sich hinsichtlich ländlicher Wegebau seit der Organisationsreform 2012 nicht wesentlich, weshalb diese im folgenden Zuständigkeitszeitraum ab Juni 2015 kurz dargestellt werden.

3.3 Zuständigkeiten für den ländlichen Wegebau ab Juni 2015

Im Juni 2015 gab es bei den Zuständigkeiten zum ländlichen Wegebau mit der Gründung der neuen **A17 Landes- und Regionalentwicklung** eine weitere Änderung. Einige Themenbereiche, wie Landesplanung, Regionalentwicklung, Statistik, Geoinformation sowie Kommunale Infrastruktur, wurden mit den zugehörigen Referaten der ehemaligen A7 Landes- und Gemeindeentwicklung der neuen A17 zugeteilt. Die ehemalige Fachabteilung Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau wurde gleichzeitig zur Abteilung **A7 Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau** aufgewertet. Die Referate der ehemaligen FA Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau der A7 Landes- und Gemeindeentwicklung gingen direkt in die neue A7 über.

Die beiden Abteilungen mit ihren Referaten sind in folgender Abbildung dargestellt, wobei die Referate mit Bezug zum ländlichen Wegebau farblich stärker hervorgehoben sind:



*...bis Juni 2017: Referat Kommunale Infrastruktur

Abb.: für die Erhaltung der ländlichen Straßeninfrastruktur zuständige Organisationseinheiten des Landes ab Juni 2015

A7 Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau

Die A7 ist mit dem **Referat Gemeindeaufsicht und Wirtschaftliche Angelegenheiten** im **Bereich Wirtschaftliche Angelegenheiten** unter anderem mit der Finanzierung der Erhaltung des ländlichen Straßen- und Wegenetzes über BZ in Koordination mit den politischen Referenten und diversen Förderungsprogrammen (siehe auch Kapitel 2.5 Förderungen und Kapitel 9 Ausgabenentwicklung für die bauliche Erhaltung des ländlichen Straßen- und Wegenetzes) befasst.

Das **Referat Projektsteuerung ländlicher Wegebau** ist mit der Förderung von Baumaßnahmen an übergeordneten ländlichen Straßen betraut. Das Referat ist bei Bedarf auch für Projektvorbereitung (Planungen, Trassenstudien, Vermessungen) zuständig und führt technische Messungen (Tragfähigkeit, Verkehrsfrequenz) durch.

Im **Referat Bauausführung ländlicher Wegebau** erfolgt die fachtechnische Betreuung des ländlichen Straßennetzes. Die Gemeinden haben einerseits die Möglichkeit, technische Beratungen durch das Referat in Anspruch zu nehmen, andererseits steht das Referat bei Bedarf mit seinen Außenstellen in den Regionen auch für die Begleitung von Sanierungsprojekten von Planung, Ausschreibung, Vergabe, Bauleitung, Bauaufsicht bis zur Projektabrechnung zur Verfügung. Im Bauausführungsreferat ist auch der **Sachverständigendienst für Katastrophenschäden** an Straßen, Wegen und Brücken angesiedelt.

A17 Landes- und Regionalentwicklung

Die A17 war gemäß Homepage der Landesdienststelle mit dem **Referat Infrastruktur und Standortentwicklung** teilweise ebenfalls mit dem ländlichen Wegebau befasst. Das bei der Etablierung der A17 (2015) zugeordnete Referat Kommunale Infrastruktur wurde im Juli 2017 in Referat Infrastruktur und Standortentwicklung umbenannt. Unter den Aufgaben des Referats war zum Thema des ländlichen Wegebbaus das **Datenmanagement Kommunales Straßen- und Wegenetz** angegeben. Am Themenserver zur Landesentwicklung war der Verantwortungsbereich zum Thema Ländlicher Wegebau seitens der A17 wie folgt konkretisiert:

„Kommunale Straßen- und Wegenetze“

Infrastrukturdaten zum Kommunalen Straßen- und Wegenetz

Der Bereich umfasst die Inventarisierung, Bewertung und Zustandserhebung der derzeit rund 26.100 km des ländlichen Straßen- und Wegenetzes der Steiermark mit einem Datenumfang von 48.600 Wegenlagen. Diese werden im Informationssystem zentral als GIS-Datensatz geführt und mit den Gemeinden koordiniert.

Gemeindestraßeninformationssystem

Der Datensatz "Ländliches Straßennetz" umfasst alle Straßen (Gemeindestraßen, Interessentenwege, Privatwege), die im Dauersiedlungsraum liegen oder zu bewohnten Objekten führen (ausgenommen das übergeordnete Bundes- und Landesstraßennetz).

Inventarisierung

Die in der Steiermark rund 48.000 Weganlagen wurden und werden laufend inventarisiert und aktualisiert (Wegnamen, Straßenkategorie, Weganfang - Wegende). Damit wird gleichzeitig dem Landesstraßenverwaltungsgesetz entsprochen, das die Führung von Straßenverzeichnissen einfordert.“

Die A17 führte in der Beantwortung zur Anforderung entsprechender Unterlagen zu den Infrastrukturdaten, zum Gemeindestraßeninformationssystem und der laufenden Inventarisierung zu den beschriebenen umfangreichen Aufgabenbereichen der A17 zum ländlichen Wegebau Folgendes aus [Hervorhebungen durch den Landesrechnungshof]:

*„Leider war die von Seiten des Rechnungshofes angeführte **Darstellung am Themenserver veraltet und wurde in der Zwischenzeit aktualisiert**. Dies war nicht zuletzt notwendig, da insbesondere seit der landesweiten Umsetzung der Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung (VRV) 2015 Aufgaben der Inventarisierung, Bewertung und damit einhergehend der Zustandserhebung des ländlichen Wegenetzes eine klar geregelte Gemeindeaufgabe sind.*

[...]

Das steirische ländliche Wegenetz unterteilt sich in folgende Straßenkategorien: Gemeindestraßen, öffentliche Interessentenwege und Privatstraßen. Den Gemeinden obliegt die Zuordnung ihres Netzes in diese Kategorien, wobei bei Änderungen aktuell keine Berichtspflicht an das GIS Steiermark bzw. die GIP besteht. Die Gemeinden haben jedoch entsprechend den Festlegungen zur Erfassung ihrer Vermögenswerte im Rahmen der Voranschlags- und Rechnungsverordnung 2015 ein detailliertes Straßenabschnittsverzeichnis zu führen.“

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Darstellung des Verantwortungsbereiches der A17 am Themenserver des Landes von 2015 bis zur Anfrage des Landesrechnungshofs im Rahmen der gegenständlichen Gebarungsprüfung im September 2022 laut Ausführung der A17 nicht korrekt war.

Die nach der Anfrage des Landesrechnungshofs aktualisierte Darstellung der Tätigkeiten der A17 zeigt folgende abgeänderte Inhalte:

„Kommunale Straßen- und Wegenetze“

Infrastrukturdaten zum Kommunalen Straßen- und Wegenetz

Die Abteilung 17 führt das digitale ländliche Straßen- und Wegenetz zu den bewohnten Objekten und sonstiger Infrastruktur (Bauhöfe, Sportanlagen ...) im Rahmen der Graphenintegrationsplattform [GIP] unterhalb der Kategorie Landesstraßen.

Die Landesstraßen werden von der Abteilung 16 geführt und die Stadt Graz pflegt ihr digitales Straßennetz eigenständig in die GIP ein.

Die Straßennetzabschnitte der steirischen Gemeinden sind nach dem GIP-Standard einheitlich digitalisiert und modelliert.

Das Aufgabenportfolio der GIP beinhaltet:

- *(Neu)Erfassung und Anlegen der Straßenabschnitte*
- *Befüllung oder Änderung der Stammdaten eines Abschnittes*
- *Verlaufsänderungen oder Änderungen von Nutzungsinhalten wie z. B. Einbahnregelung*
- *Anlegen von (Rad)Routing Informationen auf Abschnitten*
- *Abgleich des Namensgutes vom Adressregister [AGWR] in Bezug auf die Straßenkennzahl*
- *Sicherstellung eines topologisch routingfähigen Straßennetzes in Zusammenarbeit mit dem GIP-Betrieb“*

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass ein GIS-Datensatz mit Zustandsdaten für einen ganzheitlichen Überblick auf Landesebene nicht mehr in den Tätigkeitsfeldern der A17 aufscheint. Daten zum Straßenzustand sind kein unmittelbarer Inhalt der österreichweiten Graphenintegrationsplattform. Daten (Lage, Bezeichnung, Kategorisierung etc.) zu den Gemeindestraßen für die Graphenintegrationsplattform werden von den Gemeinden direkt an die A17 übermittelt. **Die vom Referat Infrastruktur und Standortentwicklung bzw. von seiner Vorgängerorganisation seinerzeit erhobenen Zustandsdaten des Gemeindestraßennetzes** (siehe Kapitel 2.4 Zustand des ländlichen Straßennetzes bzw. 4.3 Datenmanagement) **wurden nicht weiterverfolgt. Eine Meldung von Zustandsdaten von Gemeinden an die A17 erfolgt z. B. im Rahmen von Sanierungsprojekten nicht** (siehe Kapitel 4 Erhaltungsmanagement und Gesamtüberblick zur ländlichen Straßenerhaltung).

4. ERHALTUNGSMANAGEMENT UND GESAMTÜBERBLICK ZUR LÄNDLICHEN STRASSENERHALTUNG

Gemeinden sind gesetzlich als autonome Gebietskörperschaften für die Verwaltung sämtlicher Gemeindestraßen und öffentlicher Interessentenwege zuständig. Auch trifft die einzelne Gemeinde damit die Erhaltungspflicht und das Erhaltungsmanagement für ihre Gemeindestraßen. Es handelt sich nach Angaben der A7 um den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden im Rahmen der kommunalen **Privatwirtschaftsverwaltung** (siehe dazu Kapitel 2.2 Zuständigkeiten und rechtliche Grundlagen).

Jede Gemeinde ist für die Erhaltung ihrer Straßen und für ein entsprechendes Erhaltungsmanagement verantwortlich. Neben dem Umstand, dass die Gemeinden grundsätzlich zuständig sind, hat ein **funktionierendes ländliches Wegenetz auch für das Land Steiermark eine übergeordnete Bedeutung. Ein funktionierendes ländliches Wegenetz stellt eine wesentliche Grundlage für die Vernetzung und Entwicklung des ländlichen Raumes dar. Das Land Steiermark stellt dafür erhebliche Summen für die Instandhaltung und Instandsetzung des ländlichen Wegenetzes zur Verfügung.** Zudem wurden Organisationseinheiten in der Landesverwaltung zur Unterstützung der Gemeinden bei der ländlichen Straßenerhaltung geschaffen. **Diese Ressourcen sollen nachhaltig und zweckmäßig eingesetzt werden.**

4.1 Pilotprojekt Wegeerhaltungsverbände

Im Jänner 2004 wurde mit Landtagsbeschluss das Pilotprojekt Wegeerhaltungsverbände – befristet auf drei Jahre – eingerichtet. Drei Regionen mit insgesamt 28 Gemeinden und 1.028 km Straßennetz waren angehalten, eine systematische Erhaltung ihrer Gemeindestraßen und Interessentenwege im Rahmen von Verbänden durchzuführen. Von der damaligen FA 18d wurden Vorarbeiten (z. B. Tragfähigkeitsmessungen, Prioritätenreihungen, Datenbank und Dokumentation) sowie begleitend die technische Planung, Erstellung eines jährlichen Arbeitsprogrammes, Vergaben, Baumanagement, Abrechnung und Berichtswesen abgewickelt. Weitere Beratungen (z. B. Verkehrssicherheit) wurden bei Bedarf durch die FA18d angeboten. Für diese erste Pilotphase standen € 2,6 Mio. seitens des Landes (bei einem 50%igen Förderungsschlüssel) für Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen zur Verfügung.

In einem Resümee nach dieser dreijährigen Pilotphase wurden einzelne Punkte dargestellt. Teilweise konnten die Vorhaben nur beschränkt umgesetzt werden (z. B. gemeindeübergreifender Einsatz der Ressourcen aufgrund von unterschiedlicher Ausstattung der einzelnen Gemeinden, Abwicklung eines Bauprogrammes nach einer Dringlichkeitsreihung aufgrund fehlender Durchgriffsmöglichkeit durch den Verband bzw. die FA 18d). Andere Punkte ließen Vorteile eindeutig erkennen, wie z.B. Mengeneffekte bei Ausschreibungen bzw. optimierte Abwicklung durch Beratung und Fachkompetenz der FA 18d. Für eine Schlussfolgerung hinsichtlich einer längerfristigen Programm- und Budgetplanung bzw. einer Gewährleistung eines gleichmäßigen Qualitätsniveaus und einer somit verbundenen Verlängerung der Nutzungsdauer war die Zeit des Pilotprojekts zu kurz.

Um eine optimale weitere Vorgehensweise zu gewährleisten, wurde von der Landesregierung beschlossen, eine Arbeitsgruppe unter der Leitung der Landesbaudirektion mit Vertretern der FA 18d sowie der FA 7A einzurichten. Diesbezügliche Ergebnisse sollten bis Ende 2007 präsentiert werden. Mitte Dezember 2008 wurde ein von dieser Gruppe erarbeiteter Modellversuch zur Neuregelung der Förderungsabwicklung für den ländlichen Wegebau bzw. die Beauftragung zur Ausarbeitung von Verträgen mit den zu gründenden Verbänden in ausgewählten Kleinregionen beschlossen. Mit diesem Modellversuch sollte der Empfehlung des Landesrechnungshofs aus einem Bericht aus dem Jahr 2007 (Doppelgleisigkeiten bei der Förderung bzw. Finanzierung für Gemeindestraßen durch die FA 18d und FA 7a) gefolgt werden.

Der Modellversuch wurde in sieben Kleinregionen durchgeführt. Der Fokus richtete sich auf eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit. Wesentlich war, dass entgegen der bisherigen Praxis Instandhaltungsmaßnahmen gefördert wurden. Instandsetzungsmaßnahmen flossen über eine Prioritätenreihung der FA 18d (z. B. Erfassung des Straßenzustandes, Berücksichtigung Raumfunktion, Kostenschätzung) in ein Bauprogramm, um auch einheitliche Qualitätsstandards gewährleisten zu können. Für die Aufteilung der BZ-Mittel wurde ein objektiviertes Berechnungsmodell (Gewichtung nach Einwohnerinnen, Länge des Gemeindestraßennetzes, Finanzkraft) entwickelt.

Mit **Regierungssitzungsbeschluss vom 12. Mai 2016** wurden als Beitrag zur Budgetkonsolidierung 2017-2020 die **Kündigungen der Rahmenverträge mit den – mittlerweile fünf – Pilot-Wegeerhaltungsverbänden** beschlossen. Ein Grund für die Beendigung dieses Projekts war, dass die benötigten Mittel – geschätzt € 40,6 Mio. – im Zuge der Budgetkonsolidierung nicht aufgebracht werden konnten. Weitere Argumente waren die Gemeindestrukturreform (größere Gemeinden wären besser in der Lage, ihre Straßen zu erhalten) sowie die Lösung eines damals bestehenden Problems (Doppelgleisigkeiten und fehlende Koordination der beiden FA 18d und 7a) durch die Zusammenlegung der Aufgaben in der neuen A7. Die Erreichung des ursprünglich im Pilotprojekt enthaltenen Zieles des Landes, den Gemeinden über die Wegeerhaltungsverbände Erhaltungsmaßnahmen verpflichtend vorzuschreiben, konnte mit der Beendigung des Pilotprojekts nicht mehr sichergestellt werden. Deshalb wurde

alternativ im Regierungssitzungsbeschluss vom 12. Mai 2016 folgende Festlegung getroffen (Hervorhebungen durch den Landesrechnungshof):

*„Dem erklärten Ziel des Landes, den Gemeinden über die Wegeerhaltungsverbände Erhaltungsmaßnahmen verpflichtend vorzuschreiben, wird durch eine **Abänderung der geltenden Bedarfszuweisungsrichtlinien** Rechnung getragen werden.“*

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass das Modell Wegeerhaltungsverbände, das sich gemäß Regierungssitzungsbeschluss grundsätzlich bewährte, nach wenigen Jahren beendet wurde.

Weiters stellt der Landesrechnungshof fest, dass die oben angeführte verpflichtende Vorschreibung von Erhaltungsmaßnahmen an Gemeinden in den BZ-Zuweisungsrichtlinien bis dato nicht umgesetzt wurde.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, diese im Regierungssitzungsbeschluss angeführte verpflichtende Vorschreibung von Erhaltungsmaßnahmen an Gemeindestraßen in den Richtlinien für BZ aufzunehmen. Die Verpflichtung von Erhaltungsmaßnahmen sollte auch in den Landesförderungsprogrammen zur Erhaltung der Gemeindestraßen aufgenommen werden.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler und Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang:

Wie der LRH feststellt, hätte die flächendeckende Ausrollung von Wegeerhaltungsverbänden in Fortsetzung der Pilotverbände dem Land Steiermark € 40,6 Mio. (Stand Mai 2016) gekostet, was im Hinblick auf Budgetkonsolidierungsmaßnahmen nicht aufbringbar war.

Die beabsichtigte verpflichtende Vorschreibung von Erhaltungsmaßnahmen, etwa in den Bedarfszuweisungsrichtlinien, wurde von der Abteilung 7 geprüft. Dabei wurde festgestellt, dass nach den Fachexperten des ländlichen Wegebauwesens für eine fachgerechte Instandhaltung durch eine Gemeinde jährlich durchschnittlich € 1.600,- pro Straßenkilometer aufzuwenden wären. Unter diesen Gesichtspunkten würde der jährliche Instandhaltungsaufwand (ohne Instandsetzungsmaßnahmen) für die befestigten Gemeindestraßen im Ausmaß von 17.900 km (ohne Graz) € 28,64 Mio. betragen.

Die Abteilung 7 kam zum Ergebnis, dass eine große Anzahl von Gemeinden bei einer verpflichtenden Vorschreibung von laufenden Instandhaltungsmaßnahmen im entsprechenden Ausmaß nicht in der Lage gewesen wäre, die notwendigen Budgetmittel aus eigener Kraft aus der operativen Gebarung unter Beachtung der übrigen bestehenden langfristigen Verpflichtungen aufzubringen. Das hätte zur Folge gehabt, dass diese Gemeinden keine Bedarfszuweisungsmittel für Instandsetzungsmaßnahmen auf Gemeindestraßen bekommen können, weshalb von diesem Vorhaben wieder Abstand genommen wurde.

Gemeinden haben uneinheitliche Ressourcen, Herangehensweisen und Fachkenntnisse hinsichtlich Erhaltungsmanagement des ländlichen Wegenetzes.

Der Landesrechnungshof ist der Meinung, dass eine steiermarkweite Vereinheitlichung im Bereich Erhaltungsmanagement des ländlichen Wegenetzes anzustreben ist. Die Standards sind von Seiten des Landes vorzugeben. Die Erstellung einer technischen Richtlinie sowie damit einhergehend ein Schulungsangebot sind dazu wichtige Beiträge. Dem Know-how der A7 kommt dabei besondere Bedeutung zu. Neben diesem sollte auch das Know-how der Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (A16) im Bereich des Erhaltungsmanagements bei Landesstraßen in diese technische Richtlinie einfließen.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, eine technische Richtlinie samt zugehörigen Schulungsangeboten zu erstellen. Dies dient zur Unterstützung der Gemeinden bei der Weiterentwicklung bzw. Implementierung ihrer Erhaltungsmanagementsysteme.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Umsetzung der technischen Richtlinie bzw. die Teilnahme an Schulungsprogrammen als verpflichtende Bedingung für den Erhalt einer Förderung bzw. BZ vorzugeben.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler und Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang:

Die Umsetzung der Empfehlung des LRH insbesondere für eine technische Richtlinie samt Schulungsangeboten wird geprüft.

4.2 Erhaltungsmodell Steiermark – Ländliches Straßennetz

2007 wurde von der damals zuständigen Abteilung für das ländliche Straßennetz (FA 18d) das Erhaltungsmodell Steiermark – Ländliches Straßennetz erarbeitet. Dieses war ursprünglich für den Einsatz beim Pilotprojekt der Wegeerhaltungsverbände vorgesehen. Der Inhalt ist jedoch unabhängig von Wegerhaltungsverbänden allgemein anwendbar. Es wird nach wie vor von der A7 verwendet. Dieses Modell gliedert sich in die Bereiche

- Erhaltungsmodell Steiermark – Ländliches Straßennetz – Qualitätsstandards
- Erhaltungsmodell Steiermark – Ländliches Straßennetz – Dringlichkeitsreihung

Qualitätsstandards

Die **Qualitätsstandards** definieren die Begrifflichkeiten des ländlichen Straßennetzes und die Aufgaben der Straßenerhaltung vor allem in der Sicherung des Bestandes. Dabei ist für die Aufrechterhaltung von Verkehrssicherheit und Fahrkomfort unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit zu sorgen. Neben allgemeinen Feststellungen zum **Erhaltungsmanagement** ist darin auch die Netzverantwortung der Gemeinde festgehalten.

Bauliche Maßnahmen im Rahmen der **Instandhaltung** und **Instandsetzung** sowie **Strategien zum Erhalt des Straßennetzes** (siehe auch Grafik Kapitel 2.3 Grundlagen der Straßenerhaltung) sind darin enthalten. Ein umfassender Maßnahmenkatalog und eine Fotodokumentation bzgl. verschiedener Baumaßnahmen vervollständigen die Unterlage.

Dringlichkeitsreihung

Der Inhalt der **Dringlichkeitsreihung** ist ein Behelf für die Priorisierung von Sanierungsprojekten. Zunächst müssen die für eine Erhaltung in Frage kommenden Straßen abgegrenzt und katalogisiert werden. Dabei gibt es die technische Entscheidung hinsichtlich erforderlicher Maßnahmen auf Projektebene. Eine Untersuchung bzw. Beurteilung der Dringlichkeit stellt eine Entscheidung auf Netzebene dar. Es muss festgelegt werden, welche Straßenabschnitte früher saniert werden müssen und welche Maßnahmen eventuell später umgesetzt werden können. Die Entscheidungen auf beiden Ebenen sind grundsätzlich unabhängig vom zur Verfügung stehenden Budget. Sie bilden jedoch die Grundlage für eine technisch richtige und wirtschaftlich sinnvolle Verwendung der vorhandenen Mittel.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass diese Dringlichkeitsreihung nach wie vor in der von der Bauausführung der A7 durchgeführten Erstellung von Gemeindekonzepten, Gemeindestraßenbewertungsblättern bzw. Prioritätenreihungen (siehe Kapitel 6 Projektabwicklung im Erhaltungsprogramm) Verwendung findet.

4.3 Datenmanagement

Basis für ein fundiertes Erhaltungs- und Förderungsmanagement ist das Wissen um den Zustand des Straßen- und Wegenetzes. Hierzu bedarf es einer Zustandserfassung und Zustandsbeschreibung in periodischen Zeitabständen. Dadurch kann die Entwicklung des Straßenzustandes erkannt und der geeignete Zeitpunkt abgeschätzt werden, zu dem Instandhaltungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen vorzunehmen sind.

In der Unterlage Erhaltungsmodell Steiermark – Ländliches Straßennetz – Qualitätsstandards stellt die Zustandserfassung und Zustandsbewertung einen wesentlichen Faktor im systematischen Erhaltungsmanagement dar. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage wurde das Gemeindestraßennetz – wie in Kapitel 2.4 Zustand des öffentlichen Straßennetzes ausgeführt – flächendeckend im zeitlichen Abstand von fünf bis zehn Jahren von der jeweils zuständigen Landesabteilung visuell erfasst und dessen Zustand bewertet und beschrieben. Da seit 2015 keine zusammenhängende Zustandserfassung des ländlichen Wegenetzes erstellt wird, fehlt diese wichtige Grundlage für ein steiermarkweites Erhaltungsmanagement.

Das Land Steiermark fördert mit Landesmitteln bzw. finanziert mit landesverwalteten Mitteln Straßensanierungsprojekte, ohne einen gesamtheitlichen Überblick über das Straßennetz zu haben.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler und Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang:

Der LRH geht in seinen Überlegungen immer wieder von einem steiermarkweiten Erhaltungsmanagement für Gemeindestraßen aus und bemängelt dessen Fehlen, obwohl es – im Vergleich zur Landesstraßenverwaltung – aufgrund der mangelnden Zuständigkeit des Landes für das Gemeindestraßennetz dafür keine gesetzliche Verpflichtung gibt.

Wie schon ausgeführt, wird eine derartige generelle Zustandserhebung aus der Sicht des Landes als nicht zweckmäßig, sparsam und wirtschaftlich angesehen.

Replik des Landesrechnungshofes:

Eine langfristige und nachhaltige Erhaltung des steirischen Straßen- und Wegenetzes ist ohne entsprechende Kenntnisse zum Zustand desselben nicht möglich.

Da eine kurzfristige **Bewertung des gesamten steirischen Wegenetzes** nur mit sehr großem Aufwand möglich ist, empfiehlt der Landesrechnungshof **eine schrittweise Umsetzung**. Zuerst sollten sämtliche Daten, die aufgrund der gutachterlichen Tätigkeit der A7 generiert werden, in eine Datenbank einfließen. Die Daten der abgeschlossenen Projekte aller Förderungs- und Finanzierungsschienen sollten strukturiert übernommen werden. Dadurch kann zumindest ein erster Schritt in Richtung eines steiermarkweiten Überblicks betreffend den Zustand des ländlichen Straßennetzes gesetzt werden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Richtlinien bzw. Förderungs- und Finanzierungsverträge derart anzupassen, dass die in der Vorprojektphase generierten Daten über das Gemeindestraßennetz sowie die baulichen Maßnahmen unmittelbar nach der Umsetzung verpflichtend übermittelt werden müssen. Diese sollten dann in eine landesweite Datenbank systematisch eingepflegt werden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, einen gesamtheitlichen Überblick über das ländliche Wegenetz mittelfristig anzustreben.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler und Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang:

Die Umsetzbarkeit der Empfehlung des LRH für die Einrichtung einer Datenbank wird geprüft. Insbesondere muss geprüft werden, ob für den Aufbau und für die Wartung einer derartigen Datenbank die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen überhaupt vorhanden sind.

4.4 Wirkungsorientierung

Seit 2015 ist das Budget in Gesamt-, Bereichs- und Globalbudgets gegliedert. Auf Basis dieser Budgetstruktur wurde auf Ebene der Globalbudgets die Wirkungsorientierung der getätigten Ausgaben verankert.

Ziele dabei sind,

- den Budgetvollzug transparenter zu machen,
- den Handlungsspielraum der Verwaltung zu erhöhen und
- die Leistungen der Verwaltung sichtbar zu machen.

Ein wesentliches Prinzip dieses Systems ist die Messbarkeit festgelegter **Wirkungsziele**. Dafür bedarf es einer Definition aussagekräftiger und messbarer Kennzahlen (Indikatoren), die überprüfbar und innerhalb des rechtlich vorgesehenen Wirkungscontrollings einer **späteren Evaluierung zugänglich** sind.

Im aktuellen Landesbudget werden unter dem Punkt **Globalbudget Ländlicher Wegebau** die **wesentlichen Aufgaben der A7** wie folgt definiert:

„Das Straßennetz im ländlichen Raum (Gemeindestraßen, öffentliche Interessentenwege, Privatwege und Eisenbahnkreuzungen) wird fachlich und technisch betreut. Es werden Maßnahmen im Straßenbau koordiniert, Förderungen gewährt, der Sachverständigendienst durchgeführt und die Gemeinden bei der Planung und Ausführung ländlicher Straßen beraten. Für Katastrophenschäden im Vermögen der Gemeinden sowie im Bereich des ländlichen Straßennetzes werden der Sachverständigendienst durchgeführt sowie die Auszahlung der diesbezüglichen Zuschüsse abgewickelt.“

Im gegenständlichen Globalbudget ist für die Prüfung folgendes **Wirkungsziel** relevant:

*„Z107 Das übergeordnete ländliche Straßennetz mit höherer Verkehrsbedeutung ist **in bestehender Qualität erhalten** [Hervorhebung durch den Landesrechnungshof] und die Breitbandinfrastruktur in den Gemeinden ist ausgebaut.“*

Kurze Begründung

Die Steiermark besitzt mit rund 27.000 km das größte ländliche Wegenetz Österreichs. Die Erhaltung und Sanierung des ländlichen Wegenetzes ist Voraussetzung für einen starken ländlichen Raum und damit wird die Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger gleichermaßen sichergestellt. Grundlage dafür ist das technische Erhaltungsmodell für den ländlichen Straßenbau. Auf Basis einer entsprechenden Richtlinie wird die Sanierung des übergeordneten ländlichen Straßennetzes mit höherer Verkehrsbedeutung gefördert. Parallel zu Straßensanierungen soll die Breitbandinfrastruktur in den Gemeinden verbessert werden.

Maßnahmen zur Umsetzung

Beratung und Unterstützung der Gemeinden bzw. Bauherren beim Ausbau und der Erhaltung des ländlichen Straßennetzes sowie des Breitbandinternets; Förderung; Planung und Vermessung; Grundlagenentwicklung; Stellungnahmen; Sachverständigendienst an ländlichen Wegen und Brücken sowie bei Katastrophenschäden; Bauausführung

Strategische Grundlagen

Steiermärkisches Landesstraßenverwaltungsgesetz, Landesentwicklungsprogramm, Regionale Entwicklungsprogramme, Örtliche Entwicklungskonzepte, Fachinformationssysteme zur kommunalen Infrastruktur, Breitbandstrategie Highway 2030 [...]

Die Messung der Erreichung dieses Wirkungszieles für den ländlichen Wegebau erfolgt anhand von fünf Indikatoren, die im Globalbudget niedergeschrieben sind. Ein weiterer den Ausbau der Breitbandinfrastruktur betreffender Indikator wird in Folge nicht angeführt, da dieser für den Prüfungsgegenstand nicht relevant ist.

Nachfolgende Indikatoren dienen zur Messung der Erreichung des Wirkungsziels:

- Indikator I01 – Begleitende Projekte
- Indikator I02 – Geförderte Projekte im höherrangigen Gemeindestraßennetz
- Indikator I03 – Gutachten und Stellungnahmen allgemein
- Indikator I04 – Jahresvergleichsstrecke im höherrangigen Gemeindestraßennetz
- Indikator I06 – Gutachten, Stellungnahmen von Elementarereignissen an Straßen, Wegen und Brücken von Gemeinde- und Privatwegen im Katastrophenfall

Indikator	I01 [Anzahl]	I02 [Anzahl]	I03 [Anzahl]	I04 [km]	I06 [Anzahl]
Budget 2023	300	70	40	30	1.300
Budget 2022	300	75	50	40	1.300
Ist 2021	349	70	1.225	29	
Ist 2020	310	81	2.390	30	

Tab.: Indikatoren; Quelle: Landesbudget Steiermark 2023 – aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Zum Indikator I04 „Jahresvergleichsstrecke im höherrangigen Gemeindestraßennetz“ wird unter kurzer Begründung zum Indikator zusätzlich angeführt:

„Die Jahresvergleichsstrecke gibt die Länge (fiktiv) der sanierten Gemeindestraßen wieder.“

Dabei wird das im Rahmen des Erhaltungsprogrammes verbaute Volumen mit einem durchschnittlichen Kostenansatz dividiert, woraus die fiktive Länge der sanierten Gemeindestraßen ermittelt wird. Nähere Ausführungen betreffend die Herleitung der Werte sind den Budgetunterlagen nicht zu entnehmen. Der Landesrechnungshof bat die A7 dazu um Erläuterung.

Die A7 führt dazu aus:

„Die Jahresvergleichstrecke wird im Zuge der Jahresabrechnung bei der Erstellung des Verwendungsnachweises automatisch im Abrechnungsprogramm (PKE) errechnet.

Dabei werden für jedes Projekt aus den Gesamtbaukosten und der Gesamtlänge lfm-Kosten ermittelt. Die tatsächlich in diesem Jahr abgerechneten Baukosten (sind nicht immer gleich wie die geförderten Baukosten) dividiert durch die lfm-Kosten ergibt die Jahresvergleichstrecke.“

Der Landesrechnungshof ist der Meinung, dass dieser Wert sehr begrenzt aussagekräftig ist. Er bezieht sich lediglich auf aus dem Erhaltungsprogramm generierte Kosten. Der Vergleich des jährlichen Bauvolumens des Erhaltungsprogrammes mit den Volumina der weiteren Programme (siehe Kapitel 9 Ausgabenentwicklung für die bauliche Erhaltung des ländlichen Straßen- und Wegenetzes) zeigt, dass das Erhaltungsprogramm nur einen kleinen Teil der Sanierungslängen betrifft. Dieser Indikator lässt weder Rückschlüsse auf die Sanierungslängen aller Programme noch über Zustand und Qualität des ländlichen Wegenetzes zu.

Auch die weiteren enthaltenen Indikatoren ermöglichen keine Aussage über die Qualität des ländlichen Straßennetzes. Laut dem Wirkungsziel 107 soll das übergeordnete ländliche Straßennetz mit höherer Verkehrsbedeutung in der bestehenden Qualität erhalten werden. Das Ziel setzt eine entsprechende qualitative Bewertung des Straßennetzes voraus. Die Erhebung des Ist-Zustandes ist die Basis für ein Monitoring. Wie in Kapitel 4.3 Datenmanagement ausgeführt, gibt es keine gesamtheitliche Zustandsbewertung des ländlichen Wegenetzes.

Die angeführten Indikatoren beziehen sich im Wesentlichen lediglich auf die Anzahl von Projekten und Gutachten. Ein Rückschluss auf die Qualität bzw. Veränderungen im Zustand des Straßennetzes ist damit nicht möglich.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, Indikatoren heranzuziehen, anhand derer die Erreichung des Wirkungsziels inhaltlich überprüfbar ist.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Umsetzung der Empfehlung des LRH betreffend der Indikatoren wird geprüft.

5. VERKEHRSSICHERHEIT

Das Land Steiermark ist seit vielen Jahren bestrebt, die Verkehrssicherheit auf den steirischen Straßen zu erhöhen. Seit 2004 wird dazu in zeitlichen Abständen das Verkehrssicherheitsprogramm vom Verkehrssicherheitsbeirat des Landes erarbeitet. Aktuell liegt das „Steirische Verkehrssicherheitsprogramm 2020-2025“ vor.

Verkehrssicherheit ist eine Materie, die die Zusammenarbeit unterschiedlicher Bereiche erfordert. Auf Landesseite ist die A16 primär zuständig. Rechtliche Aspekte im Verkehrswesen fallen unter den Aufgabenbereich der Bezirksverwaltungsbehörden, in dem auch Fragen der Verkehrssicherheit enthalten sind. Das Thema betrifft auch die Straßenerhalterinnen, wie Gemeinden, die Polizei und sonstige mit dem Thema Verkehr beschäftigte Organisationen.

Die Daten aus den nachfolgende Tabellen beziehen sich auf **Verkehrsunfälle mit Personenschaden** auf öffentlichen Verkehrsflächen. Verkehrsunfälle, bei denen nur Sachschaden entsteht, werden in der Darstellung nicht berücksichtigt.

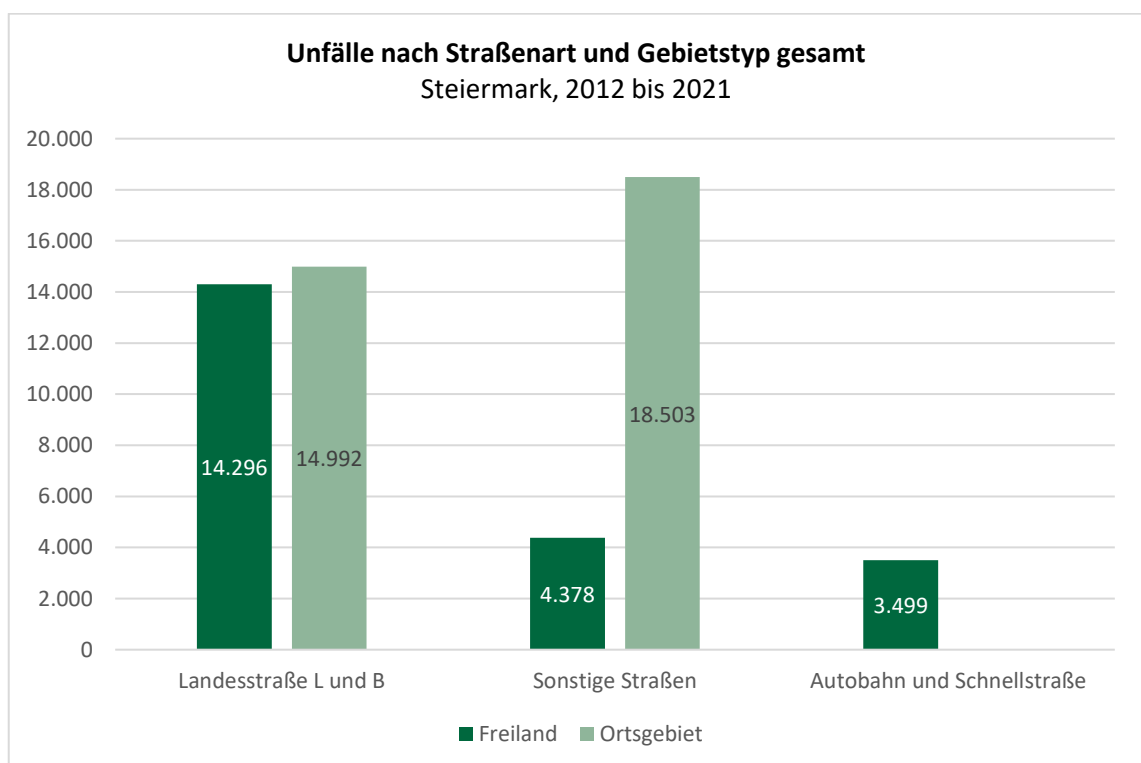


Abb.: **Unfälle nach Straßenart und Gebietstyp** gesamt, Steiermark, 2012 bis 2021, Quelle: Statistik Austria, Kuratorium für Verkehrssicherheit Crashbox

Wie in den Abbildungen ersichtlich, ereignen sich zahlreiche Unfälle im sonstigen Wegenetz. Unter „sonstiges Wegenetz“ fallen Gemeindestraßen, öffentliche Privatstraßen, Genossenschaftswege und Parkplätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Gemeindestraßen stellen dabei aufgrund der Netzlänge den überwiegenden Anteil dar.

