



PRÜFBERICHT

Generalsanierung B67a, Ausbau der A 2-Anschlussstellen, Geh- und Radwegbau

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 <https://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

<https://www.lrh.steiermark.at>

Geschäftszahl: LRH-144506/2025-19

INHALTSVERZEICHNIS

KURZFASSUNG	5
1. ÜBERSICHT.....	6
2. PROJEKTBE SCHREIBUNG	7
2.1 Übersicht.....	7
2.2 Ziele.....	9
2.3 Projektumfeld an der B 67a Grazer Ringstraße.....	9
2.4 Bauprojekt Generalsanierung, Ausbau Anschlussstellen, Geh- und Radwegbau ...	10
3. PROJEKTGRUNDLAGEN	29
3.1 Regionales Verkehrskonzept	29
3.2 Bauprogramm	31
3.3 Bedarfsermittlung und Wirtschaftlichkeitsberechnung	32
3.4 Entwicklung der Verkehrszahlen	33
4. ORGANISATION.....	36
4.1 Organisationsstruktur.....	36
4.2 Beschlüsse	39
4.3 Schnittstellen	40
5. PROJEKTMANAGEMENT	47
5.1 Projektauftrag	48
5.2 Projektplanung	49
5.3 Terminplan.....	55
5.4 Projektänderungsprotokoll	56
5.5 Vier-Augen-Prinzip.....	57
5.6 Risikomanagement	59
5.7 Terminmanagement.....	61
5.8 Übergabeprotokolle.....	62
5.9 Projektendbericht	63
6. WIRKUNG DES PROJEKTS.....	64
6.1 Verkehrssicherheitsaudit.....	64
6.2 Unfallstatistik.....	64
7. VERGABEN	66
7.1 Überblick der Vergaben – gesamt.....	66
7.2 Analyse der Vergaben nach Gewerken.....	67
8. KOSTEN	76
8.1 Kostenschätzungen	76
8.2 Kostenplan im Projektauftrag - Bau.....	81
8.3 Kostenpläne während der Projektumsetzung	82
8.4 Gesamtkosten nach der Projektumsetzung.....	83
8.5 Kostenentwicklung	84
9. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	89

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A16	Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
ANKÖ	Auftragnehmerkataster Österreich
Art.	Artikel
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
AST	Anschlussstelle
As	Abschnitt
AV	Aktenvermerk
BBL	Baubezirksleitung
BL	Bauleistung
BVergG	Bundesvergabegesetz 2018
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
Dr.	Doktor
DV	Direktvergabe
ELAK	elektronischer Akt
etc.	et cetera
EZ	Einlagezahl
ggstl.	gegenständliche
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GIS	Geoinformationssystem
inkl.	inklusive
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Kommanditgesellschaft bzw. Katastralgemeinde
km	Kilometer
LKW	Lastkraftwagen
LL.M	Master of Laws
LRH	Landesrechnungshof
lt.	laut
L-VG	Landes-Verfassungsgesetz 2010
m	Meter
Mag.	Magister
Mio.	Millionen

MS	Meilenstein
MWSR.	Mehrwertsteuer
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OV	offenes Verfahren
PAG	Projektauftraggeber
PÄ-Protokoll	Projektänderungs-Protokoll
RSB	Regierungssitzungsbeschluss
u.	Und
UHS	Unfallhäufungsstelle
USt.	Umsatzsteuer
VLSA	Verkehrslichtsignalanlagen
VV	Verhandlungsverfahren
Z	Ziffer
z. B.	zum Beispiel
zuzügl.	zuzüglich

KURZFASSUNG

Der Landesrechnungshof überprüfte die Generalsanierung der B 67a, den Ausbau der A 2-Anschlussstellen sowie den begleitenden Geh- und Radwegbau. Durch den stetig zunehmenden Verkehr und den Bau des Südgürtels war die Leistungsfähigkeit der beiden Knoten beim Autobahnzubringer zur A 2 zu erhöhen. Ziel war es, die vor dem Projekt vorhandenen Rückstaus zu minimieren und die Flüssigkeit des Verkehrs zu steigern.

Das Projekt wurde zwischen Mai 2023 und Juli 2024 umgesetzt. Der Prüfzeitraum umfasste die Jahre 2015 bis 2025.

Die Gesamtkosten betrugen € 7.565.609 und wurden größtenteils vom Land Steiermark getragen. Die im Regierungssitzungsbeschluss genannten Kosten bei der Projektumsetzung wurden eingehalten. Die abgerechneten Kosten waren grundsätzlich nachvollziehbar.

Im Widerspruch zur gültigen Projektmanagement-Richtlinie der A16 wurde das Projekt nicht als Großprojekt umgesetzt. Die eingesetzten Personalressourcen sind als unzureichend einzustufen. Nicht zuletzt deshalb gab es unter anderem Mängel im Risikomanagement, im Änderungsmanagement, in der Kommunikationsstruktur und in der Aktenführung. Eine qualitative bzw. quantitative Risikoeinschätzung im Sinne des Risikomanagements liegt nicht vor.

Beim Thema Vergabe gibt es Verbesserungspotenzial bei der Prüfung der Preisangemessenheit im Rahmen der vertieften Angebotsprüfung.

Die Vergabe der Leistungen in Zusammenhang mit der Errichtung von Lichtsignalanlagen erfolgte an einen Bieter im Rahmen von acht Beauftragungen – vier Aufträge im Verhandlungsverfahren mit einem Bieter und vier Direktvergaben. Dabei wurden € 760.012 ohne Wettbewerb und ohne die Einholung von Vergleichsangeboten an ein Unternehmen vergeben. Leistungsverzeichnisse wurden durch Bieter selbst erstellt.

Es existiert ein Vertrag zur Radoffensive Graz 2030, der die Kostenteilung von 50 % Stadt Graz und 50 % Land Steiermark beim Bau von Radwegen regelt.

Entgegen dem Vertrag wurde die jeweils eigenständige Abwicklung und vollständige Finanzierung der einzelnen Radwegprojekte im Rahmen des Projektes vereinbart. Nach drei Jahren soll ein etwaiger Ausgleich der getätigten Ausgaben zwischen Stadt Graz und Land Steiermark erfolgen.

Diese Vorgehensweise ist aus haushaltsrechtlicher Sicht problematisch, insbesondere im Hinblick auf die Vorgaben der Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung 2015.

1. ÜBERSICHT

Prüfungsgegenstand	Der Landesrechnungshof überprüfte die Generalsanierung der B 67a, den Ausbau der A 2-Anschlussstellen sowie den begleitenden Geh- und Radwegbau.
politische Zuständigkeit	Gemäß der zum Zeitpunkt der Berichtsveröffentlichung geltenden Geschäftsverteilung der Mitglieder der Steiermärkischen Landesregierung liegt die politische Zuständigkeit bei Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M.
rechtliche Grundlage	Die Prüfungszuständigkeit des Landesrechnungshofes ist gemäß Art. 50 Abs. 1 Z. 1 Landes-Verfassungsgesetz 2010 (L-VG) gegeben. Als Prüfungsmaßstäbe hat der Landesrechnungshof die ziffernmäßige Richtigkeit, die Übereinstimmung mit den bestehenden Rechtsvorschriften, die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit heranzuziehen (Art. 49 Abs. 1 L-VG). 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).
Vorgangsweise	Grundlage der Prüfung waren die Auskünfte und vorgelegten Unterlagen der Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (A16) sowie eigene Recherchen und Wahrnehmungen des Landesrechnungshofes.
Prüfzeitraum	Die Prüfung umfasste überwiegend den Zeitraum von 2020 bis 2025
Stellungnahmen zum Prüfbericht	Die Stellungnahmen von Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer sind in kursiver Schrift direkt in den jeweiligen Berichtsabschnitten eingearbeitet. Allfällige Repliken des Landesrechnungshofes erfolgen nach der jeweils korrespondierenden Textstelle. Die in der Stellungnahme übermittelten Beilagen sind aufgrund des Umfanges nicht im Bericht enthalten.

2. PROJEKTbeschreibung

Das Projekt wird in diesem Kapitel einleitend in einer Übersicht sowie mit den Zielsetzungen dargestellt. Weiters werden das Projektumfeld in Form der vorangegangenen baulichen Maßnahmen an den angrenzenden Straßenabschnitten der Grazer Ring Straße behandelt. Anschließend wird das Projekt mit den umgesetzten Maßnahmen im Detail beschrieben.

2.1 Übersicht

Die B 67a Grazer Ring Straße verläuft im gegenständlichen Abschnitt zwischen Südgürtel und St.-Peter-Hauptstraße und teilt sich im Projektabschnitt in den westlichen Liebenauer Gürtel und den östlichen St.-Peter-Gürtel.

Im Projekt wurden im Wesentlichen folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Sanierung der Bestandsfahrbahn
- Errichtung eines Geh- und Radweges entlang der Nordseite vom Engelsdorfgrund bis zum Köglerweg
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Ausbau des Querschnittes zu zwei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn sowie
- Verbreiterung der Bestandsrampen zum Autobahnzubringer zur A 2

Die Linienführung des Projekts mit den wesentlichen Kreuzungen, Einmündungen und Knoten ist in folgender Abbildung dargestellt:

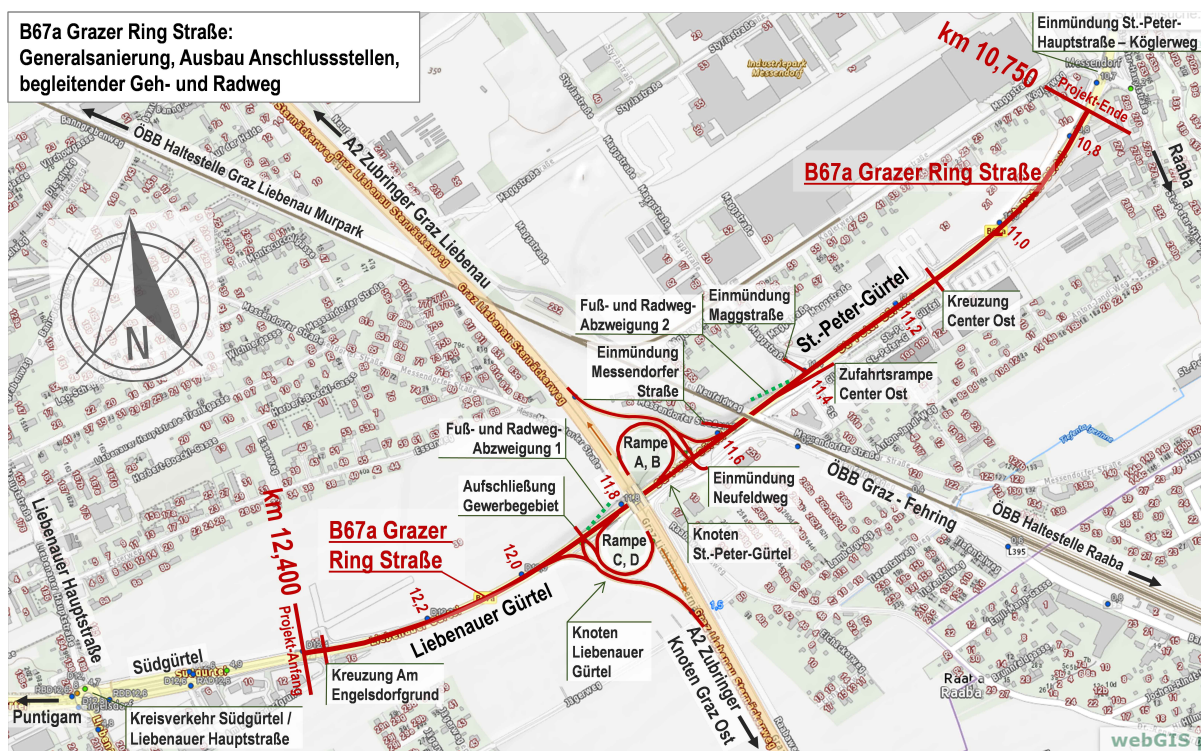


Abbildung: Lageplan mit der Projektübersicht; Quelle: webGIS, adaptiert durch den Landesrechnungshof

Der Projektanfang befindet sich am Liebenauer Gürtel bei Kilometer (km) 12,400 der Grazer Ring Straße. In östlicher Richtung folgt die Kreuzung Am Engelsdorfgrund, wo die angrenzenden Gewerbegebiete in nördliche und südliche Richtung erschlossen werden. Folgt man dem Liebenauer Gürtel in Richtung St. Peter weiter, gelangt man zum Knoten Liebenauer Gürtel mit den Rampen C und D, welche die Verbindung der B 67a mit dem A 2-Zubringer in südliche Richtung sicherstellen. Auf die Auffahrtsrampe zum A 2-Zubringer in Richtung Knoten Graz Ost folgt die Abfahrtsrampe vom A 2-Zubringer aus Richtung Liebenau kommend. In diesem Abschnitt der Grazer Ring Straße befindet sich in Fahrtrichtung St. Peter ca. bei km 11,90 links eine weitere Erschließung zum nördlich gelegenen Gewerbegebiet (Baumarkt, Baubeginn 2025), die im gegenständlichen Projekt errichtet wurde.

Im Anschluss an diese Erschließung folgt für den nordseitig begleitenden Geh- und Radweg eine neu errichtete abzweigende Rampe, die den Geh- und Radweg nach Norden führt.

Der A 2-Zubringer wird von der Grazer Ring Straße ca. bei km 11,80 unterquert. Darauf folgt der nördlich situierte Knoten St.-Peter-Gürtel mit den Rampen A und B, welche die Anbindung der Grazer Ring Straße mit dem A 2-Zubringer in nördliche Fahrtrichtung darstellen. Auf die Abfahrtsrampe vom A 2-Zubringer folgt an der Grazer Ring Straße die Auffahrtsrampe nach Norden in Richtung Graz Liebenau. In diesem Bereich der Grazer Ring Straße befindet sich auch die Einmündung des südlich anschließenden Neufeldwegs. Bei der Einmündung Neufeldweg geht die Grazer Ring Straße vom Liebenauer Gürtel in den St.-Peter-Gürtel über.

Die Messendorfer Straße zweigt ca. bei km 11,60 als Sackstraße in nordöstliche Richtung von der Grazer Ring Straße ab, wobei in diese Sackgasse von der Grazer Ring Straße nur aus östlicher Richtung kommend eingebogen werden kann. Die Einmündung in die Grazer Ring Straße aus dieser Sackgasse ist nur nach rechts in westliche Richtung möglich.

Weiter in östlicher Richtung unterquert die Grazer Ring Straße die Bahntrasse und die parallel dazu verlaufende Messendorfer Straße, die nördlich der Brücke in den Neufeldweg übergeht.

Im weiteren Verlauf der Grazer Ring Straße in Richtung Osten zweigt im Bereich der Kilometrierung 11,4 rechts die Rampe zum Center Ost ab. In Fahrtrichtung links befindet sich in diesem Bereich des St.-Peter-Gürtels eine neu errichtete Abzweigung des begleitenden Geh- und Radwegs in nordwestliche Richtung.

Bei der Einmündung Maggstraße folgt für den begleitenden Geh- und Radweg eine weitere Abzweigung entlang der Maggstraße in nordwestliche Richtung.

Bei km 11,2 beginnen am St.-Peter-Gürtel die Abbiegespuren in die südlich und nördlich gelegenen Gewerbegebiete, die über die Kreuzung Center Ost erschlossen werden. Nach der Kreuzung wird der St.-Peter-Gürtel südseitig bis zum Projekt-Ende bei km 10,75 von einem teilweise neu errichteten Gehsteig begleitet. Der nördlich begleitende Geh- und Radweg wurde im Zuge des Projektes von der Grazer Ring Straße abgesetzt und verläuft nach der Kreuzung Center Ost entlang des Böschungsfußes und zweigt nach dem Projekt-Ende in den Köglerweg ab.

2.2 Ziele

In den Projektunterlagen sind folgende Ziele angeführt, die mit der Umsetzung des Projekts erreicht werden sollen.

Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Durch den stetig zunehmenden Verkehr und den Bau des Südgürtels war die Leistungsfähigkeit der beiden Knoten beim Autobahnzubringer zur A 2 zu erhöhen. Damit sollten die vor dem Projekt vorhandenen Rückstaus minimiert und die Flüssigkeit des Verkehrs gesteigert werden.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Als weiteres Projektziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit angeführt.

2.3 Projektumfeld an der B 67a Grazer Ringstraße

In den Jahren vor der Umsetzung des gegenständlichen Projekts wurden in den westlich und östlich angrenzenden Abschnitten der Grazer Ring Straße bereits einige Projekte zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit verwirklicht:

- In westlicher Richtung zum gegenständlichen Projekt schließt entlang der B 67a an den Liebenauer Gürtel der **Südgürtel** an. Diese 2 km lange, überwiegend als Unterflurtrasse geführte vierspurige Verbindungsstraße zwischen Liebenauer Gürtel und Puntigamer Brücke wurde in den Jahren 2014 bis 2017 als Neubau errichtet. Dadurch wurde die Funktion der Grazer Ring Straße, die davor über die Liebenauer Hauptstraße stadteinwärts und über die Puntigamer Straße bis zur Puntigamer Brücke verlief, wesentlich verbessert.
- Um die Leistungsfähigkeit der Grazer Ring Straße nach Puntigam weiter zu erhöhen, wurde im Jahr 2018 die **Kreuzung Puntigamerstraße/Puchstraße** westlich der Puntigamer Brücke adaptiert. Zur Verbesserung der Verkehrsströme wurde ein **zusätzlicher Rechtsabbiegestreifen in die Puchstraße** ergänzt und die in diesem Bereich bestehende Mühlgangbrücke im Zuge der Straßensanierung verarbeitet.
- Auf der östlichen Seite des gegenständlichen Sanierungs- und Ausbauprojekts erfolgten an der St.-Peter-Hauptstraße in den Jahren 2017 und 2018 weitere Sanierungs- und Ausbauarbeiten. Dabei wurde ein **Busfahrstreifen stadteinwärts** ab der Haltestelle Messendorf/Heimgarten bis zum Anschluss an den Bestand bei der Kreuzung Sternäckerweg (erster Teil des Ausbaues St.-Peter-Hauptstraße von 2010 bis 2012) geführt und **beidseitig durchgehende Gehsteige** errichtet. Des Weiteren wurden Fahrradstreifen vorgesehen, die bestehenden unterirdischen Leitungen erneuert und ein Regenwasserkanal neu errichtet, der vom Sternäckerweg bis zum Versickerungsbecken im Bereich des St.-Peter-Gürtels führt.

2.4 Bauprojekt Generalsanierung, Ausbau Anschlussstellen, Geh- und Radwegbau

Da es sich bei diesem Projekt nicht nur um eine Generalsanierung handelt, sondern auch um ein Ausbauprojekt, wird das Bauprojekt in Form einer Gegenüberstellung des jeweiligen Projektabschnittes vor und nach der Projektumsetzung dargestellt.

Nachfolgende Projektabschnitte wurden für die Gegenüberstellung festgelegt, um das Bauprojekt beginnend vom Projekt-Anfang im Westen darzustellen:

- Kreuzung am Engelsdorfgrund
- Liebenauer Gürtel generell
- Knoten Liebenauer Gürtel mit Rampen C/D und Aufschließung Gewerbegebiet
- Geh- und Radwegabzweigung am Liebenauer Gürtel
- Unterquerung A 2-Zubringer
- Knoten St.-Peter-Gürtel mit Rampen A/B und Einmündung Neufeldweg
- Einmündung Messendorfer Straße
- Unterquerung Bahntrasse und Messendorfer Straße
- Geh- und Radwegabzweigung St.-Peter-Gürtel
- Einmündung Maggstraße und Zufahrtsrampe Center Ost
- Kreuzung Center Ost
- St.-Peter-Gürtel bis Projektende

Die Projektabschnitte sind auch im Lageplan (siehe Kapitel 2.1 Übersicht) dargestellt.

2.4.1 Kreuzung am Engelsdorfgrund

Vor der Projektumsetzung

Die Kreuzung war vor der Projektumsetzung bereits mit einer Verkehrslichtsignalanlage ausgestattet.

Die Anzahl der Fahrstreifen stellte sich vor der Generalsanierung aus den verschiedenen Fahrtrichtungen wie folgt dar:

von Westen:

- ein Geradeausfahrstreifen
- ein Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen
- ein Linksabbiegefahrstreifen
- zwei begleitende Geh- und Radwege

von Osten:

- zwei Geradeausfahrstreifen
- ein Rechtsabbiegefahrstreifen
- ein Linksabbiegefahrstreifen
- zwei begleitende Geh- und Radwege

von Süden:

- ein Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen
- ein Linksabbiegefahrstreifen

von Norden:

- ein Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen
- ein Linksabbiegefahrstreifen

Nach der Projektumsetzung

Die Kreuzung blieb hinsichtlich der Fahrstreifen unverändert. Es erfolgte lediglich die Sanierung des Straßenaufbaues.

Westlich vor der Kreuzung verläuft beidseitig des Liebenauer Gürtels ein Geh- und Radweg. Der südseitige Geh- und Radweg entlang des Liebenauer Gürtels endet an der Kreuzung und wird an der Ampel über den Zebrastreifen auf den nördlich gelegenen Geh- und Radweg an der Grazer Ring Straße geführt.



Abbildung: Kreuzung Am Engelsdorfgrund in Fahrtrichtung Osten mit Geradeaus- und Abbiegefahrstreifen, Aufnahme vom 15. August 2025

2.4.2 Liebenauer Gürtel generell

Vor der Projektumsetzung

Es gab am Liebenauer Gürtel grundsätzlich bereits zwei Fahrstreifen pro Richtung, die durch eine doppelte Sperrlinie bzw. abschnittsweise auch durch Verkehrsinseln voneinander getrennt waren.

Nord- und südseitig war ein richtungsgebundener Geh- und Radweg angeordnet.



Abbildung: Die Grazer Ring Straße am Liebenauer Gürtel in Fahrtrichtung Osten ca. bei km 12,2 vor der Sanierung mit dem südseitig angeordneten Geh- und Radweg; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme von Oktober 2022; abgerufen am 25. August 2025

Nach der Projektumsetzung

Die Linienführung sowie die Längs- und Querneigungen der Fahrbahn wurden beibehalten. Der richtungsgebundene südseitige Geh- und Radweg wurde im Zuge der Sanierung ab der Kreuzung Am Engelsdorfgrund abgetragen. Der in beiden Richtungen nutzbare Geh- und Radweg an der Nordseite des Liebenauer Gürtels wurde auf 4,0 m verbreitert und neben der Fahrbahn, durch einen Bordstein getrennt, errichtet.



Abbildung: Der generalsanierte Liebenauer Gürtel in Fahrtrichtung Osten ca. bei km 12,2; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme von Juli 2024; abgerufen am 25. August 2025

2.4.3 Knoten Liebenauer Gürtel mit Rampen C/D und Aufschließung Gewerbegebiet

Vor der Projektumsetzung

Der Knoten Liebenauer Gürtel war vorrangig geregelt. Die Aufschließung des Gewerbegebiets war vor der Projektumsetzung noch nicht realisiert. Die Anzahl der Fahrstreifen stellte sich vor der Generalsanierung in den verschiedenen Fahrtrichtungen wie folgt dar:

von Westen zum Knoten aus Liebenau kommend:

- Ein Geradeausfahrstreifen; nach der Knotenanbindung kommt der Rechtsabbiegeverkehr vom Autobahnzubringer auf einem eigenen Fahrstreifen Richtung Osten (St. Peter) dazu.
- ein Rechtsabbiegefahrstreifen zum Autobahnzubringer Richtung Wien / Klagenfurt
- zwei Fahrstreifen in Gegenrichtung nach Liebenau
- zwei begleitende Geh- und Radwege

im Süden über Rampe C und D vom Autobahnzubringer anschließend:

- eine Auffahrt von Westen als Rechtsabbieger kommend
- eine Auffahrt von Osten als Linksabbieger kommend
- Die Abfahrtsrampe vom Autobahnzubringer teilt sich in einen Rechtsabbiegefahrstreifen Richtung Osten und einen Linksabbiegefahrstreifen Richtung Westen.

von Osten zum Knoten aus Richtung St. Peter kommend:

- zwei Geradeausfahrstreifen
- ein Linksabbiegefahrstreifen zum Autobahnzubringer
- zwei begleitende Geh- und Radwege



Abbildung: Knoten Liebenauer Gürtel – Rampen C/D vor der Generalsanierung: Blickrichtung von West (Liebenau) nach Ost vor der Projektumsetzung: Rampe C mit der Abfahrt vom A 2-Zubringer zum Liebenauer Gürtel in beide Fahrtrichtungen und Rampe D mit der Auffahrt zum A 2-Zubringer aus West (Liebenau) und Ost (St. Peter); beide Rampen vom südlichen Geh- und Radweg gequert; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom 10. März 2022; abgerufen am 28. August 2025

Als Problembereiche wurde in den Projektunterlagen angegeben:

- starker Linksabbiegestrom von St. Peter kommend auf einem kurzen Abbiegestreifen zum Autobahnzubringer
- lange Wartezeiten der Linksabbieger vom Autobahnzubringer auf die Grazer Ring Straße in Richtung Liebenau aufgrund fehlender Signalregelung
- lichtsignalfreie Querung der Auffahrts- und Abfahrtsrampen durch den Geh- und Radweg

Nach der Projektumsetzung

Die Linienführung sowie bestehende Längs- und Querneigungen der Fahrbahn wurden beibehalten.

Der südseitige Geh- und Radweg wurde abgebrochen und verläuft nun nur noch nördlich entlang des Liebenauer Gürtels, sodass es keine Kreuzungspunkte mit den Rampen C und D mehr gibt.

Zur Regelung des Knotens und zur Erschließung des nördlichen Gewerbegebietes wurde eine Verkehrslichtsignalanlage errichtet.

Der Knoten wurde durch teilweise Erweiterung der Fahrstreifen leistungstechnisch verbessert. Die Maßnahmen hinsichtlich Fahrstreifen stellen sich nach der Generalsanierung in den verschiedenen Fahrtrichtungen wie folgt dar:

Liebenauer Gürtel von Westen:

- zusätzlich ein Geradeausfahrstreifen Richtung St. Peter
- ein Linksabbiegefahrstreifen nach Norden zum Gewerbegebiet

Liebenauer Gürtel von Osten:

- zusätzlich ein Linksabbiegefahrstreifen zum Autobahnzubringer
- zusätzlich ein Geradeausfahrstreifen Richtung Liebenau
- ein Rechtsabbiegefahrstreifen nach Norden zum Gewerbegebiet

Rampe C, Abfahrt von Graz kommend:

- Aufgliederung in Rechtsabbiege- und Geradeaus- sowie Linksabbiegefahrstreifen
- kurveninnenseitige Verbreiterung für einen zweiten Fahrstreifen auf einer Länge von 110 m vor der Kreuzung

Rampe D, Auffahrt Richtung A 2:

- zusätzlich ein Fahrstreifen - kurvenaußenseitige Verbreiterung für einen zweiten Fahrstreifen auf einer Länge von 150 m mit anschließendem Verflechtungsbereich vor der Einmündung zum Autobahnzubringer

Aufschließung Gewerbegebiet im Norden:

- ein Linksabbiege-, ein Geradeaus- und ein Rechtsabbiegefahrstreifen vom Gewerbegebiet kommend
- ein Fahrstreifen in das Gewerbegebiet führend

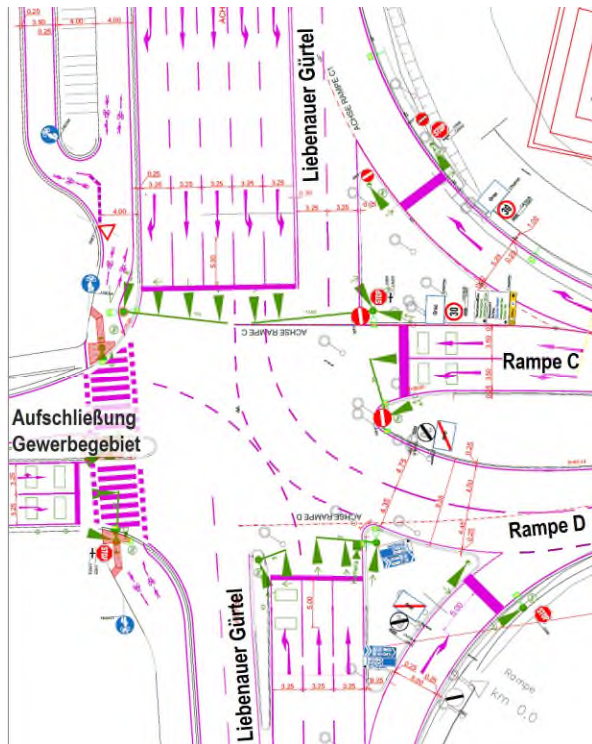


Abbildung: Knoten Liebenauer Gürtel – Rampen C/D und Aufschließung Gewerbegebiet, Planausschnitt aus dem Detailprojekt, aufbereitet durch den Landesrechnungshof



Abbildung: Knoten Liebenauer Gürtel – Rampen C/D und Aufschließung Gewerbegebiet, Blick nach Süden vom Gewerbegebiet



Abbildung: Knoten Liebenauer Gürtel – Rampen C/D und Aufschließung Gewerbegebiet: zwei Geradeausfahrstreifen in Fahrtrichtung Osten; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Juni 2025, abgerufen am 2. September 2025

2.4.4 Geh- und Radwegabzweigung am Liebenauer Gürtel

Vor der Projektumsetzung

An dem an der Nordseite des Liebenauer Gürtels verlaufenden Geh- und Radweg gab es vor der Generalsanierung kurz vor der Autobahnzubringer-Brücke einen abzweigenden Gehweg. Dieser schmale Gehweg führte mit einer Steigung von ca. 20 % über eine ca. 23 m lange Böschungsrampe zum parallel zum Autobahnzubringer Richtung Nordwesten verlaufenden Geh- und Radweg an der Böschungsoberkante.



Abbildung: Liebenauer Gürtel in Fahrtrichtung Westen im Bereich der Autobahnzubringer-Brücke: abzweigende Gehwegrampe zum Geh- und Radweg an der Böschungsoberkante vor den Umbaumaßnahmen; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Oktober 2022, abgerufen am 4. September 2025

Nach der Projektumsetzung

Die Abzweigung wurde um ca. 70 m in westliche Richtung verlegt, wobei die Abzweigungsrichtung von ehemals West auf Nordost geändert wurde. Dadurch konnte die Rampe auf ca. 95 m verlängert werden, um den Höhenunterschied bis zum Anschluss an den Geh- und Radweg an der Böschungsoberkante mit einer moderaten Steigung von knapp 5 % zu überwinden. Durch den Ausbau der Rampe als Geh- und Radweg in der erforderlichen Breite wurde entlang der Geh- und Radwegrampe eine Stützmauer notwendig, sodass das dahinter angrenzende Gelände nicht weiter verändert werden musste.



Abbildung: Liebenauer Gürtel in Fahrtrichtung Westen im Bereich der Autobahnzubringer-Brücke: die um 70 m versetzte Geh- und Radwegrampe mit begleitender Stützmauer nach den Umbaumaßnahmen; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Juli 2024, abgerufen am 4. September 2025; Beschriftungen durch den Landesrechnungshof



Abbildung: Blick auf die Geh- und Radwegrampe und den Liebenauer Gürtel in Fahrtrichtung Westen von der Böschungsoberkante am abzweigenden Geh- und Radweg; Aufnahme vom 29. Juli 2025

2.4.5 Unterquerung A 2-Zubringer

Vor der Projektumsetzung

Der A 2-Zubringer wurde vom Liebenauer Gürtel mit zwei Fahrstreifen pro Richtung unterquert, wobei diese mittig durch eine schmale Verkehrsinsel getrennt waren. Zusätzlich waren zwischen den Brückenpfeilern noch die begleitenden Geh- und Radwege angeordnet. Hinter den Brückenpfeilern bestand jeweils eine befestigte Böschung bis zu den Widerlagern der darüber führenden Brücke des A 2-Zubringers.