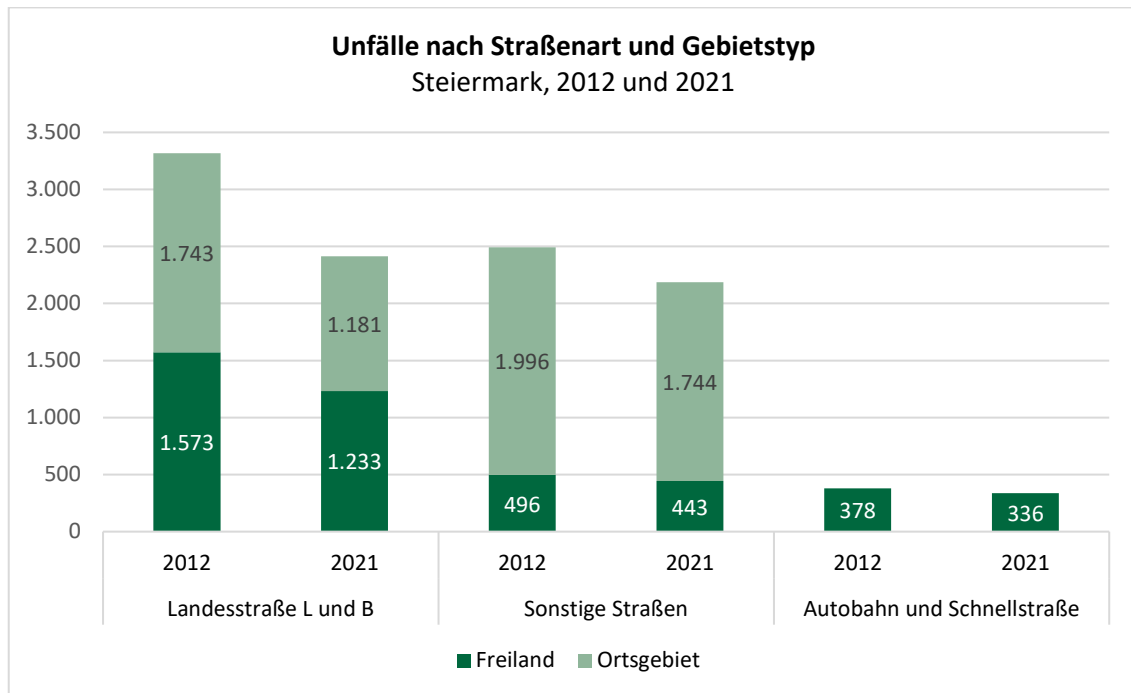


Abb.: **Unfälle nach Straßenart und Gebietstyp**, Steiermark, 2012 und 2021, Quelle: Statistik Austria, Kuratorium für Verkehrssicherheit Crashbox

Der Grafik ist zu entnehmen, dass im Vergleich zwischen 2012 und 2021 ein rückläufiger Trend bei den Unfällen mit Personenschaden bei den drei Straßenarten festzustellen ist. Bei den Landesstraßen ist dieser Trend stärker ausgeprägt als bei den sonstigen Straßen, die im ländlichen Wegebau relevant sind. Auf sonstigen Straßen ist die Anzahl der Unfälle im Ortsgebiet signifikant höher als im Freiland.

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit 2.187 (1.744 plus 443) im sonstigen Wegenetz zeigt, dass das Thema Verkehrssicherheit auch in diesem Bereich von Bedeutung ist. Dazu ist anzumerken, dass das sonstige Wegenetz betreffend die Länge weitaus größer als das Landesstraßennetz, die Verkehrsbelastung jedoch signifikant geringer ist.

Im Rahmen dieser Prüfung fragte der Landesrechnungshof an, wie die Zusammenarbeit zwischen der A7 und der A16 auf dem Gebiet Verkehrssicherheit abläuft.

Eine Zusammenarbeit zwischen A7 und A16 auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit besteht nur im Bereich der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen an Gemeindestraßen. Dazu erfolgt die gegenseitige Information, wenn die technische Sicherung oder Auflassung von Gemeindestraßenkreuzungen mit Landesmitteln gefördert wird bzw. Eisenbahnkreuzungskonzepte mit Gemeinden vereinbart werden.

Die A16 führte auf Anfrage des Landesrechnungshofs aus:

„Die Verkehrssicherheitsarbeit in den Gemeinden hat einen hohen Stellenwert für die Umsetzung eines regionalen Verkehrssicherheitsprogrammes. Das steirische Verkehrssicherheitsprogramm 2020 – 2025 zielt daher strategische auch auf eine Kooperation mit den Gemeinden ab.“

Gründe für Verkehrsunfälle sind unterschiedlich. Neben dem Verhalten der Verkehrsteilnehmerin können auch bauliche Aspekte bzw. der Zustand der Straße für Unfälle verantwortlich sein. **Fragen der Verkehrssicherheit sollten bei der Auswahl von Streckenabschnitten, die für bauliche Maßnahmen in Frage kommen, jedenfalls einfließen.**

Wie im Kapitel 6.1 Antragsphase ausgeführt wird, erstellt die A7 in der Vorprojektphase vieler Projekte ein Bewertungsblatt, im Rahmen dessen auch das Thema Verkehrssicherheit angeführt wird. Dieses Thema wurde aber bei den geprüften Projekten nur verbal angeführt, ohne quantitative Bewertung. Eine differenzierte Analyse mit konkreten, die Verkehrssicherheit betreffenden Fragestellungen geht aus dem Formular nicht hervor.

Bei Projekten, für die BZ-Mittel zur Verfügung gestellt werden, gibt es in der Regel kein derartiges Bewertungsblatt. Bei den überprüften Projekten behandelten die von der A7 erstellten Konzepte bzw. Bewertungen das Thema Verkehrssicherheit nur sehr oberflächlich.

Unabhängig davon, ob es sich um ein gefördertes oder ein mit BZ mitfinanziertes Projekt handelt, ist ein entsprechend differenzierter Umgang mit dem Thema Verkehrssicherheit erforderlich.

Der Landesrechnungshof empfiehlt eine verstärkte Zusammenarbeit mit der A16 auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Umsetzung der Empfehlung des LRH betreffend eine verstärkte Zusammenarbeit mit der A16 auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit wird angestrebt.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, das Thema Verkehrssicherheit bereits in der Vorprojektphase in die Bewertung einfließen zu lassen. Diese Bewertung sollte entsprechend differenziert und nachvollziehbar und auf Basis von Daten erfolgen. Die Berücksichtigung der Daten aus der Unfallstatistik sollte bei sämtlichen Projekten Grundsatz sein. Die Daten können unterstützend für die Projektauswahl herangezogen werden.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Umsetzung der Empfehlung des LRH betreffend Bewertungsblatt im Erhaltungsprogramm wird geprüft.

6. PROJEKTABWICKLUNG IM ERHALTUNGSPROGRAMM

Das **Erhaltungsprogramm ist das einzige Programm**, das in der Vorprojektphase **bautechnisch durch die A7 begleitet wird** (siehe Kapitel 2.5.1 Mit Landesmitteln geförderte Projekte im Bereich der A7). Im vorliegenden Kapitel werden daher die einzelnen Schritte bei der Abwicklung eines im Erhaltungsprogramm geförderten Projekts von der Antragsphase bis zum Förderungsabschluss behandelt.

Um eine qualitätsgesicherte Durchführung von Projekten gewährleisten zu können, ist es sinnvoll, einzelne Schritte des Ablaufprozesses zu definieren, zu kommunizieren und auch entsprechend einzuhalten.

Eine visualisierte Prozessdarstellung (wie z. B. durch ein Flussdiagramm) für die Abwicklung von im Erhaltungsprogramm geförderten Projekten wurde von der A7 nicht vorgelegt. Die in der gültigen Förderungsrichtlinie festgelegten Rahmenbedingungen geben die wesentlichen Eckpunkte für die Förderungsabwicklung vor. Im vorliegenden Kapitel wird der grundsätzliche Ablauf von Projekten, die im Erhaltungsprogramm gefördert und häufig vom Referat für Bauausführung der A7 begleitet werden, auf Basis der geprüften Sanierungsprojekte (siehe Kapitel 7 Umsetzungsprojekte im Erhaltungsprogramm) sowie der Angaben der A7 dargestellt.

6.1 Antragsphase

Gemäß Förderungsrichtlinie für das Erhaltungsprogramm (siehe Kapitel 2.5 Förderungen) beginnt die Förderungsabwicklung mit dem Ansuchen für den ländlichen Wegebau, wobei die wesentlichen Inhalte der Richtlinie zum ländlichen Wegebau seit Dezember 2015 bestehen. Die Stichprobenprüfung ausgewählter Projekte (siehe Kapitel 7 Umsetzungsprojekte im Erhaltungsprogramm) zeigte, dass die A7 die Gemeinden oftmals bereits in der Vorprojektphase vor dem konkreten Ansuchen bei der Grundlagenermittlung unterstützt:

Erstkontakt und Antragstellung

Die Initiative, um ein Gemeindefußstraßenanierungsprojekt vom Land Steiermark fördern zu lassen, geht immer von der Gemeinde als für die Straßenerhaltung zuständige Stelle aus. Zum Teil wird eine **Anfrage von der Gemeinde** an die A7 direkt gestellt. In den meisten Fällen wird jedoch der **Erstkontakt von der Gemeinde zum politischen Büro** gesucht. Dafür gibt es keine definierte Festlegung. Dieser erste Schritt kann durch ein formloses Schreiben oder auch eine mündliche Vorsprache erfolgen. Auch die Einreichung des Förderungsansuchens für den ländlichen Wegebau löst gemäß Förderungsrichtlinie die weiteren Schritte zu einer möglichen Förderung aus.

Im einzureichenden **Förderungsansuchen für den ländlichen Wegebau** durch die Gemeinde sind die Daten der Antragstellerin (Bauherrin, Adresse, Kontakt, Bankverbindung etc.) sowie der geplante Förderungsgegenstand enthalten. Hierbei sind neben der Projektbezeichnung auch eine entsprechende Projektbeschreibung und ein geplanter Baubeginn einzutragen. Die geplante Projektfinanzierung gliedert die Gesamtkosten in die vier Kategorien Fördermittel, Eigenmittel, BZ sowie sonstige Mittel. Es besteht die Möglichkeit, Beilagen anzuhängen bzw. sonstige Vermerke einzutragen. Das Förderungsansuchen muss ordnungsgemäß vom vertretungsbefugten Organ bzw. der antragstellenden Rechtsperson unterfertigt sein.

Nach Einlangen des Antragsformulars wird das Projekt in der landesweiten Datenbank zur Förderungsabwicklung erfasst.

Im Falle eines Erstkontakts über das politische Büro gibt es eine Kontaktaufnahme und Abstimmung zwischen dem politischen Büro und der A7. Die bautechnischen Referate der A7 werden ersucht, bei einer **Vor-Ort-Erhebung** die von der Gemeinde vorgeschlagenen Straßenabschnitte fachlich zu begutachten. Dabei wird auch die grundsätzliche Übereinstimmung des Projekts mit der Förderungsrichtlinie festgestellt. Bei nicht entsprechenden Projekten und/oder bei hoher Dringlichkeit seitens der Gemeinde wird schriftlich auf die Möglichkeit einer Finanzierung mit Zuschüssen aus BZ hingewiesen.

Um in das Erhaltungsprogramm aufgenommen zu werden, müssen die Projekte gemäß den Förderungsrichtlinien nach ihrer Verkehrsbedeutung gemäß RVS 03.03.81 bewertet und in eine **Dringlichkeitsreihung** aufgenommen werden. Aufgrund des vorhandenen Budgets für das Erhaltungsprogramm, mit dem nur ein geringer Teil der erforderlichen Sanierungen unterstützt werden kann, konzentriert sich die A7 auf das übergeordnete Gemeindestraßennetz.

Bewertung der Verkehrsbedeutung – Gemeindestraßenbewertungsblatt

Für die **Bewertung der Gemeindestraßen** nach ihrer Verkehrsbedeutung wurde ein internes Formblatt erstellt. Mit einer Punktevergabe werden die einzelnen Bereiche gewichtet, die Summe der Punkte kann höchstens den Wert 100 erreichen.

Die Steiermark ist in drei Fördergebiete (Nord, West, Ost) mit unterschiedlicher Topographie und Siedlungsstruktur aufgeteilt. Für die erforderliche Punkteanzahl zur Aufnahme in das Erhaltungsprogramm werden diese regionalen Aspekte berücksichtigt. Bei den Projekten ab 2015 lag der geringste Wert bei 25, der höchste bei 90 Punkten. Der Großteil der Projekte lag im Bereich zwischen 35 und 60 Punkten.

Die einzelnen Bereiche des Gemeindestraßenbewertungsblattes gliedern sich in:

- Verkehrsbedeutung und Raumfaktor (maximal 60 Punkte)
 - o Aufteilung in drei Bedeutungsstufen von hoher Wichtigkeit bis zu Ortsriederschließung und Siedlungswege
 - o Raumfaktoren wie Industrie- und Gewerbegebietserschließung, neue Verkehrsentwicklungen, Tourismusstrecke, Befahrung durch Linienbusse, Verkehrssicherheit (z. B. unsichere Einbindungen)
- Regelquerschnitte beim Bestand bzw. Fahrbahnbreite (maximal 20 Punkte)
 - o Aufteilung in fünf Fahrbahnbreiten von 3,0 m (4 Punkte) bis 5,6 m (20 Punkte)
- Lastklassen und Verkehrsfrequenz (maximal 10 Punkte)
 - o Aufteilung in vier Lastklassen für den Schwerverkehr von ≤ 2 LKW/Woche (0 Punkte) bis > 10 LKW/Tag (10 Punkte)
- Schadensbild und Wirtschaftlichkeit (maximal 10 Punkte)
 - o Aufteilung in drei Bereiche mit unterschiedlicher Bewertungsmöglichkeit bzgl. die Länge des Straßenabschnitts

Zusätzlich sind abschließend unter dem Bereich „sonstige Faktoren“ folgende Themen angeführt:

- Brücke
- Gefahr im Verzug – Sofortmaßnahmen Warnpflicht erfüllt
- Landesinteresse
- Verkehrssicherheit (z. B. Gehsteig)

Diese Unterteilungen können zwar auf dem Bewertungsblatt als zutreffend angekreuzt werden, eine Bewertung mittels Punktevergabe ist dabei jedoch nicht vorgesehen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass einige Bereiche des Bewertungsblattes eindeutig bewertbar sind (z. B. Verkehrsbedeutung, Regelquerschnitt). **Bei anderen Bereichen wie Raumfaktor, geschätzte Lastklassen bzw. Verkehrsfrequenzen sowie beim Schadensbild und der Wirtschaftlichkeit wird der subjektiven Einschätzung der jeweiligen Bewerterin Raum gegeben.**

Bei der Abfrage der sonstigen Faktoren ist keine Punktevergabe vorgesehen.

Der Landesrechnungshof erachtet das Bewertungsblatt grundsätzlich als praktikables Instrument zur Bewertung der Verkehrsbedeutung für einen Straßenabschnitt. Aufgrund der möglichen Stellschrauben und der Nichtbewertung der „sonstigen Faktoren“ kann die Punkteanzahl jedoch lediglich als grober Richtwert dienen.

Der Landesrechnungshof empfiehlt eine Evaluierung des Bewertungsblattes.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Empfehlung des LRH betreffend Evaluierung des Bewertungsblattes wird umgesetzt.

Gemeindekonzept

Es besteht zusätzlich die Möglichkeit, dass die in der Vor-Ort-Erhebung bewerteten sanierungsbedürftigen Straßen in ein **Gemeindekonzept** einfließen. Die Erstellung des Gemeindekonzeptes erfolgt gemäß Auftrag des politischen Büros nach einem entsprechenden Ansuchen der Gemeinde vom Referat Bauausführung der A7. Diese technischen Konzepte des Referates Bauausführung werden dem Referat Projektsteuerung zur Weiterbearbeitung übergeben. Die Gemeindekonzepte dienen in der Folge dem Referat Projektsteuerung als Grundlage für die Erstellung von Vorschlägen zur Vorbewilligung bzw. Programmaufnahme in das Erhaltungsprogramm und dem zuständigen Referenten für die Entscheidung über Fördermittel bzw. der Gemeinde für die entsprechende Antragstellung.

Für dieses Konzept, dessen Erstellung keine zwingende Vorgabe nach den Förderungsrichtlinien darstellt, gibt es eine von der A7 erstellte interne Mustervorlage: Beginnend mit einer Auflistung von aktuellen Förderungsprojekten des Landes (aber auch Projekten der Landwirtschaftskammer) werden die dringlichsten Wünsche der Gemeinde hinsichtlich Instandsetzungsarbeiten bei Gemeindestraßen aufgenommen. Die zuständige Bedienstete des Referates Bauausführung ergänzt diese Vorschläge, deren Umsetzung in den kommenden drei bis fünf Jahren erfolgen sollte, aus straßenbautechnischer Sicht und aus Verkehrssicherheitsüberlegungen. In einer Tabelle werden neben dem Straßennamen und der Stationierung vor allem die zu sanierende Länge, die vorgesehenen Maßnahmen und eine grobe Kostenschätzung aufgelistet. Für eine anschließende **Priorisierung der einzelnen Straßenabschnitte** wird die interne Unterlage „Erhaltungsmodell Steiermark – ländliches Straßennetz – Dringlichkeitsreihung“ verwendet. Die Tragfähigkeit und das Schadensbild werden in der Natur visuell abgeschätzt, die Verkehrsbedeutung der Straße und das örtliche Entwicklungskonzept fließen in die Beurteilung ein (siehe Gemeindestraßenbewertungsblatt).

Des Weiteren werden im Gemeindekonzept die Themen der laufenden Instandhaltung (z. B. Bankettpflege, Oberflächenbehandlung und Vergießen von Rissen, Freihaltung des Lichtraumes etc.) sowie die Verordnung von Achslastbeschränkungen in der Frost-Tau-Periode festgehalten, um die Lebensdauer der Straße zu erhöhen. Auch Vorschläge hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Information über die Breitbandoffensive der Bundes- und Landesregierung sind im Konzept enthalten. Auch die Katastrophenschäden der vergangenen Jahre sind gegebenenfalls im Gemeindekonzept dokumentiert.

Seit 2012 wurden durch die A7 zahlreiche Gemeindekonzepte erstellt. Der Verlauf der jährlich erstellten Konzepte ist in folgender Abbildung dargestellt:

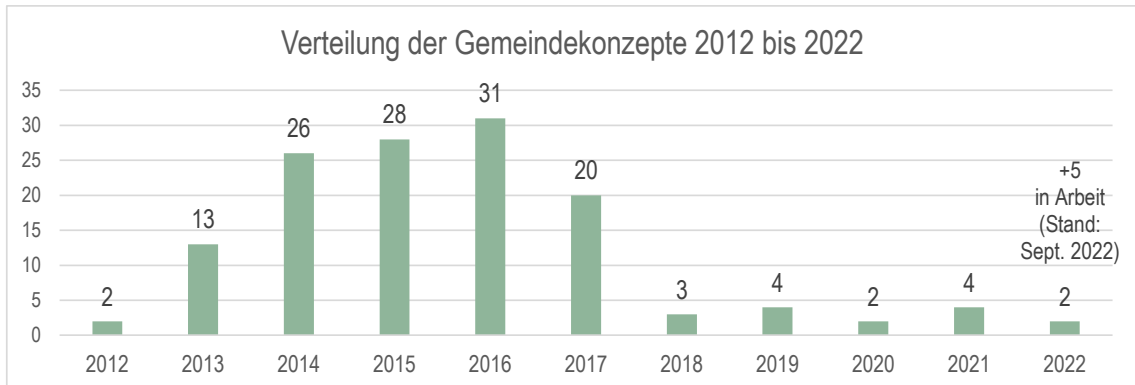


Abb.: von der A7 seit 2012 erstellte Gemeindekonzepte

Der Verlauf zeigt einen starken Anstieg von 2012 (zwei Konzepte) bis 2016 (31 Konzepte) und einen starken Abfall auf drei Konzepte 2018. Von 2018 bis 2021 liegt die jährliche Konzeptanzahl lediglich zwischen zwei und vier.

Insgesamt beläuft sich die Anzahl der ausgefolgten Konzepte in den vergangenen Jahren auf 140 Stück.

Die Erstellung der Gemeindekonzepte stellt eine Beratungsleistung zur Unterstützung der Gemeinden dar und wird diesen nicht in Rechnung gestellt.

Der Landesrechnungshof sieht die von den bautechnischen Referaten der A7 erstellten Gemeindekonzepte als wichtige Grundlage für die Wahrnehmung der Erhaltungsaufgaben durch die Gemeinden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, den Gemeinden im Rahmen der Beratungstätigkeiten den Mehrwert einer konzeptiven Grundlagenermittlung mit Hilfe von Gemeindekonzepten näher zu bringen und diese im Bedarfsfall weiter zu nutzen.

Weiters empfiehlt der Landesrechnungshof, Maßnahmen zu setzen, die die Anzahl der jährlich erstellten Gemeindekonzepte wieder auf das bereits erreichte Niveau der Jahre 2014 bis 2017 (durchschnittlich 26 Konzepte pro Jahr) heben.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die im Rahmen der Konzepterstellung ermittelten Daten laufend für den Wiederaufbau eines landesweiten Überblicks des übergeordneten Gemeindestraßennetzes zu verwenden.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Umsetzung der Empfehlungen des LRH wird geprüft.

6.2 Bewilligungsphase

Vorbewilligungsliste

Nach einer Betrachtung durch das zuständige Referat werden die Ergebnisse in Form einer **Stellungnahme an das politische Büro** weitergeleitet. Darin werden im Falle mehrerer eingereicher Straßen die **Prioritätenreihung** der einzelnen Sanierungsprojekte, die zu setzenden Maßnahmen sowie eine Grobschätzung der Kosten dargestellt. Das an erster Stelle gereichte Projekt wird für eine Aufnahme in das Erhaltungsprogramm vorgeschlagen.

Im Rahmen einer jährlichen Programmbesprechung zwischen A7 und dem zuständigen politischen Büro werden die der Richtlinie entsprechenden und bewerteten Projekte für eine Programmaufnahme „vorbewilligt“, des Weiteren wird das Förderungsprogramm (Neuaufnahmen und Fortführer) für einen Regierungssitzungsantrag vorgenehmigt.

Mit dieser Vorbewilligung kann nunmehr das Projekt für eine Aufnahme in das Erhaltungsprogramm vorbereitet werden (Planung, rechtliche und technische Voraussetzungen).

Die Aufnahme in den Programmvorschlag für die Programmbesprechung bzw. den Regierungssitzungsantrag erfolgt in Absprache mit den Gemeinden.

Nicht sofort in das Erhaltungsprogramm aufgenommene Projekte werden laut A7 in Evidenz gehalten bzw. auf andere Möglichkeiten zur Umsetzung bzw. Finanzierung (etwa BZ) hingewiesen.

Regierungssitzungsbeschluss

In einem **Regierungssitzungsbeschluss**, der die einzelnen Bauvorhaben bezirksweise aufschlüsselt, werden die Landesmittel für die Finanzierung des Förderungsprogrammes des jeweiligen Jahres genehmigt und beschlossen.

Förderungsvertrag

Eine Förderung kann gemäß den gültigen Förderungsrichtlinien nur aufgrund eines Vertrages gewährt werden. Ein **Förderungsvertrag** wird für jedes Jahr der Bauausführung zwischen dem Förderungsgeber (Land Steiermark, vertreten durch die A7) und der Förderungsnehmerin (Gemeinde, Gemeindeverband oder öffentlich-rechtliche Genossenschaft) abgeschlossen. Wesentliche Inhalte des Vertrages sind die Benennung des Projekts, die geschätzten Projektkosten, der prozentuelle Förderungsbeitrag des Landes sowie ein maximal auszubezahlender Betrag für das jeweilige Jahr. Weiters sind die umzusetzenden Maßnahmen im Vertrag bzw. in einer Beilage aufgelistet.

6.3 Umsetzungsphase

Jährliche Förderungsverträge

Jedenfalls sind bei mehrjährigen Sanierungsprojekten während der Umsetzung für jedes Jahr die bereits erwähnten Jahresförderungsverträge abzuschließen.

Mögliche Beauftragung der A7 zur Begleitung des Projekts

Vor der Projektumsetzung gibt es für die Gemeinden die Möglichkeit, die A7 mit der Begleitung der Bauausführung zu beauftragen, falls das Referat für Bauausführung entsprechende Ressourcen frei hat. Hinsichtlich einer möglichen Begleitung von Projekten werden seitens der A7 die akuten Katastrophenschutzbaustellen und die Projekte des Erhaltungsprogrammes vorrangig behandelt.

Kommt keine Beauftragung der A7 zustande, wickelt die Gemeinde das Projekt eigenverantwortlich ab, und der A7 sind die entsprechenden Verwendungsnachweise und Abrechnungen zur Prüfung (siehe Kapitel 6.4 Projekt- und Förderungsabschluss) vorzulegen.

Im Falle einer Beauftragung der A7 zur Begleitung ist einerseits ein Gemeinderatsbeschluss erforderlich, der die Übertragung der gewünschten Leistungserbringung an die A7 betrifft. Andererseits wird für die Beauftragung eine **jährlich abzuschließende Vereinbarung zwischen der Bauherrin und der A7** geschlossen, der die Leistungsbereiche, wie Planung, Bauleitung und Bauausführung (Erstellung von Ausschreibungsunterlagen, die Ausschreibung und Vergabe im Namen der Bauherrin, Baustellenkoordination und Beistellung der örtlichen Bauaufsicht, Rechnungsprüfung in Bezug auf Leistung und Preisansatz, Durchführung von Abnahmeprüfungen sowie die buchhalterische Abrechnung der Baustelle), beinhaltet. Die Vereinbarung regelt auch die Einhebung eines nicht förderbaren Kostenbeitrages durch die A7. Dieser Kostenbeitrag in Höhe von 0 % bis 5 % des Gesamtbauaufwandes wird zur Abdeckung der Baustellengemeinkosten der A7 (Bauhöfe, Geräte, Werkzeug etc.) jährlich eingehoben.

In den letzten Jahren war der Kostenbeitrag – mit Ausnahme von 2017 (5 %) – bei 3 % angesiedelt.

Nicht alle Gemeinden verfügen über ein entsprechendes fachspezifisches Know-how. Deshalb sieht der Landesrechnungshof **die Möglichkeit der Begleitung der Projekte durch das Referat Bauausführung der A7 positiv**. Durch die Unterstützung mit der bautechnischen und bauwirtschaftlichen Fachkompetenz der A7 kann davon ausgegangen werden, dass **die durchzuführenden Maßnahmen einem einheitlichen Landesstandard entsprechen und fachlich korrekt abgewickelt werden**.

6.4 Projekt- und Förderungsabschluss

Rechnungsübersicht

Um das Projekt auch förderungstechnisch abschließen zu können, sind entsprechende nachvollziehbare Teil- und Schlussrechnungen erforderlich. Mit den projektspezifischen Rechnungen ist für den Förderungsakt eine Gesamtübersicht zu erstellen, die die einzelnen Rechnungsbeträge inkl. Rechnungsdatum und die entsprechenden Rechnungsgegenstände, die Jahressummen sowie die Gesamtsummen ausweist.

Gesamtfinanzierungsübersicht

Des Weiteren ist für das betreffende Förderungsprojekt eine Übersicht betreffend Gesamtfinanzierung zu erstellen, die den Bauaufwand, die Landesfördermittel, die Gemeindemittel, den förderbaren Bauaufwand (jeweils jährliche Beträge und die Summen) sowie die Förderungsquote ausweist.

Die Angabe anderer Finanzierungen (etwa BZ) ist laut A7 nicht vorgesehen.

Zur Erhöhung der Transparenz empfiehlt der Landesrechnungshof, etwaig in den Gemeindemitteln enthaltene BZ in der Finanzierungsübersicht gesondert auszuweisen, zumal BZ auch in der Finanzierungsaufstellung des Antragsformulars zum Förderungsansuchen anzugeben sind.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Umsetzung der Empfehlung des LRH betreffend Finanzierungsübersicht wird geprüft.

Endbericht

Vom Referat Projektsteuerung wird ein Endbericht verfasst. Dieser enthält

- die wesentlichen Gesamtkostenarten (Baukosten, förderbare Kosten, Förderungsmittel und Gemeindemittel),
- Angaben zur Übereinstimmung des Projekts mit dem eingereichten Projekt,
- allfällige Projektänderungen,
- eine Regelung der Erhaltung,
- eine Gesamtfinanzierungsübersicht als Beilage und
- die Unterschriften der Förderungswerberin und einer Vertreterin der A7.

Mit einem Schreiben über den Abschluss des Förderungsprojekts an die betreffende Gemeinde wird jedes Förderungsprojekt beendet.

7. UMSETZUNGSPROJEKTE IM ERHALTUNGSPROGRAMM

In diesem Kapitel werden einige Sanierungsprojekte aus den verschiedenen Regionen bzw. Außenstellen (West, Ost und Nord) behandelt, die über das Förderungsprogramm des Landes „Straßenerhaltung im ländlichen Raum“ (kurz: Erhaltungsprogramm) durch die A7 gefördert wurden.

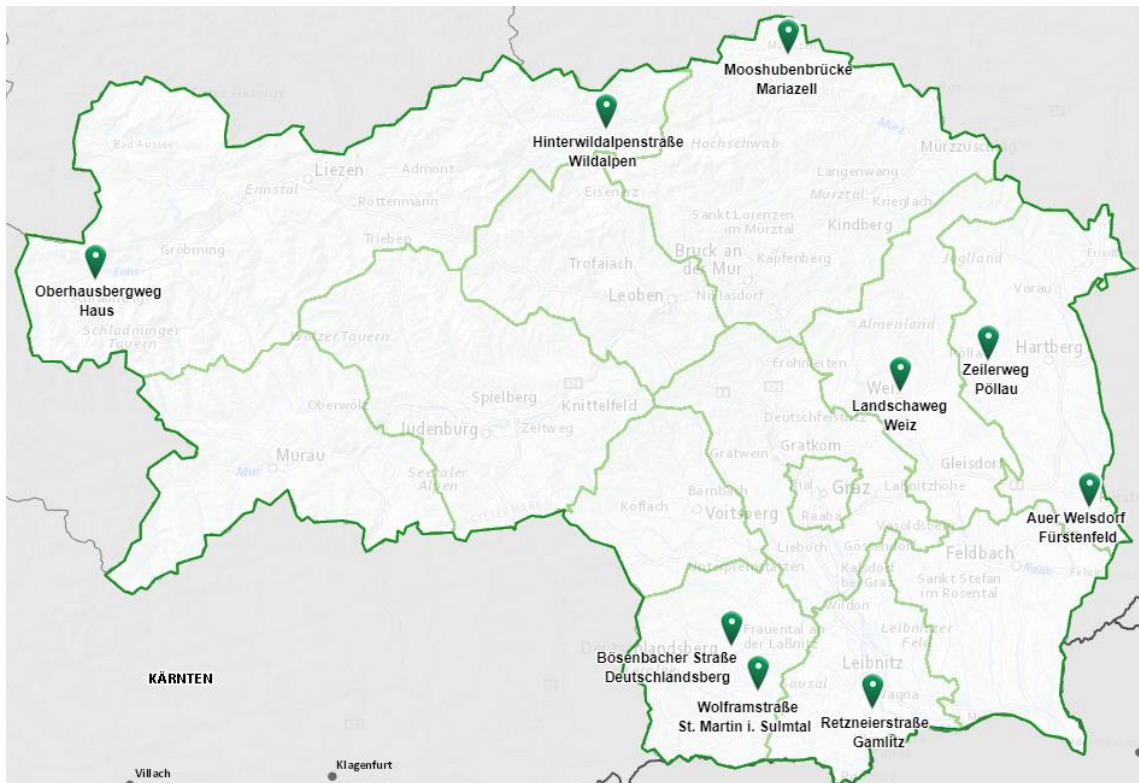


Abb.: Verteilung der ausgewählten Förderungsprojekte aus dem Erhaltungsprogramm

Einige Projekte wurden von der A7 auch in der Bauphase begleitet (Planung, Ausschreibung, Bauaufsicht bis Abrechnung), andere wurden hingegen nur gefördert.

Neben der Förderung der Projekte im Erhaltungsprogramm des Landes wurden einige Projekte mit BZ finanziert, die über die A7 an die Gemeinden zur Auszahlung angewiesen wurden.

7.1 Projekt Retzneier Straße

7.1.1 Projektbeschreibung

Die Retzneier Straße befindet sich im Gemeindegebiet der Gemeinde Gamlitz im Bezirk Leibnitz. Sie beginnt an der Kreuzung mit der L621 Wagnerstraße beim Sportplatz Gamlitz, verläuft über eine Kuppe in nordöstliche Richtung, weist eine maximale Längsneigung von 12 % auf und endet vor der Kreuzung mit dem Badeweg an der Grenze des Gemeindegebietes.



Abb.: Projekt Retzneier Straße in Gamlitz; Quelle: Projektunterlagen der A7

Im Rahmen des vom Land Steiermark im Erhaltungsprogramm geförderten Projekts wurde die Retzneier Straße über eine Länge von 1.560 m saniert (Tragschicht und Deckschicht), wobei über eine Länge von 600 m auch ein bestehender Gehsteig (Unterbau, Tragschicht, Deckschicht und Entwässerung) im Sanierungsprojekt inkludiert ist. Unterschiedliche Kronenbreiten des Bestandes (4,40 m bis 5,00 m) wurden auf 5,00 m vereinheitlicht, entlang des Gehsteigs auf 4,50 m plus 1,30 m Gehsteigbreite. Die Fahrbahnbreite liegt je nach Abschnitt im Bereich von 3,50 m bis 4,00 m.



Abb.: Projektanfang an der Kreuzung mit der Wagnerstraße beim Sportplatz Gamlitz



Abb.: Projektabschnitt mit Gehweg (Fahrtrichtung Gamlitz)

Die A7 wickelte das Projekt in den Leistungsbereichen Planung, Bauleitung und Bauausführung nach einer entsprechenden Beauftragung durch die Gemeinde Gamlitz ab.

Die Bauzeit für die Sanierungsmaßnahmen dauerte von November 2016 bis Juli 2017. Im Jahr 2018 erfolgten noch abschließende Vermessungen. Der Förderungsabschluss erfolgte mit einem am 4. April 2019 verfassten Endbericht.

7.1.2 Antragstellung und Prioritätenreihung

Bereits im Mai 2014 wurde auf Anfrage der Gemeinde Gamlitz (Schreiben vom 26. März 2014 an das politische Büro) vom Referat Bauausführung der A7 eine örtliche Erhebung bzgl. mehrerer Wegbaumaßnahmen durchgeführt und ein Gemeindekonzept im ländlichen Straßenbau erstellt. Darin wurden aus straßenbautechnischer Sicht fünf Wegabschnitte für eine Instandsetzung aufgelistet. Aus technischen und wirtschaftlichen Überlegungen sollten die Umsetzungen zu diesen Bauvorhaben in den nächsten drei bis fünf Jahren erfolgen. Die gegenständliche Retzneier Straße wurde an vorderster Stelle gereiht, wobei die Straßenlänge und die geschätzten Kosten noch von den späteren, detaillierteren Angaben abweichen. Für die Prioritätenreihung wurden die Unterlagen „Erhaltungsmodell Steiermark – Ländliches Straßennetz – Dringlichkeitsreihung“ verwendet.

Im Juli 2015 wurde erstmalig von der Projektsteuerung der A7 eine Stellungnahme an das politische Büro übermittelt. Darin wird auf eine Erhebung von insgesamt 13 Weganlagen in der Gemeinde Gamlitz im Beisein des örtlichen Amtsleiters verwiesen. Schlussendlich erfolgte eine erste Dringlichkeitsreihung von fünf Straßenabschnitten, wobei die Retzneier Straße erstgereiht wurde. Die Sanierungslänge wird darin mit 1.600 m angegeben, die Verkehrsbedeutung wird hoch und der Zustand als mittel bis schlecht eingestuft. Eine Schätzung der Sanierungskosten beläuft sich auf € 320.000,--. Diese Kostenermittlung ist eine grobe Schätzung und basiert auf einer rein visuellen Beurteilung. Aufgrund der Verkehrsbedeutung entspricht diese Anlage den Kriterien für eine Aufnahme in das Erhaltungsprogramm und soll in die nächste Vorschlagsliste aufgenommen werden.