Abbildung: Blick vom Liebenauer Gürtel auf die A 2-Zubringer-Unterquerung in Fahrtrichtung Osten vor der Projektumsetzung: zwei Fahrstreifen pro Richtung und beidseitiger Geh- und Radweg zwischen den Brückenpfeilern; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Oktober 2022, abgerufen am 8. September 2025



Abbildung: Böschung hinter dem Brückenpfeiler; Blick von Osten; Quelle: A16, Aufnahme vom 12. März 2020

Nach der Projektumsetzung

Die beiden Fahrstreifen pro Fahrtrichtung mit trennender Verkehrsinsel wurden auch nach der Generalsanierung beibehalten. Der südseitige Geh- und Radweg wurde im Zuge der Generalsanierung abgebrochen. Der nordseitige Geh- und Radweg wurde hinter den Brückenpfeiler verlegt und breiter ausgebaut. Die befestigte Böschung hinter dem nordseitigen Brückenpfeiler wurde abgegraben und mit einer begleitenden Stützwand stabilisiert. Um den baulichen Eingriff in die Böschung gering zu halten, wurde die Lage des verlegten Geh- und Radweges im Vergleich zur Fahrbahn erhöht. Damit konnte das Gefälle bzw. die Steigung des Geh- und Radweges vor und nach der Unterquerung des A 2-Zubringers reduziert werden.



Abbildung: Blick vom Liebenauer Gürtel auf die A 2-Zubringer-Unterquerung in Fahrtrichtung Osten nach der Projektumsetzung: zwei Fahrstreifen pro Richtung zwischen den Brückenpfeilern, Geh- und Radweg nur noch einseitig hinter dem nördlichen Brückenpfeiler; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Juni 2025, abgerufen am 8. September 2025



Abbildung: Geh- und Radweg hinter dem Brückenpfeiler; Blick von Westen; Aufnahme vom 29. Juli 2025

2.4.6 Knoten St.-Peter-Gürtel mit Rampen A/B und Einmündung Neufeldweg

Vor der Projektumsetzung

Der Knoten war bereits vor der Generalsanierung signalgeregelt, wobei die Regelungen der Lichtsignalanlagen Maggstraße und Center Ost koordiniert waren. Die Anzahl der Fahrstreifen stellte sich vor der Generalsanierung in den verschiedenen Fahrtrichtungen wie folgt dar:

im Westen des Knotens vom Liebenauer Gürtel anschließend:

- von Westen kommend: ein Geradeaus- (Richtung St. Peter), ein Geradeausrechts- und ein Linksabbiegefahrstreifen (Richtung A 2-Zubringer)
- von Osten kommend: zwei Fahrstreifen Richtung Liebenau
- ein Geh- und Radweg entlang der Nordseite der Grazer Ring Straße
- ein Geh- und Radweg entlang der Südseite der Grazer Ring Straße mit lichtsignalgeregelter Querung zur Nordseite bzw. Abbiegung in den Neufeldweg; keine südseitige Weiterführung Richtung St. Peter

im Norden des Knotens vom und zum A 2-Zubringer über die Rampen A/B:

- ein kurzer Geradeauslinksabbiege- und ein Linksabbiegefahrstreifen vom A 2-Zubringer zur Verkehrslichtsignalanlage kommend in Richtung Raaba (geradeaus) bzw. St. Peter (links) auf Rampe A
- ein kurzer Rechtsabbiegefahrstreifen vom A 2-Zubringer kommend in Richtung Liebenau auf Rampe A
- ein Fahrstreifen zur Auffahrt A 2-Zubringer von Liebenau kommend auf Rampe B
- ein Fahrstreifen zur Auffahrt A 2-Zubringer von St. Peter kommen auf Rampe B
- eine signalgeregelter Geh- und Radwegquerung über die einzelnen Fahrstreifen der Rampen A und B

im Osten des Knotens vom St.-Peter-Gürtel anschließend:

- von Osten kommend: ein Geradeaus- (Richtung Liebenau), ein Rechtsabbiege- (Richtung A 2-Zubringer) und ein Linksabbiegefahrstreifen (Richtung Neufeldweg nach Raaba)
- von Westen kommend: zwei Fahrstreifen nach St. Peter
- ein Geh- und Radweg entlang der Nordseite der Grazer Ring Straße

von Süden zur Einmündung Neufeldweg kommend:

- ein Geradeausrechts- und ein Linksabbiegefahrstreifen
- ein Fahrstreifen in die Gegenrichtung nach Raaba



Abbildung: Knoten St.-Peter-Gürtel und Einmündung Neufeldweg: Blickrichtung von West (Liebenau) nach Ost vor der Projektumsetzung: Rampe A mit der Abfahrt vom A 2-Zubringer zum St.-Peter-Gürtel und zum Liebenauer Gürtel und Rampe B mit der Auffahrt zum A 2-Zubringer aus Liebenau und St. Peter; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom 10. März 2022; abgerufen am 9. September 2025; Beschriftungen durch den Landesrechnungshof

Folgende Problembereiche wurden in den Projektunterlagen angeführt:

- nur ein Fahrstreifen von St. Peter nach Westen
- keine ausreichende Aufstelllänge für Rechtsabbieger vom A 2-Zubringer nach Liebenau, die in dieser Fahrtrichtung einen eigenen Fahrstreifen nach dem Einbiegen in den Liebenauer Gürtel haben

Nach der Projektumsetzung

Die Linienführung sowie bestehende Längs- und Querneigungen der Fahrbahn wurden beibehalten.

Der Knoten wurde durch Erweiterung der Fahrstreifen leistungstechnisch verbessert. Die Maßnahmen hinsichtlich Fahrstreifen stellen sich nach der Generalsanierung in den verschiedenen Fahrtrichtungen wie folgt dar:

St.-Peter-Gürtel von Osten:

- zusätzlich ein Geradeausfahrstreifen Richtung Liebenau

Rampe A, Abfahrt von A 2 kommend:

- kurveninnenseitige Aufweitung auf vier Fahrstreifen in zwei Rechtsabbiege- und einen Geradeaus-Links- und einen Linksabbiegefahrstreifen; Verbreiterung der vier Fahrstreifen im Scheitelbereich der Rampe von 3,5 auf 4,0 m bzw. der Rechtsabbiegefahrstreifen im Einmündungsbereich auf 4,25 bis 4,40 m

Die übrigen Anbindungsrichtungen (Rampe B – Auffahrt A 2-Zubringer Richtung Graz, Liebenauer Gürtel von Westen, Einmündung Neufeldweg) blieben hinsichtlich Fahrstreifen unverändert. Es erfolgte lediglich die Generalsanierung des Straßenaufbaues.

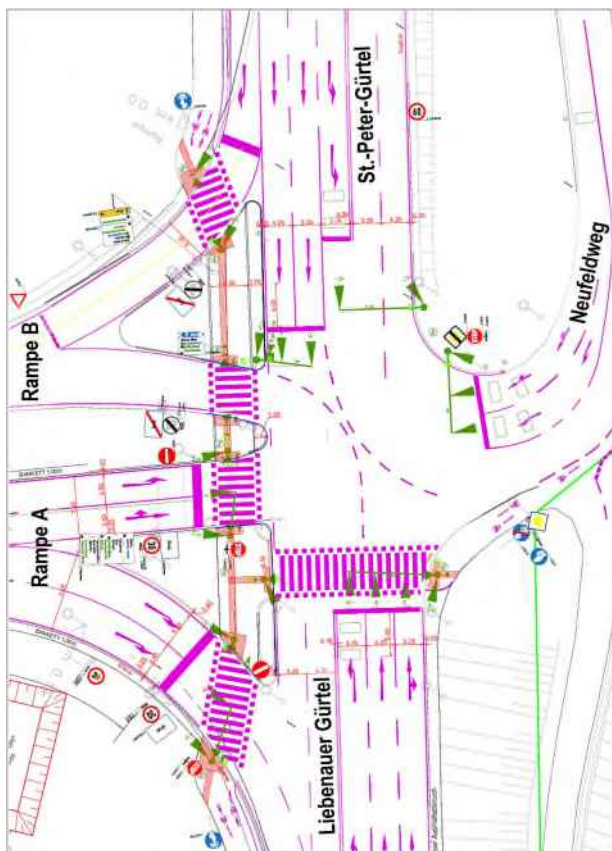


Abbildung: Knoten St.-Peter-Gürtel mit Rampen A/B und Einmündung Neufeldweg, Planausschnitt aus dem Detailprojekt, aufbereitet durch den Landesrechnungshof



Abbildung: Blick auf die Abfahrts-Rampe A Richtung Süden nach der Sanierung: Aufweitung auf zwei Fahrstreifen Richtung Liebenau; Aufnahme vom 29. Juli 2025



Abbildung: Knoten St.-Peter-Gürtel mit Rampen A/B (rechts) und Einmündung Neufeldweg (links): zwei Geradeausfahrstreifen in Fahrtrichtung Westen; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Juli 2024, abgerufen am 22. September 2025

2.4.7 Einmündung Messendorfer Straße

Vor der Projektumsetzung

Die Messendorfer Straße war vom St.-Peter-Gürtel in Fahrtrichtung Westen über den rechten Fahrstreifen erreichbar. Aus der Messendorfer Straße konnte man nur in Richtung Westen in den St.-Peter-Gürtel einbiegen.



Abbildung: Einmündung Messendorfer Straße vom St.-Peter-Gürtel aus mit Blickrichtung Nordwest vor der Projektumsetzung; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Juni 2021; abgerufen am 23. September 2025; Beschriftung durch den Landesrechnungshof

Nach der Projektumsetzung

Die Messendorfer Straße ist nach der Generalsanierung über den Richtung Osten verlängerten Rechtsabbiegefahrstreifen erreichbar. Aus der Messendorfer Straße kann man auch nach der Projektumsetzung nur in Richtung Westen in den St.-Peter-Gürtel einbiegen.

Die Linienführung der Messendorfer Straße wurde nicht verändert. Das Längsprofil wurde durch den verbreiterten Straßenquerschnitt des St.-Peter-Gürtels (ein zusätzlicher Geradeausfahrstreifen, verlängerter Rechtsabbiegefahrstreifen, Verbreiterung des begleitenden Radweges) in diesem Bereich angepasst. Die Messendorfer Straße wurde bis zum Anschluss an den Bestand nach ca. 68 m erneuert.



Abbildung: Einmündung Messendorfer Straße vom St.-Peter-Gürtel aus mit Blickrichtung Nordwest nach der Projektumsetzung; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Juli 2024; abgerufen am 23. September 2025

Die Abbildung zeigt die Einmündung der Messendorfer Straße nach der Projektumsetzung mit dem erweiterten Straßenquerschnitt des St.-Peter-Gürtels infolge des zusätzlichen Fahrstreifens Richtung Westen und des verlängerten Rechtsabbiegefahrstreifens. Der Linksabbiegefahrstreifen zur Abzweigung in den Neufeldweg konnte durch den Abbruch der Verkehrsinsel ebenfalls verlängert werden. Durch die Verbreiterung des St.-Peter-Gürtels mit dem begleitenden Geh- und Radweg wurde im Bereich vor der Einmündung der Messendorfer Straße eine begleitende Stützkonstruktion erforderlich, die am rechten Bildrand erkennbar ist.

2.4.8 Unterquerung Bahntrasse und Messendorfer Straße

Vor der Projektumsetzung

Der St.-Peter-Gürtel verlief unter der Bahntrasse und der darüber verlaufenden Messendorfer Straße in beiden Fahrtrichtungen mit je zwei Fahrstreifen. Der begleitende Geh- und Radweg wurde entlang der nördlichen Widerlagermauer geführt.



Abbildung: St.-Peter-Gürtel im Bereich der ÖBB-Brücke vor der Projektumsetzung; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Oktober 2020; abgerufen am 25. September 2025

Nach der Projektumsetzung

Die Anzahl der Fahrspuren blieb unverändert. Die in Fahrtrichtung Osten vor der ÖBB-Brücke situierte Verkehrsinsel in die Straßenmitte wurde im Zuge der Generalsanierung abgetragen. Der nordseitig begleitende Geh- und Radweg wurde im Zuge der Sanierung mit einer Regelbreite von 4,00 m ausgeführt. Lediglich im Bereich unter der Brücke musste der Geh- und Radweg aufgrund der beengten Platzverhältnisse zwischen den Brückenwiderlagern auf einer Länge von ca. 20 m mit einer Breite von 3,30 bis 3,40 m schmaler ausgeführt werden.



Abbildung: Blick vom St.-Peter-Gürtel nach der Projektumsetzung in Richtung Osten auf die ÖBB-Brücke: zwei Fahrstreifen pro Richtung sowie der Geh- und Radweg zwischen den Brückenpfeilern; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Juli 2024, abgerufen am 25. September 2025



Abbildung: Einengung Geh- und Radweg unter der Brücke; Blick von Osten; Aufnahme vom 29. Juli 2025

2.4.9 Geh- und Radwegabzweigung St.-Peter-Gürtel

Vor der Projektumsetzung

An dem an der Nordseite des St.-Peter-Gürtels verlaufenden Geh- und Radweg gab es vor der Generalsanierung in Fahrtrichtung Osten kurz nach der Brücke mit der Überführung der Messendorfer Straße einen abzweigenden Gehweg in nordwestliche Richtung. Dieser schmale Gehweg führte mit einer Steigung von ca. 10 % über eine Rampe schräg über die Böschung hinauf zum Neufeldweg, der an der nördlichen Schleppplatte der Brücke in die Messendorfer Straße überging.



Abbildung: Abzweigender Gehweg vom St. Peter-Gürtel zum höher gelegenen Neufeldweg vor den Umbaumaßnahmen; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom 10. März 2022, abgerufen am 26. September 2025; Beschriftungen durch den Landesrechnungshof

Nach der Projektumsetzung

Die Abzweigung wurde um ca. 27 m in östliche Richtung verlegt, um mit der verlängerten Rampe die Steigung zu verringern. Im Zuge des Projekts wurde der frühere Gehweg zu einem Geh- und Radweg in der erforderlichen Breite ausgebaut.



Abbildung: Neue Geh- und Radwegabzweigung vom St.-Peter-Gürtel in nordwestliche Richtung zum Neufeldweg bzw. zur Brücke Messendorfer Straße; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Juli 2024, abgerufen am 25. September 2025; zusätzliche Beschriftungen durch den Landesrechnungshof

2.4.10 Einmündung Maggstraße und Zufahrtsrampe Center Ost

Vor der Projektumsetzung

Die Einmündung Maggstraße war vor der Generalsanierung bereits lichtsignalgeregelt. Die Anzahl der Fahrstreifen stellte sich aus den verschiedenen Fahrtrichtungen wie folgt dar: von Westen:

- zwei Geradeausfahrstreifen
- ein Rechtsabbiegefahrstreifen zur Rampe Center Ost
- ein Linksabbiegefahrstreifen in die Maggstraße
- begleitender Geh- und Radweg auf der linken Seite



Abbildung: Anfahrt zur Einmündung Maggstraße (Linksabbiegefahrstreifen) und zur Zufahrtsrampe zum Center Ost (rechts) in Fahrtrichtung Osten – erkennbare Fahrbahnschäden vor der Sanierung; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Juni 2021, abgerufen am 29. September 2025

von Osten:

- zwei Geradeausfahrstreifen
- ein Rechtsabbiegefahrstreifen in die Maggstraße
- begleitender Geh- und Radweg auf der rechten Seite

von Norden aus der Maggstraße:

- ein Rechtsabbiegefahrstreifen Richtung Westen
- ein Linksabbiegefahrstreifen Richtung Osten

Nach der Projektumsetzung

Die Einmündung und die Abzweigung blieben hinsichtlich der Fahrstreifen unverändert. Es erfolgte lediglich die Generalsanierung des Straßenaufbaues, wobei die Zufahrtsrampe zum Center Ost nicht im Projekt enthalten war.

Der nördlich des St.-Peter-Gürtels verlaufende Geh- und Radweg wurde im Rahmen der Sanierung von Westen bis zur Einmündung Maggstraße ausgebaut. Der Abschnitt des Geh- und Radweges nach der Maggstraße bis zur Kreuzung Center Ost wurde bereits im Vorfeld (vorgezogenes Projekt 2021) im Rahmen der angrenzenden Verbauung (Bäckerei, Gartencenter) errichtet.



Abbildung: Anfahrt zur Einmündung Maggstraße (links) und zur Zufahrtsrampe zum Center Ost (rechts) in Fahrtrichtung Osten nach der Sanierung – im Asphaltbelag erkennbare Projektschnittstelle: nicht im Projekt enthaltene Zufahrtsrampe Center Ost; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Juni 2025, abgerufen am 29. September 2025

Die Abbildung zeigt die Einmündung der Maggstraße aus nördlicher Richtung. Ebenfalls zu erkennen ist die Absetzung des Geh- und Radweges durch einen Grünstreifen vom St.-Peter-Gürtel kurz nach der Maggstraße.

2.4.11 Kreuzung Center Ost

Vor der Projektumsetzung

Die Anzahl der Fahrstreifen der lichtsignalgeregelten Kreuzung stellte sich vor der Generalsanierung aus den verschiedenen Fahrtrichtungen wie folgt dar:

von Westen:

- zwei Geradeausfahrstreifen
- ein Rechtsabbiegefahrstreifen
- ein Linksabbiegefahrstreifen
- begleitender Gehweg südseitig
- begleitender Geh- und Radweg nordseitig

von Osten:

- zwei Geradeausfahrstreifen
- ein Rechtsabbiegefahrstreifen
- ein Linksabbiegefahrstreifen
- begleitender Gehweg südseitig
- begleitender Geh- und Radweg nordseitig

von Süden (Baumarkt):

- ein Geradeausfahrstreifen
- ein Rechtsabbiegefahrstreifen
- ein Linksabbiegefahrstreifen

von Norden (Gartencenter):

- ein Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen
- ein Linksabbiegefahrstreifen



Abbildung: Kreuzung Center Ost von oben in Fahrtrichtung Osten blickend mit zwei Geradeaus-, einem Rechtsabbiege- und einem Linksabbiegefahrstreifen; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom 10. März 2022, abgerufen am 1. Oktober 2025

Die Abbildung zeigt die Kreuzung Center Ost mit den genannten Fahrstreifen. Ebenfalls erkennbar ist der nordseitig sich vom St.-Peter-Gürtel absetzende Geh- und Radweg, der bis ca. 80 m nach der Kreuzung bereits vor der Projektumsetzung fertiggestellt war. Weiterführend in Richtung Osten verlief der Geh- und Radweg vor der Projektumsetzung noch direkt am St.-Peter-Gürtel (oberer Bildrand) neben der Lärmschutzwand.

Nach der Projektumsetzung

Die Kreuzung blieb hinsichtlich der Fahrstreifen unverändert. Es erfolgte lediglich die Sanierung des Straßenaufbaues.



Abbildung: St.-Peter-Gürtel vor der Kreuzung Center Ost nach der Generalsanierung, Fahrtrichtung Richtung Osten nach St. Peter; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Juni 2025, abgerufen am 1. Oktober 2025

Die Abbildung zeigt die generalsanierte Kreuzung Center Ost vom St.-Peter-Gürtel in Richtung Osten fahrend. Erkennbar ist die Projektgrenze am südlich begleitenden Gehweg neben dem erneuerten Randstein durch den Übergang vom dunklen zum hellen Asphaltbelag und am linken Rand des nach Osten verlaufenden Zebrastreifens.

2.4.12 St.-Peter-Gürtel bis Projektende

Vor der Projektumsetzung

Es gab am St.-Peter Gürtel grundsätzlich bereits zwei Fahrstreifen pro Richtung, die durch eine doppelte Sperrlinie voneinander getrennt waren.



Abbildung: Die Grazer Ring Straße am St.-Peter-Gürtel in Fahrtrichtung Osten vor der Sanierung; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme von Juli 2018; abgerufen am 2. Oktober 2025

Die Abbildung zeigt den St.-Peter-Gürtel mit zwei Fahrstreifen pro Richtung in Fahrtrichtung Osten bzw. Projektende vor der Sanierung. In der Gegenrichtung ist der beginnende Linksabbiegefahrstreifen zum Center Ost erkennbar. Nordseitig war der schmale Geh- und Radweg an der Lärmschutzwand angeordnet. Des Weiteren ist das Ende des südseitig im Bereich des Center Ost verlaufenden Gehweges zu erkennen, der nur bis zur Grundstückszufahrt ca. bei km 11,15 verlief. Danach war am südseitigen Straßenrand der Grazer Ring Straße bis zum Projektende nur ein Bankett vorhanden.

Nach der Projektumsetzung

Die Linienführung sowie die Längs- und Querneigungen der Fahrbahn wurden beibehalten. Der Geh- und Radweg an der Nordseite des St.-Peter-Gürtels wurde hinter die Lärmschutzwand an den Fuß der Dammböschung verlegt. Der Geh- und Radweg mündet in einen bestehenden Weg, der bis zum Köglerweg führt. Die Anbindung des Radverkehrs an die St.-Peter-Hauptstraße erfolgt über den Köglerweg. Der südseitig begleitende Gehweg im Bereich des Center Ost wurde bis zum Projektende verlängert und an den Bestand angeschlossen.



Abbildung: St.-Peter-Gürtel nach der Projektumsetzung mit Blick in Richtung Osten bzw. Projektende; Quelle: Google Earth, © 2025 Google, Aufnahme vom Juni 2025, abgerufen am 3. Oktober 2025



Abbildung: Geh- und Radweg am Böschungsfuß der B 67a; Blick Richtung Osten; Aufnahme vom 29. Juli 2025

Die Abbildung links zeigt den St.-Peter-Gürtel mit Blickrichtung Osten und den im Zuge der Sanierung realisierten Grünstreifen anstelle des Geh- und Radweges neben der Lärmschutzwand. Südseitig ist der bis zum Bestand am Projektende verlängerte Gehweg zu erkennen. In der Abbildung rechts ist der an den Fuß der Dammböschung verlegte Geh- und Radweg und die an der Dammkrone situierte Lärmschutzwand zu sehen.

3. PROJEKTGRUNDLAGEN

In der Folge sind die für das gegenständliche Projekt relevanten Projektgrundlagen dargestellt und erläutert.

3.1 Regionales Verkehrskonzept

In regionalen Verkehrskonzepten sind aufbauend auf den Zielvorstellungen des steirischen Gesamtverkehrskonzeptes das Leitbild sowie Prioritäten und Handlungsfelder für eine Regionalverkehrspolitik definiert.

Das **regionale Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung** wurde im Auftrag der Abteilung 18 – Verkehr und der Abteilung 16 – Landes und Gemeindeentwicklung von einer Ziviltechniker-Gemeinschaft erarbeitet und in einem partizipativen Planungsprozess in Kooperation mit den regionalen Entscheidungsträgern (Gemeinden, Stadt Graz und das Land Steiermark) entwickelt. Es berücksichtigt die Bedürfnisse, Problemlagen und Chancen des Planungsraumes und wurde **von der Landesregierung am 12. Juli 2010 beschlossen**.

Anhand der darin definierten Leitsätze und Prioritäten wurden für die überregionale, regionale und flächige Erschließung sowie für die kleinregionalen Verkehrskorridore (Ost, Süd, West und Nord) und die Kernstadt Graz das unten angeführte **grafische Leitbild** definiert.

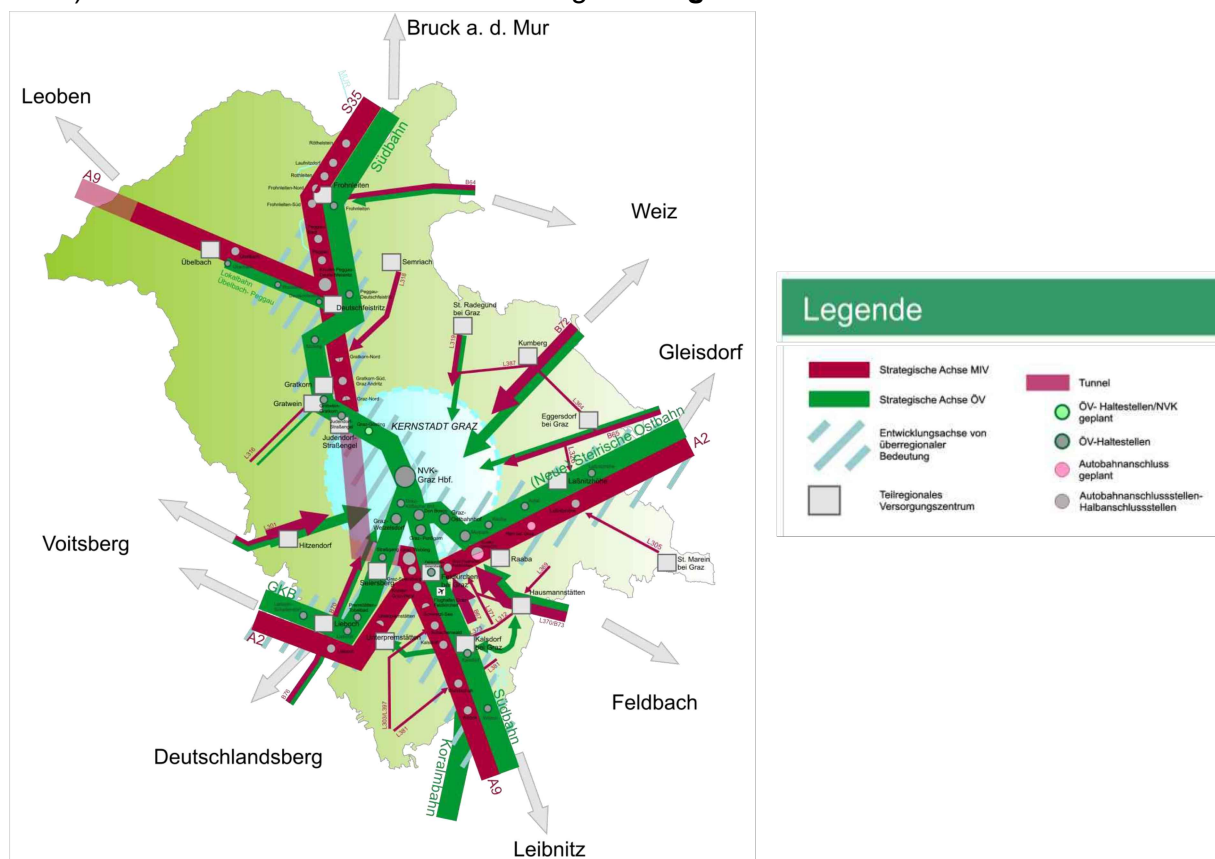


Abbildung: Grafisches Leitbild - strategische Achsen der Verkehrsarten und der Verkehrsinfrastruktur;
Quelle: Regionales Verkehrskonzept – Graz und Graz-Umgebung; Stand Juni 2010

Das grafische Leitbild zeigt die **strategischen Achsen der Verkehrsarten** und der Verkehrsinfrastruktur. Dabei wird zwischen

- dem **motorisierten Individualverkehr** und
- dem öffentlichen Verkehr

unterschieden.

In weiterer Folge sind im regionalen Verkehrskonzept die **Hauptachsen des motorisierten Individualverkehrs** in der Planungsregion (steirischer Zentralraum) dargestellt und anhand der Landesstraßenkategorien im Ortsgebiet kategorisiert.

Die unten angeführte Abbildung der Hauptachsen zeigt im Bildausschnitt (schwarzer Rahmen) einen Teil der B 67a inkl. dem Baufeld des Projektes (rote Markierung) aus dem Jahr 2010.

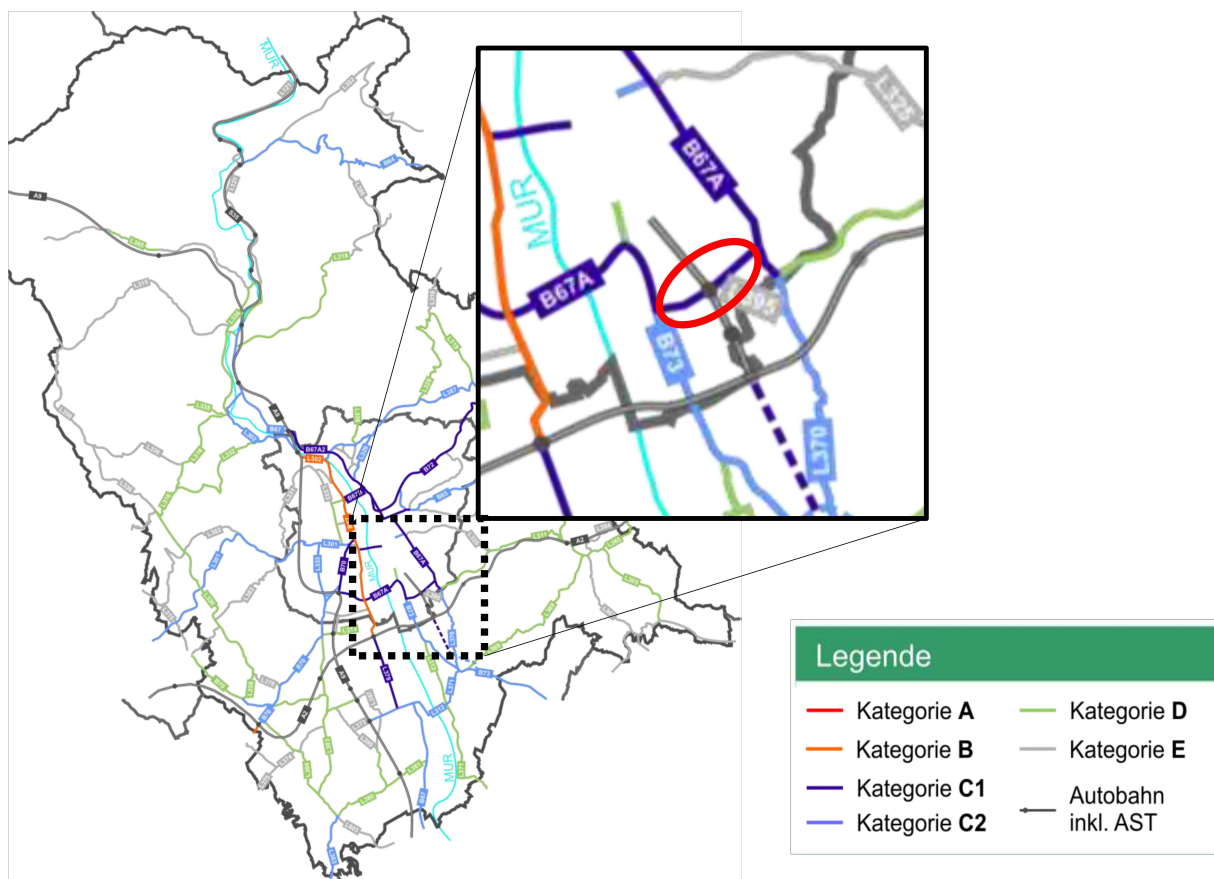


Abbildung: Hauptachsen des motorisierten Individualverkehrs;

Quelle: Regionales Verkehrskonzept – Graz und Graz-Umgebung; Stand Juni 2010

Die angeführte Abbildung zeigt über die Farbgebung, dass das Baufeld (B 67a Kreuzung Liebenauer Gürtel bis St. Peter Gürtel/Köglerweg) der **Kategorie C1** zugeordnet wurde und diese im Sinne der Kategoriequalität der **dritthöchsten Kategorie** angehört.

Mit den Kategorien (siehe folgende Tabelle) werden unter anderem Qualitätsansprüche, Betriebsgeschwindigkeiten sowie baugestalterische Elemente festgelegt, die als Grundlage für die Priorisierung dienen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass im regionalen Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung die B 67a als „Kategorie C1“-Straße erfasst ist. Eine Nennung des Projektes bzw. ein Handlungsschwerpunkt ist darin nicht explizit angeführt.

Wesentlicher Bestandteil der strategischen Achsen und Hauptachsen in und für Graz ist das **Projekt Südgürtel** das mit der B 67a die Verbindung zwischen Puntigam und Liebenau nach St. Peter erweitert. Die Trassenführung des Südgürtels ist in der folgenden Abbildung in Rot ersichtlich.



Abbildung: Trassenführung Projekt Südgürtel;

Quelle: <https://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/11468796/11163634/>;

Download vom 26. März 2026, Hervorhebungen durch den Landesrechnungshof

Die Abbildung verdeutlicht die Relevanz des Projektes Südgürtel für die übergeordnete Verbindung zwischen Liebenau und St. Peter und unterstreicht damit eine der Hauptachsen in Graz.

Die im Rahmen des regionalen Verkehrskonzeptes erarbeiteten Ergebnisse der Planungsregion Steirischer Zentralraum (Bezirke Graz, Graz-Umgebung und Voitsberg) werden in den Bauprogrammen für die Verkehrsinfrastruktur sowie dem regionalen Leitbild und regionalen Entwicklungsprogramm berücksichtigt.