Im Gemeindestraßenbewertungsblatt, welches am 9. September 2015 aufgenommen wurde, erreichte diese Weganlage eine Gesamtpunkteanzahl von 57. Im Detail wird die Verkehrsbedeutung mit dem höchstmöglichen Punktesatz (20) bedacht. Des Weiteren wird diese Strecke von Linienbussen befahren (5 Punkte) und erhält für die Fahrbahnbreite im Regelquerschnitt 16 Punkte. Bzgl. der Lastklassen wird die Verkehrsfrequenz von Schwerverkehr mit 6 Punkten geschätzt (höchstens 10 LKW/Tag). Beim Schadensbild bzw. der Wirtschaftlichkeit wurden die maximal möglichen Punkte (10) erreicht. Sonstige Faktoren wurden keine vermerkt.

Der Landesrechnungshof kann die hohe Punktezahl beim Bewertungsblatt nachvollziehen. Nicht schlüssig ist jedoch, dass der Punkt **Verkehrssicherheit** mit dem niveaugleichen Gehweg (siehe zweites Foto) darin **keine Beachtung fand**, da dieser bei Fahrzeugbegegnungen in der Praxis auch als Ausweiche in Betracht gezogen wird.

Das Projekt Retzneier Straße wurde als Nachtrag für eine Neuaufnahme in das Förderungsprogramm vorgeschlagen und mit 14. September 2015 bewilligt. Der Förderungsschlüssel ist mit 40 % festgelegt.

7.1.3 Betreuung und Förderung

Für das gegenständliche Projekt liegt kein Förderungsansuchen der Gemeinde Gamlitz an die A7 vor. Das diesbezügliche Formular wurde erst nach 2015 etabliert.

Ein Gemeinderatsbeschluss vom 13. April 2016 für die Übertragung der Durchführung und der Auftragsvergabe in Angelegenheiten des Wegebbaus an das Land Steiermark (A7) liegt den Unterlagen bei. Dieser Antrag wurde vom Gemeinderat einstimmig angenommen.

Entsprechende Vereinbarungen zwischen der Gemeinde als Bauherrin und der A7 als durchführende Stelle der Planungs- und Baumaßnahmen für die Jahre 2016 und 2017 liegen vor. Die Kostenbeiträge belaufen sich für das Jahr 2016 auf 3 %, für das Jahr 2017 auf 5 %.

Für dieses Bauprojekt liegen drei Förderungsverträge für die Jahre 2016, 2017 und 2018 zwischen dem Land Steiermark, vertreten von der A7, als Förderungsgeber und der Gemeinde Gamlitz als Förderungsnehmerin vor. Sämtliche Förderungsverträge wurden ordnungsgemäß verfasst und von den Parteien unterfertigt. Der vereinbarte Förderungsbeitrag in Höhe von 40 % der anrechenbaren Kosten ist jeweils vermerkt. Der Leistungsumfang und der jährlich maximal auszahlende Förderungsbeitrag sind in jedem Vertrag individuell festgehalten:

Jahr	Maßnahmen	max. Beitrag [€]	tatsächliche Auszahlung [€]
2016	Unterbau bei Gehweg, Entwässerung, Oberbauarbeiten bei Gehweg und Straße (Tragschicht und Deckenarbeiten)	76.000	69.233
2017	restliche Entwässerung, Tragschicht- und Deckenarbeiten, Vermessung	60.000	59.780
2018	Vermessungsarbeiten	1.600	2.386

Tab.: Übersicht Maßnahmen, Projekt Retzneier Straße

Die tatsächlich jährlich ausbezahlten Landesförderungen lagen jeweils im Bereich der im Förderungsvertrag angegebenen maximalen Förderungsbeiträge. In Summe ergaben die ausbezahlten Förderungsbeiträge die 40%ige Landesförderung an den förderbaren Kosten.

7.1.4 Vergabe der Leistungen

Die vier geprüften Vergabeverfahren wurden alle mittels Direktvergabe (DV) vergeben. Als Auftraggeberin fungierte die Gemeinde. Die Verfahren selbst wurden von der A7 abgewickelt. Das mit den geprüften Vergaben beauftragte Auftragsvolumen betrug € 156.611,--.

	Leistung	Verfahren	Vergleichsangebote	Auftragssumme [€]
1	Mischgutlieferung und Einbau	DV	7	53.943
2	Schotterlieferung	DV	4	26.616
3	Mischgutlieferung und Einbau	DV	6	36.164
4	Schotterlieferung	DV	4	39.888

Tab.: Übersicht zu den geprüften Vergabeverfahren, Projekt Retzneier Straße

Zu den Vergaben lagen jeweils Kostenschätzungen vor, auf Basis derer eine Direktvergabe gewählt wurde. Eine ausreichende Anzahl an Vergleichsangeboten wurde eingeholt. Bei gleichartigen Leistungen wurden jeweils unterschiedliche Firmen beauftragt.

Sowohl die Auswahl als auch die Abwicklung der Vergabeverfahren erfolgte entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.

7.1.5 Projektkosten und Finanzierung

Die **Gesamtbaukosten** des Sanierungsprojekts beliefen sich laut Endbericht auf

€ 342.593,11.

Das **Land Steiermark** beteiligte sich an der Sanierung mit einem **Förderungsbetrag von € 131.399,--**. Der Förderungsbetrag entspricht einem Förderungsanteil von 40 % der im Endbericht ebenfalls ausgewiesenen förderbaren Kosten in Höhe von € 328.497,74. Nicht förderbare Kosten ergaben sich z. B. durch die Beauftragung der A7 für Leistungen wie Planung und Bauleitung.

Die Projektkosten sind verteilt über die Förderungsjahre in der Endabrechnung nachvollziehbar. Ebenso nachvollziehbar sind die in der Finanzierungsaufstellung 2016 bis 2018 jährlich aufgeschlüsselten Baukosten, die Landesförderungsbeträge sowie die ausgewiesenen förderbaren Kosten.

7.1.6 Soll/Ist-Vergleich

In den Projektunterlagen sind jeweils eine Kostenschätzung für die Straßen- und eine für die Gehsteigsanierung enthalten. Beide Kostenschätzungen wurden auf Preisbasis Sommer 2016 erstellt. Die Kosten für die Straßen- und Gehsteigsanierung wurden im Vorfeld mit € 303.950,-- (brutto, ohne nicht förderbare Leistungen) geschätzt. Im Laufe der Bauausführung wurden laut Projektunterlagen keine Projektänderungen vorgenommen. Verglichen mit den abgerechneten förderbaren Kosten in Höhe von € 328.497,74 ergibt sich eine **Abweichung zwischen Kostenschätzung und Abrechnung von +10,8 %**, was **innerhalb der üblichen Schwankungsbreite von Kostenschätzungen** liegt.

7.2 Projekt Wolframstraße

7.2.1 Projektbeschreibung

Die Wolframstraße befindet sich im Gemeindegebiet der Gemeinde St. Martin im Sulmtal im Bezirk Deutschlandsberg. Sie beginnt an der Kreuzung mit der B74 Sulmtal Straße, verläuft in südwestliche Richtung mit einer maximalen Neigung von 2 %, kreuzt die Schwarze Sulm und endet vor dem Bahnübergang an der Kreuzung mit der Oberhartstraße unweit der Eisenbahnhaltestelle St. Martin im Sulmtal-Bergla.



Abb.: Projekt Wolframstraße in der Gemeinde St. Martin im Sulmtal; Quelle: Projektunterlagen der A7

Im Rahmen des vom Land Steiermark im Erhaltungsprogramm geförderten Projekts wurde die Wolframstraße inkl. einseitigem niveaugleichen Gehsteig über eine Länge von 1.380 m saniert. Die Sanierungsmaßnahmen betrafen teilweise den Unterbau, die Tragschicht (Stabilisierung), die Deckschicht und Bankette sowie die Entwässerungseinrichtungen. Im Projekt inkludiert war auch die Sanierung zweier Brücken mit

Fußgängerinnensteg, wobei eine Einfeld-Brücke über einen Altarm der Schwarzen Sulm und eine Zweifeld-Brücke über die Schwarze Sulm führt. Die Kronenbreite des Regelquerschnitts beträgt 7,50 m und teilt sich in 0,50 m Bankett, 5,50 m Fahrbahn und 1,50 m Gehsteig. Mit der Sanierung wurde die im Bestand zwischen 5,30 m und 6,80 m variierende Fahrbahnbreite auf 5,50 m vereinheitlicht.



Abb.: Wolframstraße - Fahrbahn und Gehweg (Fahrtrichtung St. Martin im Sulmtal)



Abb.: teilsanierte Brücke über die Schwarze Sulm mit Widerlagersanierung (Spritzbeton), Stahlblechverkleidung des sanierten Mittelpfeilers, Steinschichtung als Kolkschutz bei Widerlager und Mittelpfeiler

Die A7 wickelte das Projekt in den Leistungsbereichen Planung, Bauleitung und Bauausführung nach einer entsprechenden Beauftragung durch die Gemeinde St. Martin im Sulmtal ab.

Die Sanierungsarbeiten wurden zwischen Oktober 2018 und August 2019 durchgeführt. Der Förderungsabschluss erfolgte mit einem am 8. April 2021 verfassten Endbericht.

7.2.2 Antragstellung und Prioritätenreihung

Die Gemeinde St. Martin im Sulmtal ersuchte Anfang Oktober 2015 direkt beim politischen Büro um Unterstützung der A7 bei der Erstellung eines Konzeptes für die Erhaltung bzw. Sanierung der Wege in der neuen Gemeinde (Zusammenlegung der Gemeinden St. Martin im Sulmtal und Gemeinde Sulmeck-Greith im Zuge der Gemeindestrukturereform 2015). Ende November 2015 erfolgte durch das Referat Bauausführung der A7 eine örtliche Erhebung und Begutachtung der von der Gemeinde vorgeschlagenen Bauabschnitte. Daraufhin wurde ein Gemeindekonzept erstellt. Insgesamt wurden zehn Wegabschnitte für eine Instandsetzung aufgelistet, wobei sechs davon in eine Prioritätenliste aufgenommen wurden. Aus technischen und wirtschaftlichen Überlegungen sollten die Umsetzungen zu diesen Bauvorhaben in den nächsten drei bis fünf Jahren erfolgen. Die Wolframstraße wurde an erster Stelle gereiht. Für die Prioritätenreihung wurden die Unterlagen „Erhaltungsmodell Steiermark – Ländliches Straßennetz – Dringlichkeitsreihung“ verwendet.

Die Verkehrssicherheit wurde im Gemeindekonzept nur generell beurteilt. Zusätzlich wurde jedoch speziell auf die Wolframstraße Bezug genommen:

„Bei der Wolframstraße ist der Gehweg durch eine Leitlinie und Straßenleitpflocke von der Fahrbahn getrennt. Die Anordnung der Leitpflocke direkt auf der Leitlinie entspricht nicht den Vorschriften. Hier wäre eine Anpassung an die gesetzlichen Bestimmungen erforderlich.“

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die im Gemeindekonzept kritisierte Anordnung der Leitpflocke im Zuge der Instandsetzung der Straße nicht angepasst wurde. Die Baumaßnahmen wurden in diesem Punkt nicht entsprechend ausgeführt (siehe erstes Foto).

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Nach Fertigstellung der Straße im EH-Programm wurde trotz Warnhinweisen durch die Abteilung 7 von der Gemeinde die Leitlinie im Bereich der Radabweiser hergestellt. Von der Gemeinde wurde mitgeteilt, dass es sich um ein Provisorium handle und die Gestaltung im Rahmen einer geplanten Radroute endgültig erfolgen würde.

Im Gemeindestraßenbewertungsblatt, welches am 9. März 2016 aufgenommen wurde, erreichte die Wolframstraße eine Gesamtpunkteanzahl von 61. Im Detail wird die Verkehrsbedeutung mit einer Ortsriederschließung mit mehr als 50 Haushalten mit zehn Punkten bedacht. Hinsichtlich des Raumfaktors wurden insgesamt 15 Punkte vergeben, da dieser Straßenabschnitt der Erschließung von Industrie- und Gewerbegebiet dient und auch von Linienbussen befahren wird. Die Bewertung der Fahrbahnbreite im Regelquerschnitt ergibt 16 Punkte, die Befahrung von Schwerverkehr wird mit dem maximalen Wert geschätzt (10 Punkte für mehr als 10 LKW/Tag). Diese

Schätzung wurde in einer drei Monate später durchgeführten Messung eindeutig bestätigt. Beim Schadensbild bzw. bei der Wirtschaftlichkeit wurden die maximal möglichen Punkte (10) anerkannt. Bei den sonstigen Faktoren ist bezugnehmend auf die Verkehrssicherheit der bereits oben erwähnte Gehsteig erwähnt.

Vom Referat Projektsteuerung ländlicher Wegebau erging ein Schreiben (11. März 2016) mit der Prioritätenreihung der Projekte und dem Ersuchen um Unterstützung durch öffentliche Mittel an das politische Büro. Es wird darin auf das zwei Tage vorher erstellte Gemeindestraßenbewertungsblatt Bezug genommen. Die in diesem Schreiben genannte Punktezahl von 66, die für eine Aufnahme in das Erhaltungsprogramm mitentscheidend ist, wurde jedoch nicht korrekt angegeben. Entsprechend dem Bewertungsblatt erreichte die Wolframstraße insgesamt 61 Punkte.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, wesentliche Daten qualitätsgesichert weiterzuleiten.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Empfehlung des LRH betreffend qualitätsgesicherter Weitergabe von wesentlichen Daten wird umgesetzt.

Das Projekt Wolframstraße wurde in das Förderungsprogramm aufgenommen, die Vorbewilligung erfolgte am 31. März 2016. Der Förderungsschlüssel ist mit 40 % festgelegt.

7.2.3 Betreuung und Förderung

Ein Gemeinderatsbeschluss vom 16. Mai 2016 für die Übertragung der Durchführung der Auftragsvergabe von der Ausschreibung bis zur Zuschlagserteilung sowie die damit verbundene Bauabwicklung im Zusammenhang mit dem Projekt „Sanierung Wolframstraße“ an das Land Steiermark (A7) liegt vor. Dieser Antrag wurde vom Gemeinderat einstimmig beschlossen.

Am 8. Oktober 2016 wurde ein von der Gemeinde unterfertigtes Förderungsansuchen für den ländlichen Wegebau gemäß der Richtlinie vom 10. Dezember 2015 an die A7 gerichtet. Die Gesamtkosten für die Sanierung der Wolframstraße sind darin mit € 250.000,-- genannt. Eine Darstellung hinsichtlich der geplanten Projektfinanzierung ist jedoch nicht ersichtlich. Der geplante Baubeginn wurde mit 2018 festgelegt.

Entsprechende Vereinbarungen zwischen der Gemeinde als Bauherrin und der A7 als durchführende Stelle der Planungs- und Baumaßnahmen für die Jahre 2018 und 2019 liegen vor. Die Kostenbeiträge belaufen sich jeweils auf 3 % des Gesamtbauaufwandes.

Für dieses Bauprojekt liegen zwei Förderungsverträge für die Jahre 2018 und 2019 zwischen dem Land Steiermark, vertreten von der A7, als Förderungsgeber und der Gemeinde St. Martin im Sulmtal als Förderungsnehmerin vor. Sämtliche

Förderungsverträge wurden ordnungsgemäß verfasst und von den Parteien unterfertigt. Die geschätzten Projektgesamtkosten in Höhe von € 485.000,-- sowie der vereinbarte Förderungsbeitrag in Höhe von 40 % der anrechenbaren Kosten ist jeweils vermerkt.

Der jährlich maximal auszunehmende Förderungsbeitrag ist in jedem Vertrag individuell festgehalten:

Jahr	Maßnahmen	max. Beitrag [€]	tatsächliche Auszahlung [€]
2018	Unterbauarbeiten inkl. Entwässerung, Oberbauarbeiten mit Herstellung Tragschichten und Bankette, Brückensanierung, Endvermessung	92.000	75.706
2019		104.000	114.978
2020			11.258

Tab.: Übersicht Maßnahmen, Projekt Wolframstraße

Die tatsächliche ausbezahlte Landesförderung im Jahr 2018 lag knapp 18 % unter dem im Förderungsvertrag angegebenen maximalen Förderungsbeitrag. Im Jahr 2019 überstieg die Auszahlung den vertraglich vereinbarten Wert um über 10 %. Nach Auskunft der Bauabteilung der A7 sind Abweichungen in diesem Umfang durchaus möglich. Im Jahr 2020 erfolgten keine Baumaßnahmen. Daher liegt keine Vereinbarung bzw. kein Förderungsvertrag vor. Beim oben angeführten Förderungsbeitrag handelt es sich um eine Restzahlung.

7.2.4 Vergabe der Leistungen

Von drei geprüften Vergabeverfahren wurden zwei Vergaben im nicht offenen Verfahren ohne vorheriger Bekanntmachung (noVoB) und eines als Direktvergabe vergeben. Als Auftraggeberin fungierte die Gemeinde. Die Verfahren selbst wurden von der A7 abgewickelt. Das mit den geprüften Vergaben beauftragte Auftragsvolumen betrug € 267.246,--.

	Leistung	Verfahren	Vergleichsangebote	Auftragssumme [€]
	Mischgutlieferung und Einbau	noVoB	3	131.836
	Sanierung von zwei Brücken	DV	2	64.227
	Mischgutlieferung und Einbau	DV	6	71.183

Tab.: Übersicht zu den geprüften Vergabeverfahren, Projekt Wolframstraße

Zu den Vergaben lagen jeweils Kostenschätzungen vor, auf Basis derer die Vergabeverfahren ausgewählt wurden.

Sowohl die Auswahl als auch die Abwicklung der Vergabeverfahren erfolgte entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.

7.2.5 Projektkosten und Finanzierung

Die **Gesamtbaukosten** des Sanierungsprojekts Wolframstraße beliefen sich laut Endbericht auf

€ 520.597,91.

Das **Land Steiermark** beteiligte sich an der Sanierung mit einem **Förderungsbetrag von € 201.942,--**. Der Förderungsbetrag entspricht einem Förderungsanteil von 40 % der im Endbericht ebenfalls ausgewiesenen förderbaren Kosten in Höhe von € 504.855,26. Nicht förderbare Kosten ergaben sich z. B. durch die Beauftragung der A7 für Planung und Bauleitung. Im Endbericht sind abschließend die für die Sanierung bereitgestellten Gemeindemittel in Höhe von € 318.655,91 angeführt.

Neben dem oben genannten Förderungsbetrag des Landes im Erhaltungsprogramm (€ 201.942,--) wurden seitens der A7 **BZ für das Projekt Wolframstraße in Höhe von insgesamt € 110.300,-- an die Gemeinde St. Martin im Sulmtal** zur Auszahlung veranlasst.

Die BZ-Summe setzt sich aus vier Auszahlungen

- 14. März 2019: € 45.000,-- „Bauvorhaben Wolframstraße (2018)“;
- 08. August 2019: € 45.000,-- „Bauvorhaben Wolframstraße (2019)“;
- 28. Mai 2020: € 8.700,-- „Bauvorhaben Wolframstraße (2020 zusätzlich)“;
- 25. Juni 2020: € 11.600,-- „Bauvorhaben Wolframstraße (2020 zusätzlich)“

zusammen. Die BZ-Quote beträgt 21 % der Gesamtbaukosten.

Die Projektkosten sind verteilt über die Förderungsjahre in der Rechnungsübersicht nachvollziehbar.

Ebenso nachvollziehbar sind die in der Finanzierungsaufstellung 2018 bis 2020 jährlich aufgeschlüsselten Baukosten, Landesförderungsbeträge sowie die ausgewiesenen förderbaren Kosten.

Im Jahr 2020 wurde laut Finanzierungsaufstellung 2018 bis 2020 ein Restbetrag der Förderung ausgezahlt, wobei es für dieses Jahr keinen Förderungsvertrag mehr gab.

Nicht in der Finanzierungsaufstellung 2018 bis 2020 ausgewiesen sind die oben genannten BZ, obwohl in der Übersicht eine entsprechende Spalte dafür vorgesehen ist.

Nach Angaben der A7 sind die BZ bereits in den ausgewiesenen Gemeindebeträgen zusammengefasst. Die Finanzierungsaufstellung resultiert aus einem alten Erfassungsprogramm, das noch alle damals möglichen Finanzierungsmöglichkeiten (z. B. Land, Bund, EU, BZ) aufzeigt.

Nach Angaben der A7 ist in den Unterlagen der Förderungsprojekte grundsätzlich nicht ersichtlich, in welcher Projektfinanzierung BZ enthalten sind.

Die zu den Förderungsprojektunterlagen zusätzlich vorgelegten Übersichten und Belege zu BZ zum Projekt Wolframstraße sind nachvollziehbar.

Nicht konkret dargestellt sind die BZ für das Projekt Wolframstraße in den Förderungsberichten des Landes für die Jahre 2019 und 2020. In diesen Berichten sind die BZ an die jeweilige Gemeinde nur als BZ-Summen in den Kategorien nach § 12 Abs. 5 Z. 1 bis 5, Finanzausgleichsgesetz 2017 (FAG) gelistet.

Zur Erhöhung der Transparenz empfiehlt der Landesrechnungshof eine detaillierte Auflistung der mit BZ finanzierten Projekte in den Förderungsberichten des Landes, wie es auch bei den jeweiligen Förderungsprojekten erfolgt.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Darstellung der Bedarfszuweisungen im Förderbericht des Landes entspricht den Transparenz-Vorgaben des § 12 FAG.

Replik des Landesrechnungshofes:

Eine transparente Vorgehensweise auch über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus sollte stets Prämisse sein.

7.2.6 Soll/Ist-Vergleich

In den Projektunterlagen ist eine Kostenschätzung mit Preisbasis Oktober 2017 für das Sanierungsprojekt enthalten. Die Kosten für die Straßen-, Gehsteig- und Brückensanierung wurden im Vorfeld auf € 485.000,- (brutto, ohne nicht förderbare Leistungen) geschätzt. Im Laufe der Bauausführung wurden laut Projektunterlagen keine Projektänderungen vorgenommen. Verglichen mit den abgerechneten förderbaren Kosten in Höhe von € 504.855,26 ergibt sich eine Abweichung zwischen Kostenschätzung und Abrechnung von +4,1 %, was innerhalb der üblichen Schwankungsbreite von Kostenschätzungen liegt.

7.3 Projekt Bösenbacher Straße

7.3.1 Projektbeschreibung

Die Bösenbacher Straße befindet sich im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Deutschlandsberg im gleichnamigen Bezirk. Der Sanierungsabschnitt beginnt an der Kreuzung mit der B76 Radpass Straße, verläuft in westliche Richtung mit einer maximalen Längsneigung von 13 % und endet an der Kreuzung mit der L647 Geipersdorferstraße.

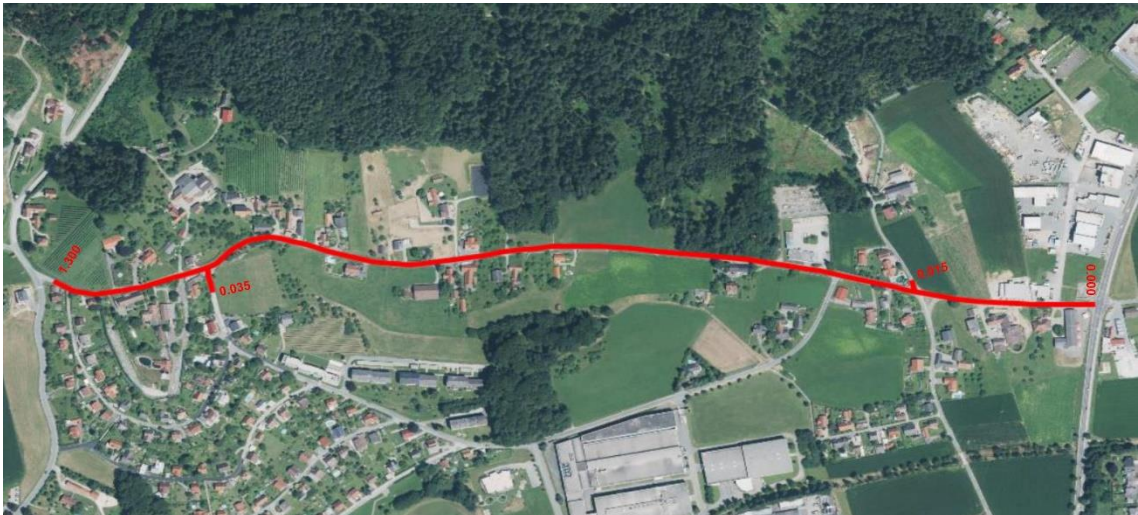


Abb.: Projekt Bösenbacher Straße in der Stadtgemeinde Deutschlandsberg; Quelle: Projektunterlagen der A7

Im Rahmen des vom Land Steiermark im Erhaltungsprogramm geförderten Projekts wurde die Bösenbacher Straße über eine Länge von 1.300 m saniert. Zu den 1.300 m Sanierungslänge der Bösenbacher Straße kamen zwei Abzweigungen mit 15 m und 35 m Länge hinzu, wodurch sich eine Gesamtprojektlänge von 1.350 m ergibt. Bestehende Gehsteige mit einer Breite von 1,0 m bis 1,2 m wurden im Zuge des Projekts auf 1,5 m verbreitert. Die Sanierungsmaßnahmen betrafen die Entwässerung, die Tragschicht inkl. Bindemittelstabilisierung, die Deckschicht und Bankette sowie die Gehsteige. Die Kronenbreite des Bestandes (5,30 m bis 7,00 m) wurde gemäß Planunterlagen bei der Sanierung auf eine Breite von 6,00 m bis 7,00 m angeglichen. Im Widerspruch zu den Planunterlagen ist im technischen Bericht eine nach der Sanierung gleichbleibende Kronenbreite wie im Bestand angegeben.



Abb.: Anfangsbereich des Sanierungsabschnitts der Bösenbacher Straße an der Kreuzung mit der B76 Radlpass Straße (Blickrichtung Projektanfang)



Abb.: Bösenbacher Straße mit Gehsteig (vor der Kuppe in Blickrichtung Projektende) im Bereich der Norbert-Ehrlich-Siedlung an der Kreuzung mit dem 35 m langen abzweigenden Sanierungsabschnitt

Die A7 wickelte das Projekt in den Leistungsbereichen Planung, Bauleitung und Bauausführung nach einer entsprechenden Beauftragung durch die Stadtgemeinde Deutschlandsberg ab.

Die Sanierungsarbeiten wurden zwischen Oktober 2019 und Juli 2020 durchgeführt. Der Förderungsabschluss erfolgte mit einem am 12. April 2021 verfassten Endbericht.

7.3.2 Antragstellung und Prioritätenreihung

Auf Anfrage der Stadtgemeinde Deutschlandsberg wurde vom Referat Bauausführung der A7 im Beisein von Gemeindevertreterinnen im Herbst 2015 eine örtliche Erhebung des Straßennetzes durchgeführt und in ein Gemeindekonzept verarbeitet. Durch die Gemeindestrukturreform 2015 wurden sechs umliegende Gemeinden zur jetzigen Stadtgemeinde Deutschlandsberg fusioniert. Der ausdrückliche Wunsch für diese Erhebung war, sich einen Überblick über das gesamte Straßennetz der neuen Gemeinde zu verschaffen. Schotterstraßen wurden dabei nicht berücksichtigt, innerstädtische Gemeindestraßen blieben aufgrund der komplexeren Rahmenbedingungen und der nicht gegebenen Vergleichbarkeit mit ländlichen Straßen ebenfalls unberücksichtigt. Eine Prioritätenreihung für das gesamte Straßennetz, welches sich auf über 200 km asphaltierte Straßen beläuft, wurde aufgrund der Vielzahl der Straßen nicht durchgeführt.

Aufgrund der großen Anzahl von asphaltierten Gemeindestraßen und der ermittelten Straßenzustände wäre eine gänzliche Sanierung unfinanzierbar. Alleine der jährliche Instandhaltungsaufwand würde über € 330.000,- betragen. Das Referat Bauausführung übermittelte dem Referat Projektsteuerung am 23. November 2015 eine Prioritätenreihung von zwölf Straßenzügen aus dem obig erwähnten Gemeindekonzept, wobei aus jeder ehemaligen Gemeinde zwei Straßen stammen. Für die Priorisierung wurden die Straßenzustände, die Verkehrsbedeutung und die Verkehrsbelastung berücksichtigt. Aus technischer Sicht wurde die Bösenbacher Straße an erster Stelle gereiht.

Anfang Dezember 2015 erging eine schriftliche Stellungnahme bzgl. der Wegenetzbegutachtung vom Referat Projektsteuerung an das politische Büro. Dabei wurden fünf Straßenzüge in die engere Wahl genommen. Aus wirtschaftlicher Sicht der A7 wurde die Bösenbacher Straße mit geschätzten Kosten von ca. € 300.000,- für eine Vorbewilligung für das Erhaltungsprogramm vorgeschlagen.

Das Gemeindestraßenbewertungsblatt vom 7. Juni 2016 weist eine Gesamtsumme von 52 Punkten auf. Zur Erreichung dieser Summe fließen zehn Punkte aus der Verkehrsbedeutung (Ortsriederschließung) und weitere zehn Punkte hinsichtlich des Raumfaktors (Tourismus- und Linienbusverkehr) ein. Für den Regelquerschnitt des Bestandes wurden 16 Punkte vergeben. Im März 2016 wurde auf diesem Straßenzug eine Verkehrsmessung durchgeführt. Innerhalb von 24 Stunden wurden 523 PKW und neun LKW gezählt. Die Lastklassenbewertung erreichte demnach sechs Punkte. Das Schadensbild dieser Straße verlangte laut Planung durchwegs einen Neubau. Daher wurden die maximal möglichen zehn Punkte hinzugerechnet. Die Verkehrssicherheit bzw. die Adaptierung des Gehsteiges wurde bei den sonstigen Faktoren vermerkt.

Das Projekt Bösenbacher Straße wurde in das Förderungsprogramm aufgenommen, die Vorbewilligung erfolgte am 9. Juni 2016. Der Förderungsschlüssel ist mit 40 % festgelegt.

7.3.3 Betreuung und Förderung

Am 1. April 2019 richtete die Stadtgemeinde ein Förderungsansuchen für den ländlichen Wegebau gemäß der Richtlinie vom 10. Dezember 2015 an die A7. Die Sanierung betrifft laut dem Ansuchen 1.350 m Fahrbahn mit einer Breite von ca. 5,0 m. Neben der Erneuerung der Fahrbahn und des Gehsteiges ist eine Verbesserung der bestehenden Entwässerung vorgesehen. Die Gesamtkosten für die Sanierung der Bösenbacher Straße sind mit € 370.000,-- genannt. Die Aufteilung der Kosten erfolgt mit Eigenmitteln der Stadtgemeinde sowie mit 40 % Fördermitteln des Landes (€ 148.000,--). Der Baubeginn war ab August 2019 vorgesehen.

Für die Jahre der Bauausführung (2019 und 2020) liegen Vereinbarungen zwischen der Bauherrin und der A7 vor. Die A7 ist demnach für die Planung sowie für die Bauleitung und Koordinierung der Bauausführung verantwortlich. Der Kostenbeitrag zur Abdeckung der Baustellengemeinkosten der A7 wird jeweils mit 3 % des Gesamtbauaufwandes festgelegt. Ein diesbezüglicher Gemeinderatsbeschluss für die Beauftragung der Leistungen der A7 konnte den Unterlagen nicht entnommen werden. Die A7 führt dazu wie folgt aus:

„Bezüglich BV „Bösenbacherstraße 106“ wurde der Gemeinderatsbeschluss verspätet nachgeholt (Beilage). Der seinerzeitige Gemeinderatsbeschluss konnte in der Gemeinde laut Auskunft der Gemeinde wegen der Pensionierung des zuständigen Bearbeiters nicht gefunden werden. Daher hat die Gemeinde die Beauftragung nachträglich noch einmal beschlossen.“

Für dieses Bauprojekt liegen zwei Förderungsverträge für die Jahre 2019 und 2020 zwischen dem Land Steiermark, vertreten von der A7, als Förderungsgeber und der Stadtgemeinde Deutschlandsberg als Förderungsnehmerin vor. Die geschätzten Projektgesamtkosten in Höhe von € 370.000,-- sowie der vereinbarte Förderungsbeitrag in Höhe von 40 % der anrechenbaren Kosten ist jeweils vermerkt. Der jährlich maximal auszahlende Förderungsbeitrag ist in jedem Vertrag festgehalten:

Jahr	Maßnahmen	max. Beitrag [€]	tatsächliche Auszahlung [€]
2019	Unterbauarbeiten, Entwässerung, Oberbauarbeiten mit	76.000	58.917
2020	Herstellung Tragschichten und Bankette	80.000	95.557

Tab.: Übersicht Maßnahmen, Projekt Bösenbacher Straße

Die tatsächliche ausbezahlte Landesförderung erreichte 2019 nicht den im Förderungsvertrag angegebenen maximalen Förderungsbeitrag. Im Jahr 2020 überstieg die Auszahlung den vertraglich vereinbarten Wert um knapp 20 %. In Summe ergeben die ausbezahlten Förderungsbeträge genau die vereinbarten 40 % Landesförderung der förderungsfähigen Gesamtkosten.

7.3.4 Vergabe der Leistungen

Die geprüften Vergabeverfahren wurden in zwei Fällen mittels Direktvergabe und ein Verfahren im Wege eines nicht offenen Verfahrens ohne vorherige Bekanntmachung vergeben. Als Auftraggeberin fungierte die Gemeinde. Die Verfahren selbst wurden von der A7 abgewickelt. Das im Rahmen der geprüften Vergaben beauftragte Auftragsvolumen betrug € 161.374,--.

	Leistung	Verfahren	Vergleichsangebote	Auftragssumme [€]
1	Stabilisierung der Tragschicht	DV	4	12.728
2	Mischgutlieferung und Einbau	noVoB	6	128.654
3	Schotterlieferung	DV	6	19.992

Tab.: Übersicht zu den geprüften Vergabeverfahren, Projekt Bösenbacher Straße

Zu den Vergaben lagen jeweils Kostenschätzungen vor, auf Basis derer die Vergabeverfahren gewählt wurden. Eine ausreichende Anzahl an Vergleichsangeboten wurde eingeholt.

Sowohl die Auswahl als auch die Abwicklung der Vergabeverfahren erfolgte entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.

7.3.5 Projektkosten und Finanzierung

Die **Gesamtbaukosten** des Sanierungsprojekts Bösenbacher Straße beliefen sich laut Endbericht auf

€ 398.335,07.

Das **Land Steiermark** beteiligte sich an der Sanierung mit einem **Förderungsbetrag von € 154.474,--**. Der Förderungsbetrag entspricht einem Förderungsanteil von 40 % der im Endbericht ebenfalls ausgewiesenen förderbaren Kosten in Höhe von € 386.187,07. Nicht förderbare Kosten ergaben sich z. B. durch die Beauftragung der A7 für Planung und Bauleitung. Im Endbericht sind abschließend die für die Sanierung bereitgestellten Gemeindemittel in Höhe von € 243.861,07 angeführt.

Die Projektkosten sind verteilt über die Förderungsjahre in der Rechnungsübersicht nachvollziehbar.

Ebenso nachvollziehbar sind die in der Finanzierungsaufstellung 2019 bis 2020 jährlich aufgeschlüsselten Baukosten, Landesförderungsbeträge sowie die ausgewiesenen förderbaren Kosten.

7.3.6 Soll/Ist-Vergleich

In den Projektunterlagen ist eine Kostenschätzung mit Preisbasis Jänner 2019 für das Sanierungsprojekt enthalten. Die Kosten für die Straßen- und Gehwegsanieerung wurden im Vorfeld auf € 370.000,- (brutto, ohne nicht förderbare Leistungen) geschätzt. Im Laufe der Bauausführung wurden laut Projektunterlagen keine Projektänderungen vorgenommen. Verglichen mit den abgerechneten förderbaren Kosten in Höhe von € 386.187,07 ergibt sich eine Abweichung zwischen Kostenschätzung und Abrechnung von +4,4 %, was innerhalb der üblichen Schwankungsbreite von Kostenschätzungen liegt.

7.4 Projekt Auer Welsdorf

7.4.1 Projektbeschreibung

Das Sanierungsprojekt Auer Welsdorf befindet sich im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Fürstenfeld im Bezirk Hartberg-Fürstenfeld. Der Sanierungsabschnitt beginnt nach der Kreuzung Sommersiedlungsweg/Auerweg Welsdorf und verläuft in nördliche Richtung. Ab der auf einer Kuppe befindlichen Kreuzung mit der Bergkammstraße beginnt der Welsdorfweg, der mit einer maximalen Längsneigung von 11 % (im Bestand) bis zur Kreuzung mit dem Stadtbergenweg verläuft, wo das Sanierungsprojekt endet.