3.2 Bauprogramm

Das Referat Gesamtverkehrsplanung und Straßeninfrastruktur der A16 hat unter anderem die Aufgabe, jährliche mittel- und langfristige Bauprogramme für Straßen, Brücken, Tunnel, Lärmschutzmaßnahmen, Stützmaßnahmen und Radwege unter Einbindung der betroffenen Referate der Verkehrsabteilung und der Baubezirksleitung (BBL) zu erstellen. Dies spiegelt sich auch in der Projektmanagement-Richtlinie der A16 wider.

Genehmigtes Bauprogramm

Das finale abgestimmte und genehmigte Bauprogramm bildet die Grundlage für die konkrete Umsetzung einzelner Maßnahmen. Für das gegenständliche Projekt findet sich im Bauprogramm ein entsprechender Eintrag mit dem Titel „**B67A_141 - UHS St. Petergürtel AST Raaba A2Z**“ (Anmerkung Landesrechnungshof: AST = Anschlussstelle).

Das Projekt ist als **Neubauprojekt** in der **Baubezirksleitung Steirischer Zentralraum im Bezirk Graz eingeordnet**. Der **Projektzeitraum** liegt gemäß der im Bauprogramm eingetragenen Meilensteine (MS) zwischen **2020 und 2025**.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für das gegenständliche Projekt ein Bauprogrammeintrag vorhanden ist.

3.3 Bedarfsermittlung und Wirtschaftlichkeitsberechnung

Als Grundlage zur Bedarfsermittlung und Wirtschaftlichkeitsberechnung des gegenständlichen Projektes dienten unter anderem die folgenden in den Technischen Berichten angeführten Untersuchungsberichte und Daten aus Verkehrszählungen:

- **verkehrstechnische Untersuchung** – Bebauungsplan Liebenau 2010; **3. Mai 2010**
- **Aktualisierung des Verkehrsmodells Graz (Südgürtel)**; **Juni 2016**
- **verkehrstechnische Stellungnahme** – St. Peter Gürtel; **5. Dezember 2016**
- **verkehrstechnische Untersuchung** – Erweiterung des Industrie- und Gewerbegebietes Liebenau nordwestlich der Anschlussstelle Graz-Puchwerk; **14. März 2017**
- **Verkehrserhebung 2019** für die B 67a / A 2-Zubringer-Kreuzung St. Peter Gürtel / Liebenauer Gürtel / A 2-Zubringer/Neufeldweg – für die Jahre 2015, 2017 und 2019
- **Studie Verkehrserschließung** Industriegebiete Graz-Liebenau und Gössendorf-Thondorf – Auszug; **16. Dezember 2019**
- **Verkehrsuntersuchung Netzplanung für die hochrangigen Landes- und Gemeindestraßen im Großraum Raaba-Grambach**, Ingenieurbüro Erich Pilz Verkehrs-Synergie GmbH, Seiersberg-Pirka; **November 2022**

Darüber hinaus liegt dem Landesrechnungshof auch ein **Gutachten der Fachabteilung Straßenerhaltungsdienst – Referat Straßenbautechnik vom 30. März 2020** vor. Darin wurde eine **Instandsetzungsempfehlung** anhand einer Untersuchung des Projektabschnittes erstellt. Die aktuellen Schäden an der Tragkonstruktion (erhebliche Längsrisse, Unebenheiten wie Spurrinnen und leichte Setzungen sowie vereinzelte Netz- und Querrisse) sowie die Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs wurden dabei berücksichtigt.

Neben der notwendigen Verbreiterungsbereiche wurden folgende drei Varianten dargestellt:

- Teilerneuerung und Verstärkung der gebundenen Konstruktion (mittelfristig wirksam)
- Erneuerung der gebundenen Konstruktion (langfristig wirksam)
- Zementstabilisierung ohne recyceltem Asphaltgranulat (langfristig wirksam)
- Verbreiterungsbereiche

Zusammenfassend wurde aus betriebswirtschaftlichen und technischen Überlegungen im Gutachten die **Erneuerung der gebundenen Konstruktion inkl. der Verbreiterungsbereiche empfohlen**. Ebenso wurde die Anpassung der Entwässerungen (Drainagierung und Längsentwässerung) im Zuge der Bauarbeiten an den Stand der Technik angeregt.

Analog dazu findet sich im Technischen Bericht auch die Entscheidung für die Variante zum **Ausbau des Liebenauer und des St.-Peter-Gürtels mit jeweils zwei Fahrstreifen** in der Hauptrichtung **sowie zusätzliche Fahrstreifen in den kritischen Knotenzufahrten**.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass im Gutachten der Fachabteilung Straßen-erhaltungsdienst unterschiedliche Varianten mit einer Einschätzung der Wirksamkeit (mittel- oder langfristig) dargestellt wurden.

Die Entscheidung für eine langfristig wirksame Lösung ist aus Sicht des Landesrechnungshofes grundsätzlich nachvollziehbar. Eine strukturierte Gegenüberstellung der Varianten ist in den Unterlagen nicht enthalten.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, Variantenentscheidungen anhand von nachvollziehbaren Kriterien im Rahmen eines strukturierten Prozesses zu treffen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Dazu wird festgehalten, dass die Ausbauvarianten mehrmals, etwa bei den Bauprogrammbesprechungen, diskutiert wurden. Die Entscheidung für die Umsetzungsvariante wurde jedoch nur im Projektauftrag schriftlich festgehalten.

3.4 Entwicklung der Verkehrszahlen

Die **Entwicklung von Verkehrszahlen** spielt eine zentrale Rolle bei der Planung und Bewertung von Straßenbauprojekten – insbesondere dort, wo wachsender Verkehr, Urbanisierung und Umweltaforderungen ein sensibles Zusammenspiel erfordern. Verkehrszahlen, also Daten über Verkehrsaufkommen, Fahrzeugarten, Verkehrsfluss und Belastung zu verschiedenen Tageszeiten, dienen als Grundlage für eine Vielzahl von Planungs- und Bewertungsprozessen.

Bei Neu- oder Ausbaumaßnahmen sind aktuelle und **prognostizierte Verkehrszahlen** heranzuziehen, um die Notwendigkeit, Dimensionierung und Lage von Straßenprojekten zu beurteilen – hierfür sind entsprechende Prognosen entscheidend. Eine fundierte Einschätzung des künftigen Verkehrs ist notwendig, um sowohl eine Unter- als auch Überdimensionierung zu vermeiden und somit ökonomisch sowie ökologisch sinnvolle Entscheidungen zu treffen.

Verkehrszahlen fließen direkt in kleinräumigere oder übergeordnete **Verkehrsmodelle** ein, die das Verhalten des Verkehrsnetzes simulieren. Diese Modelle helfen, Auswirkungen neuer Straßen auf das bestehende Netz zu bewerten und auch multimodale Planungsansätze zu entwickeln.

Betreffend die **Verkehrszahlen** wurden für das gegenständliche Projekt im Technischen Bericht zum Einreichprojekt 2020 als auch in den darin angeführten zugehörigen Dokumenten unterschiedliche Verkehrszahlen angeführt.

Auf Nachfrage durch den Landesrechnungshof teilte die A16 mit, dass im Projektgebiet bei den folgenden Bereichen im Wesentlichen von einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von

- **St.-Peter-Hauptstraße mit ca. 15.312 Kfz / 24h mit 4,5 % LKW-Anteil**
- **St.-Peter-Gürtel mit ca. 14.774 Kfz / 24h mit 3,7 % LKW-Anteil**
- **Liebenauer Gürtel mit ca. 14.410 Kfz / 24h mit 5,3 % LKW-Anteil**

ausgegangen wurde.

Diese Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs decken sich im Wesentlichen mit dem **Gutachten der Fachabteilung Straßenerhaltungsdienst – Referat Straßenbautechnik vom 30. März 2020**. Als **durchschnittlicher täglicher Verkehr** wurden darin ca. **14.900 Kfz / 24h**, jedoch ein **LKW-Anteil von 14 %** angeführt.

Eine durch den Landesrechnungshof durchgeführte Abfrage im Geoinformationssystem (GIS) für die im Projektgebiet liegende Zählstelle im Bereich St.-Peter-Gürtel Kreuzung St.-Peter-Hauptstraße betreffend den durchschnittlichen täglichen Verkehr 2023 zeigt einen Wert von **15.210 Kfz/24h** mit einem **LKW-Anteil von rund 4 %**.

Auf Nachfrage zu dem auffälligen LKW-Anteil im Gutachten vom 30. März 2020 führte die A16 in der Beantwortung vom 29. April 2026 dazu Folgendes aus:

„[...] Das im Tunnel eingesetzte System 5+1 verfügt über eine geringe Genauigkeit im Bezug auf Klassifizierung. [...]

Dem gegenüber steht das Messsystem der Klassen 8+1 welches unmittelbar nach den Tunnelportalen installiert ist und eine entsprechende Genauigkeit der Verkehrsdatenerfassung sicherstellt.

Die Differenz der gemessenen Fahrzeuge, ergibt sich aus zwei unterschiedlichen im Einsatz befindlichen Messsystemen und der daraus resultierenden Messgenauigkeit bzw. Klasseneinstellung sowie der örtlichen Messstandorte.“

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die angeführten Daten aus dem Südgürtel eine geringere Genauigkeit als jene nach dem Tunnel angebrachten Zählstellen aufweisen.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, Basisdaten grundsätzlich zu plausibilisieren und nur qualitätsgesicherte Daten heranziehen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis. Es wird fortlaufend daran gearbeitet, die Plausibilität der Basisdaten zu gewährleisten.

In diesem Zusammenhang wird zudem festgehalten, dass eine Hochrechnung der vorliegenden Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs auf ein definiertes Prognosejahr in den Projektunterlagen nicht vorhanden ist.

Im regionalen Verkehrskonzept (Stand Juni 2010) findet sich betreffend Verkehrsprognosen des **stadtüberschreitenden Gesamtverkehrs** der Hinweis, dass dieser über langjährige Beobachtungen eine **jährliche Zuwachsrate von rund 2,7 %** aufweist.

Für die Entwicklung des Verkehrs wurden darin verschiedene Szenarien analysiert und anhand dessen für den damaligen Prognosezeitraum 2009 bis 2021 für den **Ziel- und Quellverkehr von und nach Graz eine Steigerung von 21 % bis 2021** angenommen.

Für den **reinen Binnenverkehr** innerhalb von Graz wurde eine **jährliche Steigerung von rund 1 %** angenommen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Verkehrswerte aus dem Einreichprojekt ohne weitere Hochrechnung oder Prognose auf Folgejahre als Grundlage für das Projekt herangezogen wurden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, neben den Ist-Verkehrswerten auch Prognosen betreffend das künftige Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen und diese nachvollziehbar herzuleiten.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Es wird darauf hingewiesen, dass sowohl im straßenrechtlichen Einreichprojekt als auch im straßenrechtlichen Bescheid die Prognoseberechnungen der Prime Mobility und Consulting GmbH in 8010 Graz, Stand 16.9.2020 enthalten sind. Diese beleuchten den Prognosehorizont 2035.

In Abstimmung mit der ASFINAG wurde weiterführend eine Prognoserechnung und Leistungsfähigkeitsberechnung für das Jahr 2040 durchgeführt und auch im Verkehrssicherheitsaudit vom Büro IKK, Reininghausstraße 78, 8020 Graz aufgenommen.

Die diesbezüglichen Unterlagen wie die Verkehrsuntersuchung ASFINAG 2040, der straßenrechtliche Bescheid von der Verkehrsbehörde des Landes Steiermark, die Prognoseberechnungen der Prime Mobility und Consulting GmbH 2035 sowie das Verkehrssicherheitsaudit von IKK liegen dieser Stellungnahme bei.

Replik des Landesrechnungshofes:

Der Sachverhalt konnte im Rahmen des Stellungnahmeverfahrens geklärt werden.

4. ORGANISATION

Die Organisation von Projekten ist in der Projektmanagement-Richtlinie der A16 definiert. Dieser werden je nach Komplexität, Anzahl der Arbeitspakete und Projektbeteiligten, Projektdauer, Gesamtkosten sowie politischem bzw. medialen Interesse in **Projektkategorien** eingeteilt. Es gibt demnach die Kategorien Kleinprojekte, Projekte und Großprojekte.

Das **gegenständliche Projekt** ist aufgrund der großen Anzahl Projektbeteiligter und den Gesamtkosten von mehr als € 3,0 Mio. **gemäß Projektmanagement-Richtlinie der A16 als Großprojekt einzustufen.**

Auf Anfrage durch den Landesrechnungshof betreffend die Projektmanagement-Unterlagen wurde seitens der A16 folgende Stellungnahme übermittelt [Hervorhebungen durch den Landesrechnungshof]:

*„In Abstimmung mit der Referatsleitung wurde **aufgrund der fehlenden Personalressourcen festgelegt, dass das gegenständliche Projekt nicht als Großprojekt gem. Projektmanagementrichtlinie abgewickelt wird.**“*

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für das gegenständliche Projekt nach Auskunft der A16 zu wenig Personalressourcen für die Umsetzung eingesetzt wurden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, in Anlehnung an die Projektkategorie gemäß Projektmanagement-Richtlinie entsprechende Personalressourcen einzusetzen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

4.1 Organisationsstruktur

In der Projektmanagement-Richtlinie der A16 findet sich das folgende Projektorganigramm, in dem die grundsätzlichen Rollen im Projekt festgelegt sind:

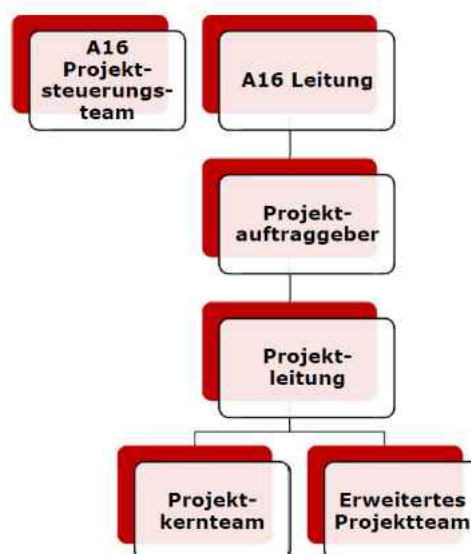


Abbildung: Projektorganigramm gemäß Projektmanagement-Richtlinie der A16; Stand März 2025

Zur Umsetzung des Projektes Generalsanierung B 67a, Ausbau der A 2-Anschlussstellen, Geh- und Radwegbau wurde die in der Folge dargestellte Organisationsstruktur gewählt. **Anzumerken dabei ist, dass für dieses Projekt kein Organigramm bzw. kein Projekthandbuch vorhanden ist.** Zur Visualisierung der Organisation wurde daher die folgende schematische Darstellung durch den Landesrechnungshof erstellt.