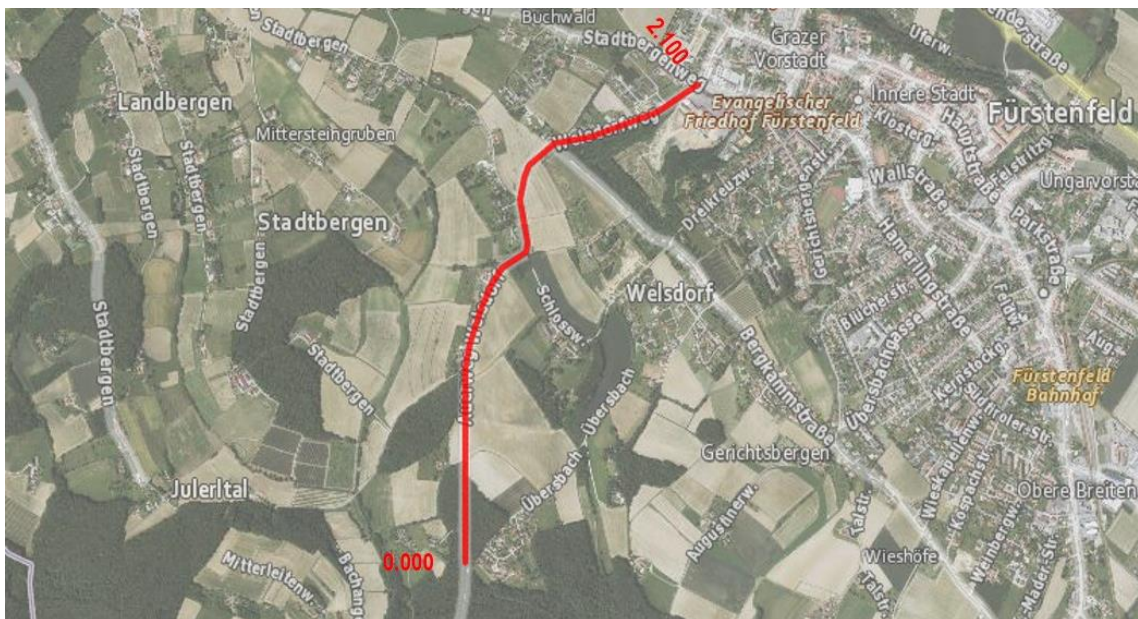


Abb.: Projekt Auer Welsdorf in der Stadtgemeinde Fürstenfeld; Quelle: Unterlagen der A7

Im Rahmen des vom Land Steiermark im Erhaltungsprogramm geförderten Projekts wurde der in obiger Abbildung dargestellte Straßenabschnitt über eine Länge von 2.100 m saniert. Vom Projektanfang begleitet nach der Sanierung ein in Fahrtrichtung Fürstenfeld rechts situierter ca. 1.300 m langer Gehweg (Breite 1,40 m) den Straßenzug. Dieser Gehweg geht ab der Abzweigung zum Stadtteil Stadtbergen in einen in Fahrtrichtung rechtsseitig angeordneten Geh- und Radweg (Breite 2,50 m) über, der

über eine Länge von ca. 800 m bis zum Projektende an der Kreuzung mit dem Stadtbergenweg verläuft. Dieser Geh- und Radweg ersetzt auch den über die letzten 450 m bis zum Projektende vor der Sanierung bereits bestehenden Gehweg (Breite 1,20 m).

Die Sanierungsmaßnahmen betrafen die Entwässerung, die Tragschichten, die Deckschicht und Bankette sowie den Gehweg bzw. Geh- und Radweg. Die bestehende Fahrbahnbreite von 4,00 m wurde im Zuge der Sanierung auf 4,50 m ausgebaut. Die Kronenbreite wurde im Zuge der Sanierung auf 5,50 m erhöht (Bestand 5,00 m).



Abb.: Auerweg Welsdorf mit Geh- und Radweg im Bereich des Stadtteiles Stadtbergen (Blickrichtung Projektanfang)



Abb.: Welsdorfweg mit begleitendem Geh- und Radweg am Projektende an der Kreuzung mit dem Stadtbergenweg (Blickrichtung Projektanfang)

Die A7 wickelte das Projekt in den Leistungsbereichen Planung, Bauleitung und Bauausführung nach einer entsprechenden Beauftragung durch die Stadtgemeinde Fürstenfeld ab.

Die Sanierungsarbeiten wurden zwischen April 2017 und August 2020 durchgeführt. Der Förderungsabschluss erfolgte mit einem am 13. April 2022 verfassten Endbericht.

7.4.2 Antragstellung und Prioritätenreihung

Ein erstes Ansuchen um Aufnahme in das Sanierungsprogramm erfolgte von der vor der Gemeindefusionierung zuständigen Gemeinde Übersbach bereits im Jahr 2000. Im Jahr 2012 wurden von der A7 im Beisein der Gemeindevertretung sanierungswürdige Straßen besichtigt. Das Projekt Auer Welsdorf wurde in der Dringlichkeitsliste an erster Stelle gereiht.

Ein Gemeinestraßenbewertungsblatt wurde am 3. November 2015 erstellt. Die Summe der Beurteilungen ergibt 52 Punkte. Davon wurde die Verkehrsbedeutung als Ortsriederschließung mit zehn Punkten bewertet. Für die Verkehrsentwicklung in diesem Ortsgebiet wurden weitere zehn Punkte vergeben. Für den Regelquerschnitt des Bestandes wurden zwölf Punkte vergeben. Die geschätzte Lastklasse wurde mit > 10 LKW/Tag geschätzt und mit zehn Punkten bedacht. Diese Klassifizierung widerspricht den Angaben auf dem Oleat der Unterlagen (Lastklasse L-I). Die Bepunktung des Schadensbildes erreicht die maximal zu vergebende Punktezahl von zehn. Der Bau des Gehsteiges bei Welsdorfweg 51 wird unter den sonstigen Faktoren im Bereich der Verkehrssicherheit genannt.

Das Projekt Auer Welsdorf wurde in das Erhaltungsprogramm mit einer Grobschätzung der Gesamtbaukosten von € 500.000,- aufgenommen, die Vorbewilligung erfolgte am 9. November 2015. Der Förderungsschlüssel ist mit 40 % festgelegt.

7.4.3 Betreuung und Förderung

Für das gegenständliche Projekt liegt kein Förderungsansuchen der vor der Gemeindefusionierung zuständigen Gemeinde Übersbach bzw. der Stadtgemeinde Fürstenfeld vor. Laut Auskunft der A7 wurde ein entsprechendes Formular erst nach 2015 eingeführt.

Vereinbarungen für die Erbringung von Planungs- sowie Bauleitungs- und Bauausführungsleistungen (2016 und 2017) sowie für die Koordinierung von Bauleitung und Bauausführung (2019 und 2020) zwischen der Stadtgemeinde Fürstenfeld als Bauherrin und der A7 liegen unterfertigt vor. Darin sind die von der A7 zu erbringenden Leistungen beschrieben. Der Kostenbeitrag ist mit Ausnahme des Jahres 2017 (5 %) mit 3 % des Gesamtbauaufwandes festgelegt. Für 2018 gibt es keine Vereinbarung.

Auszüge aus Sitzungsprotokollen des Stadtrates Fürstenfeld hinsichtlich einer Beschlussfassung der Beauftragung sowie Schreiben des Bürgermeisters mit der Übertragung der obengenannten Leistungen an die A7 liegen vor.

Für dieses Bauprojekt liegen fünf Förderungsverträge zwischen dem Land Steiermark, vertreten von der A7, als Förderungsgeber und der Stadtgemeinde Fürstenfeld als Förderungsnehmerin vor. Sie erstrecken sich über die Jahre 2016 und 2017 sowie von 2019 bis 2021. Sämtliche Verträge wurden ordnungsgemäß verfasst und von den Vertragsparteien unterfertigt. Die geschätzten Projektgesamtkosten wurden von € 800.000,- auf € 850.000,- im Jahr 2021 angehoben. Der Förderungsbeitrag des Landes wurde mit 40 % der anrechenbaren Kosten festgelegt. Der jährlich maximal auszahlende Förderungsbeitrag ist in jedem Vertrag festgehalten:

Jahr	Maßnahmen	max. Beitrag [€]	tatsächliche Auszahlung [€]
2016	Entwässerungs-, Tragschicht- und Deckenarbeiten, Errichtung Gehweg	36.000	-
2017	Unterbau-, Entwässerungs-, Tragschicht- und Deckenarbeiten, Vermessung	180.763	173.263
2019	Entwässerungs-, Tragschicht- und Deckenarbeiten	50.000	26.044
2020		45.000	72.090
2021		11.000	47.555

Tab.: Übersicht Maßnahmen, Projekt Auer Welsdorf

Die tatsächlich ausbezahlten Landesförderungen lagen in den Jahren 2016 bis 2019 jeweils unter den im Förderungsvertrag angegebenen maximalen Förderungsbeitrag. In den Jahren 2020 und 2021 überstiegen sie die genannten Beträge. In Summe ergeben die ausbezahlten Förderungsbeträge genau die vereinbarten 40 % Landesförderung der förderungsfähigen Gesamtkosten.

7.4.4 Vergabe der Leistungen

Die geprüften sechs Vergaben wurden im Rahmen Direktvergabe vergeben. Als Auftraggeberin fungierte die Gemeinde. Die Verfahren selbst wurden von der A7 abgewickelt. Das mit den geprüften Vergaben beauftragte Auftragsvolumen betrug € 192.980,-.

	Leistung	Verfahren	Vergleichsangebote	Auftragssumme [€]
1	Baumaschinen	DV	3	22.248
2	Mischgutlieferung und Einbau	DV	7	48.780
3	Schotterlieferung	DV	4	25.194
4	Liefern und Versetzen von Randleisten und Gittersteinen	DV	3	24.493
5	Mischgutlieferung und Einbau	DV	6	36.791
6	Schotterlieferung	DV	4	35.474

Tab.: Übersicht zu den geprüften Vergabeverfahren, Projekt Auer Welsdorf

Zu den Vergaben lagen jeweils Kostenschätzungen vor, auf Basis derer eine Direktvergabe gewählt wurde. Eine ausreichende Anzahl an Vergleichsangeboten wurde eingeholt.

Sowohl die Auswahl als auch die Abwicklung der Vergabeverfahren erfolgte entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.

7.4.5 Projektkosten und Finanzierung

Die **Gesamtbaukosten** des Sanierungsprojekts Auer Welsdorf beliefen sich laut Endbericht auf

€ 830.751,18.

Das **Land Steiermark** beteiligte sich an der Sanierung mit einem **Förderungsbetrag von € 318.952,-**. Der Förderungsbetrag entspricht einem Förderungsanteil von 40 % der im Endbericht ebenfalls ausgewiesenen förderbaren Kosten in Höhe von € 797.380,15. Nicht förderbare Kosten ergaben sich z. B. durch die Beauftragung der A7 für Planung und Bauleitung. Im Endbericht sind abschließend die für die Sanierung bereitgestellten Gemeindemittel in Höhe von € 511.799,18 angeführt.

Die Projektkosten sind verteilt über die Förderungsjahre in der Rechnungsübersicht nachvollziehbar.

Ebenso nachvollziehbar sind die in der Finanzierungsaufstellung 2016 bis 2021 jährlich aufgeschlüsselten Baukosten, Landesförderungsbeträge sowie die ausgewiesenen förderbaren Kosten.

7.4.6 Soll/Ist-Vergleich

In den Projektunterlagen sind infolge der geteilten Planung (Teil 1: Ziviltechnikerinnen, Teil 2: A7) zwei Kostenschätzungen mit Preisbasis Oktober 2016 für das Sanierungsprojekt enthalten. Die zusammengefassten Kosten für die Straßen- und Gehwegsanierung wurden im Vorfeld auf € 800.000,- (brutto, ohne nicht förderbare Leistungen) geschätzt. In den Projektunterlagen sind keine Projektänderungen dokumentiert. Verglichen mit den abgerechneten förderbaren Kosten in Höhe von € 797.380,15 ergibt sich mit einer Abweichung zwischen Kostenschätzung und Abrechnung von -0,3 % eine kleine Unterschreitung der geschätzten Kosten.

7.5 Projekt Landschaweg

7.5.1 Projektbeschreibung

Das Projekt Landschaweg befindet sich im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Weiz im gleichnamigen Bezirk. Das Projekt beginnt mit einem 140 m langen Abschnitt der Dr.-Karl-Widdmann-Straße, der aus nordwestlicher Richtung kommend bis zur Kreuzung mit dem Landschaweg saniert wurde. Der Sanierungsabschnitt des Landschaweges beginnt an der Kreuzung mit der Dr.-Karl-Widdmann-Straße und verläuft mit einer maximalen Längsneigung von 4,3 % in östliche Richtung und endet am bereits sanierten Abschnitt des Landschaweges kurz vor der Einmündung des Stefflbauer Weges.



Abb.: Projekt Landschaweg, bestehend aus einem Abschnitt Dr.-Karl-Widdmann-Straße und einem Abschnitt des Landschaweges

Im Rahmen des vom Land Steiermark im Erhaltungsprogramm geförderten Projekts wurde die Dr.-Karl-Widdmann-Straße über eine Länge von 140 m und der Landschaweg über eine Länge von 427,45 m saniert. Im letzten Teil des Sanierungsabschnitts (ca. 50 m Länge ab Kapelle) wurde ein in Fahrtrichtung Projektende rechtsseitiger Gehsteig (Breite 1,80 m) angeordnet, der in den bereits bestehenden Gehsteig übergeht. Die Sanierungsarbeiten umfassten zu einem überwiegenden Anteil die bituminösen Trag- und Deckschichten.

Die nächstgrößeren Kostengruppen betrafen Pflasterarbeiten und Randbegrenzungen, Abtrags- und Erdarbeiten, ungebundene Tragschichten sowie die Entwässerung. Die Fahrbahnbreite der Dr.-Karl-Widdmann-Straße beträgt nach der Sanierung 7,00 m, jene des Landschaweges 5,00 m.



Abb.: Projekt Landschaweg: Blick auf das sanierte Teilstück der Dr.-Karl-Widdmann-Straße an der Kreuzung mit dem Landschaweg (rechts abgehend)

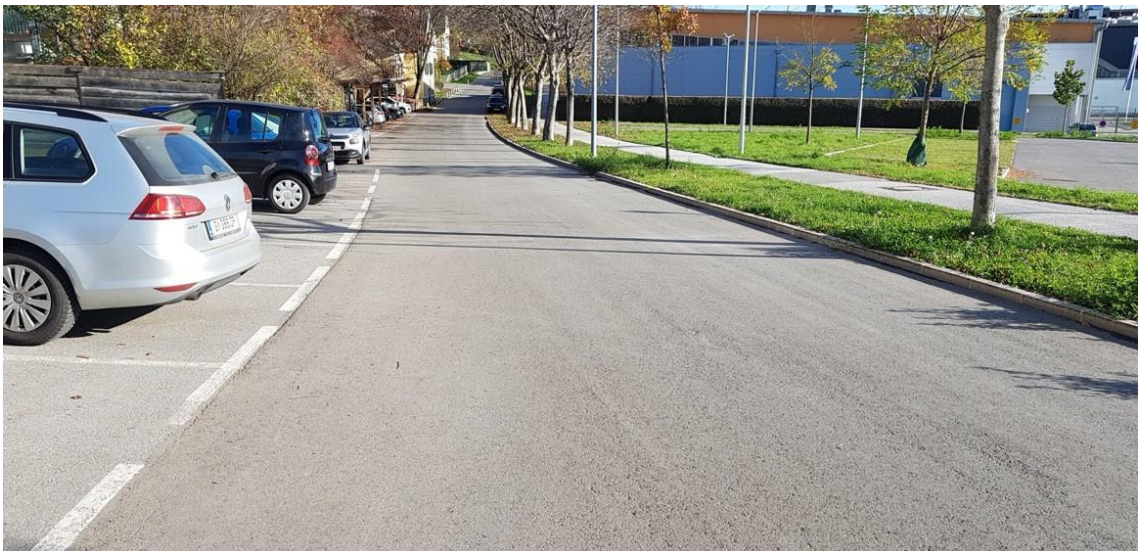


Abb.: Projektabschnitt Landschaweg (Fahrtrichtung Projektende bzw. Osten)

Die Stadtgemeinde Weiz wickelte das Projekt in Zusammenarbeit mit einem beauftragten Ziviltechniker in den Leistungsbereichen Planung, Bauleitung und Bauausführung selbst ab. Die A7 wies die Auszahlung der Förderung nach Kontrolle der Rechnungen an.

Die Sanierungsmaßnahmen erfolgten zwischen September 2018 bis Mai 2019. Der Förderungsabschluss erfolgte mit einem am 30. Juli 2020 verfassten Endbericht.

7.5.2 Antragstellung und Prioritätenreihung

In einem beiliegenden Aktenvermerk des Referates Projektsteuerung ist eine Besprechung bzgl. des Landschaweges im Bauamt der Stadtgemeinde Weiz festgehalten. Darin ist das im Juni 2017 gestellte Ansuchen der Stadtgemeinde um Aufnahme in das Förderungsprogramm bzw. die zeitliche Abwicklung des Förderungsprojekts thematisiert. Mit der Planung des zu sanierenden Straßenstückes sollte ein externes Planungsbüro beauftragt werden. Stellungnahmen an das politische Büro, Gemeindekonzepte oder Prioritätenreihungen liegen für dieses Projekt nicht vor. Nach Auskunft der A7 müssen diese Unterlagen nicht zwingend vorhanden sein. Stellungnahmen wurden und werden nicht von allen politischen Büros eingefordert.

Das Gemeindestraßenbewertungsblatt ist mit 3. Juli 2017 datiert. Insgesamt erreicht die Beurteilung 51 Punkte. Hinsichtlich der Verkehrsbedeutung wurde das Projekt mit fünf Punkten bewertet (Ortsriederschließung und Siedlungswege, fünf bis 50 Haushalte), der Raumfaktor schlägt jedoch mit 15 Punkten zu Buche (zehn Punkte für Industrie- und Gewerbegebietserschließung sowie fünf Punkte für den Linienbusverkehr). Für den 4,75 m breiten Regelquerschnitt ergaben sich 16 Punkte, für den geschätzten Schwerverkehr mit über zehn LKW/Tag zehn Punkte. Das Schadensbild über die vorerst angenommenen 0,53 Straßenkilometer in der Bewertungsstufe C fallen fünf Punkte an.

Das Projekt Landschaweg wurde schlussendlich mit einer Grobschätzung der Gesamtbaukosten in Höhe von € 270.000,-- in das Erhaltungsprogramm aufgenommen, die Vorbewilligung erfolgte am 18. April 2018. Der Förderungsschlüssel wurde mit 40 % festgelegt.

7.5.3 Betreuung und Förderung

Am 6. Juni 2017 richtete die Stadtgemeinde Weiz ein Förderungsansuchen für den ländlichen Wegebau gemäß der Richtlinie vom 10. Dezember 2015 an die A7. Dieses Förderungsansuchen enthält eine detaillierte Projektbeschreibung, die die auszuführenden Arbeiten und Maßnahmen nachvollziehbar aufschlüsseln. Die Aufteilung der Kosten erfolgt mit 60 % Eigenmitteln der Stadtgemeinde sowie mit 40 % Fördermitteln des Landes. Der Baubeginn ist ab April 2018 geplant.

Das gegenständliche Projekt wurde nicht vom Referat Bauausführung der A7 hinsichtlich der Planung und Bauausführung betreut. Daher gibt es auch keine diesbezüglichen Vereinbarungen. Die Stadtgemeinde Weiz führte diese Arbeiten in Zusammenarbeit mit einem Zivilingenieur durch. Das Referat Bauausführung führte jedoch eine Rechnungskontrolle für das Gesamtprojekt durch. Erst im Anschluss wurden die Förderungsauszahlungen freigegeben.

In den Jahren 2018 und 2019 fanden die Bauarbeiten statt. Für diese beiden Jahre wurden ordnungsgemäße Förderungsverträge zwischen dem Land Steiermark, vertreten durch die A7, als Förderungsgeber und der Stadtgemeinde Weiz als Förderungsnehmerin geschlossen. Der Förderungsbeitrag des Landes wurde mit 40 % der anrechenbaren Kosten festgelegt. Der jährlich maximal auszahlende Förderungsbeitrag ist in jedem Vertrag festgehalten:

Jahr	Maßnahmen	max. Beitrag [€]	tatsächliche Auszahlung [€]
2018	Planung, Herstellung bituminöser Trag- und Deckschichten, Pflasterungen, Entwässerung	40.000	40.000
2019		62.000	61.586

Tab.: Übersicht Maßnahmen, Projekt Landschaweg

Die tatsächlich ausbezahlten Landesförderungen stimmten in beiden Jahren der Förderungsanzahlung mit den in den Förderungsverträgen festgesetzten maximalen Förderungsbeiträgen überein. In Summe ergeben die ausbezahlten Förderungsbeträge genau die vereinbarten 40 % Landesförderung der förderungsfähigen Gesamtkosten.

7.5.4 Vergabe der Leistungen

Die Umsetzung der Baumaßnahmen erfolgte durch die Stadtgemeinde Weiz. Die Vergabe der Leistungen erfolgte durch die Stadtgemeinde Weiz und war daher nicht Gegenstand der Prüfung.

7.5.5 Projektkosten und Finanzierung

Die **Gesamtbaukosten** des Sanierungsprojekts beliefen sich laut Endbericht auf

€ 253.965,14.

Das **Land Steiermark** beteiligte sich an der Sanierung mit einem **Förderungsbetrag von € 101.586,-**. Der Förderungsbetrag entspricht einem Förderungsanteil von 40 % der im Endbericht ebenfalls ausgewiesenen förderbaren Kosten in Höhe von € 253.965,14. Bei diesem Projekt fielen keine nicht förderbaren Kosten an (Eigenabwicklung der Stadtgemeinde). Die Stadtgemeinde Weiz investierte einen Betrag in Höhe von € 152.379,14 in dieses Sanierungsprojekt.

Die Projektkosten sind verteilt über die Förderungsjahre in der Endabrechnung nachvollziehbar. Ebenso nachvollziehbar sind die in der Finanzierungsaufstellung 2018 bis 2019 jährlich aufgeschlüsselten Baukosten, Landesförderungsbeträge sowie die ausgewiesenen förderbaren Kosten.

7.5.6 Soll/Ist-Vergleich

In den Projektunterlagen ist eine Kostenschätzung mit Preisbasis April 2018 für die Straßensanierung enthalten. Die Kosten für die Sanierungsmaßnahmen wurden im Vorfeld mit € 263.000,- für eine Projektlänge von 580,0 m (brutto, ohne nicht förderbare Leistungen) geschätzt. Im Laufe der Bauausführung wurden laut Projektunterlagen keine Projektänderungen vorgenommen. Verglichen mit den abgerechneten förderbaren Kosten in Höhe von € 253.965,14 für die Projektlänge von 567,5 m ergibt sich mit einer Abweichung zwischen Kostenschätzung und Abrechnung von -3,4 % eine Unterschreitung der geschätzten Kosten. Berücksichtigt man die mit einer Projektlänge von 567,5 m geringere Ausführung im Vergleich zur Projektlänge der Kostenschätzung (580,0 m), zeigt sich bei den **Kosten pro m mit einer Unterschreitung von -1,3 %** (Kostenschätzung mit 580,0 m: 453,4 €/m vs. Ausführung mit 567,5 m: 447,5 €/m) eine sehr gute Passgenauigkeit der Kostenschätzung.

7.6 Projekt Zeilerweg

7.6.1 Projektbeschreibung

Der Zeilerweg befindet sich im Gemeindegebiet der Marktgemeinde Pöllau im Bezirk Hartberg-Fürstenfeld. Der Zeilerweg beginnt an der Kreuzung mit dem Heilhöfweg, verläuft in südöstliche Richtung mit einer maximalen Längsneigung von 11 % und endet an der Kreuzung mit dem Laschakogelweg.



Abb.: Projekt Zeilerweg in der Gemeinde Pöllau; Quelle: Projektunterlagen der A7

Im Rahmen des vom Land Steiermark im Erhaltungsprogramm geförderten Projekts wurde der Zeilerweg über eine Länge von 4.640 m saniert. Die Sanierungsmaßnahmen betrafen im Unterbau Einschnitte, Dammschüttungen und vor allem Entwässerungseinrichtungen und im Oberbau die Tragschichten, die Deckschicht und Bankette.

Die Kronenbreite des Regelquerschnitts wurde auf 5,00 m erhöht. Die Fahrbahnbreiten im Bestand von 3,80 m bis 4,00 m wurden im Zuge der Sanierung auf 4,00 m vereinheitlicht.



Abb.: Zeilerweg nach der Sanierung – Projektanfang an der Kreuzung mit dem Heilhöfweg

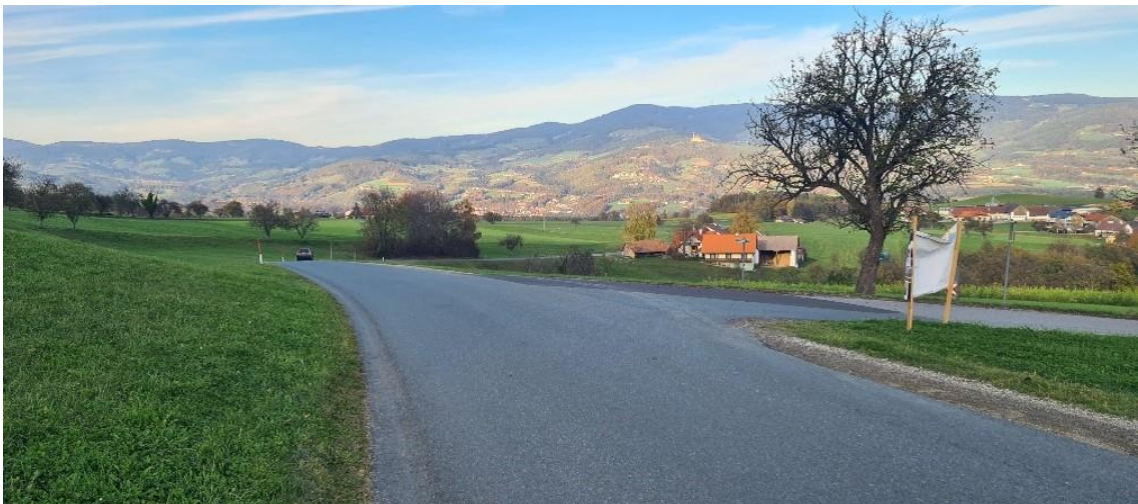


Abb.: Zeilerweg linksseitig mit projektierte asphaltierter Mulde ca. 2.060 m nach Projektanfang (Fahrtrichtung Projektanfang)

Die A7 wickelte das Projekt in den Leistungsbereichen Bauleitung und Bauausführung nach einer entsprechenden Beauftragung durch die Marktgemeinde Pöllau ab. Die Sanierungsarbeiten wurden zwischen Juli 2017 und September 2018 durchgeführt. Der Förderungsabschluss erfolgte mit einem am 12. Mai 2021 verfassten Endbericht.

7.6.2 Antragstellung und Prioritätenreihung

Auf Ersuchen der Gemeinde Pöllau wurde von der A7, Referat Bauausführung am 21. Juli 2015 eine örtliche Erhebung bzgl. mehrerer Wegbaumaßnahmen und eine Erstellung eines Gemeindekonzeptes durchgeführt. Darin wurden die dringlichsten Wünsche für Generalsanierungen von Seiten der Gemeinde und Ergänzungen durch die Bediensteten der A7 aus straßenbautechnischer Sicht berücksichtigt. Insgesamt wurden 19 Wegabschnitte für eine Instandsetzung aufgelistet, wobei zehn davon in eine Prioritätenliste aufgenommen wurden. Aus technischen und wirtschaftlichen Überlegungen sollten die Umsetzungen zu diesen Bauvorhaben in den nächsten drei bis fünf Jahren erfolgen. Der Zeilerweg führte diese Reihung an. Für die Prioritätenreihung wurden die Unterlagen „Erhaltungsmodell Steiermark – Ländliches Straßennetz – Dringlichkeitsreihung“ verwendet.

In einer Stellungnahme an das politische Büro vom 16. September 2015 mit der Bewertung von Gemeindestraßen und einer Prioritätenreihung für die Jahre 2015 und 2016 wurden alle 19 Projekte angeführt. Die geschätzten Sanierungskosten der einzelnen Straßenabschnitte bewegen sich zwischen € 10.000,-- und € 240.000,--. Lediglich der Zeilerweg hebt sich mit geschätzten Kosten in Höhe von € 864.000,-- deutlich von den anderen Projekten ab. Beim Zeilerweg findet sich die Anmerkung, dass er eventuell ins Erhaltungsprogramm aufgenommen werden könnte.

Im Gemeindestraßenbewertungsblatt vom 10. Februar 2016 erreichte der Zeilerweg eine Gesamtpunkteanzahl von 48. Dabei wird die Verkehrsbedeutung mit einer Ortsriederschließung mit mehr als 50 Haushalten mit zehn Punkten bedacht. Im Bereich des Raumfaktors wurden zehn Punkte für die zukünftige Verkehrsentwicklung vergeben. Die Fahrbahnbreite wurde mit acht Punkten, die Befahrung von Schwerverkehr wird mit dem maximalen Wert von zehn Punkten (mehr als zehn LKW/Tag) bewertet. Eine Messung weist 325 PKW und 20 LKW aus. Das Schadensbild bzw. die Wirtschaftlichkeit ergab die maximal möglichen zehn Punkte. Es wurden keine weiteren Vermerke bei den sonstigen Faktoren genannt.

Das Projekt Zeilerweg wurde in das Erhaltungsprogramm ab 2017 aufgenommen, die Vorbewilligung erfolgte am 31. März 2016. Der Förderungsschlüssel wurde mit 40 % festgelegt.

7.6.3 Betreuung und Förderung

Am 10. März 2017 wurde ein von der Gemeinde unterfertigtes Förderungsansuchen für den ländlichen Wegebau gemäß der Richtlinie vom 10. Dezember 2015 an die A7 gerichtet. Eine Projektbeschreibung umreißt kurz die geplanten und zu setzenden Maßnahmen (Sanierung bzw. Erneuerung der Entwässerung, Tragschicht und Asphaltierung). Die Gesamtkosten für die Sanierung des Zeilerweges sind darin mit € 864.000,-- genannt. Die geplante Projektfinanzierung gliedert sich in Fördermittel (€ 345.600,--), Eigenmittel (€ 298.400,--) und BZ (€ 220.000,--). Der geplante Baubeginn war für Juni 2017 vorgesehen.

Zwischen der Gemeinde als Bauherrin und der A7 wurden für die Jahre 2017 und 2018 Vereinbarungen getroffen, die dem Referat Bauausführung der A7 die Aufgaben der Bauleitung und Bauausführung überträgt. Der Leistungsumfang reicht von der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen, der Durchführung der Ausschreibung bis zur Vergabe, von der Baustellenkoordination über die Baukontrolle bis hin zur Rechnungsprüfung, Abnahmeprüfung und Abrechnung der Baustelle. Für diese Leistungen wurden Kostenbeiträge vereinbart, die im Jahr 2017 5 % und im Jahr 2018 3 % des Gesamtbauaufwandes aufweisen.

Ein einstimmiger Beschluss des Gemeindevorstandes vom 17. April 2018 für die obig erläuterte Übertragung der Durchführung der Auftragsvergabe von der Ausschreibung bis zur Zuschlagserteilung sowie die damit verbundene Bauabwicklung im Zusammenhang mit dem Projekt Zeilerweg der Gemeinde Pöllau an das Land Steiermark (A7) liegt vor.

Für dieses Sanierungsprojekt liegen drei Förderungsverträge für die Jahre 2017 bis 2019 zwischen dem Land Steiermark, vertreten von der A7, als Förderungsgeber und der Gemeinde Pöllau als Förderungsnehmerin vor. Alle Förderungsverträge wurden ordnungsgemäß verfasst und unterfertigt. Die geschätzten Projektgesamtkosten wurden von € 900.000,-- (2017 und 2018) auf € 960.000,-- (2019) angehoben. Der vereinbarte Förderungsbeitrag in Höhe von 40 % der anrechenbaren Kosten ist jeweils angeführt. Der jährlich maximal auszuzahlende Förderungsbeitrag ist in jedem Vertrag individuell festgehalten:

Jahr	Maßnahmen	max. Beitrag [€]	tatsächliche Auszahlung [€]
2017	Planung, Entwässerung-, Tragschicht- und Deckenarbeiten	80.000	144.272
2018	Unterbau-, Entwässerung-, Tragschicht- und Deckenarbeiten	100.000	143.650
2019	Abfinanzierung	60.000	60.000
2020	Restzahlung		19.744

Tab.: Übersicht Maßnahmen, Projekt Zeilerweg

Die tatsächlich ausbezahlten Beträge der Landesförderung überstiegen die im Förderungsvertrag angegebenen maximalen Förderungsbeitrag in den ersten beiden Jahren der Bauausführung enorm (80 % bzw. 43 %). Im dritten Jahr fanden keine Baumaßnahmen statt, die Landesförderung diente der Abfinanzierung des Projekts. 2020 wurde eine Restzahlung des Landes getätigt, um die 40%ige Landesförderung zu vervollständigen.

7.6.4 Vergabe der Leistungen

Die sechs geprüften Vergabeverfahren wurden im Rahmen von vier Direktvergaben und zwei Vergaben im nicht offenen Verfahren ohne vorherige Bekanntmachung vergeben. Als Auftraggeberin fungierte die Gemeinde. Die Verfahren selbst wurden von der A7 abgewickelt. Das mit den geprüften Vergaben beauftragte Auftragsvolumen betrug € 467.881,--.

	Leistung	Verfahren	Vergleichsangebote	Auftragssumme [€]
1	Mischgutlieferung und Einbau	noVoB	5	156.857
2	Schotterlieferung	DV	5	66.744
3	Einsatz von Baumaschinen	DV	3	33.657
4	Rohre und Schächte	DV	2	23.022
5	Mischgutlieferung und Einbau	noVoB	6	129.931
6	Schotterlieferung	DV	4	57.670

Tab.: Übersicht zu den geprüften Vergabeverfahren, Projekt Zeilerweg

Zu den Vergaben lagen jeweils Kostenschätzungen vor, auf Basis derer Vergabeverfahren ausgewählt wurden.

Sowohl die Auswahl als auch die Abwicklung der Vergabeverfahren erfolgte entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.

7.6.5 Projektkosten und Finanzierung

Die **Gesamtbaukosten** des Sanierungsprojekts Zeilerweg beliefen sich laut Endbericht auf

€ 957.968,26.

Das **Land Steiermark** beteiligte sich an der Sanierung mit einem **Förderungsbetrag von € 367.666,--**. Der Förderungsbetrag entspricht einem Förderungsanteil von 40 % der im Endbericht ebenfalls ausgewiesenen förderbaren Kosten in Höhe von € 919.165,16. Nicht förderbare Kosten ergaben sich z. B. durch die Beauftragung der A7 für Bauleitung und Bauausführung. Im Endbericht sind abschließend die für die Sanierung bereitgestellten Gemeindemittel in Höhe von € 590.302,26 angeführt.

Neben dem oben genannten Förderungsbetrag des Landes im Erhaltungsprogramm (€ 367.666,--) wurden seitens der A7 **BZ für das Projekt Zeilerweg in Höhe von insgesamt € 220.000,-- an die Marktgemeinde Pöllau** zur Auszahlung angeordnet.

Die BZ-Summe setzt sich aus zwei Auszahlungen

- 7. Dezember 2017: € 110.000,-- „Bauvorhaben Zeilerweg (2017)“;
- 6. Dezember 2018: € 110.000,-- „Bauvorhaben Zeilerweg (2018)“

zusammen. Die BZ-Quote beträgt 23 % der Gesamtbaukosten.

Die Projektkosten für die Sanierung des Zeilerweges sind verteilt über die Förderungsjahre in der Rechnungsübersicht nachvollziehbar.

Ebenso nachvollziehbar sind die in der Finanzierungsaufstellung 2017 bis 2020 jährlich aufgeschlüsselten Baukosten, Landesförderungsbeträge sowie die ausgewiesenen förderbaren Kosten.

Nicht in der Finanzierungsaufstellung 2017 bis 2020 ausgewiesen sind die oben genannten BZ-Auszahlungen, obwohl in der Übersicht eine entsprechende Spalte dafür vorgesehen ist.

Nach Angaben der A7 sind die BZ bereits in den ausgewiesenen Gemeindebeträgen zusammengefasst. Die Finanzierungsaufstellung resultiert aus einem alten Erfassungsprogramm, das noch alle damals möglichen Finanzierungsmöglichkeiten (z. B. Land, Bund, EU, BZ) aufzeigt.

Nach Angaben der A7 ist in den Unterlagen der Förderungsprojekte grundsätzlich nicht ersichtlich, in welcher Projektfinanzierung BZ enthalten sind.

Die zu den Förderungsprojektunterlagen zusätzlich vorgelegten Übersichten und Belege zu BZ zum Projekt Zeilerweg sind nachvollziehbar.

Nicht konkret dargestellt sind die BZ für das Projekt Zeilerweg in den Förderungsberichten des Landes der Jahre 2018 und 2019. In diesen Berichten sind die BZ an die jeweilige Gemeinde nur als BZ-Summen in den Kategorien nach § 12 Abs. 5 Z. 1 bis 5, Finanzausgleichsgesetz 2017 gelistet.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Darstellung der Bedarfszuweisungen im Förderbericht des Landes entspricht den Transparenz-Vorgaben des § 12 FAG.

Replik des Landesrechnungshofes:

Eine transparente Vorgehensweise auch über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus sollte stets Prämisse sein.

Zur Erhöhung der Transparenz empfiehlt der Landesrechnungshof eine detaillierte Auflistung der mit BZ finanzierten Projekte in den Förderungsberichten des Landes, wie es auch bei den jeweiligen Förderungsprojekten erfolgt.

7.6.6 Soll/Ist-Vergleich

In den Projektunterlagen ist eine Kostenschätzung mit Preisbasis April 2017 für das Sanierungsprojekt enthalten. Die Kosten für die Straßensanierung wurden im Vorfeld auf € 900.000,-- (brutto, ohne nicht förderbare Leistungen) für eine Sanierungslänge von 4.800 m geschätzt. Im Laufe der Bauausführung wurden laut Projektunterlagen keine Projektänderungen vorgenommen. Verglichen mit den abgerechneten förderbaren Kosten in Höhe von € 919.165,16 ergibt sich eine Abweichung zwischen Kostenschätzung und Abrechnung von +2,1 %, was innerhalb der üblichen Schwankungsbreite von Kostenschätzungen liegt. Unter Berücksichtigung einer Projektlänge von 4.640 m geringere Ausführung im Vergleich zur Projektlänge der Kostenschätzung ergibt sich bei den **Kosten pro m eine Abweichung von + 5,7 %** (Kostenschätzung mit 4.800 m: 187,5 €/m vs. Ausführung mit 4.640 m: 198,1 €/m). Auch dieser Wert stellt eine **geringe Abweichung zwischen Kostenschätzung und Ausführung** dar.

7.7 Projekt Oberhausbergweg

7.7.1 Projektbeschreibung

Der Oberhausbergweg befindet sich im Gemeindegebiet der Marktgemeinde Haus im Bezirk Liezen. Der Oberhausbergweg beginnt in Haus an der Kreuzung mit der Kaiblingstraße, verläuft in südwestliche Richtung auf den Oberhausberg und endet beim Übergang in den Kemeter-Hauserbachweg kurz nach dem Kemeterhof.

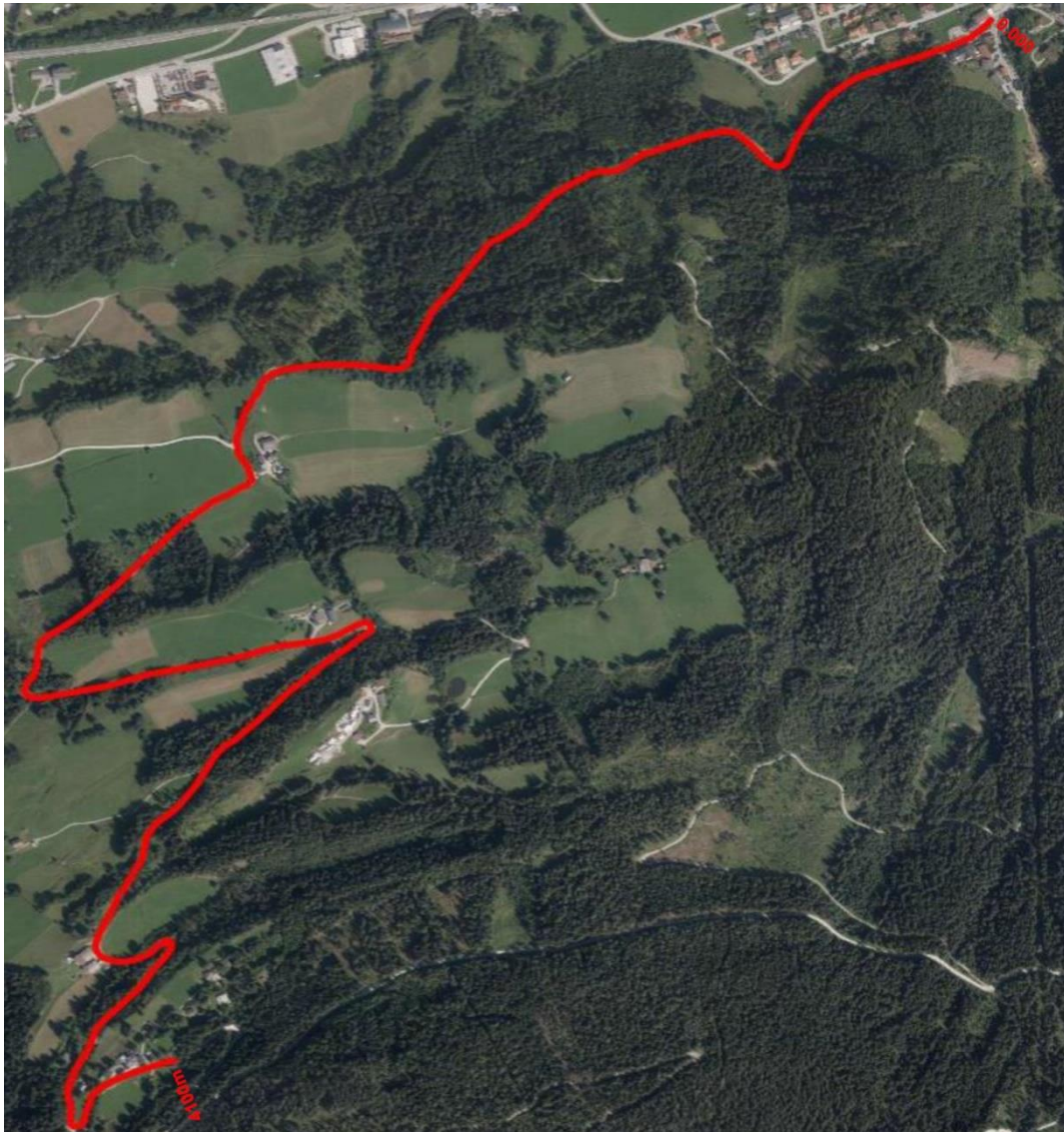


Abb.: Projekt Oberhausbergweg in der Marktgemeinde Haus; Quelle: Projektunterlagen der A7
Im Rahmen des vom Land Steiermark im Erhaltungsprogramm geförderten Projekts wurde der Oberhausbergweg über eine Länge von 4.100 m saniert. Die Sanierungsmaßnahmen betrafen im Unterbau vor allem Entwässerungseinrichtungen und im Oberbau die Tragschichten, die Deckschicht und Bankette.

Die Fahrbahnbreite des Regelquerschnitts wurde auf 4,75 m vereinheitlicht, wobei zusätzlich eine 0,5 m breite Asphaltmulde angeordnet wurde.



Abb.: Oberhausbergweg nach der Sanierung – Projektanfang an der Kreuzung mit der Kaiblingstraße (links) und Wegverlauf ca. 100 m nach Projektanfang (rechts)



Abb.: Verlauf des sanierten Oberhausbergweges ca. 1.650 m nach Projektanfang (links) und vergossene Längsrisse ein paar Jahre nach der Sanierung im weiteren Wegverlauf zeigen die Wichtigkeit einer laufenden Instandhaltung zum Substanzerhalt durch die jeweilige Gemeinde (rechts)

Die A7 wickelte das Projekt in den Leistungsbereichen Planung, Bauleitung und Bauausführung nach einer entsprechenden Beauftragung durch die Marktgemeinde Haus ab.

Die Sanierungsarbeiten laufen seit September 2018, wobei in den Jahren 2020 und 2021 keine Bautätigkeit erfolgte. Gemäß der aktualisierten Projektbeschreibung wurde das Projekt am 28. Februar 2022 auf Wunsch der Gemeinde erweitert und soll demnach insgesamt über sechs Jahre laufen. Somit war das Projekt zur Zeit der Gebarungsprüfung durch den Landesrechnungshof nicht abgeschlossen.

7.7.2 Antragstellung und Prioritätenreihung

Bei einer vom Referat Projektsteuerung der A7 in Anwesenheit des Bürgermeisters am 25. November 2016 durchgeführten Besprechung wurden drei Gemeindestraßen der Marktgemeinde Haus im Ennstal erhoben und bewertet. Darunter befand sich auch das gegenständliche Förderungsprojekt Oberhausbergweg, jedoch noch mit Einbeziehung eines angrenzenden zweiten Straßenabschnitts (Roanerweg 2) und somit einer Gesamtlänge von 5,7 km. Die beiden weiteren bewerteten Straßenabschnitte wiesen weit geringere Längen (700 m bzw. 400 m) auf.

Das am 6. Februar 2017 verfasste Gemeindestraßenbewertungsblatt zeigt die Summe der Punkte der einzelnen Bewertungsbereiche. Von den möglichen 100 Punkten erreichte dieses Projekt 42 Punkte. Die fünf Punkte bei der Verkehrsbedeutung spiegeln die niedrigste Klassifizierung in dieser Kategorie wider (Ortsriederschließung und Siedlungsweg, fünf bis 50 Haushalte). Hinsichtlich des Raumfaktors wurden lediglich fünf Punkte für die touristische Erschließung (Hauser Kaibling) vergeben. Der Regelquerschnitt (4,75 m) erhielt 16 Punkte, die Lastklassen wurden auf höchstens zehn LKW/Tag geschätzt (6 Punkte). Das Schadensbild bzw. die Wirtschaftlichkeit erreichten aufgrund der Länge des Straßenabschnitts die maximal möglichen zehn Punkte. Es gab keine weiteren Nennungen bei den sonstigen Faktoren.

In einer Stellungnahme an das politische Büro – verfasst von der Projektsteuerung der A7 am 7. Februar 2017 – wird auf die Besprechung vom November 2016 sowie auf das Gemeindestraßenbewertungsblatt Bezug genommen. Die drei erhobenen Projekte werden dabei kurz beschrieben und mit Schätzkosten hinterlegt. Das Großprojekt Oberhausbergweg – die geschätzten Baukosten wurden mit € 800.000,-- beziffert – würde den Kriterien für eine Aufnahme in das Erhaltungsprogramm entsprechen. Die beiden anderen Projekte würden diese Kriterien – die Punkteanzahl lag bei 19 bzw. 23 Punkten – nicht erfüllen. Ein eigenes Gemeindekonzept wurde nicht erstellt, die Stellungnahme an das politische Büro kann – auch bei nur drei begutachteten Straßenabschnitten – im weiteren Sinne als Prioritätenreihung anerkannt werden.

Das Projekt Oberhausbergweg wurde in das Erhaltungsprogramm ab 2017/2018 aufgenommen, die Vorbewilligung erfolgte am 27. März 2017. Der Förderungssatz für die Landesförderung wurde mit 40 % festgelegt.

7.7.3 Betreuung und Förderung

Am 27. April 2017 wurde ein von der Gemeinde unterfertigtes Förderungsansuchen für den ländlichen Wegebau gemäß der Richtlinie vom 10. Dezember 2015 an die A7 gerichtet. Eine Projektbeschreibung umreißt den derzeitigen Zustand der ganzjährigen Zufahrt auf den Hauser Kaibling sowie die geplanten und zu setzenden Maßnahmen (Sanierung bzw. Erneuerung der Drainagen, Entwässerung und Betonrohrdurchlässe, Erneuerung der Tragschicht und Asphaltierung). Der geplante Baubeginn war mit August 2018 festgelegt. Die Gesamtkosten für die Sanierung des Oberhausbergweges sowie die geplante Projektfinanzierung sind in diesem Förderungsansuchen nicht genannt. Dazu ist angemerkt, dass eine Kostenerhebung von Seiten der A7 durchgeführt wurde, eine Finanzierung kann erst nach genauerer Erhebung der A7 erstellt werden. Zudem war in diesem Ansuchen noch immer die Annahme der Straßensanierung auf einer Länge von 5.720 m (Oberhausbergweg und Roanerweg) enthalten.

Der Landesrechnungshof fragte bzgl. des nicht vollständig ausgefüllten Förderungsansuchens bzw. der unterschiedlichen Längenangaben (tatsächliche Projektlänge ist 4,1 km) bei der zuständigen Außenstelle des Referates Bauausführung nach. Nach Auskunft der A7 wurden die Längen in der Stellungnahme und im Förderungsansuchen von der Marktgemeinde nicht korrekt angegeben und von der Außenstelle der A7 nicht ausreichend kontrolliert.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, wesentliche Angaben in Akten zu prüfen und auf zeitgerecht erfasste und vollständig ausgefüllte Formblätter zu achten.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Empfehlung des LRH betreffend Prüfung von wesentlichen Angaben in Akten und Achten auf zeitgerecht erfasste und vollständig ausgefüllte Formblätter wird umgesetzt.

Zwischen der Gemeinde als Bauherrin und der A7 wurde am 2. August 2018 eine Vereinbarung getroffen, die dem Referat Bauausführung der A7 die Leistungen der Planung, Bauleitung und Bauausführung überträgt. Der Leistungsumfang reicht von der Planung bzw. Vergabe der Planung, Erstellung der Ausschreibungsunterlagen, der Durchführung der Ausschreibung bis zur Vergabe, von der Baustellenkoordination über die Baukontrolle bis hin zur Rechnungsprüfung, Abnahmeprüfung und Abrechnung der Baustelle. Für diese Leistungen wurde ein Kostenbeitrag in der Höhe von 3 % des Gesamtbauaufwandes vereinbart. Zum Unterschied zu den in den bisherigen Projekten geschlossenen Vereinbarungen hat die gegenständliche keinen Bezug zu einem Leistungsjahr.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass bei diesem Projekt die Vereinbarung für die Übertragung der Planungs- und Bauleistungen von der üblichen Vorgehensweise der jährlichen Beauftragung abweicht.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, vorgefertigte Mustervereinbarungen in ihrer Gesamtheit und mit allen Einzelheiten einheitlich beizubehalten.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Empfehlung des LRH betreffend Mustervereinbarungen wird umgesetzt.

In den vorgelegten Unterlagen befinden sich zwei Auszüge aus Protokollen von Gemeinderatssitzungen. Diese Sitzungen fanden am 7. November 2016 und am 22. Oktober 2018 statt. Bei beiden Auszügen werden Straßensanierungen – darunter auch Bereiche des Oberhausbergweges – thematisiert, eine Vergabe von Sanierungsmaßnahmen geringeren Umfanges an eine Baufirma sowie eine Momentaufnahme des Sanierungsstandes behandelt. Eine Vergabe der obigen Planungs- und Bauleitungsaufgaben an die A7 wird darin jedoch nicht erwähnt.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Auszüge der vorgelegten Gemeinderatsbeschlüsse keine Bezugnahme auf die Übertragung der Durchführung der Planung und Bauleitung an das Land Steiermark (A7) beinhalten.

Der Landesrechnungshof empfiehlt eine lückenlose und nachvollziehbare Dokumentation sämtlicher Prozessschritte.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Empfehlung des LRH betreffend lückenlose und nachvollziehbare Dokumentation wird umgesetzt.

Für dieses Sanierungsprojekt liegen drei Förderungsverträge für die Jahre 2018, 2019 und 2022 zwischen dem Land Steiermark, vertreten von der A7, als Förderungsgeber und der Marktgemeinde Haus im Ennstal als Förderungsnehmerin vor. Die Förderungsverträge wurden ordnungsgemäß verfasst und unterfertigt. In den Jahren 2020 und 2021 fanden keine Bauaktivitäten statt. Die geschätzten Projektgesamtkosten wurden in den Anfangsjahren auf € 800.000,-- geschätzt und im Förderungsvertrag nach der Erweiterung auf € 1.100.000,-- angehoben. Der vereinbarte Förderungsbeitrag in Höhe von 40 % der anrechenbaren Kosten ist jeweils angeführt. Der jährlich maximal auszuzahlende Förderungsbeitrag ist in jedem Vertrag individuell festgehalten:

Jahr	Maßnahmen	max. Beitrag [€]	tatsächliche Auszahlung [€]
2018	Drainage-, Entwässerung- und Unterbauarbeiten, Herstellung der ungebundenen und gebundenen Tragschicht sowie Deckenarbeiten, Herstellung der Bankette	60.000	60.000
2019		60.000	60.000
2020		(100.000)	41.196
2021		(100.000)	54.555
2022		(39.750) 80.000	

Tab.: Übersicht Maßnahmen, Projekt Oberhausbergweg

In den Jahren der Bauausführung (2018 und 2019) betrug der förderbare Bauaufwand annähernd € 580.000,--. Die im Förderungsvertrag angegebenen maximalen Förderungsbeiträge in Höhe von € 120.000,-- wurden vollends ausbezahlt. Diese freigegebenen Mittel der Landesförderung erreichten jedoch erst knapp 21 % der zugesagten 40 %. Somit wurden vom Land Steiermark (A7, Referat Projektsteuerung) in den Jahren 2020, 2021 und 2022 Schreiben an die Marktgemeinde Haus im Ennstal verfasst, die eine Bezuschussung der förderbaren Vorleistungen der Gemeinde bzgl. dieses Sanierungsprojekts garantieren. Die maximalen Höchstgrenzen der Förderungen sind in obiger Tabelle in Klammer gesetzt.

Für das Jahr 2022 flossen zum Prüfungszeitpunkt noch keine Förderungen. Das Projekt Oberhausbergweg der Marktgemeinde Haus im Ennstal wurde noch nicht abgeschlossen.

7.7.4 Vergabe der Leistungen

Die vier geprüften Vergabeverfahren wurden im Rahmen von jeweils zwei Direktvergaben und zwei Vergaben im nicht offenen Verfahren ohne vorherige Bekanntmachung vergeben. Als Auftraggeberin fungierte die Gemeinde. Die Verfahren selbst wurden von der A7 abgewickelt. Das mit den geprüften Vergaben beauftragte Auftragsvolumen betrug € 389.360,--.

	Leistung	Verfahren	Vergleichsangebote	Auftragssumme [€]
1	Mischgutlieferung und Einbau	noVoB	5	200.198
2	Lieferung und Montage von Leitschienen	DV	3	16.422
3	Rohre und Schächte	DV	3	30.892
4	Mischgutlieferung und Einbau	noVoB	6	141.848

Tab.: Übersicht zu den geprüften Vergabeverfahren, Projekt Oberhausbergweg

Zu den Vergaben lagen jeweils Kostenschätzungen vor, auf Basis derer die Vergabeverfahren ausgewählt wurden. Eine ausreichende Anzahl an Vergleichsangeboten wurde eingeholt. Bei den gleichartigen Leistungen wurden jeweils unterschiedliche Firmen beauftragt.

Sowohl die Auswahl als auch die Abwicklung der Vergabeverfahren erfolgte entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.

7.7.5 Projektkosten und Finanzierung

Die **Gesamtbaukosten** des Sanierungsprojekts Oberhausbergweg im Zeitraum 2018 bis Ende 2021 beliefen sich laut Abrechnungsunterlagen auf

€ 596.652,98.

Das **Land Steiermark** beteiligte sich an der bisherigen Sanierung mit einem **Förderungsbetrag von € 215.751,--**. Der Förderungsbetrag entspricht einem Förderungsanteil von 37,2 % der in den Projektunterlagen ausgewiesenen förderbaren Kosten in Höhe von € 579.274,74. Nicht förderbare Kosten ergaben sich z. B. durch die Beauftragung der A7 für Bauleitung und Bauausführung. In der Finanzierungsaufstellung sind die für die Sanierung bereitgestellten Gemeindemittel in Höhe von € 380.901,98 angeführt.

Neben dem oben genannten Förderungsbetrag des Landes im Erhaltungsprogramm wurden seitens der A7 **BZ für das Projekt Oberhausbergweg in Höhe von insgesamt € 140.000,-- an die Marktgemeinde Haus** zur Auszahlung angeordnet.

Die BZ-Summe setzt sich aus vier Auszahlungen

- 15. November 2018: € 57.000,-- „Sanierung Oberhausbergweg“;
- 06. Dezember 2018: € 13.000,-- „Sanierung Oberhausbergweg (2017)“ und € 47.400,-- „Sanierung Oberhausbergweg (2018)“;
- 13. Februar 2020: € 22.600,-- „Sanierung Oberhausbergweg (2018)“

zusammen. Die bisherige BZ-Quote beträgt 23 % der Gesamtbaukosten.

Die Projektkosten für die Sanierung des Oberhausbergweges sind verteilt über die Förderungsjahre 2018 bis 2021 in der Rechnungsübersicht nachvollziehbar.

Ebenso nachvollziehbar sind die in der Finanzierungsaufstellung 2018 bis 2022 jährlich aufgeschlüsselten Baukosten, Landesförderungsbeträge sowie die ausgewiesenen förderbaren Kosten.

Wie bei den übrigen Projekten mit BZ sind diese Auszahlungen an die Gemeinde in der Finanzierungsaufstellung 2018 bis 2021 nicht ausgewiesen, obwohl in der Übersicht eine entsprechende Spalte dafür vorgesehen ist.

Nach Angaben der A7 sind die BZ bereits in den ausgewiesenen Gemeindebeträgen zusammengefasst. Die Finanzierungsaufstellung resultiert aus einem alten Erfassungsprogramm, das noch alle damals möglichen Finanzierungsmöglichkeiten (z. B. Land, Bund, EU, BZ) aufzeigt.

Nach Angaben der A7 ist in den Unterlagen der Förderungsprojekte grundsätzlich nicht ersichtlich, in welcher Projektfinanzierung BZ enthalten sind.

Die zu den Förderungsprojektunterlagen zusätzlich vorgelegten Übersichten und Belege zu BZ zum Projekt Oberhausbergweg sind nachvollziehbar.

Nicht konkret dargestellt sind die BZ für das Projekt Oberhausbergweg in den Förderungsberichten des Landes der Jahre 2018 bis 2021. In diesen Berichten sind die BZ an die jeweilige Gemeinde nur als BZ-Summen in den Kategorien nach § 12 Abs. 5 Z. 1 bis 5, Finanzausgleichsgesetz 2017 gelistet.

Zur Erhöhung der Transparenz empfiehlt der Landesrechnungshof eine detaillierte Auflistung der mit BZ finanzierten Projekte in den Förderungsberichten des Landes, wie es auch bei den jeweiligen Förderungsprojekten erfolgt.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Darstellung der Bedarfszuweisungen im Förderbericht des Landes entspricht den Transparenz-Vorgaben des § 12 FAG.

Replik des Landesrechnungshofes:

Eine transparente Vorgehensweise auch über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus sollte stets Prämisse sein.

7.7.6 Soll/Ist-Vergleich

In den Projektunterlagen ist eine Kostenschätzung mit Preisbasis Mai 2018 für das Sanierungsprojekt enthalten. Die Kosten für die Straßensanierung wurden im Vorfeld auf € 800.000,- (brutto, ohne nicht förderbare Leistungen) für eine Sanierungslänge von 4.100 m geschätzt.

Die Schätzkosten in Höhe von € 800.000,- wurden in der bisherigen Laufzeit des Projekts noch nicht erreicht (Gesamtkosten Stand Ende 2021: € 596.652,98).

Im Frühjahr 2022 wurde das Projekt auf Wunsch der Marktgemeinde Haus verlängert und die Gesamtsumme um € 300.000,- erhöht. Die **erhöhte Projektsumme in Höhe von € 1.100.000,-** ist auch im Förderungsvertrag 2022 mit der A7 festgehalten. **Konkrete Gründe für die Verlängerung und Kostenerhöhung gehen aus den Projektunterlagen nicht hervor.**

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Dazu wird von der Abteilung 7 angemerkt, dass dieses Projekt nie verlängert und immer nur der Hauptweg mit einer Länge von rd. 4,1 km gefördert wurde. Ein entsprechendes Schriftstück, AV., Gesprächsnotiz o. ä. aus dem Frühjahr 2022, den „Verlängerungswunsch“ der Gemeinde betreffend, ist in den Unterlagen der Referate Bauausführung und Projektsteuerung nicht vorhanden.

Leider ist bei der Übermittlung der Projektunterlagen des „Oberhausbergweg I 1“ am 24.11.2022 an den LRH durch die Abteilung 7 ein Fehler aufgetreten. Von der

Kostenschätzung der Bauausführung vom August 2022 für die Sanierung des letzten Abschnitts wurde an den LRH nur die erste Seite, das Oleat und Luftbild, aus dem der zu sanierende Abschnitt („3. Bauabschnitt“) ersichtlich ist, übermittelt. Die zweite Seite, die eigentliche Kostenschätzung in Höhe von € 450.000,- war nicht dabei (siehe Anlage).

Mit Ende 2021 waren rd. € 600.000,- verbaut, mit den Kosten für den letzten Bauabschnitt (3. Bauabschnitt) belaufen sich die geschätzten Gesamtbaukosten auf rd. € 1.050.000,-. Die in der Projektbeschreibung angeführten Gesamtkosten wurden vom Referat Projektsteuerung im Februar 2022 überschlägig mit € 1.100.000,- angenommen, da zu diesem Zeitpunkt noch keine Kostenschätzung der Bauausführung vorlag.

Ein Soll/Ist-Vergleich ist aufgrund des offenen Projektabschlusses nicht möglich.

7.8 Projekt Hinterwildalpenstraße

7.8.1 Projektbeschreibung

Die Hinterwildalpenstraße befindet sich im Gemeindegebiet der Gemeinde Wildalpen im Bezirk Liezen. Das Projekt Hinterwildalpenstraße beginnt im Bereich der abzweigenden Brücke über den Hinterwildalpenbach, verläuft entlang des Hinterwildalpenbaches und weiterführend entlang des Lurgbaches bachaufwärts in westliche Richtung nach Hinterwildalpen und endet in Hinterwildalpen an der Kreuzung Richtung Lichtenegg.

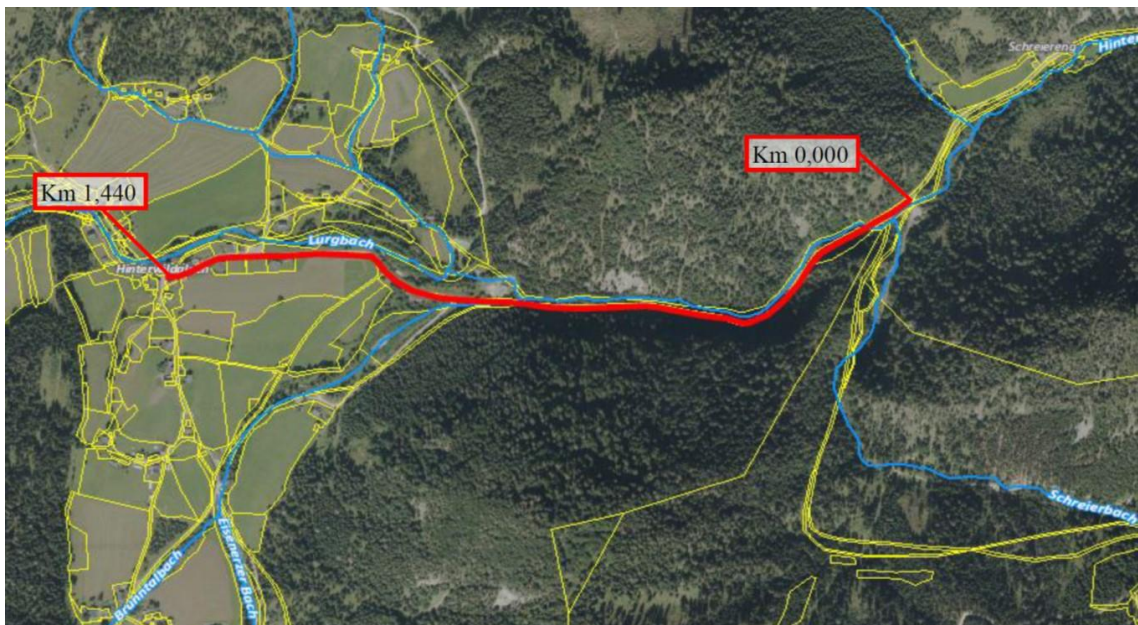


Abb.: Projekt Hinterwildalpenstraße in der Gemeinde Wildalpen; Quelle: Projektunterlagen der A7

Im Rahmen des vom Land Steiermark im Erhaltungsprogramm geförderten Projekts wurde die Hinterwildalpenstraße über eine Länge von 1.440 m saniert. Die

Sanierungsmaßnahmen betrafen im Unterbau Frostkoffer und Entwässerungseinrichtungen und im Oberbau Tragschichten, Deckschicht, Bankette und in geringerem Ausmaß auch Leiteinrichtungen (Leitschiene).

Die Kronenbreite des Regelquerschnitts wurde mit 5,75 m, die Fahrbahnbreite im Zuge der Sanierung mit 4,75 m ausgeführt. Das Bankett wurde wie üblich mit 0,50 m dimensioniert, wobei es fallweise bergseitig auch als Asphaltmulde ausgebildet wurde.



Abb.: Projektanfang der sanierten Hinterwildalpenstraße bei der Brücke (links) über den Hinterwildalpenbach nach der Sanierung und weiterer bachbegleitender Straßenverlauf Richtung Hinterwildalpen



Abb.: Projektende der sanierten Hinterwildalpenstraße an der Kreuzung in Hinterwildalpen (Blickrichtung Projektanfang)

Die A7 wickelte das Projekt in den Leistungsbereichen Bauleitung und Bauausführung nach einer entsprechenden Beauftragung durch die Gemeinde Wildalpen.

Der Leistungszeitraum für die Sanierungsarbeiten war zwischen September 2020 und Juli 2021. Der Förderungsabschluss erfolgte mit einem am 15. Februar 2022 verfassten Endbericht.

7.8.2 Antragstellung und Prioritätenreihung

Hinsichtlich der Kontaktaufnahme seitens der Gemeinde Wildalpen mit der A7 bzw. mit dem politischen Büro bzgl. der Sanierung von Gemeindestraßen ist den vorgelegten Unterlagen nichts zu entnehmen. Ein Schreiben der Projektsteuerung der A7 an das politische Büro vom 29. Juli 2016 mit dem Betreff „Ansuchen um Aufnahme in das Erhaltungsprogramm – diverse Gemeindestraßen der Gemeinde Wildalpen“ liegt jedoch vor. Darin wird eine örtliche Erhebung vom 19. Juli 2016 thematisiert, bei der von der Gemeinde vorgeschlagene sanierungsbedürftige Straßenabschnitte bewertet und priorisiert wurden. Drei dieser Straßen wurden in die Prioritätenreihung aufgenommen, wobei die Sanierungsstrecke Hopfgarten auf den ersten Rang, die gegenständliche Sanierung nach Hinterwildalpen punktegleich auf den zweiten Rang gelistet wurde. Bei weiteren von der Gemeinde genannten Projekten handelte es sich durchwegs um Kleinbaumaßnahmen mit Gesamtkosten zwischen € 8.000,- und € 48.000,-, die den Kriterien für die Aufnahme in das Erhaltungsprogramm nicht entsprachen. Ein definiertes Gemeindekonzept wurde nicht erstellt.

Auf Nachfrage des Landesrechnungshofs wurde vom Referat Bauausführung der A7 erläutert, dass die Baumaßnahmen bei der Hopfgartenstraße bereits im Anschluss an diese Erhebung durchgeführt wurden und die Sanierung der Hinterwildalpenstraße erst drei Jahre nach diesem Ansuchen um Aufnahme in das Erhaltungsprogramm begonnen wurde.

Im Gemeindestraßenbewertungsblatt, welches am 12. März 2019 aufgenommen wurde, erreichte die Hinterwildalpenstraße eine Gesamtpunkteanzahl von 38. Deziert wird die Verkehrsbedeutung mit der niedrigsten Stufe, einer Ortsriederschließung und Siedlungswege fünf bis 50 Haushalte (5 Punkte), bedacht. Hinsichtlich des Raumfaktors wurden lediglich für die Tourismusstrecke fünf Punkte vergeben. Die Fahrbahnbreite im Regelquerschnitt mit 4,0 m ergibt 12 Punkte, die Befahrung von Schwerverkehr wird mit höchstens zehn LKW/Tag geschätzt (6 Punkte). Beim Schadensbild bzw. der Wirtschaftlichkeit wurden die maximal möglichen zehn Punkte festgestellt. Bei den sonstigen Faktoren wurden keinerlei Bemerkungen verzeichnet. Bei den Anmerkungen wird auf eine Teilsanierung von 1.440 m (gegenständliches Förderungsprojekt) hingewiesen. Das Gesamtprojekt hat eine Gesamtlänge von 7,1 km.

Das Projekt Hinterwildalpenstraße wurde in das Förderungsprogramm aufgenommen, die Vorbewilligung erfolgte am 26. April 2019. Der Förderungsschlüssel ist mit 40 % festgelegt.

7.8.3 Betreuung und Förderung

Am 22. November 2018 wurde ein von der Gemeinde unterfertigtes Förderungsansuchen für den ländlichen Wegebau gemäß der Richtlinie vom 10. Dezember 2015 an die A7 gerichtet. Die Gesamtkosten für die Sanierung der Hinterwildalpenstraße sind darin mit € 340.000,- genannt. Die geplante Projektfinanzierung gliedert sich in € 136.000,- Förderung und € 204.000,- BZ. Der geplante Baubeginn wird mit Juni 2019 festgelegt.

Eine Vereinbarung vom 15. September 2020, welche die Übertragung der Durchführung der Planung sowie Bauleitung und Bauausführung im Zusammenhang mit dem Projekt Sanierung Hinterwildalpenstraße an das Land Steiermark (A7) festhält, liegt vor. Die Vereinbarung ist jedoch nicht an ein Kalenderjahr gebunden. Der Kostenbeitrag für die Abdeckung der Baustellengemeinkosten der A7 ist mit 3 % des Gesamtaufwandes festgesetzt. Ein Gemeinderatsbeschluss, der diese Beauftragung der A7 beinhaltet, ist den Unterlagen nicht zu entnehmen. Lediglich ein Auszug aus einer Gemeinderatssitzung vom 17. Dezember 2018 thematisiert den Voranschlag für 2019, in dem auch der Straßenbau Hinterwildalpen mit den Beträgen der Förderung und BZ aufscheint.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Auszüge der vorgelegten Gemeinderatsbeschlüsse keine Bezugnahme auf die Übertragung der Durchführung der Planung und Bauleitung an das Land Steiermark (A7) beinhalten.

Der Landesrechnungshof empfiehlt eine lückenlose und nachvollziehbare Dokumentation sämtlicher Prozessschritte.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Empfehlung des LRH betreffend lückenlose und nachvollziehbare Dokumentation wird umgesetzt.

Für dieses Bauprojekt liegen zwei Förderungsverträge für die Jahre 2020 und 2021 zwischen dem Land Steiermark, vertreten von der A7, als Förderungsgeber und der Gemeinde Wildalpen als Förderungsnehmerin vor. Beide Förderungsverträge wurden ordnungsgemäß verfasst und von den Vertragsparteien unterfertigt. Die geschätzten Projektgesamtkosten in Höhe von € 355.000,- sowie der vereinbarte Förderungsbeitrag in Höhe von 40 % der anrechenbaren Kosten ist jeweils vermerkt. Der jährlich maximal auszahlende Förderungsbeitrag ist in jedem Vertrag individuell festgehalten:

Jahr	Maßnahmen	max. Beitrag [€]	tatsächliche Auszahlung [€]
2020	Unterbauarbeiten inkl. Entwässerung, Oberbauarbeiten mit Herstellung von Trag- und Deckschichten sowie Bankette, Leitschienen	20.000	20.000
2021		40.000	121.498

Tab.: Übersicht Maßnahmen, Projekt Hinterwildalpenstraße

Im Jahr 2020 war die tatsächlich ausbezahlte Förderung ident mit dem im Förderungsvertrag angegebenen maximalen Förderungsbeitrag. Im Jahr 2021 wurde der dreifache Betrag des vertraglich vereinbarten Wertes vergütet. Nach Auskunft der Bauabteilung der A7 wurden neben den vereinbarten € 40.000,-- ein Virement in Höhe von € 81.498,-- ausgezahlt. Hierbei handelt es sich im Budgethaushalt um eine Übertragung von Mitteln von einem Titel auf einen andern bzw. von einem Haushaltsjahr auf ein anderes. Dieser Vorgang muss vom Abteilungsleiter genehmigt werden.

7.8.4 Vergabe der Leistungen

Die zwei geprüften Vergabeverfahren wurden im nicht offenen Verfahren ohne vorherige Bekanntmachung vergeben. Als Auftraggeberin fungierte die Gemeinde. Die Verfahren selbst wurden von der A7 abgewickelt. Das im Rahmen der geprüften Vergaben beauftragte Auftragsvolumen betrug € 627.324,--.

	Leistung	Verfahren	Vergleichsangebote	Auftragssumme [€]
1	Bauleistungen	noVoB	6	284.279
2	Bauleistungen	noVoB	4	343.045

Tab.: Übersicht zu den geprüften Vergabeverfahren, Projekt Hinterwildalpenstraße

Zu den Vergaben lagen jeweils Kostenschätzungen vor, auf Basis derer ein nicht offenes Verfahren ohne vorherige Bekanntmachung gewählt wurde. Eine ausreichende Anzahl an Vergleichsangeboten wurde eingeholt. Die gleichartigen Leistungen wurden an unterschiedliche Firmen vergeben.

Sowohl die Auswahl als auch die Abwicklung der Vergabeverfahren erfolgte entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.

7.8.5 Projektkosten und Finanzierung

Die **Gesamtbaukosten** des Sanierungsprojekts Hinterwildalpenstraße beliefen sich laut Endbericht auf

€ 364.359,10.

Das **Land Steiermark** beteiligte sich an der Sanierung mit einem **Förderungsbetrag von € 141.498,--**. Der Förderungsbetrag entspricht einem Förderungsanteil von 40 % der im Endbericht ebenfalls ausgewiesenen förderbaren Kosten in Höhe von € 353.746,70. Nicht förderbare Kosten ergaben sich z. B. durch die Beauftragung der A7 für Planung, Bauleitung und Bauausführung. Im Endbericht sind abschließend die für die Sanierung bereitgestellten Gemeindemittel in Höhe von € 222.861,10 angeführt.