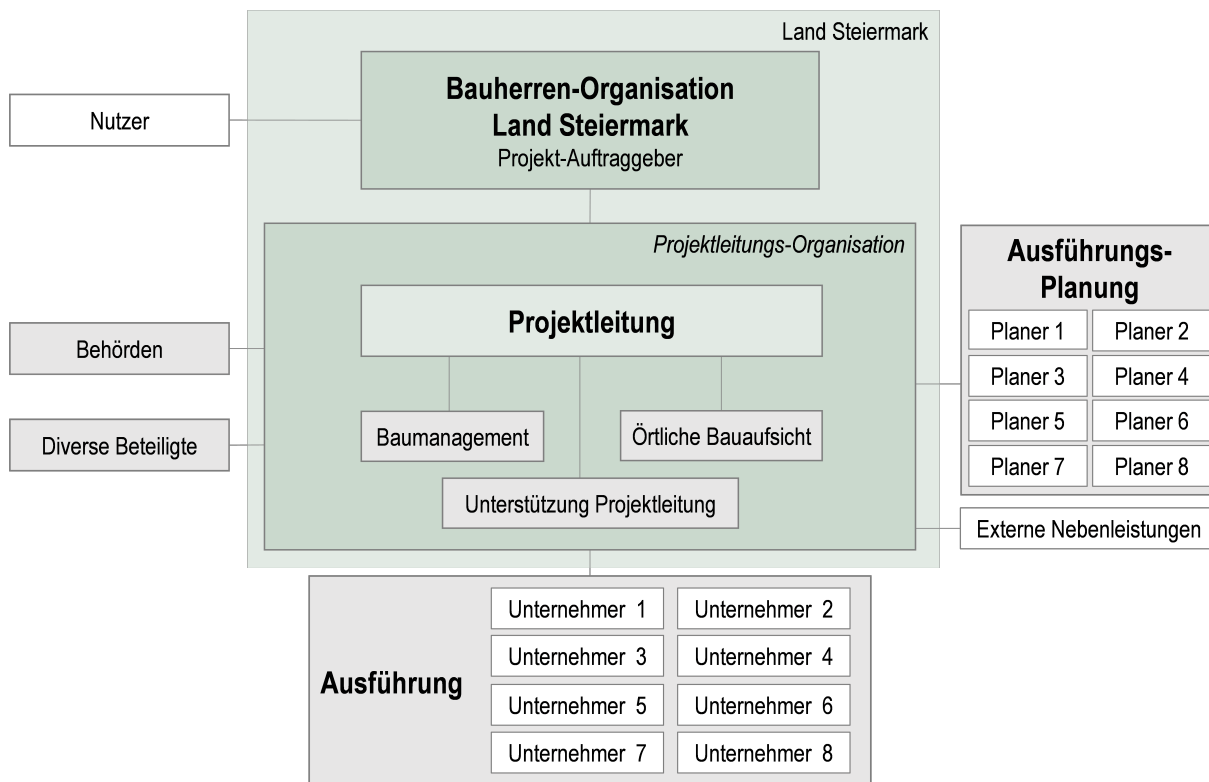


Abbildung: Organisation zur Projektumsetzung in schematischer Darstellung

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass beim gegenständlichen Projekt keine begleitende Kontrolle und keine Projektsteuerung vorhanden waren.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, bei Projekten dieser Größenordnung und Projektdauer und in Anbetracht der nicht für dieses Projekt ausreichend vorhandenen personellen Ressourcen im Land Steiermark Unterstützung durch externe Dienstleister zu beauftragen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

Bauherren Organisation

Bauherr des vorliegenden Projektes ist das Land Steiermark. Die Bauherrenfunktion im Sinne des Projektauftraggebers (PAG) wird vom Referatsleiter des Referates „Straßeninfrastruktur – Bestand“ der A16 wahrgenommen.

Projektleitung

Als Projektleitung wurde der Leiter des Bereiches Straßenbau im Referat „Straßeninfrastruktur – Bestand“ der A16 bestellt. Dieser erfüllte zudem auch noch die Funktion des Baumanagements. Darüber hinaus gab es projektunterstützende Mitarbeiter der A16 für die Bereiche

- Beleuchtung und Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA),
- Betonbau,
- Grünraummanagement,
- Liegenschaften und technische Dienste sowie
- Straßenbautechnik.

Unterstützung der Projektleitung

Zur Unterstützung der Projektleitung wurde diesem ein externer Abrechnungstechniker beigestellt. Art und Umfang der Unterstützung geht aus der pauschalen Beauftragung nicht hervor.

Örtliche Bauaufsicht und Baumanagement

Die Leistung der örtlichen Bauaufsicht und des Baumanagements wurde durch Mitarbeiter der Baubezirksleitung Steirischer Zentralraum erbracht.

Ausführungsplanung / externe Nebenleistungen

Die Planung wurde durch mehrere Ziviltechniker und Planungsbüros übernommen. Vor und während der Projektumsetzung waren zudem für die Untersuchungen von diversen Sachverhalten gutachterliche Tätigkeiten erforderlich. Alle in diesem Zusammenhang erbrachten Leistungen fallen in den Bereich der externen Nebenleistungen.

Ausführung

Die Hauptbauleistung wurde entsprechend den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes (BVerG) ausgeschrieben und vergeben. Zudem gab es einige Dienstleister, die mit der Umsetzung weiterer Gewerke beauftragt wurden.

Nutzer

Nutzer von Verkehrsinfrastrukturprojekten sind primär die Verkehrsteilnehmer.

Behörden

Im Rahmen des Projekts wurden die erforderlichen Rechtsverfahren mit den jeweils zuständigen Behörden abgewickelt.

Diverse Beteiligte

Unter „diverse Beteiligte“ sind vom Projekt direkt oder indirekt betroffene Personen und Rechtspersonen zu verstehen. Beispielsweise fallen darunter Personen, deren Liegenschaften eingelöst wurden.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für die Abwicklung des Bauvorhabens grundsätzlich eine geeignete Organisationsstruktur gewählt wurde. Bei nicht ausreichend vorhandenen Personalressourcen sind externe Dienstleister zu beauftragen.

4.2 Beschlüsse

Für das Projekt Generalsanierung B 67a, Ausbau der A 2-Anschlussstellen, Geh- und Radwegbau wurden vor Projektstart die erforderlichen Beschlüsse gefasst. Diese sind im Folgenden angeführt.

4.2.1 Planungsbeschluss

In der Regierungssitzung vom 27. Februar 2020 wurde das **Instandsetzungs- und Ausbauprogramm** an Landesstraßen L und B, Drittprojekte und dringliche Projekte inkl. Grundstückseinlösen und Planungsaufträgen **in Höhe von € 7,1 Mio.** beschlossen. Darin ist unter anderem die Planung für die im Projektgebiet befindliche Anschlussstelle der A 2 St.-Peter-Gürtel von km 10,88 bis km 12,53 angeführt.

4.2.2 Beschlüsse zu Grundeinlösen

In der Regierungssitzung vom 21. Jänner 2021 wurde das **Bauprogramm 2021** sowie das **Instandsetzungs- und Ausbauprogramm** an Landesstraßen L und B inkl. Grundstückseinlösen und Planungsaufträgen **in Höhe von € 11,9 Mio.** beschlossen. Darin ist unter anderem die Grundeinlöse Liebenauer Gürtel – St.-Peter-Gürtel, Anschlussstelle Raaba von km 10,880 bis km 12,530 angeführt.

In den Projektunterlagen sind zudem Dokumente betreffend die Grundeinlösen mit privaten Eigentümern dokumentiert. Konkret wurden **bei vier Grundstücken dauerhafte bzw. vorübergehende Grundstücksinanspruchnahmen** abgewickelt. Für diese wurden **in Summe rund € 93.109** aufgewendet. Die zugehörigen Übereinkommen für die Grundeinlösen wurden in den Jahren 2020, 2021, 2023 und 2025 gefasst und konnten nachvollzogen werden.

In der Kostenübersicht wurden weitere € 30.000 für „offene Forderungen Grundeinlösen geschätzt“ angeführt. Zu diesen liegen keine weiteren Informationen bzw. Beschlüsse vor.

4.2.3 Beschluss zur Projektrealisierung und Projektkosten

Betreffend die Projektrealisierung und die Projektkosten sind im Regierungssitzungsbeschluss (RSB) vom 30. März 2023 für das Bauvorhaben

**„UHS St. Peter Gürtel AST Raaba A2Z“
Gesamtkosten in Höhe von € 7,90 Mio. (brutto)**

angeführt.

Angaben betreffend Preisbasis sind dazu nicht vorhanden. Die angegebenen Gesamtkosten sind auch im Bauprogramm dokumentiert. Für die Zahlungen des Landes wurden Tranchen in den Jahren 2023 und 2024 im Budgetplan berücksichtigt.

Die Projektkosten teilen sich dabei auf

- das **Land Steiermark mit € 6,50 Mio.** (davon € 1,6 Mio. für Radweg) und
- den **Anteil Dritter mit € 1,40 Mio.**
(Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft [ASFINAG],
Leitungsträger und Aufschließung Gewerbegebiet Nord)

auf.

4.2.4 Beschluss zur Projektverlängerung

Darüber hinaus findet sich im Bauprogramm ein weiterer **Regierungssitzungsbeschluss vom 10. April 2025 betreffend Projektverlängerung bis 2027**. Darin ist eine Vielzahl an Projekten angeführt, bei denen es unter anderem zu Verzögerungen bei der Projekterstellung, Umanungsnotwendigkeiten, Problemen bei den Grundeinlösen, den straßenrechtlichen Verfahren und sonstigen materienrechtlichen Verfahren gegeben hat.

Nachdem die in diesen Regierungssitzungsbeschlüssen beschlossenen Auszahlungszeiträume abgelaufen waren bzw. absehbar war, dass diese Zeiträume nicht eingehalten werden können, wurde um Verlängerung dieser Auszahlungszeiträume bis Ende 2027 ersucht. Der entsprechende **Regierungssitzungsbeschluss wurde am 10. April 2025 einstimmig angenommen.**

4.3 Schnittstellen

Durch die Projekttrassierung ergeben sich mit den an das Projekt angrenzenden Gewerbegebieten, diversen Grundstückseignern und der Autobahn eine Vielzahl an Schnittstellen. Zur vertraglichen Festlegung der Rahmenbedingungen wurden zwischen den Vertragspartnern Nutzungsübereinkommen und Verträge sowie Vereinbarungen geschlossen. Diese sind im Folgenden chronologisch angeführt und wurden hinsichtlich deren Einhaltung geprüft.

Nutzungsübereinkommen und Verträge

- Vertrag mit der Stadt Graz über die **Finanzierung der Planung und des Baus sowie der Erhaltung von Straßeninfrastruktur an Landesstraßen** in Graz vom 16. Jänner 2020 (prozentuelle Aufteilung der Kosten zwischen Stadt und Land nach unterschiedlichsten Gesichtspunkten). Dieser wurde entsprechend umgesetzt.
- Vertrag mit der Firma **LIGÜ Projektentwicklung GmbH & Co KG zur Benützung von Landes-Straßengrund für die Errichtung einer Zufahrt (Ein- und Ausfahrt) inkl. Nebenanlagen** an der Landesstraße B 67a Grazer Ring Straße in km 11,890 vom Straßengrundstück Nr. 176/1, Einlagezahl (EZ) 551, Katastralgemeinde (KG) 63110 Engelsdorf zum Grundstück Nr. 141/6 EZ 47, KG 63110 Engelsdorf vom 16. Dezember 2020. Der Vertrag wurde mit 20. Juni 2024 für einen neuen Vertragsnehmer (HORNBACH Baumarkt GmbH) unterfertigt vorgelegt. Entsprechende Zahlungsnachweise sind vorhanden.

- Vertrag **mit der Stadt Graz** über die **Radoffensive Graz 2030** vom 5. Mai 2021 (Aufteilung der Maßnahmen aus der Planung, Errichtung und Vermarktung zu je 50 % auf die Stadt Graz und das Land Steiermark).

Der Vertrag wurde im Zuge einer vorgezogenen Maßnahme im Bereich des Gehsteiges des neuen Firmenstandortes der Firma Auer entlang des Projektes zwischen der Stadt Graz und dem Land Steiermark als eigenes Projekt umgesetzt. Die Kostenabgrenzung wurde anhand der gelegten Abrechnungen geprüft und konnte nachvollzogen werden.

Für die weitere Vorgehensweise wurde im 10. Lenkungsausschuss zur Radverkehrs-offensive am 22. November 2021 die künftige kostenmäßig getrennte Abwicklung (Aufträge, Rechnungen, Budget, Buchhaltung) durch Stadt (Gemeindestraßen) und Land (Landesstraßen) fixiert. Nach drei Jahren soll ein Kassasturz durchgeführt und die Ausgaben auf Basis des laufenden Controllings abgeglichen werden (siehe dazu Kapitel 8.1.2 Kostenschätzung für den Regierungssitzungsbeschluss 2023 und Kostendarstellung im Regierungssitzungsbeschluss).

- **Gestattungs- und Sondernutzungsvertrag mit der ASFINAG Service GmbH** betreffend die Sondernutzung zur Errichtung eines Geh- und Radweges und die Sanierung der Fahrbahn B 67a auf dem Grundstück Nr. 170 in der KG Engelsdorf vom 13. März 2023. Der Vertrag wurde **entsprechend umgesetzt** und die Kosten für die Vertragserrichtung vom Land Steiermark übernommen.
- **Benützungsübereinkommen mit der ÖBB-Infrastruktur AG** für bahnfremde Anlagen auf Bahngrund sowie im Bauverbots- und Gefährdungsbereich von Eisenbahnanlagen entlang der Strecke Mogersdorf - Graz, von km 243,206 bis km 243,241, beidseits der Bahn, Kreuzung Liebenauer Gürtel bis St.-Peter-Gürtel / Köglerweg – Generalsanierung der Fahrbahn sowie Errichtung eines Geh- und Radweges vom 20. Februar 2022; unterfertigt vom Land Steiermark am 14. März 2023. Das Benützungsübereinkommen wurde **umgesetzt**.

Ergänzung zum bestehenden Benützungsübereinkommen mit der ÖBB-Infrastruktur AG betreffend künftige Umbauten vom 15. November 2023. Nach Rückfrage wurde seitens der A16 mitgeteilt, dass die unter diesem Punkt erwähnte Kostentragung nicht unmittelbar das Prüfprojekt betrifft.

- **Vertrag mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie** über die Auflassung von Straßenanteilen als Bundesstraße (Rampen A/B und C/D) **inkl. Darstellung der Erhaltungsbereiche** (Land Steiermark, Stadt Graz und ASFINAG), amtssigniert am 2. Oktober 2023. Der Vertrag wurde **umgesetzt**.
- **Vertrag mit der ASFINAG Service GmbH** über die Errichtung, Erhaltung und Finanzierung des Bauvorhabens "B 67a Grazer Ringstraße, km 10,750 bis 12,400, UHS ST Peter Gürtel AST Raaba A2Z" vom 11. Oktober 2023.

Auf Nachfrage durch den Landesrechnungshof führte die A16 dazu Folgendes aus:
„Die Bauleistungen der Firma Klöcher wurden im Zuge der Erstellung des Bauvertrages (Leistungsverzeichnis) in einer eigenen Obergruppe erfasst. Basis für die Massenermittlung ist bzw. war die der Ausschreibung beiliegende Planung ZT Büro Fruhmann.“

Weiters wurden die Schlussrechnung sowie die zugehörigen Prüfunterlagen und Korrekturen übermittelt. Der Vertrag wurde umgesetzt.

- **Vereinbarung zwischen dem Land Steiermark und privaten Eigentümern über die Einräumung eines Nutzungsrechtes für Ersatzpflanzungen** auf der Liegenschaft EZ 890, KG 63110 Engelsdorf vom 16. November 2023.

Für die Inanspruchnahme des Grundstückes für Ersatzpflanzungen durch das Land Steiermark wurde ein Entgelt in Höhe von € 53.400 (netto) an die Grundstückseigentümer vereinbart. Dieses Entgelt soll von den Kosten der bauausführenden Firma für die baulichen Maßnahmen (Abbieger, Trompete und Geradeausstreifen) in Höhe von € 85.633,26 (netto) in Abzug gebracht werden. Es ergibt sich daraus ein Differenzbetrag in Höhe von ca. € 32.233 (netto).

Im Zuge eines **Nachtrages** vom 16. April 2024 **zur Vereinbarung** vom 16. November 2023 wurde das Entgelt für die Inanspruchnahme des Grundstückes für Ersatzpflanzungen von € 53.400 auf € 64.200 angehoben. Grund hierfür war die Erweiterung des Ausmaßes um den erweiterten Nutzungstreifen, wodurch sich der an das Land Steiermark zu überweisende Differenzbetrag in Höhe von € 32.233 (netto) auf € 21.433 (netto) reduzierte. Die tatsächlichen Kosten in Höhe von rund € 32.420 wurden von der ausführenden Firma direkt mit der Firma Hornbach verrechnet und in der Schlussrechnung in Abzug gebracht.

- **Vertrag mit der Firma Hornbach zur Benützung von Landes-Straßengrund für die Errichtung einer Zufahrt (Ein- und Ausfahrt) inkl. Nebenanlagen** an der Landesstraße B 67a Grazer Ring Straße in km 11,890 vom Straßengrundstück Nr. 176/1, EZ 551, KG 63110 Engelsdorf zu den Grundstücken Nr. 141/6, EZ 47, Nr. 136 und Nr. 138/1, EZ 1, KG 63110 Engelsdorf vom 20. Juni 2024 (elektronisch gefertigt). Ein entsprechender Zahlungseingang am Konto des Landes Steiermark liegt vor.
- **Übereinkommen mit privaten Grundstückseigentümern der KG 63110 Engelsdorf über die Inanspruchnahme folgender Grundstücke mit der Nr.**
 - **715/2** vom 21. Oktober 2020,
 - **720/6** vom 9. Juli 2021 sowie
 - **143/4** vom 20. Juli 2023.

Die Kosten betreffen die Inanspruchnahme der Grundstücke. Diese wurden **entsprechend umgesetzt und abgerechnet**.