Neben dem oben genannten Förderungsbetrag des Landes im Erhaltungsprogramm (€ 141.498,--) wurden seitens der A7 **BZ für das Projekt Hinterwildalpenstraße in Höhe von insgesamt € 120.000,-- an die Gemeinde Wildalpen** zur Auszahlung angeordnet.

Die BZ-Summe setzt sich aus drei Auszahlungen

- 10. Dezember 2020: € 53.500,-- „Straßenbau (Hinterwildalpenstraße) 2020“;
- 23. September 2021: € 6.500,-- „Straßenbau (Hinterwildalpenstraße) 2020, 230921“;
- 23. September 2021: € 60.000,-- „Straßenbau (Hinterwildalpenstraße) 2021, 230921“

zusammen. Die BZ-Quote beträgt 33 % der Gesamtbaukosten.

Die Projektkosten für die Sanierung der Hinterwildalpenstraße sind verteilt über die Förderungsjahre in der Rechnungsübersicht nachvollziehbar.

Ebenso nachvollziehbar sind die in der Finanzierungsaufstellung 2020 bis 2021 jährlich aufgeschlüsselten Baukosten, Landesförderungsbeträge sowie die ausgewiesenen förderbaren Kosten.

Nicht in der Finanzierungsaufstellung 2020 bis 2021 ausgewiesen sind die oben genannten BZ-Auszahlungen, obwohl in der Übersicht eine entsprechende Spalte dafür vorgesehen ist.

Nach Angaben der A7 sind die BZ bereits in den ausgewiesenen Gemeindebeträgen zusammengefasst. Die Finanzierungsaufstellung stammt aus einem alten Erfassungsprogramm, das noch alle damals möglichen Finanzierungsmöglichkeiten (z. B. Land, Bund, EU, BZ) aufzeigt.

Nach Angaben der A7 ist in den Unterlagen der Förderungsprojekte grundsätzlich nicht ersichtlich, in welcher Projektfinanzierung BZ enthalten sind.

Die zu den Förderungsprojektunterlagen zusätzlich vorgelegten Übersichten und Belege zu BZ zum Projekt Hinterwildalpenstraße sind nachvollziehbar.

Nicht konkret dargestellt sind die BZ für das Projekt Hinterwildalpenstraße in den Förderungsberichten des Landes der Jahre 2020 und 2021. In diesen Berichten sind die BZ an die jeweilige Gemeinde nur als BZ-Summen in den Kategorien nach § 12 Abs. 5 Z. 1 bis 5, Finanzausgleichsgesetz 2017 gelistet.

Zur Erhöhung der Transparenz empfiehlt der Landesrechnungshof eine detaillierte Auflistung der mit BZ finanzierten Projekte in den Förderungsberichten des Landes, wie es auch bei den jeweiligen Förderungsprojekten erfolgt.

Stellungnahme Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang:

Die Darstellung der Bedarfszuweisungen im Förderbericht des Landes entspricht den Transparenz-Vorgaben des § 12 FAG.

Replik des Landesrechnungshofes:

Eine transparente Vorgehensweise auch über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus sollte stets Prämisse sein.

7.8.6 Soll/Ist-Vergleich

In den Projektunterlagen ist eine Kostenschätzung mit Preisbasis Oktober 2018 für das Sanierungsprojekt enthalten. Die Kosten für die Straßensanierung wurden im Vorfeld auf € 355.000,-- (brutto, ohne nicht förderbare Leistungen) für eine Sanierungslänge von 1.440 m geschätzt. Im Laufe der Bauausführung wurden laut Projektunterlagen keine Projektänderungen vorgenommen. Verglichen mit den abgerechneten förderbaren Kosten in Höhe von € 353.746,70 ergibt sich mit einer **Abweichung zwischen Abrechnung und Kostenschätzung von -0,4 % eine kleine Unterschreitung der Kostenschätzung.**

7.9 Projekt Mooshubenbrücke

7.9.1 Projektbeschreibung

Die Mooshubenbrücke befindet sich im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Mariazell im Bezirk Bruck-Mürzzuschlag. Die Mooshubenbrücke liegt am Anschluss Mooshuben der B21 Gutensteiner Straße zwischen Mariazell und Halltal und führt die Mooshubenstraße von Mooshuben kommend über die Salza zur Kreuzung mit der Gutensteiner Straße.

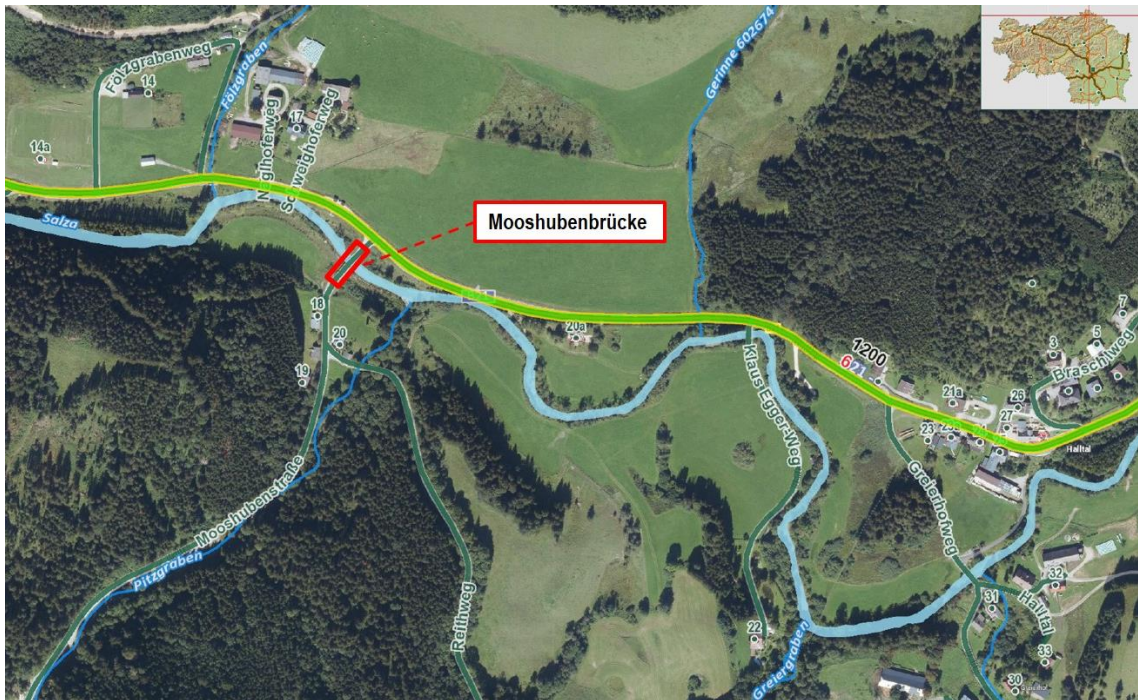


Abb.: Projekt Mooshubenbrücke in der Marktgemeinde Mariazell

Die alte Mooshubenbrücke war teilweise sanierungsbedürftig und mit 20 t gewichtsbeschränkt, was zu relevanten Einschränkungen beim Transport land- und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse führte. Die geringe lichte Weite der alten Brücke von 14,0 m verursachte auch Probleme bei der Abflusssituation hinsichtlich Hochwassersicherheit der Landesstraße B21. Im Rahmen des vom Land Steiermark im Erhaltungsprogramm der A7 geförderten Projekts wurde die Mooshubenbrücke erneuert.

Die Fahrbahnbreite auf dem neuen Tragwerk wurde mit 4,70 m, die lichte Weite der Brücke mit 21,0 m ausgeführt. Die Länge des Tragwerks beträgt 23,80 m, die Breite 6,00 m.



Abb.: Mooshubenstraße über die Mooshubenbrücke (Fahrtrichtung Kreuzung mit Landesstraße B21)



Abb.: Mooshubenbrücke über die Salza

Da die A16 zeitgleich die Generalsanierung der Landesstraße B21 Gutensteiner Straße sowie des Anschlusses Mooshuben abwickelte, wurde die A16 auch mit der Abwicklung des Brückenneubaus betraut. Die A7 wies die Auszahlung der Förderung nach Kontrolle der Rechnungen an.

Die Baumaßnahmen erfolgten von August 2015 bis Juni 2016. Der Förderungsabschluss erfolgte mit einem am 20. März 2018 verfassten Endbericht.

7.9.2 Antragstellung und Prioritätenreihung

Ein Schreiben vom 16. Juni 2014, gerichtet vom Bürgermeister der Gemeinde Halltal an das politische Büro, beschreibt die Problematik der bestehenden Mooshubenbrücke. Nach einer statischen Untersuchung der knapp 50-jährigen Brücke wurde ein Sanierungsbedarf bzw. ein Neubau für eine zukünftige zeitgemäße Verkehrsnutzung attestiert. Der Bürgermeister ersuchte um Unterstützung bei der weiteren Vorgehensweise in fachlicher, technischer und finanzieller Hinsicht. Dieses Schreiben wurde umgehend vom politischen Büro an die A7 mit der Bitte um Prüfung und Stellungnahme weitergeleitet.

In einer Stellungnahme vom 23. Juli 2014 von der A7 an das politische Büro wird auf die Problematik der unzureichenden Nutzlast, die nicht mehr den aktuellen Anforderungen entspricht, sowie des zu geringen Durchflussquerschnitts eingegangen. Eine umfassende Sanierung wird aus diesen Gründen als unwirtschaftlich eingestuft. Es wird in Betracht gezogen, einen Neubau der Mooshubenbrücke im Zuge der anstehenden Generalsanierung der Landesstraße B21 Gutensteiner Straße anzudenken. Es ergeht der Vorschlag, die Brücke in die Detailplanung bzw. Ausschreibung der Maßnahmen an der B21 aufzunehmen, um die aktuellen Baukosten abschätzen zu können.

Drei Monate nach der ersten Stellungnahme erging eine weitere von der Projektsteuerung der A7 an das politische Büro. Der Inhalt dieser Stellungnahme wurde um die Finanzierung der Brücke erweitert. Demnach wurden die von der Gemeinde zu tragenden Kosten mit € 370.000,- veranschlagt. Aufgrund der Verkehrsbedeutung wird der Brückenneubau für eine Aufnahme in das Erhaltungsprogramm vorgeschlagen. Seitens der A16 erging bereits ein Vertrag betreffend die Errichtung, Durchführung und Erhaltung der Gemeindestraße „Anschluss Mooshuben“ inkl. des Brückenobjektes über die Salza an die Gemeinde Halltal. Dieser Vertrag ist eine Voraussetzung für die Ausschreibung der Bauleistungen, die möglichst noch 2014 durchgeführt werden sollte. Dieser Vertrag wurde von der Gemeinde Halltal Ende November 2014 und vom Land Steiermark (A16) Anfang Dezember 2014 unterzeichnet und liegt den Unterlagen bei. Die Gesamtbaukosten für den Anschluss Mooshuben sowie dem Brückenobjekt werden auf € 1,5 Mio. inkl. Umsatzsteuer (USt), die von der Gemeinde Halltal zu tragenden Kosten auf € 383.000,- inkl. USt geschätzt.

Im Gemeindestraßenbewertungsblatt vom 15. September 2015 erreichte das Projekt eine Gesamtpunkteanzahl von 53. Im Detail wird die Verkehrsbedeutung mit zehn Punkten für eine Ortsriederschließung (Sammelstraße mit mehr als 50 Haushalten) bewertet. Hinsichtlich des Raumfaktors wurden Punkte für den Tourismus (5 Punkte) sowie für die Verkehrssicherheit (10 Punkte) vergeben. Die Fahrbahnbreite im Regelquerschnitt weist 4,0 m auf (12 Punkte). Bzgl. der Lastklassen wird die Verkehrsfrequenz von Schwerverkehr mit sechs Punkten geschätzt (höchstens 10 LKW/Tag). Beim Schadensbild bzw. der Wirtschaftlichkeit wurden hinsichtlich der Brückenerneuerung zehn Punkte angerechnet. Bei den sonstigen Faktoren wurde das Brückenbauwerk vermerkt.

Das Projekt Mooshubenbrücke wurde als Neuaufnahme in das Erhaltungsprogramm 2015/2016 vorgeschlagen und mit 6. Mai 2015 bewilligt. Der Förderungsschlüssel ist mit 40 % festgelegt. In dieser Vorbewilligungsliste ist erstmals als Bauherrin die Stadtgemeinde Mariazell genannt, mit der die Altgemeinde Halltal 2015 zusammengelegt wurde.

7.9.3 Betreuung und Förderung

Da dieses Brückenprojekt im Zuge der angrenzenden Landesstraßensanierung von der A16 abgewickelt wurde, erübrigte sich eine Begleitung durch die A7. Somit bedurfte es weder Vereinbarungen zwischen der Gemeinde und der A7 hinsichtlich der Übertragung der Durchführung von Planungs- oder Bauleistungsleistungen noch diesbezüglicher Gemeinderatsbeschlüsse.

Es wurden jedoch drei Förderungsverträge für die Jahre 2015, 2016 und 2017 zwischen dem Land Steiermark, vertreten von der A7, als Förderungsgeber und der Stadtgemeinde Mariazell als Förderungsnehmerin abgeschlossen. Der vereinbarte Förderungsbeitrag wurde 40 % der anrechenbaren Kosten festgesetzt. Der jährlich maximal auszahlende Förderungsbeitrag ist in jedem Vertrag individuell festgehalten:

Jahr	Maßnahmen	max. Beitrag [€]	tatsächliche Auszahlung [€]
2015	Bauarbeiten und Finanzierung	120.000	58.501
2016		60.000	25.146
2017		21.324	20.547

Tab.: Übersicht Maßnahmen, Projekt Mooshubenbrücke

Die tatsächlich jährlich ausbezahlten Landesförderungen lagen jeweils unter dem im Förderungsvertrag angegebenen maximalen Förderungsbeitrag. In Summe ergaben die ausbezahlten Förderungsbeiträge exakt die 40%ige Landesförderung der förderbaren Kosten.

7.9.4 Vergabe der Leistungen

Die Ausführung der Baumaßnahmen erfolgte durch die A16 auf Basis eines Vertrags mit der Gemeinde Halltal. Eine Prüfung der Vergaben wurde daher nicht durchgeführt.

7.9.5 Projektkosten und Finanzierung

Die **Gesamtbaukosten** des Projekts Mooshubenbrücke beliefen sich laut Endbericht auf **€ 264.665,18.**

Das **Land Steiermark** beteiligte sich an der Sanierung mit einem **Förderungsbetrag von € 104.194,--**. Der Förderungsbetrag entspricht einem Förderungsanteil von 40 % der im Endbericht ebenfalls ausgewiesenen förderbaren Kosten in Höhe von € 260.486,16. Im Endbericht sind abschließend die für den Brückenneubau bereitgestellten Gemeindemittel in Höhe von € 160.471,18 angeführt.

Nicht förderbare Kosten ergaben sich durch die Verrechnung eines verminderten Kostenbeitrages (€ 4.179,03 Kostenbeitrag; Verminderung, „da die örtliche Bauaufsicht nicht von der A7 durchgeführt wurde“) durch die A7. Da die A16 mit der Abwicklung des Projekts betraut war und keine Beauftragung der A7 für Leistungen in den Unterlagen vorhanden ist, ist die **Verrechnung des Kostenbeitrages nicht nachvollziehbar.**

Neben dem oben genannten Förderungsbetrag des Landes im Erhaltungsprogramm (€ 104.194,--) wurden seitens der A7 **BZ für das Projekt Mooshubenbrücke in Höhe von insgesamt € 140.000,-- an die Marktgemeinde Mariazell** zur Auszahlung angeordnet. Die BZ-Summe setzt sich aus zwei Auszahlungen

- 15. September 2016: € 100.000,-- „Mooshubenbrücke“;
- 14. Juni 2018: € 40.000,-- „Mooshubenbrücke“)

zusammen und entspricht einem Anteil an den Gesamtbaukosten von 53 %.

Die Projektkosten für den Neubau der Mooshubenbrücke sind verteilt über die Förderungsjahre in der Rechnungsübersicht bis auf die erwähnten Kostenbeiträge an die A7 nachvollziehbar.

Die in der Finanzierungsaufstellung 2015 bis 2017 jährlich aufgeschlüsselten Baukosten und Landesförderungsbeträge sind in den übrigen Projektunterlagen nachvollziehbar. Die Auszahlung der einzelnen Förderungsbeträge ist auch in den Förderungsberichten des Landes der Jahre 2015 bis 2017 nachvollziehbar.

Nicht in der Finanzierungsaufstellung 2015 bis 2017 ausgewiesen sind die oben genannten BZ-Auszahlungen, obwohl in der Übersicht eine entsprechende Spalte dafür vorgesehen ist.

Nach Angaben der A7 sind die BZ bereits in den ausgewiesenen Gemeindebeträgen zusammengefasst. Die Finanzierungsaufstellung resultiert aus einem alten Erfassungsprogramm, das noch alle damals möglichen Finanzierungsmöglichkeiten (z. B. Land, Bund, EU, BZ) aufzeigt.

Nach Angaben der A7 ist in den Unterlagen der Förderungsprojekte grundsätzlich nicht ersichtlich, in welcher Projektfinanzierung BZ enthalten sind.

Die zu den Förderungsprojektunterlagen zusätzlich vorgelegten Übersichten und Belege zu BZ zum Projekt Mooshubenbrücke sind nachvollziehbar.

Nicht konkret dargestellt sind die BZ für das Projekt Mooshubenbrücke in den Förderungsberichten des Landes der Jahre 2016 und 2017. In diesen Berichten sind die BZ an die jeweilige Gemeinde nur als BZ-Summen in den Kategorien nach § 12 Abs. 5 Z. 1 bis 5, Finanzausgleichsgesetz 2017 gelistet.

Zur Erhöhung der Transparenz empfiehlt der Landesrechnungshof eine detaillierte Auflistung der mit BZ finanzierten Projekte in den Förderungsberichten des Landes, wie es auch bei den jeweiligen Förderungsprojekten erfolgt.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Darstellung der Bedarfszuweisungen im Förderbericht des Landes entspricht den Transparenz-Vorgaben des § 12 FAG.

Replik des Landesrechnungshofes:

Eine transparente Vorgehensweise auch über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus sollte stets Prämisse sein.

7.9.6 Soll/Ist-Vergleich

In den Projektunterlagen ist die Kostenschätzung eines Ziviltechnikers ohne Angabe einer Preisbasis für das Projekt enthalten.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, Kostenschätzungen nur unter Angabe einer konkreten Preisbasis zu verwenden.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Kostenschätzungen des Referates Bauausführung werden üblicherweise unter Angabe einer Preisbasis erstellt. Beim Projekt „Mooshubenbrücke“ wurde die Kostenschätzung eines Ziviltechnikers übernommen. Auf dieser hat die Angabe einer Preisbasis gefehlt. Die Mitarbeiter des Referates Bauausführung wurden angewiesen, in Zukunft externe Kostenschätzungen vertiefter zu prüfen.

Die Kosten für die Brückenerneuerung wurden im Vorfeld auf € 309.327,60 (brutto, ohne nicht förderbare Leistungen) geschätzt. Im Laufe der Bauausführung wurden laut Projektunterlagen keine Projektänderungen vorgenommen. Verglichen mit den abgerechneten förderbaren Kosten in Höhe von € 260.486,16 ergibt sich mit einer Abweichung zwischen Abrechnung und Kostenschätzung von -15,8 % eine **Unterschreitung der Kostenschätzung um ca. € 48.800,-.**

7.10 Zusammenfassung der geprüften Projekte

Erhaltungsprogramm	Retznerstraße	Wolframstraße	Bösenbacher Straße	Auer Welsdorf	Landschaweg	Zeilerweg	Oberhausbergweg	Hinterwildalpenstraße	Mooshubenbrücke
Zusätzliche BZ (BZ-Quote)		21 %				23 %	23 %	33 %	53 %
Förderansuchen vorhanden	<input type="checkbox"/> *	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> *	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> *
Auswahl auf Basis eines Gemeindekonzeptes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			
Punkteanzahl laut Bewertungsblatt	57	61	52	52	51	48	42	38	53
Fördervertrag jährlich vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Finanzierungs- und Rechnungsaufstellung vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Endbericht vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> **	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
A7 Begleitung									
Beauftragung der A7 via Gemeinderatsbeschluss	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vereinbarung zwischen Gemeinde und A7	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vergaben entsprechend den Vorgaben	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

 ja

 nein

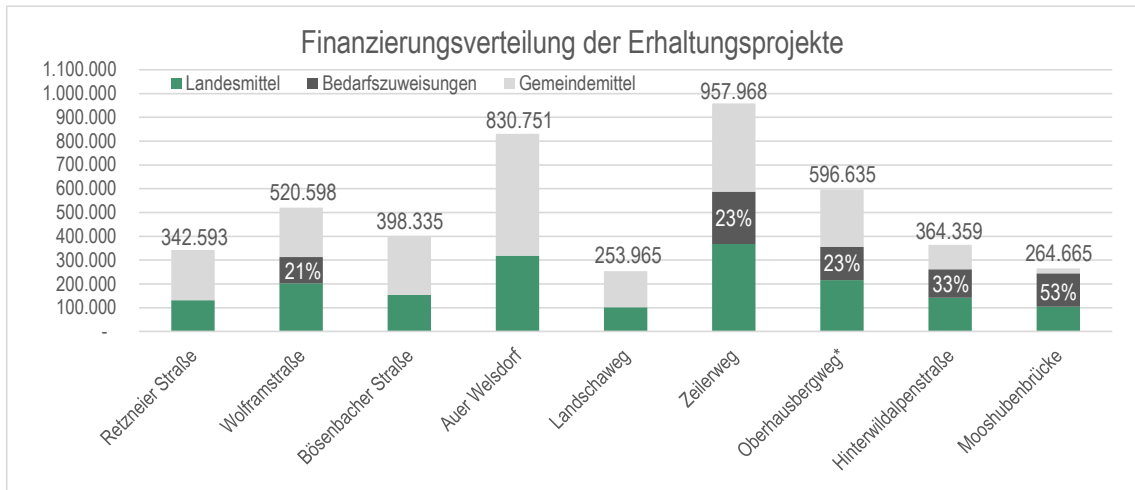
 nicht erforderlich

* Formblatt erst später eingeführt

** Projekt noch nicht abgeschlossen

Überblick zu Projektkosten und Finanzierungen

Die Überblicksmatrix zeigt, dass bei fünf von neun Projekten zusätzlich BZ zur Finanzierung verwendet wurden. Die folgende Abbildung zeigt die Finanzierungen der angegebenen Gesamtkosten der Projekte.



*...noch nicht abgeschlossenes Projekt, Finanzierungsverteilung kann sich noch ändern

Abb.: Finanzierungen der neun geprüften Projekte

Die neun Projekte mit Gesamtkosten zwischen € 0,25 Mio. und € 0,96 Mio. wurden im Durchschnitt mit 38,4 % Landesmitteln (im Gesamtkostenvergleich, bei Ansatz der förderbaren Kosten: 40 %) gefördert.

Bei fünf Projekten wurde die erforderliche Restfinanzierung durch die Gemeinde mit BZ aufgestockt. In Summe wurden bei den fünf Projekten € 770.000,- an BZ verwendet. Die BZ-Quote in den jeweiligen Projekten lag zwischen 21 % (Wolframstraße), 23 % (Zeilerweg, Oberhausbergweg), 33 % (Hinterwildalpenstraße) und 53 % (Mooshubenbrücke) der Gesamtkosten. Daraus ergibt sich ein **Durchschnittswert für die BZ-Quote in Höhe von 27 % der Gesamtkosten** der mit BZ finanzierten Projekte.

Die BZ für die Projekte waren in den jeweiligen Förderungsberichten des Landes nicht konkret dargestellt. In diesen Berichten sind die BZ an die jeweilige Gemeinde nur als Summen in den Kategorien nach § 12 Abs. 5 Z. 1 bis 5, Finanzausgleichsgesetz 2017 gelistet.

Zur Erhöhung der Transparenz empfiehlt der Landesrechnungshof eine detaillierte Auflistung der mit BZ finanzierten Projekte in den Förderungsberichten des Landes, wie es auch bei den Förderungsprogrammen (Einzelaufstellung der Förderungsfälle) erfolgt.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Darstellung der Bedarfszuweisungen im Förderbericht des Landes entspricht den Transparenz-Vorgaben des § 12 FAG.

Replik des Landesrechnungshofes:

Eine transparente Vorgehensweise auch über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus sollte stets Prämisse sein.

Generelle Feststellungen zur Abwicklung der überprüften Projekte

Wie die Zusammenfassungstabelle zeigt, gibt es im Wesentlichen eine entsprechende Übereinstimmung zwischen den Vorgaben und der tatsächlichen Umsetzung der Projekte.

Wenngleich das Gemeindekonzept keine dezidierte Bedingung darstellt, zeigt sich doch, dass das Gemeindekonzept für eine nachvollziehbare Projektauswahl eine gute Grundlage darstellt.

Bei zwei Projekten waren Gemeinderatsbeschlüsse für die Beauftragung der A7 (Übertragung der Durchführung der Planung und/oder Bauleitung und Bauausführung) im übermittelten Akt nicht vorhanden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Akten derart zu führen, dass sämtliche Unterlagen darin enthalten sind.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Die Empfehlung des LRH betreffend die Aktenführung wird umgesetzt.

8. VERGABEN

Bei den neun Prüfprojekten, die auf Basis der von der A7 übermittelten Liste stichprobenartig ausgewählt wurden, wurde die Vergaben geprüft. Aufgrund der im ländlichen Wegebau meist geringeren Vergabesummen bei den einzelnen Verfahren wurden nur zwei Vergabeverfahren – die „Direktvergabe“ und das „Nicht offene Verfahren ohne vorherige Bekanntmachung“ – angewandt.

Im Rahmen der 28 geprüften Vergabeverfahren wurden € 2.262.776,-- vergeben. Von diesen Vergaben wurden 20 in Form einer Direktvergabe vergeben. Das „Nicht offene Verfahren ohne vorherige Bekanntmachung“ kam in acht Fällen zur Anwendung.

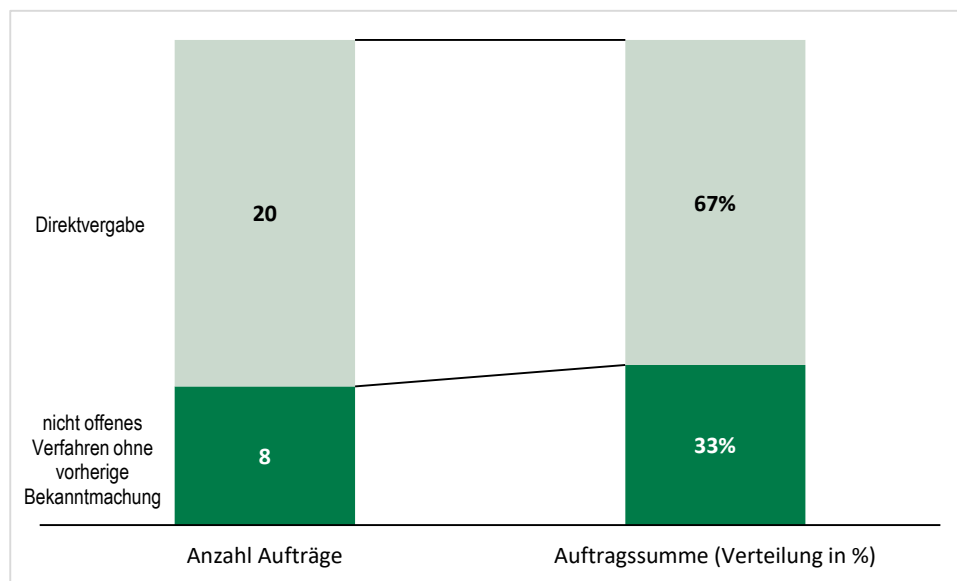


Abb.: Übersicht Anzahl und Auftragssumme der geprüften Vergabeverfahren

Das Bundesvergabegesetz (BVerG) stellt bei den Angaben der Schwellenwerte Nettobeträge dar. Da die weitere Überprüfung der Vergaben unter anderem die Auswahl des Vergabeverfahrens beinhaltet, werden die Kosten in weiterer Folge in Nettobeträgen dargestellt.

Nicht offene Verfahren

Bei nicht offenen Verfahren wird eine bestimmte Anzahl von Bieterinnen eingeladen, ein Angebot zu legen. Die Auswahl der Bieterinnen trifft die Auftraggeberin. Die Einladung zur Angebotsabgabe darf dabei nur an befugte, leistungsfähige und zuverlässige Unternehmen erfolgen. In den Regelungen Vergabe ist dazu festgelegt, dass in die Eignungsprüfung alle für die Einladung in Frage kommenden Bewerberinnen und deren Subunternehmerinnen einzubeziehen sind.

Direktvergaben

Die Direktvergabe ist bei Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträgen bis zu einem Auftragswert von € 100.000,-- zulässig.

Die Direktvergabe ist de jure ein formfreies Vergabeverfahren. Die Auftragnehmerin ist nicht verpflichtet, im Rahmen einer Direktvergabe Vergleichsangebote bzw. unverbindliche Preisanfragen einzuholen.

Aktenführung bei den Vergaben

Die **Vollständigkeit von Vergabeakten** ist vor allem hinsichtlich der Transparenz und Nachvollziehbarkeit ein wichtiger Aspekt. Hervorzuheben ist dabei das Risiko von Vergabeeinsprüchen, die eine Nachprüfung auslösen und damit zu Verzögerungen oder auch zur Aufhebung der Vergabe führen können. Sämtliche Schritte und Inhalte der Vergaben sind lückenlos zu dokumentieren.

Dem Landesrechnungshof wurde im Rahmen von Besprechungen in den drei Außenstellen der A7 Vergabeakte übergeben. **Diese Unterlagen bildeten die Basis für die Prüfung.**

Im Zuge der Prüfung stellte sich heraus, dass Vergabeakte im Wesentlichen vollständig vorlagen.

Qualitätssicherung der Vergabeverfahren

Zur Abwicklung und Durchführung der Vergabeverfahren gibt es in der A7 Vorgaben in Form einer Sondervereinbarung und einen Aktenvermerk zum inneren Dienst. Unter anderem ist darin festgelegt, dass Vergaben über der Direktvergabegrenze durch den Abteilungsleiter erfolgen. Dokumentations- und Berichtspflichten sind darin enthalten.

In der A7 gibt es eine abteilungsinterne Kontrolle der Vergabetätigkeit. Im Rahmen der Kontrolle erfolgt eine stichprobenartige Prüfung der Vergaben durch einen Mitarbeiter der A7. Dieser Mitarbeiter führt auch abteilungsinterne Schulungen durch.

Einheitliche Formulare unterstützen einen effizienten Vergabevorgang. In der A7 liegen zu den wesentlichen Abschnitten der Vergabeverfahren Formulare vor.

Ein Formular enthält die Berechnung des Schätzpreises, der in weiterer Folge für die Auswahl des Vergabeverfahrens relevant ist. In diesem sind auch die aktuellen Grenz-/Schwellenwerte für die Auswahl von Vergabeverfahren als Nettowerte angeführt.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass zu den wesentlichen Dokumentationsanfordernissen im Verfahren entsprechende Formulare vorliegen, die auch verwendet wurden.

Für die Einholung von Preisauskünften und Angeboten werden Formblätter verwendet. Diese enthalten neben allgemeinen Vertragsbestimmungen auch das Leistungsverzeichnis.

Im Leistungsverzeichnis ist bei einigen Verfahren auch die Distanz zwischen Mischanlage und Baustelle anzugeben. Da die Vergabe nach dem Billigstbieterinnenprinzip erfolgt und den Unterlagen nicht zu entnehmen war, was mit dieser Information passiert, bat der Landesrechnungshof die A7 dazu um Stellungnahme.

Die A7 führt dazu aus:

„Da der Preis das einzige Zuschlagskriterium bildet, fließen diese „Entfernungsinformationen“ als Kriterien nicht in das Verfahren ein. Sie sind Zusatzinformationen für die Sicherstellung der geforderten Einbautemperatur von Asphalt. Diese kann aber auch durch andere Maßnahmen erfüllt werden (zum Beispiel Thermo-LKWs). Die RVS 08.16.01 sieht aus diesem Grund eine Entfernung von kleiner als 80 km für den Transport als Empfehlung vor.“

Der Landesrechnungshof ist der Meinung, dass insbesondere im Sinne der Bemühungen des Landes zur Reduktion der Emissionen eine Reduktion von Transportwegen einen Beitrag zur Emissionsminderung leisten kann.

Auswahl der Bieterinnen

Bei den beiden angewandten Vergabeverfahren lädt die vergebende Stelle die Bieterinnen zur Teilnahme am Vergabeverfahren ein. Da die Auswahl der Firmen durch die A7 erfolgt, fragte der Landesrechnungshof an, nach welchen Kriterien die Auswahl der Unternehmen erfolgt.

Die A7 führte dazu aus:

„Bei den einzuladenden Teilnehmern wird Folgendes berücksichtigt: Örtliche Nähe, Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Preisniveau bei früheren Ausschreibungen und Wünsche der Bauherren.

Die entsprechenden Firmen werden in weiterer Folge im Ausschreibungsformblatt angeführt.

Es wird seit dem Jahr 2015 eine jährliche Vergabestatistik geführt, die Firmen ab 10 Einladungen und einer Zuschlagsquote ab 20 % beinhaltet. Die Vergabestatistik wird in der Regel halbjährlich vom Abteilungsleiter und den zuständigen Mitarbeitern des Ref. 3.0 durchbesprochen.“

Der Landesrechnungshof ist der Meinung, dass die Vergabestatistik ein geeignetes Instrument zur Steuerung der Teilnehmerauswahl ist. Ein entsprechender Wechsel der eingeladenen Unternehmen wird derart dokumentiert.

Eignung der Bieterinnen

Laut Bundesvergabegesetz dürfen Leistungen nur von befugten leistungsfähigen und zuverlässigen Unternehmen erbracht werden.

Auf Anfrage des Landesrechnungshofs, wie die Eignungsprüfung erfolgt, führt die A7 aus:

„Aufgrund des in Frage kommenden und gleichbleibenden Bieterkreises, der schon lange bekannt ist, werden hinsichtlich der Direktvergabe nur bei Zweifeln an der Eignung Nachweise eingefordert (im Vergabevermerk wird dokumentiert – „Nach Einschätzung des Auftraggebers besteht kein Zweifel am Vorliegen der Eignung des AN.“)

Hinsichtlich des Nicht offenen Verfahrens ohne vorherige Bekanntmachung (in der Regel Asphaltausschreibungen) gelten gesetzlich strengere Eignungsvoraussetzungen (§ 79 Z 3 iVm §§ 80 BVergG 2018), die zum Zeitpunkt der Aufforderung zur Angebotsabgabe durch eine ANKÖ-Abfrage überprüft werden. Diese Überprüfung wird aber nicht gesondert dokumentiert.“

Wie in der Beantwortung der A7 dargelegt, gibt es zur Prüfung der Eignung der eingeladenen Firmen keine Dokumentation.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Eignung der Bieterinnen zu prüfen und die Prüfung der Eignung im Vergabeakt zu dokumentieren.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler:

Wie schon in der Stellungnahme der Abteilung 7 festgehalten, erfolgt eine Prüfung der Bieterreignung. Diese wird im Sinne der Empfehlung des LRH im Vergabeakt künftig auch dokumentiert, die Ausschreibungsunterlagen werden angepasst.

9. AUSGABENENTWICKLUNG FÜR DIE BAULICHE ERHALTUNG DES LÄNDLICHEN STRASSEN- UND WEGENETZES

Grundsätzlich ist das ländliche Straßen- und Wegenetz durch die Gemeinden zu erhalten und zu finanzieren. Ein Teil der durch die Gemeinden aufzubringenden Mittel kann in Form von BZ abgedeckt werden. Dabei handelt es sich um Mittel, die durch das Land Steiermark verwaltet und Gemeinden für konkrete Projekte ausbezahlt werden.

Da ein guter Zustand des Gemeindestraßen- und -wegenetzes auch im Interesse des Landes ist, fördert das Land Steiermark die Erhaltung des ländlichen Straßen- und Wegenetzes mit zusätzlichen Mitteln über Förderungsprojekte sowie durch Bereitstellung von Verwaltungsressourcen. Die bautechnischen Referate unterstützen mit ihrem Know-how im ländlichen Wegebau (siehe Kapitel 4 Organisation der ländlichen Straßenerhaltung auf Landesebene).

Im vorliegenden Kapitel werden Mittel (Förderungen und BZ) dargestellt, die das Land Steiermark im Prüfzeitraum an die Gemeinden zur Erhaltung des ländlichen Straßen- und Wegenetzes zur Auszahlung anwies. Da für das Jahr 2022 teilweise noch keine abschließenden Zahlen zur Verfügung standen, endet die Darstellung der jeweiligen Mittel mit dem Jahr 2021.

Die folgende Abbildung zeigt als Überblick die Finanzierungsmöglichkeiten, bei welchen das Land Steiermark die Gemeinden bei der Erhaltung des ländlichen Straßen- und Wegenetzes im Prüfzeitraum unterstützte.

Die Abbildung zeigt den betrachteten Prüfzeitraum 2012 bis 2022, in dem insgesamt 14 Finanzierungsprogramme liefen. Die Mittel wurden in zwölf Programmen zur Erhaltung der übergeordneten Wegeinfrastruktur von der A7 direkt für Projekte an Gemeinden angewiesen. Teilweise wurden Projekte durch die A7 auch in der Abwicklung begleitet. Bei zwei Programmen, die zur Erhaltung der untergeordneten Wegeinfrastruktur vorgesehen sind, wurden Mittel an die Landwirtschaftskammer zur weiteren Förderungsabwicklung überwiesen. Bei zwölf der 14 Programme wurden zur Finanzierung auch Landesmittel eingesetzt, bei je einem Programm wurden keine Landesmittel, sondern landesverwaltete Mittel (Programm „Bedarfszuweisungen ÖVP/SPÖ“) bzw. Bundesmittel als Förderung (Programm „Katastrophenfonds-Mittel“) durch die A7 zur Auszahlung verwendet.

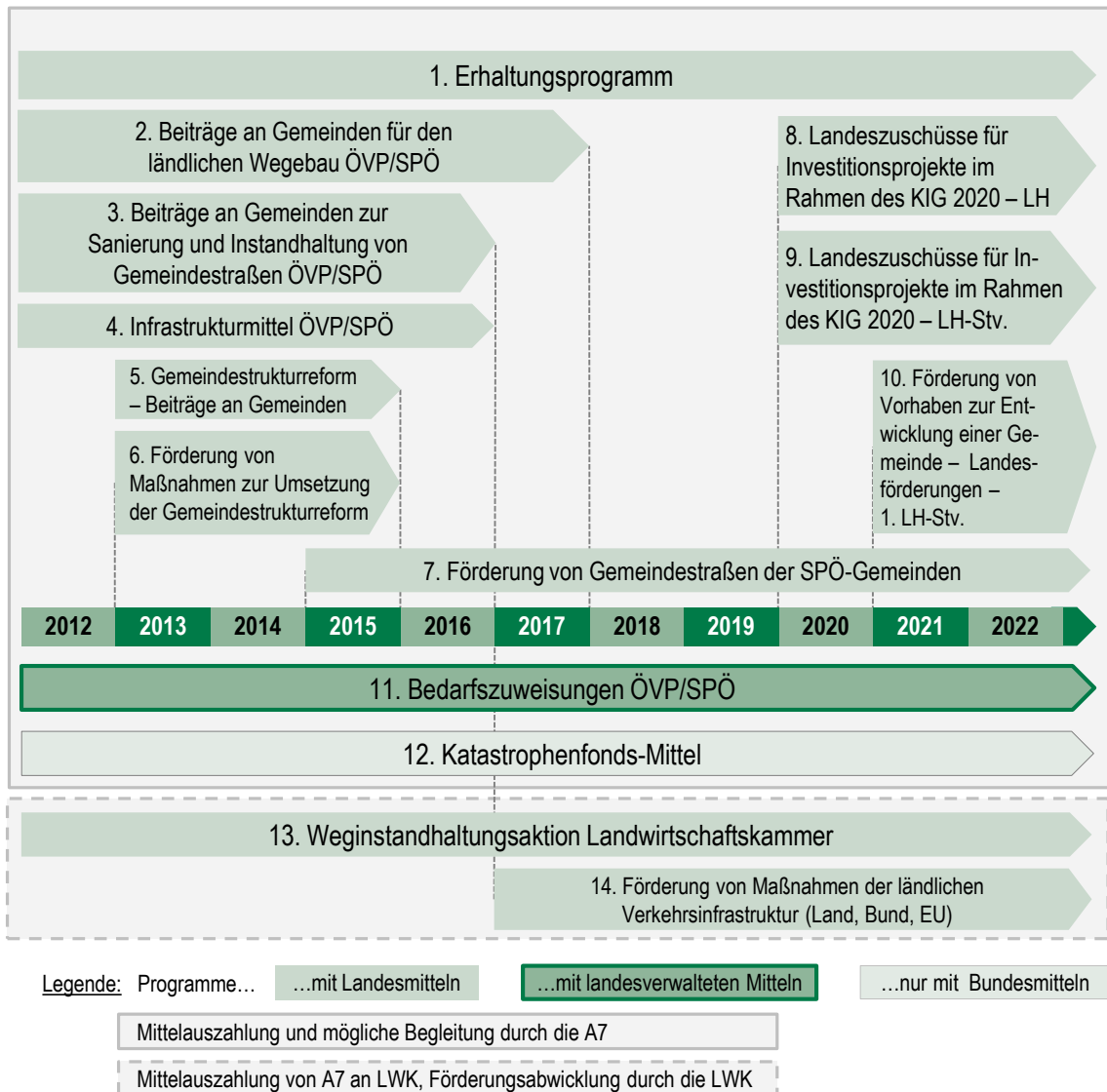


Abb.: im Prüfzeitraum für die Erhaltung der ländlichen Wegeinfrastruktur genutzte Förderungs- und Finanzierungsprogramme

Von den dargestellten 14 Förderungs- bzw. Finanzierungsschienen wurden mit den Programmen

- BZ ÖVP/SPÖ,
- Erhaltungsprogramm,
- Katastrophenfonds und
- Weginstandhaltungsaktion Landwirtschaftskammer

vier Programme im Prüfzeitraum durchgehend genutzt. Mit Ausnahme des Programmes Weginstandhaltungsaktion Landwirtschaftskammer werden die Programme über die A7 administriert.

9.1 Mit Landesmitteln geförderte Projekte im Bereich der A7

9.1.1 Erhaltungsprogramm (1.)

Das Erhaltungsprogramm ist durch die über den gesamten Prüfzeitraum reichende Laufzeit ein zentrales Förderungsinstrument zur Erhaltung der ländlichen Straßen- und Wegeinfrastruktur. In den zehn Jahren von 2012 bis 2021 wurden insgesamt € 35,49 Mio. an Landesmitteln zur Förderung der baulichen Erhaltung an Gemeinden ausgezahlt. Mit einer durchschnittlichen Förderungsquote von 39,1 % ergibt sich damit ein Gesamtprojektvolumen von € 90,74 Mio., das in diesem Förderungsprogramm umgesetzt wurde.

Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf der jährlichen Projektsummen und der darin enthaltenen Landesförderungen.

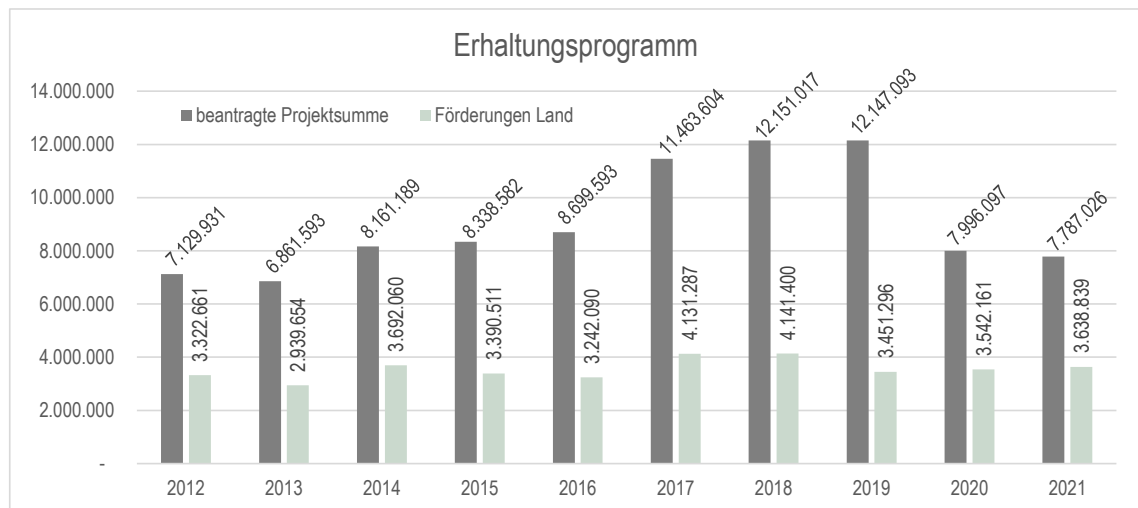


Abb.: Entwicklung der jährlichen Projektsummen und Förderungsmittel des Landes von 2012 bis 2021

Die jährlichen Projektsummen stiegen von 2012 bis 2016 von € 7,13 Mio. auf € 8,70 Mio. moderat an. Die Jahre 2017 bis 2019 zeigen einen sprunghaften Anstieg auf € 11,46 Mio. bis € 12,15 Mio., worauf die Jahre 2020 und 2021 einen Rückgang des jährlichen Projektvolumens auf € 8,00 Mio. bzw. € 7,79 Mio. zeigen. Die Förderungsmittel (durchschnittlich € 3,55 Mio.) folgen dem Verlauf mit Förderungsquoten, die um den Durchschnittswert von 39,1 % leicht schwanken.

Wie bereits im Förderungskapitel (siehe Kapitel 6.3 Umsetzungsphase) erwähnt, werden die Projekte durch die zuständigen Referate der A7 auf Wunsch der jeweiligen Gemeinde und bei freien Ressourcen in der Abwicklung begleitet. Jedenfalls wird das jeweilige Projekt im Rahmen des Förderungsprozesses fachlich beurteilt (Prioritätensetzung, Wahl der Sanierungsmaßnahmen, Eingriffszeitpunkt etc.).

9.1.2 Beiträge an Gemeinden für den ländlichen Wegebau ÖVP/SPÖ (2.)

Das Förderungsprogramm lief 2017 aus. In den sechs Jahren von 2012 bis 2017 wurden insgesamt € 13,03 Mio. an Landesmitteln zur Förderung der baulichen Erhaltung der Gemeindestraßen an Gemeinden ausgezahlt.

Für die Jahre 2012 bis 2015 konnten von der A7 keine Daten für die beantragten Projektsummen vorgelegt werden.

Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf der jährlichen Landesförderungen sowie die Projektsummen der beiden letzten Förderungsjahre.

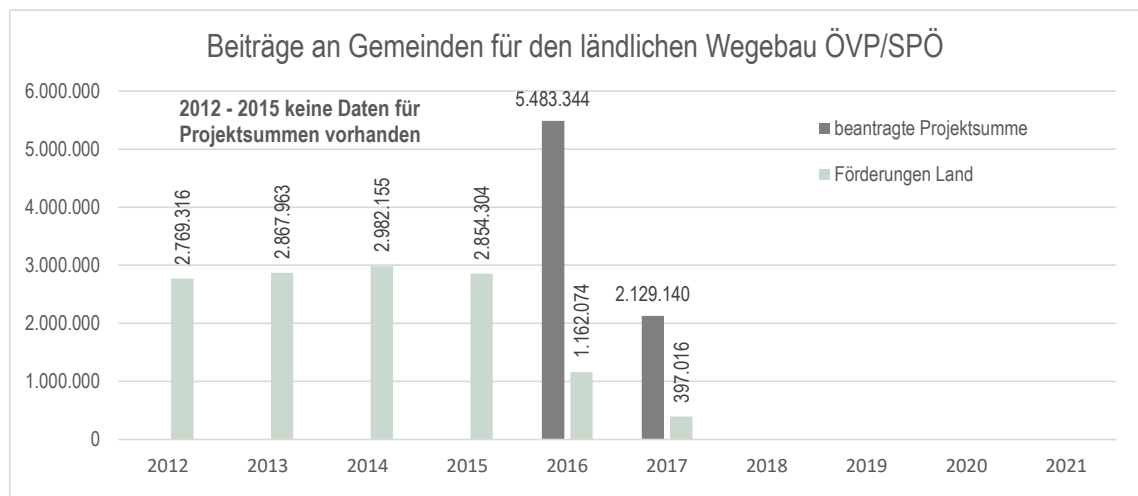


Abb.: Entwicklung der jährlichen Projektsummen und Förderungsmittel des Landes von 2012 bis zum Ende des Programmes 2017

Die Projektsummen der letzten beiden Förderungsjahre zeigen mit € 5,48 Mio. und € 2,13 Mio. eine fallende Tendenz in Richtung Programmende.

Die Förderungsmittel (durchschnittlich € 2,17 Mio. pro Jahr der Programmlaufzeit) waren in den Jahren 2012 bis 2015 mit Werten zwischen € 2,77 Mio. und € 2,98 Mio. relativ konstant und fielen in den beiden letzten Jahren vor dem Programmende mit € 1,16 Mio. und € 0,40 Mio. stark ab. Die durchschnittliche Förderungsquote ist in den Jahren 2012 bis 2015 durch die fehlenden Daten nicht darstellbar. Die Förderungsquote der beiden Jahre am Programmende betrug rund 20 % (2016: 21,2 %; 2017: 18,6 %).

Mit einer durchschnittlichen Förderungsquote von 20 % kann über die oben genannte ausgezahlte Gesamtförderung von € 13,03 Mio. das damit geförderte Projektvolumen für die Erhaltung des ländlichen Straßen- und Wegenetzes mit € 65 Mio. abgeschätzt werden.

9.1.3 Beiträge an Gemeinden zur Sanierung und Instandhaltung von Gemeindestraßen ÖVP/SPÖ (3.)

Das Förderungsprogramm lief 2016 aus. In den fünf Jahren von 2012 bis 2016 wurden insgesamt € 7,89 Mio. an Landesmitteln zur Förderung der baulichen Erhaltung der Gemeindestraßen an Gemeinden ausgezahlt.

Für die Laufzeit von 2012 bis 2016 konnten keine Daten für die beantragten Projektsummen vorgelegt werden.

Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf der jährlichen Landesförderungen.



Abb.: Entwicklung der jährlichen Förderungsmittel des Landes von 2012 bis 2016

Die Förderungsmittel (durchschnittlich € 1,58 Mio. pro Jahr der Programmlaufzeit) waren ab 2012 von € 4,72 Mio. auf € 2,43 Mio. im Jahr 2013 stark fallend. Ein weiterer Sprung nach unten erfolgte im Jahr 2014 auf € 0,41 Mio. und blieb bis zum Programmende auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau (2015: € 0,31 Mio.; 2016: € 0,02 Mio.).

9.1.4 Infrastrukturmittel ÖVP/SPÖ (4.)

Das Förderungsprogramm lief 2016 aus. In den fünf Jahren von 2012 bis 2016 wurden insgesamt € 15,26 Mio. an Landesmitteln zur Förderung der baulichen Erhaltung der Gemeindestraßen an Gemeinden ausgezahlt.

Für die Laufzeit von 2012 bis 2016 konnten keine Daten für die beantragten Projektsummen vorgelegt werden.

Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf der jährlichen Landesförderungen.

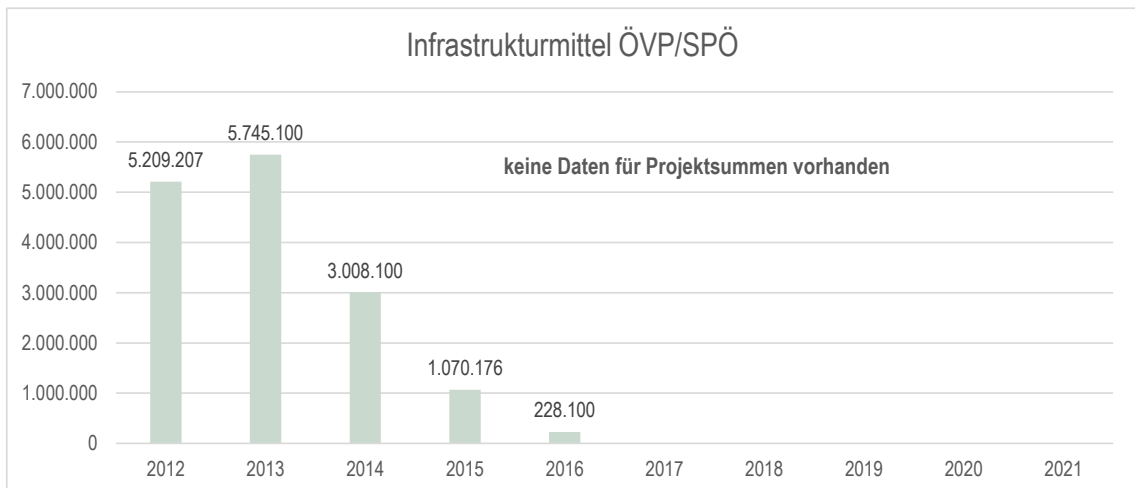


Abb.: Entwicklung der jährlichen Infrastrukturförderungsmittel des Landes von 2012 bis 2016

Die Förderungsmittel des Landes (durchschnittlich € 3,05 Mio. pro Jahr der Programmlaufzeit) waren mit € 5,21 Mio. und € 5,75 Mio. in den Jahren 2012 und 2013 am höchsten. In den Jahren 2014 und 2015 fielen sie auf € 3,01 Mio. und € 1,07 Mio. und endeten im letzten Förderungsjahr 2016 bei € 0,23 Mio.

9.1.5 Förderungsprogramme zur Gemeindestrukturreform (5.+ 6.)

Im Zusammenhang mit der Gemeindestrukturreform gab es zwei Förderungsprogramme, in welchen auch Projekte zur Erhaltung der ländlichen Wege gefördert wurden:

- Gemeindestrukturreform – Beiträge an Gemeinden
- Förderung von Maßnahmen zur Umsetzung der Gemeindestrukturreform

Die Laufzeit der Programme war laut Datenmaterial der A7 von 2013 bis 2016.

Die Förderungen beider Programme wurden von der A7 zusammengefasst übermittelt und zeigen über die Laufzeit nachfolgenden Verlauf:

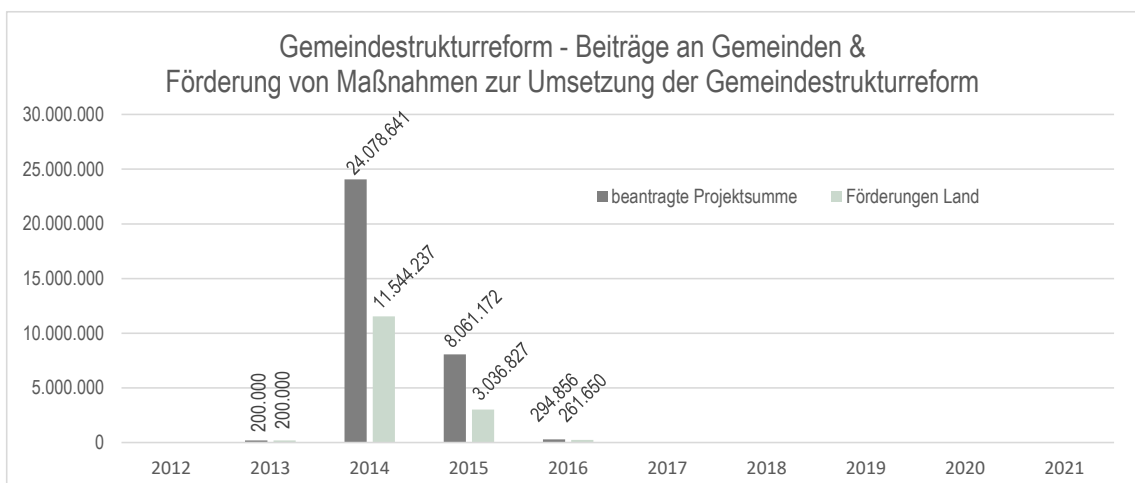


Abb.: Projektvolumen und Förderungen zur Erhaltung der ländlichen Wege im Zusammenhang mit der Gemeindestrukturreform

Im ersten Jahr der Förderung 2013 war das Projektvolumen mit € 0,20 Mio. vergleichsweise gering, wobei auffällt, dass es sich mit dem Förderungsbetrag in derselben Höhe um eine 100 %-Förderung handelte. Im Jahr 2014 stieg das Projektvolumen auf € 24,08 Mio. und fiel in den folgenden Jahren auf € 8,06 Mio. (2015) bzw. € 0,29 Mio. (2016). Insgesamt wurden € 15,04 Mio. an Förderungen ausgezahlt.

9.1.6 Förderung von Gemeindestraßen der SPÖ-Gemeinden (7.)

Das Förderungsprogramm läuft seit 2015. In den sieben Jahren von 2015 bis 2021 wurden insgesamt € 3,49 Mio. an Landesmitteln zur Förderung der baulichen Erhaltung der Gemeindestraßen ausgezahlt.

Für das Jahr 2015 konnten keine Daten für die beantragten Projektsummen vorgelegt werden. Mit einer durchschnittlichen Förderungsquote von 17,4 % (in den Jahren mit vorhandenen Projektsummen) ergibt sich damit ein Gesamtprojektvolumen von € 15,40 Mio. (2015 nur Förderungsmittel berücksichtigt), das in diesem Förderungsprogramm umgesetzt wurde.

Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf der jährlichen Landesförderungen sowie die beantragten Projektsummen über die betrachtete Programmlaufzeit von 2015 bis 2021;

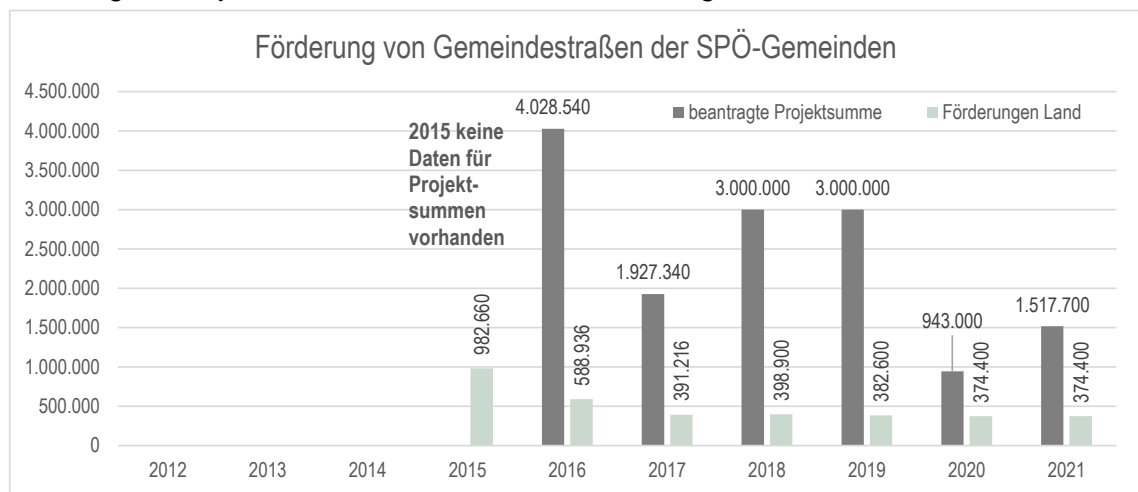


Abb.: Projektvolumen und Förderungen zur Erhaltung von Gemeindestraßen der SPÖ-Gemeinden

Die jährlichen Projektsummen schwanken in den einzelnen Förderungsjahren merklich und weisen 2016 mit € 4,03 Mio. den höchsten Wert und 2020 mit € 0,94 Mio. den niedrigsten Wert auf. Auch die Förderungsquoten schwanken mit 12,8 % (2019) bis 39,8 % (2020) auffällig.

Die Förderungsmittel zeigten im ersten Förderungsjahr 2015 mit € 0,98 Mio. den höchsten und 2016 mit € 0,59 Mio. den zweithöchsten Wert. In den Jahren 2017 bis 2021 ist ein relativ konstanter Verlauf der jährlichen Förderungsmittel zwischen € 0,37 Mio. und € 0,40 Mio. feststellbar.

9.1.7 Landeszuschüsse für Investitionsprojekte im Rahmen des Kommunalinvestitionsgesetzes 2020 – LH und LH-Stv. (8. + 9.)

Die Landeszuschüsse für Investitionsprojekte im Rahmen des Kommunalinvestitionsgesetzes 2020 sind gemäß Förderungsberichtswesen des Landes aufgeteilt in eines mit Zuständigkeit Landeshauptmann (LH) und eines mit Zuständigkeit Landeshauptmann-Stellvertreter (LH-Stv.). In den Daten der A7 wurden die beiden Programme zusammengefasst dargestellt, wobei die Auswertung mit dem „Vorhabenscode Z 15 (Sanierung von Gemeindestraßen)“ für die Erhaltung der ländlichen Wegeinfrastruktur erfolgte.

Das Förderungsprogramm läuft seit 2020. In den zwei Förderungsjahren 2020 und 2021 wurden insgesamt € 10,35 Mio. an Landesmitteln zur Förderung der baulichen Erhaltung der Gemeindestraßen ausgezahlt.

Mit einer durchschnittlichen Förderungsquote von 21,3 % für Landesmittel ergibt sich ein Gesamtprojektvolumen von € 48,49 Mio., das in diesem Förderungsprogramm in den beiden betrachteten Jahren umgesetzt wurde. In diesem Förderungsprogramm sind auch Bundesförderungsmittel (durchschnittlich 43,4 %) enthalten, die in der folgenden Abbildung jedoch nicht gesondert ausgewiesen sind. Die Abbildung zeigt den Verlauf der beantragten Projektsummen (inkl. Landes- und Bundesförderungen) sowie der jährlichen Landesförderungen über die betrachtete Programmlaufzeit von 2020 bis 2021.



Abb.: Projektvolumen und Förderungen für Investitionsprojekte im Rahmen des Kommunalinvestitionsgesetzes 2020

Die jährliche Projektsumme betrug im ersten Förderungsjahr (2020) € 5,16 Mio. und stieg im darauffolgenden Jahr auf € 43,33 Mio.

Die Landesförderungsmittel 2020 zeigten einen Wert von € 1,12 Mio., der im Jahr 2021 auf € 9,23 Mio. anstieg.

9.1.8 Förderung von Vorhaben zur Entwicklung einer Gemeinde – Landesförderungen – LH-Stv. (10.)

Das Förderungsprogramm wurde 2021 gestartet, wobei im ersten Förderungsjahr insgesamt € 0,25 Mio. an Landesmitteln zur Förderung der baulichen Erhaltung der Gemeindestraßen an Gemeinden ausgezahlt wurden.

Das beantragte Projektvolumen betrug 2021 € 0,25 Mio., was eine Förderungsquote von 100 % ergibt.

Die folgende Abbildung zeigt die Landesförderungen sowie die Projektsummen des Förderungsjahres 2021:



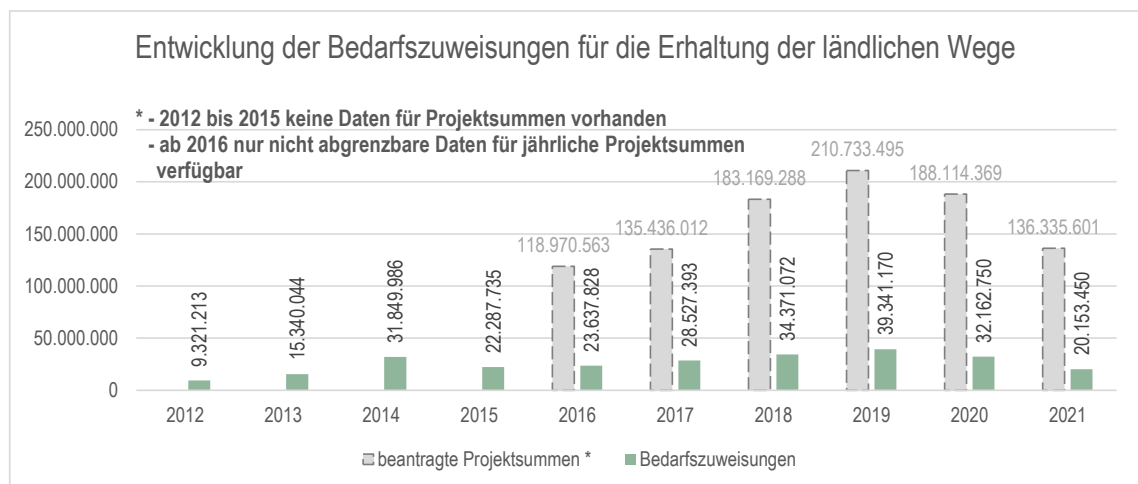
Abb.: Projektvolumen und Förderungen für Vorhaben zur Entwicklung einer Gemeinde – Landesförderungen – LH-Stv.

9.2 Projekte mit Bedarfszuweisungen (11.)

Bedarfszuweisungen sind Transferzahlungen an Gemeinden im Sinne des Finanzausgleichsgesetzes und somit keine Landesmittel, sondern Gemeindeertragsanteile, die vom Land lediglich verwaltet und aufgeteilt werden.

Die Vergabe/Anweisung von BZ ist jedoch mit bestimmten Bedingungen (siehe Kapitel 2.5 Förderungen) verknüpft, wodurch eine Steuerungsmöglichkeit seitens des Landes gegeben ist. Wie in Kapitel 7 Umsetzungsprojekte zur baulichen Erhaltung dargelegt ist, werden auch Projekte umgesetzt, die z. B. über das Erhaltungsprogramm vom Land gefördert werden und die zusätzlich BZ zur Abdeckung der Gemeindeanteile erhalten.

Die folgende Abbildung zeigt die jährlichen BZ, die für die bauliche Erhaltung der ländlichen Wegeinfrastruktur an Gemeinden ausbezahlt wurden. Die Gesamtsumme der BZ von 2012 bis 2021 ergibt einen Wert in Höhe von € 256,99 Mio.



*...Die A7 gibt an, dass

- BZ für Darlehensrückzahlungen nicht ausgewiesen sind und
- mehrjährig geförderte Projekte immer die Gesamt-Projektsumme laut Erstantrag beinhalten und pro Jahr als eigener Förderungsfall ausgewiesen sind.

Abb.: Entwicklung der jährlichen BZ für die Erhaltung der ländlichen Wege

Die angegebenen beantragten Projektsummen sind durch die jeweilige Mehrfachnennung der Gesamt-Projektsumme von mehrjährigen Projekten in jedem Förderungs-jahr nicht abgrenz- und zur Auswertung nutzbar.

Die jährlichen BZ-Mittel zeigen von 2012 mit € 9,32 Mio. bis 2019 mit € 39,34 Mio. als Spitzenwert einen steigenden Verlauf. Im Jahr 2014 gab es im Vergleich zu den benachbarten Jahren mit € 31,85 Mio. einen Ausreißer nach oben. Vom genannten Spitzenwert einer BZ-Summe im Jahr 2019 ausgehend fielen die Summen in den Folgejahren auf € 32,16 Mio. (2020) bzw. € 20,15 Mio. (2021). Aus dem BZ-Verlauf ergibt sich über die betrachteten zehn Jahre ein durchschnittlicher Jahreswert von € 25,70 Mio.

Die Anwendung eines durchschnittlichen BZ-Anteils von 30 % (Richtsatz der Unterstützung für Gemeindestraßen laut BZ-Richtlinie: „bis zu 30 %“, Erhöhung und Verringerung des Richtsatzes laut Zu- und Abschlagssystem möglich, siehe auch Kapitel 2.5.2 Bedarfszuweisungen ÖVP/SPÖ) an der Projektsumme ergäbe ein durchschnittliches jährliches Projektvolumen von € 85,66 Mio.

Bei Betrachtung des durchschnittlichen jährlichen BZ-Volumens bzw. des damit generierbaren Projektvolumens spielen BZ bei den Finanzierungsmöglichkeiten für die Erhaltung des ländlichen Wegenetzes eine wesentliche Rolle.

9.3 Katastrophenfonds-Mittel (12.)

Beim Förderungsprogramm Katastrophenfonds-Mittel werden zwar keine Landes-, sondern Bundesmittel ausgezahlt, jedoch wird dieses Programm von der A7 abgewickelt, und die jeweiligen Förderungsbeträge werden nach entsprechender Prüfung zur Auszahlung freigegeben.

Im zehnjährigen Betrachtungszeitraum von 2012 bis 2021 wurden insgesamt € 50,55 Mio. an Bundesmitteln zur Förderung der Katastrophenschäden bzgl. Gemeindestraßen ausgezahlt.

Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf der jährlichen Bundesförderungen sowie die beantragten Projektsummen:

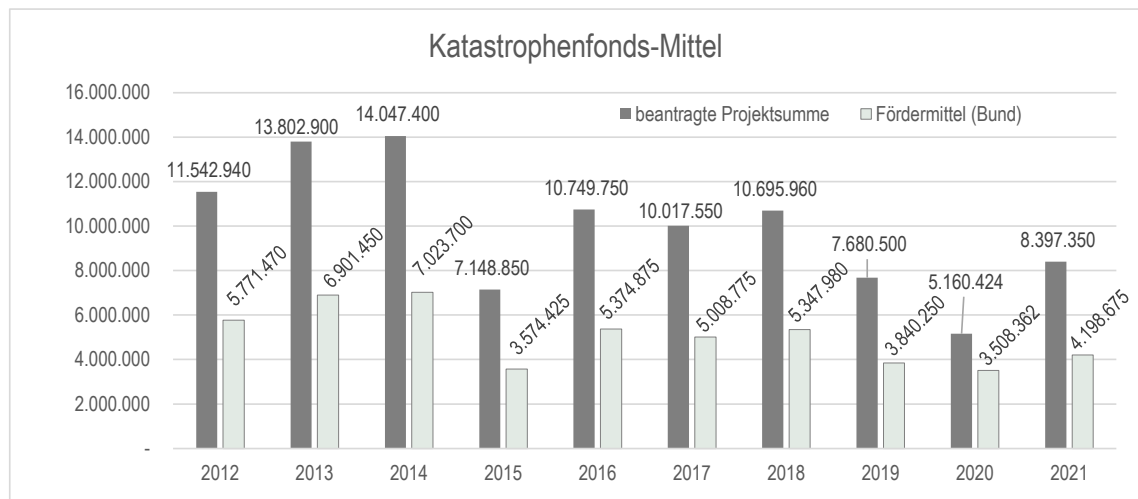


Abb.: Entwicklung der jährlichen Katastrophenfonds-Mittel (Projektsumme und Bundesförderung) für die ländlichen Straßen und Wege

Die jährlichen Bundesförderungsmittel schwanken um den Durchschnittswert in Höhe von € 5,05 Mio. und haben 2014 den Maximalwert von € 7,02 Mio. bzw. 2020 den Minimalwert von € 3,51 Mio.

Die beantragten Projektsummen liegen zwischen € 5,16 Mio. (Tiefstwert 2020) und € 14,05 Mio. (Höchstwert 2014). Im Betrachtungszeitraum 2012 bis 2021 wurden Katastrophenfonds-Projekte mit einer Gesamtsumme von € 99,24 Mio. (durchschnittlich € 9,92 Mio. pro Jahr) bzgl. ländliche Straßeninfrastruktur abgewickelt.

9.4 Förderungsprogramme mit Abwicklung durch die Landwirtschaftskammer

Die A7 gibt auch Mittel frei, die für die Erhaltung der untergeordneten ländlichen Wegeinfrastruktur vorgesehen sind. Die Abwicklung dieser Förderungsprogramme erfolgt durch die Landwirtschaftskammer.

9.4.1 Weginstandhaltungsprogramm Landwirtschaftskammer (13.)

Im zehnjährigen Betrachtungszeitraum von 2012 bis 2021 wurden insgesamt € 5,31 Mio. an Landesförderungen durch die Landwirtschaftskammer ausgezahlt.

Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf der jährlichen Projektsummen sowie der Landesmittel:

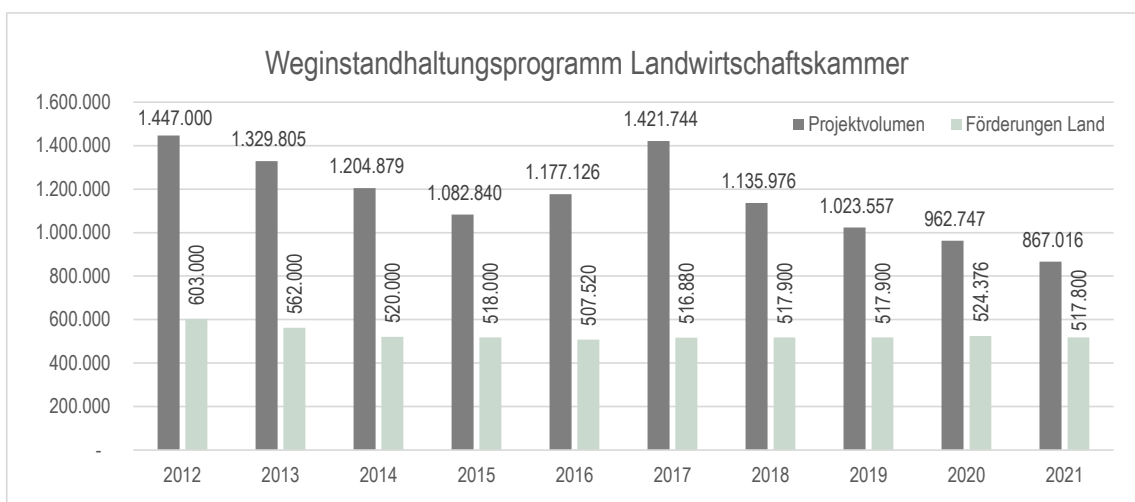


Abb.: Entwicklung der jährlichen Projektsummen und Landesförderungen für untergeordnete ländliche Straßen und Wege

Die jährlichen Landesförderungsmittel im Betrachtungszeitraum 2012 bis 2021 liegen zwischen € 0,51 Mio. (2016) und € 0,60 Mio. (2012). Der durchschnittliche Jahreswert der Landesförderungen liegt bei € 0,53 Mio.

Die jährlichen Projektsummen liegen zwischen € 0,87 Mio. (Tiefstwert 2021) und € 1,45 Mio. (Höchstwert 2012). Im Betrachtungszeitraum 2012 bis 2021 wurden Projekte mit einer Gesamtsumme von € 11,65 Mio. (durchschnittlich € 1,17 Mio. pro Jahr) zur Erhaltung von untergeordneter ländlicher Wegeinfrastruktur abgewickelt.