- **Diverse Leitungsträger (Magenta, Energie Steiermark und Citycom)**

Hinsichtlich der Leitungsträger im Baufeld wurden die Leitungstrassen und Grabungsarbeiten schon bei der Planung (Leitungsverlegungspläne, Regelquerschnitte Leitungsverlegungen), soweit diese in der Planungsphase bekannt waren, mitberücksichtigt und in den entsprechenden Obergruppen ausgeschrieben. Die Leistungen wurden vom Leitungsträger direkt beauftragt, beaufsichtigt und abgerechnet. Dies wurde auch in den Vorbemerkungen der Leistungsverzeichnisse beschrieben.

Soweit möglich, wurden laut Auskunft der A16 in einer Künette mehrere Leitungen kombiniert bzw. wurden auch zusätzliche Leerrohre in Abstimmung mit den Leitungsträgern verlegt.

Seitens der A16 wurde eine Kostenaufstellung der Leitungsträger gemäß der Obergruppen und dem Künetten-Anteil übermittelt. Zudem wurde festgelegt, dass die Rechnungslegungen inkl. Prüfung direkt zwischen dem Auftragnehmer und den jeweiligen Leitungsträgern erfolgt.

Vereinbarungen

Betreffend der Verkehrslichtsignalanlagen wurden im Februar 2023 folgende Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien anhand von Schätzkosten ausgearbeitet:

- Vereinbarung mit der **ASFINAG** und der **Stadt Graz** über die **Errichtung, Durchführung und die Erhaltung der VLSA 0756 im Bereich der Rampe A/B** vom 13. Juli 2023 (Kostenteilung Errichtung und Erhaltung: 30,77 % ASFINAG; 15,38 % Stadt Graz und 53,85 % Land Steiermark).
- Vereinbarung mit der **ASFINAG** und der **Projektentwicklung Südgürtel Kniely KG** über die **Errichtung, Durchführung und die Erhaltung der VLSA 0768 im Bereich der Rampe C/D** vom 17. Juli 2023. Im Vergleich zur vorangegangenen Vereinbarung wurden für die Kostenteilung der Errichtung und der operativen Erhaltung unterschiedliche Werte angeführt. Für die Aufteilung der Errichtungskosten fallen der ASFINAG 23,4 %, der Projektentwicklung Südgürtel Kniely KG 8,4 % und dem Land Steiermark 68,2 % zu.

Betreffend die operative Erhaltung wurde für die VLSA 0768 angeführt, dass der ASFINAG 21,43 %, der Projektentwicklung Südgürtel Kniely KG 14,29 % und dem Land Steiermark 64,28 % der Erhaltungskosten zuzuordnen sind.

Auf Rückfrage des Landesrechnungshofes betreffend die Verortung der VLSA 0768 wurde seitens der A16 mitgeteilt, dass die Bezeichnung VLSA 0768 irrtümlich angeführt wurde. Diese Bezeichnung ist im gesamten Verkehrslichtsignalanlagen-Netz der Stadt Graz nicht vorhanden. Tatsächlich handelt es sich bei der VLSA 0768 um die VLSA 0756_2.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass in einer Vereinbarung betreffend die Errichtung, Durchführung und Erhaltung einer Verkehrslichtsignalanlage eine falsche Bezeichnung dieser angeführt ist. Die darin angeführte Verkehrslichtsignalanlage ist im Netz der Stadt Graz nicht vorhanden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, beim Abschluss von Vereinbarungen betreffend die Errichtung, Durchführung und Erhaltung von Verkehrslichtsignalanlagen deren Bezeichnung und damit den Gegenstand der Vereinbarungen entsprechend zu prüfen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

Die beiden oben angeführten Vereinbarungen betreffend die VLSA 0756 und 0756_2 wurden in einem **aggregierten Aufteilungsschlüssel zusammengefasst**. Diese erfolgte anhand der Addition der jeweiligen Prozentsätze und einer daraus neuen Ermittlung der Verteilung.

Demnach entfallen rund **26,1 % auf die ASFINAG, 7,69 % auf die Stadt Graz, weitere 7,145 % auf die Projektentwicklung Südgürtel und 59,065 % auf das Land Steiermark.**

Auf Nachfrage bei der A16 wurde dem Landesrechnungshof das Protokoll der 18. Baubesprechung vom 21. November 2023 übermittelt. Darin wurde dokumentiert, dass der Aufteilungsschlüssel von allen Beteiligten akzeptiert wurde. Das Protokoll wurde am Ende der Sitzung an alle betroffenen Parteien übermittelt und von allen akzeptiert. **Der Aufteilungsschlüssel als auch dessen Umsetzung ist nachvollziehbar.**

Weiterer Vertrag und Angebote zu Verkehrslichtsignalanlagen

Auf Nachfrage bei der A16 wurde folgender weiterer Vertrag zwischen dem Land Steiermark und mehreren Dritten unter Beitritt der Stadt Graz übermittelt:

- **Vertragsentwurf** vom 13. Februar 2026 **zwischen dem Land Steiermark und Bellaflora sowie dem Center Ost unter Beitritt der Stadt Graz** (Straßenamt) über die Errichtung, Durchführung und die Erhaltung der VLSA 0758, B 67a Grazer Ringstraße / Kreuzung Center Ost mit Nebenanlagen und straßenbegleitenden Maßnahmen. Der Vertrag liegt als Vertragsentwurf, der sich laut Auskunft der A16 (Stand 14. April 2026) weiterhin im Unterschriftenlauf befindet, vor. Dieser soll die Kostenaufteilung der erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen der VLSA 0758 regeln. Der im Vertrag erwähnte Aufteilungsschlüssel wurde auf Nachfrage nachgereicht und sieht die Aufteilung nach der Grundstücksfläche vor.

Darüber hinaus wurden seitens der A16 weitere Angebote betreffend Verkehrslichtsignalanlagen übermittelt. Diese sind in weiterer Folge im Detail aufgelistet:

- **Angebot zur VLSA 0759** vom 26. Jänner 2026 betreffend **Liebenauer Gürtel - Am Engelsdorfgrund; Erweiterung um Zählschleifen und Reparatur Bestandsschleifen** (Kostenteilung 31,16% Stadt Graz und 68,84 % Land Steiermark).
- **Angebot zur VLSA 0767** vom 30. März 2026 betreffend **St.-Peter-Südgürtel - Maggstraße** betreffend **zusätzliches Umschalten zwischen Bauphase 1 und Bauphase 2 wegen Belagsarbeiten und den Regiearbeiten** für Überstunden und Hubkanzelsteiger (Kostenteilung 18,02 % Stadt Graz und 81,98 % Land Steiermark).
- **Angebot zur VLSA 0758** vom 30. März 2026 betreffend **St.-Peter-Südgürtel - Center Ost** betreffend die **Klärung und Unterstützung bei der Kabelwegreparatur** (der Auftrag soll zu 100 % durch das Land Steiermark bezahlt werden).

Seitens der A16 wurde zu den Angeboten folgende Erläuterung übermittelt, die nachstehend zusammengefasst ist:

„Die verspätete Übermittlung der VLSA Angebote ist damit zu begründen, dass mit der Stadt Graz vereinbart wurde auch den Tausch der Kupferkabel durch Lichtwellenleiter mit diesen Angeboten abzuwickeln.“

Durch den Ausbau der Firma Hornbach soll es mit der Fertigstellung im heurigen Jahr noch Anpassungen bezüglich des Programms und der Schleifen kommen. Diese Anpassungen der VLSA sind noch Bestandteil des Projektes.

Der Rückbau der Bauphasen der VLSA inkl. Induktionsschleifen und Anpassung der finalen Programme ist ebenso noch Bestandteil des gegenständlichen Projektes.

Der geplante Tausch der Lichtwellenleiter soll aus den Pauschalen 2026 finanziert werden und nicht mehr dem gegenständlichen Projekt zugeordnet werden.“

Zu den Angeboten (0759, 0767 und 0758) liegen dem Landesrechnungshof keine weiteren Dokumente, wie bspw. Beauftragungen, Rechnungen, Buchungsmitteilungen etc., vor, wodurch eine Überprüfung nicht möglich war.

Zusammenfassend stellt der Landesrechnungshof betreffend die überprüften Schnittstellen fest, dass diese überwiegend nachvollziehbar umgesetzt und abgegrenzt wurden. Anzumerken ist dabei jedoch, dass die Unterlagen zum Teil aufgrund der Ablagestruktur (elektronischer Akt [ELAK], Outlook, Server) nur schwer nachvollziehbar waren und Dokumente zum Teil erst auf Nachfrage übermittelt wurden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, eine vollständige und nachvollziehbare Aktenstruktur und Ablage sicherzustellen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis. An der Verbesserung der Ablage und Aktenstruktur wird gearbeitet.

Der Landesrechnungshof stellt weiter fest, dass das Projekt aufgrund der Vielzahl an Schnittstellen und den unterschiedlichsten Verrechnungsmodalitäten als komplexes Projekt einzustufen ist.

Der Landesrechnungshof ist der Meinung, dass die Projektmanagement-Richtlinie der A16 ein geeignetes Instrument zur Abwicklung derartiger Projekte ist. Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Einhaltung dieser Richtlinie sicherzustellen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

5. PROJEKTMANAGEMENT

Zur Organisation von Projekten wurde seitens der A16 eine Projektmanagement-Richtlinie erarbeitet. Darin ist definiert, dass Projekte *„von der Idee bis letztendlich zur Nutzung klar definiert und von der Projektleitung, die nach außen die einzige Ansprechperson ist, samt notwendigem Team umgesetzt“* werden.

Zudem ist darin festgehalten, dass für Projekte eindeutige **Spielregeln festzulegen** und die **Schnittstellen** zwischen den Projektbeteiligten **zu definieren** und zu schärfen sind.

Weiters sind in der Projektmanagement-Richtlinie **Projektkategorien** angeführt. Je nach Komplexität, Arbeitspaketen, Anzahl der Projektbeteiligten, Projektdauer, Gesamtkosten sowie politischem bzw. medialem Interesse wird dabei zwischen Kleinprojekten, Projekten und Großprojekten unterschieden.

Das **gegenständliche Projekt** ist aufgrund der großen Anzahl an Projektbeteiligten und den Gesamtkosten von mehr als € 3,0 Mio. **gemäß Projektmanagement-Richtlinie der A16 als Großprojekt einzustufen**.

Der Landesrechnungshof ist der Meinung, dass diese Abstufung sinnvoll ist.

Auf Anfrage durch den Landesrechnungshof betreffend der Projektmanagement-Unterlagen wurde seitens der A16 folgende Stellungnahme übermittelt [Hervorhebungen durch den Landesrechnungshof]:

*„In Abstimmung mit der Referatsleitung wurde [...] **das gegenständliche Projekt nicht als Großprojekt gem. Projektmanagementrichtlinie abgewickelt [...].**“*

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass das Projekt trotz anders lautender Vorgaben laut Projektmanagement-Richtlinie der A16 nicht als Großprojekt umgesetzt wurde.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Projektmanagement-Richtlinie der A16 auch im Hinblick auf die Projekteinstufungen einzuhalten.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

In diesem Zusammenhang wird nochmals festgehalten, dass für das Projekt bereits zu Beginn der Umsetzung laut Einschätzung der A16 zu wenig Personalressourcen zur Verfügung standen (siehe Kapitel 4 Organisation).

Der Landesrechnungshof ist der Meinung, dass für Projekte ausreichende Personalressourcen zur Verfügung stehen müssen. Sollte sich herausstellen, dass diese intern nicht abgedeckt werden können, ist eine externe Beauftragung vorzusehen.

Aufgrund der Entscheidung der A16, das Projekt nicht als Großprojekt umzusetzen, ergibt sich für die Planung und den Bau gemäß der Projektmanagement-Richtlinie der A16 eine Minstdokumentationspflicht.

Diese umfasst im Wesentlichen die folgenden Bereiche:

- Projektauftrag
- Projektplanung
- Balkendiagramm – zeitlicher Ablauf (Arbeitspakete + Meilensteine)
- Projektänderungsprotokoll
- Übergabeprotokolle
- Projektendbericht

Darüber hinaus wurden folgenden weitere Themen ausgewählt und in weiterer Folge behandelt:

- Vier-Augen-Prinzip im Projektmanagement
- Risikomanagement
- Terminmanagement

Die oben angeführten wesentlichen Bereiche aus der Minstdokumentationspflicht sowie die relevanten Punkte wurden in der weiteren Analyse betreffend die Umsetzung näher betrachtet.

5.1 Projektauftrag

Der Projektauftrag ist das zentrale Startdokument eines Bauprojekts und bildet die verbindliche Grundlage zwischen Auftraggeber und Projektorganisation. Er definiert die Ziele und den Umfang des Projekts, legt Kosten-, Termin- und Qualitätsvorgaben fest und berücksichtigt rechtliche sowie normative Rahmenbedingungen.

Darüber hinaus regelt der Projektauftrag die Rollen und Verantwortlichkeiten im Projektteam, weist Ressourcen wie Budget und Personal zu und bestimmt Kommunikations- und Entscheidungswege. Mit der offiziellen Freigabe durch den Auftraggeber erhält das Projekt seine verbindliche Grundlage und den formalen Startschuss.

Für das gegenständliche Projekt **liegt ein Projektauftrag vom 7. Mai 2023 vor**. Dieser wurde am selben Tag durch den Projektauftraggeber an den Projektleiter und das Projektkernteam per E-Mail versendet. Darin ist das Vorhaben beschrieben, abgegrenzt sowie Meilensteine und Kosten (0-Plan) definiert. Ferner ist darin die Projektorganisation geregelt und der Projektstrukturplan definiert.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für das gegenständliche Projekt ein Projektauftrag vorhanden ist.

5.2 Projektplanung

Aufgrund des nicht vorhandenen Projekthandbuches und der in der Projektmanagement-Richtlinie der A16 nicht weiter spezifizierten Inhalte zur Projektplanung wurde die Projekthandbuch-Vorlage der Abteilung 1 Organisation und Informationstechnik vom 9. Februar 2021 vom Landesrechnungshof herangezogen.

Das Muster enthält die wesentlichen Punkte des Projektmanagements betreffend die Projektplanung. Neben den in der Minstdokumentationspflicht angeführten Themen sind darin folgende weitere Punkte abgebildet und in der Folge analysiert:

- Projektumwelt-Analyse
- Projektstrukturplan
- Arbeitspaket-Spezifikation
- Projektmeilensteinplan
- Projektpersonaleinsatzplan
- Projektkommunikationsstrukturen
- Projekt-Spielregeln
- Projektdokumentation

Projektumwelt-Analyse

Die Projektumwelt-Analyse ist ein zentrales Instrument im Projektmanagement zur systematischen Erfassung und Bewertung aller externen und internen Einflussfaktoren eines Projekts. Dabei werden relevante Stakeholder, Rahmenbedingungen, Interessen, Chancen und Risiken identifiziert, um deren Auswirkungen auf das Projekt frühzeitig zu erkennen.

Eine entsprechende Erläuterung inkl. einer Beispiel-Visualisierung findet sich in der Projektmanagement-Richtlinie der A16 im Kapitel Projektkontextanalyse.

Für das vorliegende Projekt sind in den Projektunterlagen keine Dokumente betreffend Projektumwelt-Analyse vorhanden.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für das gegenständliche Projekt keine Projektumwelt-Analyse durchgeführt wurde.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, für Projekte dieser Größenordnung eine Projektumwelt-Analyse durchzuführen und diese auch entsprechend zu dokumentieren.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis. Zukünftig wird verstärkt darauf geachtet, dass bei Großprojekten eine Projektumweltanalyse vorliegend ist.

Projektstrukturplan

Der Projektstrukturplan ist ein wichtiges Planungsinstrument im Projektmanagement, der das gesamte Projekt in übersichtliche Teilaufgaben und Arbeitspakete gliedert. Durch diese Struktur wird der Projektumfang vollständig und nachvollziehbar dargestellt, wodurch Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Abhängigkeiten klar erkennbar werden.

Der Projektstrukturplan legt die Basis für die Terminplanung, das Ressourcenmanagement, die Kostenkalkulation und -steuerung. Dadurch soll eine strukturierte, transparente und effiziente Projektdurchführung ermöglicht werden.

Für das gegenständliche Projekt liegt betreffend den Projektstrukturplan eine Visualisierung der einzelnen Arbeitspakete inklusive einer Gliederung in die Bereiche Verfahren, Baumanagement Planung, Projektmanagement Bau, Dritte/Projektpartner und Vergaben vor.