9.4.2 Förderung von Maßnahmen der ländlichen Verkehrsinfrastruktur (14.)

Bei diesem seit 2017 laufenden Förderungsprogramm sind das Land, der Bund und die EU mit Förderungsmitteln beteiligt. Der Landesanteil der Gesamtförderung liegt jeweils bei 20,2 %, der Bundesanteil bei 30,3 % und der Anteil der EU bei 49,4 %. Daten über beantragte Projektsummen wurden von der A7 nicht vorgelegt.

In den fünf Jahren von 2017 bis 2021 wurden insgesamt € 2,57 Mio. an Landesmitteln zur Förderung von Maßnahmen der ländlichen Verkehrsinfrastruktur ausgezahlt.

Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf der jährlichen Förderungen seitens Land, Bund und EU.

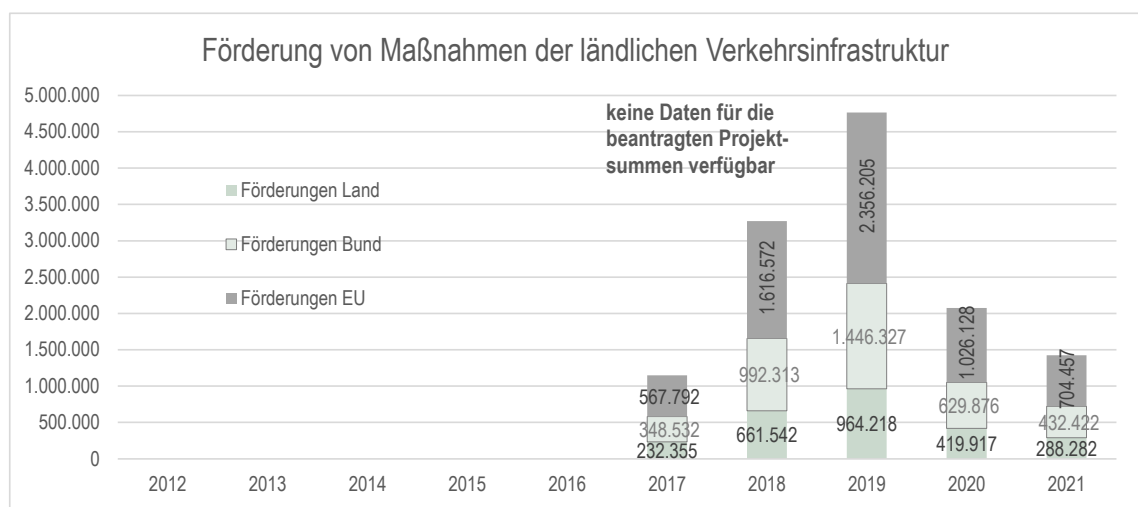


Abb.: Entwicklung der jährlichen Förderungen von Maßnahmen der untergeordneten ländlichen Infrastruktur

Die jährlichen Landesförderungsmittel in der Programmlaufzeit steigen beginnend mit € 0,23 Mio. (2017) sowie € 0,66 Mio. (2018) auf den Höchstwert von € 0,96 Mio. (2019) und fallen danach auf € 0,42 Mio. (2020) bzw. € 0,29 Mio. (2021). Der durchschnittliche Jahreswert der Landesförderungen über die fünf Jahre liegt bei € 0,51 Mio.

Die jährlichen Gesamtförderungssummen verlaufen mit den eingangs erwähnten Förderungsquoten tendenziell wie die Landesförderungen und liegen im Bereich von € 1,15 Mio. (Tiefstwert 2017) über € 4,77 Mio. (Höchstwert 2019) und € 1,43 Mio. (2021). Von 2017 bis 2021 wurden Maßnahmen der untergeordneten Wegeinfrastruktur mit einer Gesamtförderungssumme von € 12,69 Mio. (durchschnittlich € 2,54 Mio. pro Jahr) abgewickelt.

9.5 Zusammenfassende Betrachtungen zu den Finanzierungs- und Förderungsprogrammen

9.5.1 Zusammenstellung der BZ und Förderungsmittel

Die vorgestellten Mittelverteilungen der Finanzierungsprogramme über den zehnjährigen Betrachtungszeitraum (2012 bis 2021) werden nachfolgend zusammengefasst: Durch den Umstand, dass die A7 nicht für alle Programme einen vollständigen Datensatz für die jährlichen Projektvolumina vorlegen konnte, erfolgt diese Darstellung nur für die landesverwalteten Mittel (BZ) und Förderungsmittel (Land, Bund und EU). Neben der Mittelsumme über den Betrachtungszeitraum und den Prozentanteil an der Gesamtsumme der Mittel ist in jeder Kategorie in Klammern die jeweilige abwickelnde Stelle (A7 oder Landwirtschaftskammer) ersichtlich gemacht. Die **Gesamtsumme der dargestellten Mittel an Förderungen und BZ** für die Erhaltung der ländlichen Straßen und Wege über die zehn Jahre **beträgt ca. € 447 Mio.** und teilt sich in die in folgender Abbildung dargestellten Kategorien:

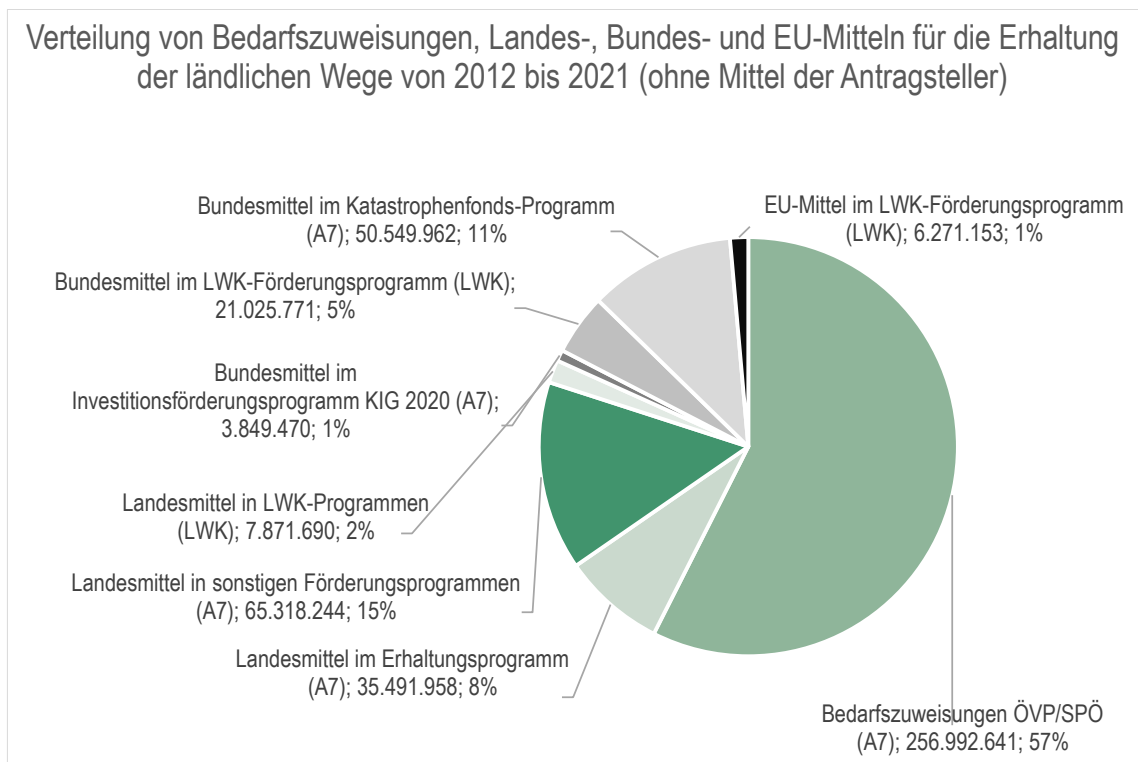


Abb.: Verteilung der BZ und Förderungen für die Erhaltung der ländlichen Straßen und Wege von 2012 bis 2021

Die Abbildung zeigt die Gliederung in vier grünliche Kissegmente, die Programme mit landesverwalteten Mitteln (BZ) und Landesförderungen beinhalten. Drei weitere Kissegmente mit Grautönen repräsentieren Bundesmittel in Förderungsprogrammen und das schwarze Segment die EU-Förderungen im Landwirtschaftskammer-Programm.

Den mit Abstand größten Anteil der Mittelverteilung stellen die **BZ** mit einer Summe von **€ 256,99 Mio.** bzw. einem **Anteil von 57,3 %** dar.

Das **Erhaltungsprogramm** als Förderungsprogramm mit Landesmitteln wurde gesondert ausgewiesen, da Projekte dieses Programmes bereits in der Antragstellungsphase durch die A7 bautechnisch begutachtet werden. Die Summe an Landesförderungen im Erhaltungsprogramm beträgt **€ 35,49 Mio.** und stellt einen **Anteil von 7,9 %** an der Gesamtsumme dar.

Die **Landesmittel in sonstigen Förderungsprogrammen** stellen mit **€ 65,32 Mio. und 14,6 % den zweitgrößten Anteil** dar. In dieser Summe sind folgende Förderungsprogramme zusammengefasst:

- Beiträge an Gemeinden für den ländlichen Wegebau ÖVP/SPÖ (€ 13,03 Mio.)
- Beiträge an Gemeinden zur Sanierung und Instandhaltung von Gemeindestraßen ÖVP/SPÖ (€ 7,89 Mio.)
- Infrastrukturmittel ÖVP/SPÖ (€ 15,26 Mio.)
- Gemeindestrukturereform – Beiträge an Gemeinden & Förderung von Maßnahmen zur Umsetzung der Gemeindestrukturereform (€ 14,78 Mio.)
- Förderung von Gemeindestraßen der SPÖ-Gemeinden (€ 3,49 Mio.)
- Landeszuschüsse für Investitionsprojekte im Rahmen des Kommunalinvestitionsgesetzes 2020 – LH & Landeszuschüsse für Investitionsprojekte im Rahmen des Kommunalinvestitionsgesetzes 2020 – LH-Stv. (€ 10,35 Mio.)
- Förderung von Vorhaben zur Entwicklung einer Gemeinde – Landesförderungen – LH-Stv. (€ 1,26 Mio.)

Die Summe der **Landesmittel in Landwirtschaftskammer-Programmen** beträgt **€ 7,87 Mio.** und entspricht einem **Anteil von 1,8 %** der Gesamtsumme. In dieser Summe sind folgende zwei Förderungsprogramme zusammengefasst, die durch die Landwirtschaftskammer abgewickelt werden:

- Weginstandhaltungsprogramm Landwirtschaftskammer (€ 5,31 Mio.)
- Förderung von Maßnahmen der ländlichen Verkehrsinfrastruktur (€ 2,57 Mio.)

Die **Bundesmittel im Investitionsförderungsprogramm Kommunalinvestitionsgesetz 2020** (genau: Landeszuschüsse für Investitionsprojekte im Rahmen des Kommunalinvestitionsgesetzes 2020) tragen zur Gesamtsumme **€ 3,85 Mio.** bei. Das entspricht einem **Anteil von 0,9 %**.

Die **Bundesmittel im Landwirtschaftskammer-Förderungsprogramm** (Förderung von Maßnahmen der ländlichen Verkehrsinfrastruktur) in Höhe von **€ 21,03 Mio.** entsprechen einem **Anteil von 4,7 %** der Gesamtsumme.

Die **Bundesmittel im Katastrophenfonds-Programm** mit einer Höhe von **€ 50,55 Mio.** stellen mit **11,3 % den drittgrößten Anteil** an der Gesamtsumme.

Die **Förderungsmittel der EU im Förderungsprogramm der Landwirtschaftskammer** mit einer Höhe von **€ 6,27 Mio.** bzw. anteiligen **1,4 %** vervollständigen die Gesamtsumme von ca. € 447 Mio. der vorangegangenen Abbildung.

Gliederung nach der Herkunft der Mittel

Eine weitere thematische Zusammenfassung der Programme hinsichtlich Herkunft der Finanzierungsmittel in BZ, Landes-, Bundes- und EU-Mittel zeigt weiterhin das Programm mit den BZ mit einer Summe von **€ 256,99 Mio.** und einem **Anteil von 57,4 %** als großvolumiges Finanzierungsinstrument für die Erhaltung der ländlichen Straßen und Wege.

Die zusammengefassten **Förderungsmittel des Landes** ergeben mit einer Summe von **€ 108,68 Mio.** bzw. einem **Anteil von 24,3 %** den zweitgrößten Anteil an der Gesamtsumme.

Die **Bundesförderungen** ergeben in der Kumulation der drei betroffenen Programme eine Summe von **€ 75,43 Mio.** bzw. einen Anteil von **16,9 %**, wobei hier auch die Katastrophenfonds-Mittel (€ 50,55 Mio.) enthalten sind.

Die **Förderungsmittel der EU im Förderungsprogramm der Landwirtschaftskammer** mit einer Höhe von **€ 6,27 Mio.** bzw. anteiligen **1,4 %** bilden wieder den Abschluss dieser Zusammenstellung.

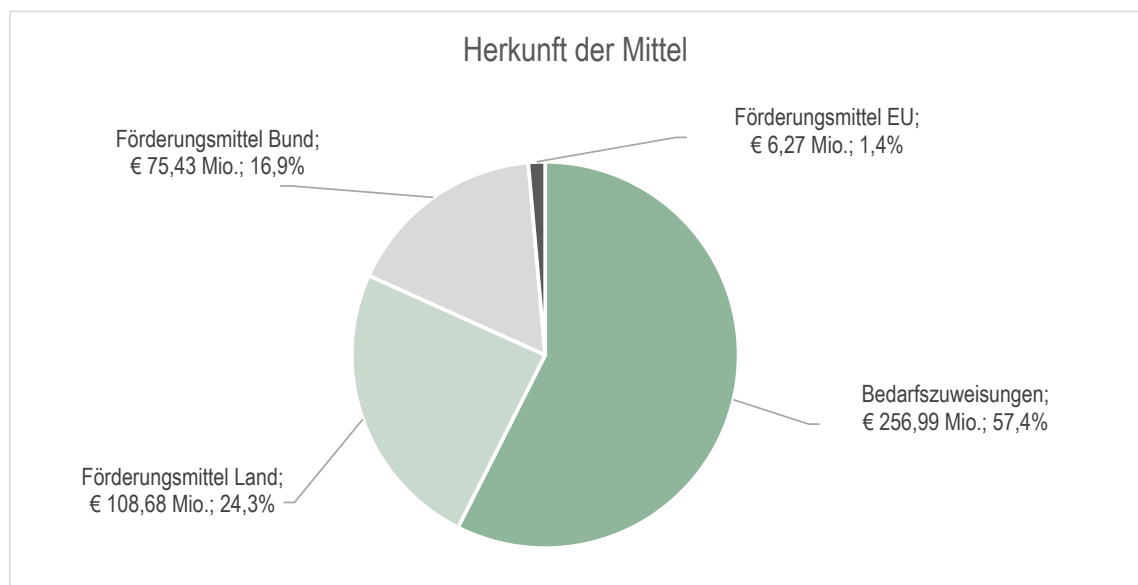


Abb.: Herkunft der Mittel

Gliederung nach der abwickelnden Stelle

Die weitere Verdichtung der BZ und Förderungen betreffend die Abwicklungsstellen (A7, Landwirtschaftskammer) zeigt, dass die **A7** im Betrachtungszeitraum von 2012 bis 2021 in den zahlreichen Programmen ein **BZ- und Förderungsmittelvolumen** (nicht Projektvolumen) in Höhe von **€ 412,20 Mio. bzw. 92,1 %** der Mittel abwickelte.

Die **Landwirtschaftskammer wickelte** in diesen zehn Jahren **€ 35,17 Mio. Förderungsmittel von Land, Bund und EU ab**. Das entspricht einem Anteil von **7,9 %**.

9.5.2 Durch die A7 begleitetes und fachtechnisch beurteiltes Bauvolumen

Die A7 ist durch die beiden technischen Referate in der Lage, bei Bedarf (z. B. bei Gemeinden ohne fachliche Ressourcen) Projekte fachlich zu begleiten. Diese Leistung kann sowohl in der Vorprojektphase als auch in der Ausführungsphase (Planung, Ausschreibung, Vergabe, Bauaufsicht, Abrechnung) von Sanierungsprojekten erbracht werden.

Eine Auswertung der Jahre 2017 bis 2021 betreffend die Begleitung von Projekten ergab zwei Kategorien. Die erste Kategorie sind Projekte, die über das Erhaltungsprogramm gefördert werden. Die zweite Kategorie sind sogenannte Servicebaustellen, die für Gemeinden außerhalb des Erhaltungsprogrammes abgewickelt werden. Die A7 führt zu Servicebaustellen wie folgt aus:

„Es liegen in der A7 keine Statistiken darüber auf, welche Förderprogramme für welche Servicebaustellen von den Gemeinden in Anspruch genommen wurden.“

Die Entwicklung des **durch die A7 begleiteten Bauvolumens in Höhe von € 77,02 Mio.** von 2017 bis 2021 ist in folgender Abbildung ersichtlich:

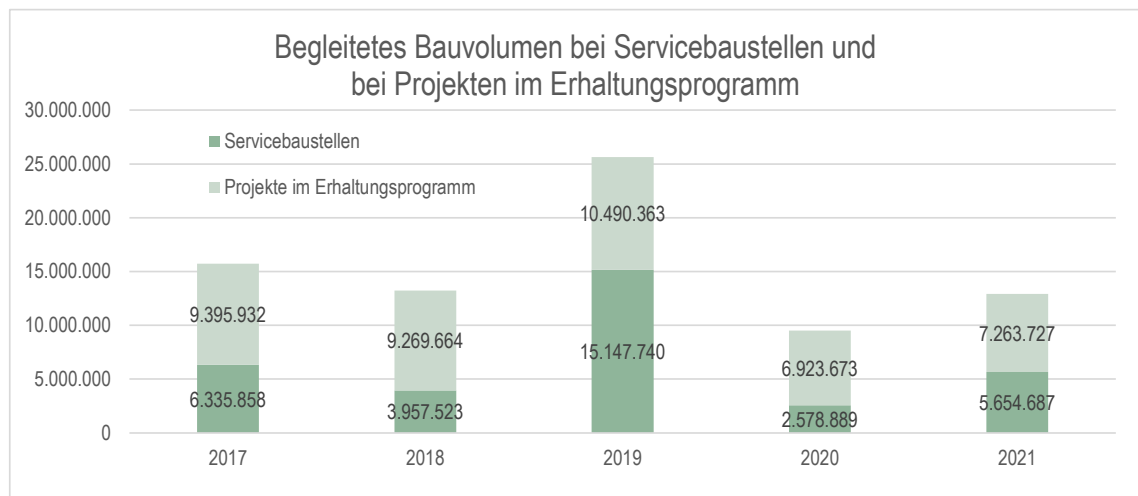


Abb.: durch die A7 begleitetes Bauvolumen zur Erhaltung der ländlichen Straßeninfrastruktur

Die jährlichen begleiteten Bauvolumina schwanken zwischen € 9,50 Mio. im Jahr 2020 und € 25,64 Mio. im Jahr 2019. Das kumulierte Bauvolumen der Servicebaustellen beträgt € 33,67 Mio. bzw. 43,7 %, jenes der Projekte im Erhaltungsprogramm € 43,34 Mio. bzw. 56,3 %.

Die begleiteten Projekte im Erhaltungsprogramm stellen 84,1 % der gesamten beantragten Projektsummen in Höhe von € 51,54 Mio. für den Zeitraum von 2017 bis 2021 dar. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass € 8,20 Mio. oder 15,9 % des Projektvolumens aus dem Erhaltungsprogramm nicht begleitet, jedoch im Rahmen der Projektbeantragung von der A7 fachtechnisch beurteilt wurden.

Mit dem Projektvolumen der fachtechnisch beurteilten, aber nicht begleiteten Projekte (€ 8,20 Mio.) und den begleiteten Projekten (Servicebaustellen und Erhaltungsprogrammprojekte: € 77,02 Mio.), die ebenfalls in der Vorprojektphase fachtechnisch beurteilt wurden, ergibt sich ein **Bauvolumen mit von der A7 bautechnisch beurteilter Antragsphase in Höhe von € 85,22 Mio.**

Die Bauvolumina der begleiteten und der in der Antragsphase bautechnisch beurteilten Projekte können dem Bauvolumen aller Projekte gegenübergestellt werden, die mit Landesförderungen und landesverwalteten Mitteln (BZ) unterstützt werden. Damit kann gezeigt werden, welches Bauvolumen mit Landesförderungen und BZ ohne Begleitung bzw. ohne fachtechnisch beurteilte Vorprojektphase umgesetzt werden.

Da die A7 keine umfangreich auswertbaren Daten vorlegen konnte (z. B. jährlich abgrenzbare Daten zu BZ, Statistiken zur Nutzung von Förderungsprogrammen bei Servicebaustellen, jährliche Projektsummen bei einzelnen Förderungsprogrammen), ist das gesamte Bauvolumen aller Projekte nur über geschätzte Ansätze größenordnungsmäßig darstellbar.

Da beispielsweise BZ auch in geförderten Projekten der vorliegenden Programme Verwendung finden können, ist der Schätzung auch ein Gleichzeitigkeitsfaktor hinsichtlich Überschneidungen von Bauvolumina zugrunde zu legen. Damit kann ein Gesamtbauvolumen auf Basis der von der A7 vorgelegten Daten lediglich abgeschätzt werden.

Des Weiteren ist eine Variation der in der BZ-Richtlinie genannten BZ-Quote („bis zu 30 %“, Ausnahmen für Erhöhungen sind gegeben) ein wesentlicher Faktor bei der Bestimmung des Bauvolumens, das durch den Einsatz von BZ-Mitteln erreicht wird.

Die folgende Abbildung zeigt die genannten Kategorien der kumulierten Bauvolumina von mit Landesförderungen und landesverwalteten Mitteln (Abwicklung durch die A7) für den Zeitraum von 2017 bis 2021.

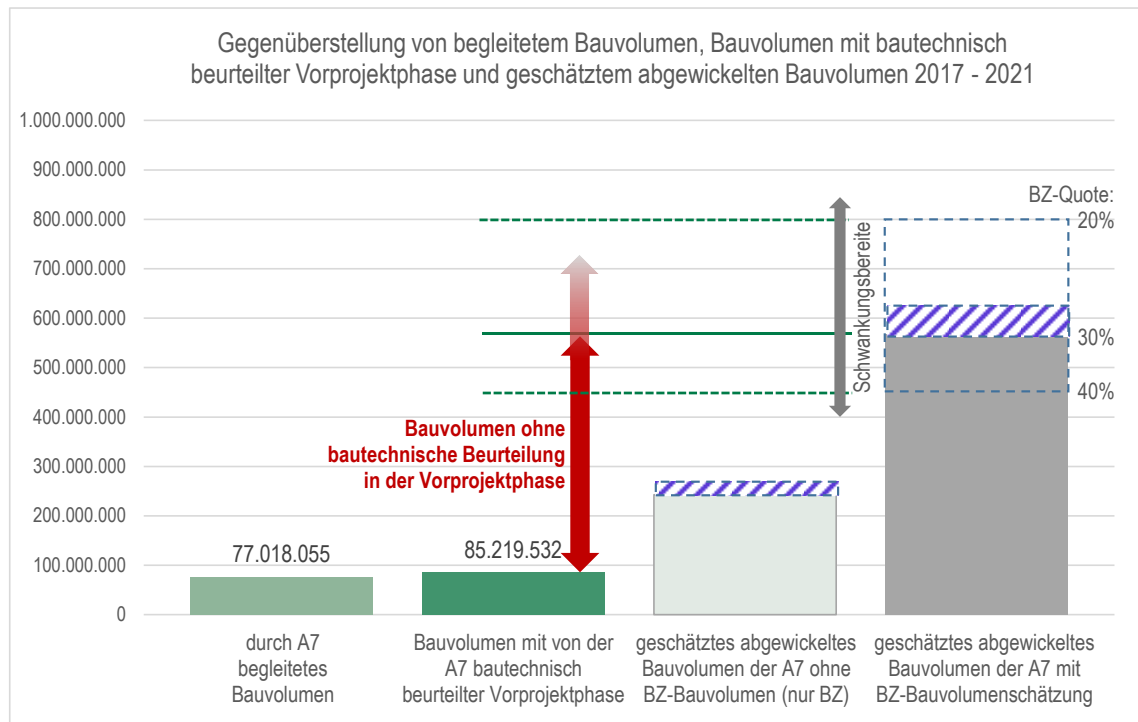


Abb.: Gegenüberstellung der von der A7 abgewickelten Bauvolumina unterschiedlicher Kategorien der Jahre 2017 bis 2021

Die erste Säule des Diagrammes zeigt das Bauvolumen in Höhe von € 77,02 Mio., das bei den durch die A7 begleiteten Sanierungsprojekten (Servicebaustellen und Projekte des Erhaltungsprogrammes) in den Jahren 2017 bis 2021 umgesetzt wurde.

Das Bauvolumen der zweiten Säule ist mit € 85,22 Mio. geringfügig höher und zeigt das oben beschriebene fachtechnisch beurteilte kumulierte Bauvolumen der Jahre 2017 bis 2021.

Das geschätzte abgewickelte Bauvolumen der A7 ohne BZ-Bauvolumen, jedoch inkl. der BZ ergibt sich aus der Summation der einzelnen Finanzierungsprogramme (Landesmittel, BZ). Die mit der schraffierten Fläche angedeutete Reduktion der Summe zeigt die Berücksichtigung der oben beschriebenen Überschneidung von Bauvolumina (BZ in Förderungsprojekten). Aufgrund der mangelnden Datenlage ist hier nur eine Schätzung möglich, die jedoch mit einem Faktor 2 bis 3 ein Vielfaches der Projekte mit bautechnisch beurteilter Antragsphase darstellt.

Noch höher wird das geschätzte Bauvolumen, das mit der Einbeziehung des geschätzten BZ-Projektvolumens einhergeht. Hier ist die Variation des geschätzten Volumens aufgrund der möglichen Schwankungsbreite der durchschnittlichen BZ-Quote noch höher, jedoch ergeben sich unter Berücksichtigung der Schwankungsbreiten Projektvolumina, die um den Faktor fünf bis zehn höher sind als die Projekte mit bautechnisch beurteilten Antragsphase.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass das Bauvolumen, das nicht von der A7 zumindest in der Vorprojektphase bautechnisch beurteilt wurde, um ein Vielfaches höher ist als die Projekte, die vorab bautechnisch begutachtet wurden.

Die technische Begutachtung von Projekten in der Vorprojektphase kann einen wichtigen Beitrag in Richtung einer steiermarkweit abgestimmten Vorgehensweise leisten.

Zur angefragten Sicherstellung der Umsetzung von optimalen Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Mittelverwendung bei nicht von der A7 begleiteten Projekten, die Landes- und landesverwaltete Mittel erhalten, nahm die A7 wie folgt Stellung :

„Nicht begleitete Bauvorhaben werden im Rahmen der Gemeindeautonomie selbständig von den Gemeinden umgesetzt. Das Referat Bauausführung wird teilweise um technische Beratung ersucht.“

Der Landesrechnungshof sieht den Umstand kritisch, dass in der Vorprojektphase nicht begleitete geförderte Projekte (inkl. BZ-Mittel) von den Gemeinden im Rahmen der Gemeindeautonomie unabgestimmt umgesetzt werden.

Das Fehlen einer steiermarkweit einheitlichen Vorgehensweise in der Straßenerhaltung, insbesondere in der Vorprojektphase, ist dabei besonders problematisch. Die in Kapitel 4.1 empfohlene technische Richtlinie, samt dazugehörigem Schulungsangebot, kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten.

Der Landesrechnungshof ist der Meinung, dass das Land an eine Vergabe von Förderungen und BZ fachtechnische Bedingungen knüpfen kann, die die Erreichung der Ziele und Standards des Landes begünstigen.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Beantragungsprozesse der Finanzierungsprogramme (Landesförderungen und BZ) in der Form zu adaptieren, dass eine bautechnische Begleitung in der Vorprojektphase bzw. die verbindliche Einhaltung einer technischen Richtlinie des Landes als Bedingung für eine Förderung festgelegt wird.

Stellungnahme Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler und Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang:

Die personellen Ressourcen der Abteilung 7 lassen eine bautechnische Begleitung sämtlicher Finanzierungsprogramme, insbesondere der BZ-Mittel in der Vorprojektphase nicht zu.

Die Umsetzung der Empfehlung des LRH für eine technische Richtlinie samt Schulungsangeboten wird geprüft.

Replik des Landesrechnungshofes:

Im Rahmen einer Evaluierung des Ressourceneinsatzes (z. B. den Einsatz bei Servicebaustellen hinterfragen bzw. reduzieren) können Kapazitäten in Richtung vermehrten Personaleinsatz in der Vorprojektphase umgeschichtet werden.

Der Landesrechnungshof legte das Ergebnis seiner Überprüfung in der am 13. April 2023 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dar.

Vertreten waren

- das Büro von Landeshauptmann Mag. Christopher Drexler,
- das Büro von Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang,
- die Abteilung 7 Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau und
- die Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung.

10. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Der Landesrechnungshof überprüfte den ländlichen Wegebau in der Abteilung 7 Gemeinden, Wahlen und ländlicher Wegebau. Die Prüfung umfasste überwiegend den Zeitraum von 2012 bis 2022.

Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens ergeben sich folgende Feststellungen und für den Maßnahmenbericht gemäß Art. 52 Abs. 4 L-VG relevante Empfehlungen:

Kapitel 2 Grundlagen und Rahmenbedingungen:

□ Betreffend die Längen des steirischen ländlichen Straßennetzes liegen unterschiedliche Angaben vor. Unterschiedlichen Quellen des Landes sind unterschiedliche Zahlenwerte zu entnehmen.

➤ **Empfehlung 1:**

Daten sind aufeinander abzustimmen und landesweit einheitliche Daten zu verwenden.

□ Bis ins Jahr 2015 wurde eine steiermarkweite Netzbetrachtung auf Basis der periodischen Erhebung des Straßennetzes durchgeführt. Diese erlaubte eine Beurteilung des Zustandes der Straßeninfrastruktur. Ein effizientes Erhaltungs- bzw. Förderungsmanagement ohne Kenntnis des Netzzustandes ist nicht möglich. Derzeit ist ein flächendeckender Überblick nicht gegeben.

➤ **Empfehlung 2:**

Eine entsprechende Zustandsübersicht des ländlichen Wegenetzes ist wiederaufzubauen. Dazu sind bereits vorhandene Daten wie beispielsweise die Erhebungen aus den Gemeindekonzepten, Meldungen über sanierte Straßenabschnitte und sonstige Maßnahmensetzung heranzuziehen.

Kapitel 4 Erhaltungsmanagement und Gesamtüberblick zur ländlichen Straßen-erhaltung:

□ Gemeinden haben uneinheitliche Ressourcen, Herangehensweisen und Fachkenntnisse hinsichtlich Erhaltungsmanagement des ländlichen Wegenetzes. Einheitliche steiermarkweite Standards sind nicht vorhanden.

➤ **Empfehlung 3:**

Eine steiermarkweite Vereinheitlichung im Bereich Erhaltungsmanagement des ländlichen Wegenetzes ist anzustreben. Eine technische Richtlinie samt zugehörigen Schulungsangeboten ist zu erstellen.

➤ **Empfehlung 4:**

Die Umsetzung dieser technischen Richtlinie bzw. die Teilnahme an Schulungsprogrammen sind als verpflichtende Bedingung für den Erhalt einer Förderung bzw. Bedarfszuweisung vorzugeben.

- Die im Landesbudget zur Messung der Wirksamkeit angeführten Indikatoren beziehen sich im Wesentlichen lediglich auf die Anzahl von Projekten und Gutachten. Ein Rückschluss auf die Qualität bzw. Veränderungen im Zustand des Straßennetzes ist damit nicht möglich.
- **Empfehlung 5:**
Indikatoren, anhand derer die Erreichung des Wirkungsziels inhaltlich überprüfbar ist, sind heranzuziehen.

Kapitel 5 Verkehrssicherheit:

- Das Thema Verkehrssicherheit fließt in die Auswahl und Bewertung von Projekten nicht differenziert ein.
- **Empfehlung 6:**
Eine verstärkte Zusammenarbeit mit der Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit ist anzustreben.
- **Empfehlung 7:**
Das Thema Verkehrssicherheit ist bereits in der Vorprojektphase in der Bewertung zu berücksichtigen. Diese Bewertung ist entsprechend differenziert, nachvollziehbar und auf Basis von Daten durchzuführen. Die Berücksichtigung der Daten aus der Unfallstatistik sollte bei sämtlichen Projekten Grundsatz sein.

Kapitel 6 Projektabwicklung im Erhaltungsprogramm:

- Im Erhaltungsprogramm wird das technische Know-how der A7 von Beginn an genutzt. Vor allem in der Vorprojektphase bringt sich die A7 bei der Abschnittsauswahl, Bewertung, Priorisierung und Dringlichkeitsreihung, Maßnahmensetzung sowie Kostenschätzung konzeptionell ein. In den übrigen Programmen wird das technische Know-how der A7 nicht genutzt.
- **Empfehlung 8:**
Die im Erhaltungsprogramm bewährte Methode der Begleitung der A7 in der Vorprojektphase sollte auch auf die anderen Förderungsprogramme des Landes bzw. auf das Bedarfszuweisungs-Programm ausgedehnt werden.
- Die aus der Antragsstellung bzw. Projektumsetzung generierten Informationen (Gemeindekonzept, Prioritätenreihung, Umsetzungsprojekt) werden seitens des Landes für eine Netzbetrachtung nicht weiterverwendet. Die Übermittlung der Daten, die im Rahmen des Projekts generiert werden, ist in keiner Förderungsschiene verbindlich vorgesehen.
- **Empfehlung 9:**
Eine Verpflichtung zur strukturierten Übermittlung von Daten ist in den Förderungsverträgen bzw. in den Richtlinien für die Gewährung von Bedarfszuweisungen zu verankern.

- Einige Bereiche des Bewertungsblattes, welches grundsätzlich ein praktikables Instrument zur Straßenbeurteilung darstellt, sind eindeutig bewertbar. Bei anderen Bereichen wird der subjektiven Einschätzung bei der jeweiligen Bewertung Raum gegeben. Eine durchgehende Punktevergabe ist derzeit nicht vorgesehen.
 - **Empfehlung 10:**
Eine Evaluierung des Bewertungsblattes ist durchzuführen.

- Die von den bautechnischen Referaten der A7 erstellten Gemeindekonzepte, deren Anzahl seit 2018 stark rückläufig ist, sind als wichtige Grundlage für die Wahrnehmung der Erhaltungsaufgaben durch die Gemeinden zu sehen.
 - **Empfehlung 11:**
Von der A7 sind Maßnahmen zu setzen, die die Anzahl der jährlich erstellten Gemeindekonzepte wieder auf das bereits erreichte Niveau der Jahre 2014 bis 2017 (durchschnittlich 26 Konzepte pro Jahr) heben.
 - **Empfehlung 12:**
Im Rahmen der Beratungstätigkeiten durch die A7 ist den Gemeinden der Mehrwert einer konzeptiven Grundlagenermittlung mit Hilfe von Gemeindekonzepten näherzubringen.

- In der Gesamtfinanzierungsübersicht jedes Förderungsprojektes im Erhaltungsprogramm sind neben dem Bauaufwand, die Landesfördermittel, die Gemeindemittel, der förderbare Bauaufwand sowie die Förderungsquote auszuweisen.
 - **Empfehlung 13:**
Zur Erhöhung der Transparenz sind etwaig in den Gemeindemitteln enthaltene Bedarfszuweisungen in der Finanzierungsübersicht auf Projektebene gesondert auszuweisen, zumal Bedarfszuweisungen auch in der Finanzierungsaufstellung des Antragsformulars zum Förderungsansuchen anzugeben sind.

Kapitel 7 Umsetzungsprojekte im Erhaltungsprogramm:

- Bei einigen Umsetzungsprojekten wurden zur Finanzierung neben Förderungsmitteln des Landes auch Bedarfszuweisungen verwendet. In den jährlichen Förderungsberichten des Landes sind die Bedarfszuweisungen nur auf Gemeindeebene zusammengefasst dargestellt und nicht für jedes Projekt der Gemeinde extra aufgeschlüsselt. Damit sind die jeweiligen Bedarfszuweisungsprojekte nicht einzeln nachvollziehbar aufgelistet. Dies stellt eine Abweichung der Darstellungsweise, wie sie bei den Förderungsprojekten erfolgt, dar.
 - **Empfehlung 14:**
Zur Erhöhung der Transparenz ist eine detaillierte Auflistung der mit Bedarfszuweisungen finanzierten Projekte in den Förderungsberichten des Landes umzusetzen, wie es auch bei den Förderungsprojekten erfolgt.

Kapitel 8 Vergaben:

- Die Prüfung der Eignung der im Rahmen des Vergabeprozesses zur Angebotslegung eingeladenen Firmen wurde nicht dokumentiert.

➤ **Empfehlung 15:**

Die Eignung der zur Angebotsabgabe eingeladenen Firmen ist entsprechend zu prüfen und die Prüfung ist im Vergabeakt zu dokumentieren.

Graz, am 27. Juni 2023

Der Landesrechnungshofdirektor:

Mag. Heinz Drobesch