Darüber hinaus findet sich im Projektauftrag, im Sinne des Projektstrukturplanes, auch ein Meilensteinplan inklusive darin abgebildeter Arbeitspakete. Die Meilensteine sowie die Kosten wurden im Zuge der Projektänderungen nachgeführt.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass es für das vorliegende Projekt einen Projektstrukturplan gibt.

Arbeitspaket-Spezifikation

Die Arbeitspaket-Spezifikation beschreibt Inhalt, Umfang, Ziele, Verantwortlichkeiten und Schnittstellen eines einzelnen Arbeitspakets innerhalb des Projekts. Sie dient dazu, die jeweilige Aufgabe klar abzugrenzen und nachvollziehbar zu definieren, sodass Missverständnisse vermieden werden und Zuständigkeiten eindeutig geregelt sind.

Die Arbeitspaket-Spezifikationen können im vorliegenden Projekt sinngemäß als erfüllt angesehen werden, da die Aufgaben im Projekt den handelnden Personen mittels der Projektbeteiligtenliste zugeordnet wurden. Hierbei handelte es sich jedoch nur um einen groben Umriss der Arbeitspakete. Spezielle Ausführungen hinsichtlich der Inhalte und Ergebnisse der Arbeitspakete lagen nicht vor.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Arbeitspaket-Spezifikationen über die Projektbeteiligtenliste grob zugeordnet wurden. Spezielle Ausführungen betreffend die Arbeitspaket-Inhalte liegen nicht vor.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Arbeitspakete klar zu spezifizieren und diese den Projektbeteiligten zu kommunizieren.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis. Es wird bereits an klareren Zuordnungen gearbeitet.

Projektmeilensteinplan

Projektmeilensteine sind klar definierte, zeitlich festgelegte Eckpunkte im Projektverlauf, die den Abschluss wichtiger Phasen, Ergebnisse oder Entscheidungen markieren. Sie dienen als Kontroll- und Orientierungspunkte, an denen überprüft wird, ob die geplanten Ziele erreicht und die Voraussetzungen für den nächsten Projektschritt erfüllt sind.

In der Projektmanagement-Richtlinie der A16 sind für Projekte folgende berichtspflichtige Meilensteine definiert:

- Genehmigung Einreichplanung durch Regierung eingeholt
- baureifes Projekt liegt vor
- Freigabe der Ausschreibung durch den Projektauftraggeber
- Bauübernahme und Verkehrsfreigabe durchgeführt
- Schlussrechnung geprüft (fünf Monate nach Bauübernahme)
- Schlussarbeiten abgeschlossen
- Schlussfeststellung (nach Ende der Gewährleistungsfrist)

In den vorliegenden Projektunterlagen wurden die Meilensteine sowohl im Projektauftrag als auch in den Projektänderungen dokumentiert.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass es im Projekt Meilensteine gibt, die entsprechend dem Projektfortschritt aktualisiert wurden.

Projektpersonaleinsatzplan

Der Personaleinsatzplan legt fest, welche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit welchen Qualifikationen zu bestimmten Zeitpunkten in einem Projekt eingesetzt werden. Er sorgt dafür, dass Ressourcen bedarfsgerecht und effizient verteilt sind, Überlastungen vermieden und Engpässe frühzeitig erkannt werden.

Über den Projekteinsatzplan kann die Verfügbarkeit und Auslastung des Projektteams gesteuert, die Grundlage für eine realistische Termin- und Kostenplanung gebildet und somit maßgeblich zum reibungslosen Ablauf und Erfolg des Projekts beigetragen werden.

Wie bereits im Kapitel 5 Projektmanagement angeführt, wurde seitens der A16 auf die fehlenden Personalressourcen für das gegenständliche Projekt hingewiesen. Die fehlenden Personalressourcen wurden auch im Rahmen einer Besprechung mit dem Projektleiter am 31. Juli 2025 thematisiert. Es liegt kein Personaleinsatzplan vor.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für das gegenständliche Projekt zu wenig Personalressourcen für die Umsetzung bereitgestellt wurden. Zudem gibt es auch keinen Personaleinsatzplan.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, Projekte dieser Größenordnung gemäß der Projektmanagement-Richtlinie der A16 umzusetzen, einen Personaleinsatzplan zu erstellen und entsprechende Personalressourcen bereitzustellen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

Projektkommunikationsstrukturen

Projektkommunikationsstrukturen legen fest, wie Informationen im Projekt ausgetauscht werden, welche Kommunikationswege genutzt werden und welche Rollen an den jeweiligen Informationsflüssen beteiligt sind. Sie definieren damit Verantwortlichkeiten, Berichtspflichten, Frequenzen und Formate von Besprechungen, Protokollen oder Berichten.

Betreffend die Projektkommunikationsstrukturen findet sich in der Projektmanagement-Richtlinie der A16 eine Empfehlung für einen Kommunikationsplan, wo folgende Besprechungen inklusive der Ziele, Teilnehmer und Häufigkeiten dargestellt sind:

- Projektauftraggeber-Sitzung
- Projektcontrolling-Sitzung
- Subteam-Sitzungen
- Jours fixes (z. B. Baubesprechungen etc.)

In der Projektmanagement-Richtlinie der A16 ist betreffend Jour-fixe-Sitzungen exemplarisch nur die Baubesprechung angeführt. Zu Jour-fixe-Sitzungen zählen unter anderem auch die

- Bauvertragssitzungen,
- Projektbesprechungen und
- Leitungsträgerbesprechungen.

Für das gegenständliche Projekt liegt kein Projektkommunikationsplan vor. Anhand der Projektkommunikationsplan-Vorlage gemäß Projektmanagement-Richtlinie der A16 wurde durch den Landesrechnungshof eine schematische Übersicht zur Projekt-Kommunikationsstruktur erstellt. Diese ist in der folgenden Abbildung ersichtlich und in der Folge erläutert.

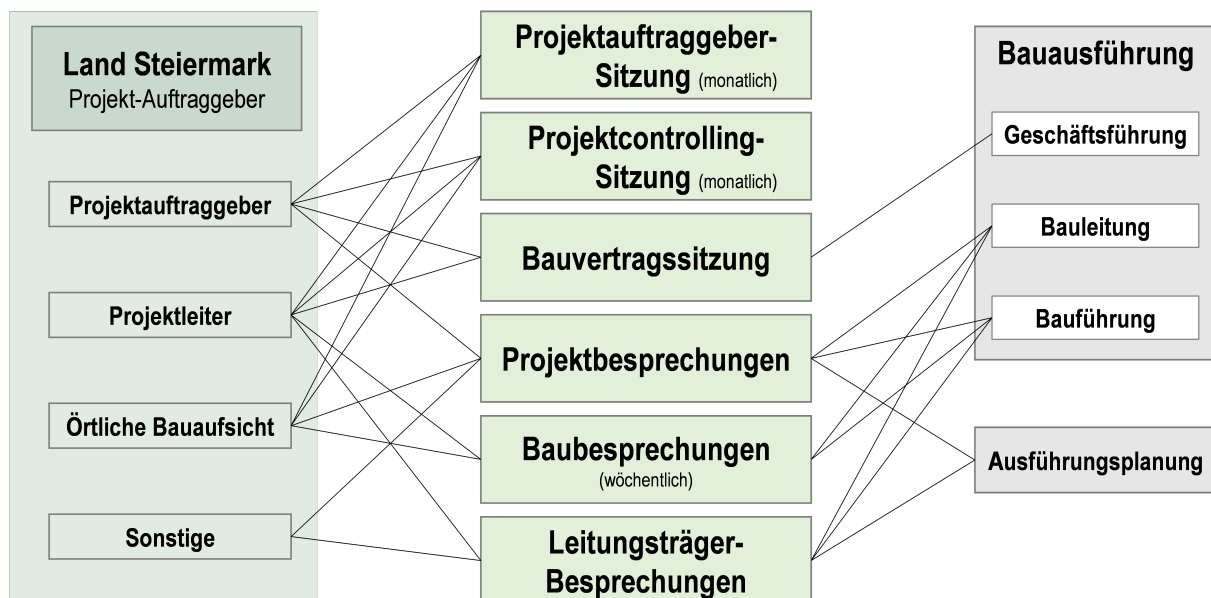


Abbildung: Schematische Kommunikationsstruktur; aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Die **Projektauftraggeber-Sitzung** dient als zentrales Steuerungsinstrument zur Erörterung des aktuellen Projektstatus und möglicher Abweichungen. Auf Basis der Projektauftraggeber-Sitzung werden Entscheidungen getroffen, der Projektstatus freigegeben und gegebenenfalls Änderungen genehmigt. Die monatlich stattfindenden Sitzungen sichern eine transparente und abgestimmte Entscheidungsbasis. Beteiligte sind der Projektauftraggeber, die Projektleitung und gegebenenfalls das Projektsteuerungsteam der A16.

Projektcontrolling-Sitzungen dienen der regelmäßigen Überprüfung von Fortschritt, Kosten, Terminen und Qualität eines Projektes, um Abweichungen frühzeitig zu erkennen und notwendige Steuerungsmaßnahmen einzuleiten. In der Projektmanagement-Richtlinie der A16 sind als Teilnehmer der Sitzungen die Projektleitung sowie das Projektkernteam angeführt. Auch diese Sitzungen sollen monatlich stattfinden.

Bauvertragssitzungen dienen der Klärung offener Fragen zu Abrechnung, Mehr- oder Minderkosten, Abweichungen und Änderungen. Sie wurden auch bei bisherigen A16-Projekten dokumentiert. Übliche Teilnehmer sind Projektauftraggeber, Projektleiter, Projektsteuerung, Örtliche Bauaufsicht, begleitende Kontrolle sowie Geschäftsführung und Bauleitung des ausführenden Unternehmens.

In den übermittelten Unterlagen waren zu den zuvor genannten Sitzungen (Projektauftraggeber- und Projektcontrolling- und Bauvertrags-Sitzungen) keine Protokolle dokumentiert.

Projektbesprechungen sind strukturierte Treffen der Projektbeteiligten zur regelmäßigen Abstimmung, Information und Koordination. Dabei werden der aktuelle Projektstand, offene Aufgaben, Risiken und anstehende Entscheidungen behandelt, um Transparenz zu schaffen, Verantwortlichkeiten zu klären und den Projektfortschritt effizient zu steuern.

Laut Projektmanagement-Richtlinie der A16 gibt es zu Projektbesprechungen keine verbindlichen Vorgaben. In den übermittelten Unterlagen sind insgesamt fünf Projektbesprechungen dokumentiert, die am 12., 17. und 30. Mai 2023 sowie am 11. und 18. Juli 2023 stattfanden. Darüber hinaus gab es eine Besprechung zur Bepflanzung am 11. Jänner 2024 sowie sechs weitere Sitzungen mit dem Straßenerhaltungsdienst und der ASFINAG zu Verkehrszeichen und Wegweisungen.

Baubesprechungen dienen der **wöchentlichen** operativen Koordination der Projektbeteiligten, der Diskussion inhaltlicher Themen sowie der Planung weiterer Vorgehensweisen, um den Baufortschritt effizient zu steuern. Teilnehmer sind Projektleitung, Örtliche Bauaufsicht, Planer und Vertreter der ausführenden Firma. Insgesamt liegen in den übermittelten Unterlagen 31 Baubesprechungsprotokolle vor.

Leitungsträgerbesprechungen sind anlassbezogene Treffen mit Infrastruktur- und Versorgungsunternehmen, um Abstimmungen zu bestehenden oder geplanten Leitungen durchzuführen. Der Teilnehmerkreis deckt sich mit jenen aus den Baubesprechungen. In den übermittelten Unterlagen ist eine Besprechung vom 1. Juni 2023 dokumentiert.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass es keine Definition der erforderlichen Besprechungen gab. Lediglich die Projektmanagement-Richtlinie der A16 gibt einen Anhaltspunkt, welche Besprechungen sinnvoll/notwendig sind. Eine projektbezogene Kommunikationsstruktur war in den Unterlagen nicht vorhanden. Im Projektverlauf hat es verschiedene Besprechungen gegeben.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, bei Projekten dieser Größenordnung eine geregelte Projektkommunikation umzusetzen, und wiederholt seine Empfehlung zur Einhaltung der Projektmanagement-Richtlinie der A16.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

Projektspielregeln

In der Projektmanagement-Richtlinie der A16 sind grundsätzliche Projektspielregeln angeführt. Beispielsweise setzen diese den Ablauf und das Verhalten bei Sitzungen fest. Zudem ist darin festgehalten, dass Sitzungen nur bei Beschlussfähigkeit, pünktlich, ohne Stellvertreter, bei stummgeschalteten Handys, mit vorbereiteter Agenda und Protokoll stattfinden sollen. Die Kommunikation erfolgt überwiegend per E-Mail über die Projektleitung. Dabei soll jeder zielorientiert arbeiten und auf die Vertraulichkeit achten.

In den vorgelegten Unterlagen waren keine projektspezifischen Spielregeln verschriftlicht.

Der Landesrechnungshof stellt jedoch fest, dass viele Spielregeln auch ohne schriftliche Festlegung eingehalten und entsprechend gelebt wurden. Es wurden Protokolle erstellt und an alle Teilnehmer versandt.

Projektdokumentation

Die Projektdokumentation steht im direkten Zusammenhang mit der bereits beschriebenen Projektkommunikationsstruktur. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die für das Projekt relevanten Besprechungen erfolgten und entsprechend dokumentiert wurden.

Hinsichtlich der Dokumentation des Projektes wurden dem Landesrechnungshof die Prüfunterlagen als Abbild des ELAK und der Projektablage übermittelt. Die Ablagestruktur war aufgrund des manuellen Abbildes und der vielschichtigen Ebenen für den Landesrechnungshof schwer nachvollziehbar. Unterlagen wurden zum Teil doppelt oder mehrfach abgelegt. Fehlende Unterlagen wurden auf Nachfrage durch den Projektleiter übermittelt.

In diesem Zusammenhang ist der vorgelegte Schriftverkehr zu erwähnen, der auf eine korrekte und projektdienliche Abwicklung sämtlicher Belange im Bauverlauf hinweist. Mithilfe der Schriftstücke und der bereits erwähnten Sitzungs- und Besprechungsprotokolle entstand überwiegend ein nachvollziehbares Gesamtbild des Projektes.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Projektdokumentation überwiegend nachvollziehbar erfolgte.

5.3 Terminplan

Ein Terminplan ist ein zentrales Werkzeug im Projektmanagement zur zeitlichen Darstellung von Arbeitspaketen und Vorgängen. Es zeigt Beginn, Dauer und Ende einzelner Aufgaben sowie deren Abhängigkeiten zueinander.

Durch die Visualisierung wird der Projektablauf transparent, die Planung und Koordination von Terminen und Ressourcen erleichtert und der Projektfortschritt jederzeit kontrollierbar. Besonders wichtig ist dabei die Bestimmung wesentlicher Meilensteine sowie des kritischen Weges im Projekt. Der kritische Weg zeigt jene Abfolge von Vorgängen, die den frühestmöglichen Projektabschluss bestimmen.

Der Terminplan unterstützt somit nicht nur die Kommunikation und Steuerung, sondern auch das frühzeitige Erkennen von Verzögerungen und Engpässen.

In der Projektmanagement-Richtlinie der A16 findet sich ein Musterbild für einen möglichen Projektstrukturplan inkl. Balkendiagramm als Vorlage.

Betreffend die im Balkendiagramm zu erfassenden Meilensteinen wird auf das Kapitel 5.7 Terminmanagement verwiesen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass im gegenständlichen Projekt kein Balkenterminplan vorliegt.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, für Projekte dieser Größenordnung einen entsprechenden Terminplan (bspw. in Form eines Balkenterminplans) für die Planungs- und Bauphase zu führen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

5.4 Projektänderungsprotokoll

Änderungen, die erfahrungsgemäß bei komplexen und mehrjährigen Projekten in der Umsetzungsphase zur Realisierung anfallen, sind zu dokumentieren. Eine laufende Aktualisierung des entsprechenden Dokuments ist dafür notwendig. Dadurch ergeben sich mehrere Versionen. Sämtliche Versionen sind dabei zu archivieren.

Wie bereits im Kapitel 4.1 Organisationsstruktur angeführt, liegt für dieses Projekt kein Projekthandbuch vor. Wesentliche Änderungen wurden lediglich im Bauprogramm angeführt. Dabei wurden über die Projektlaufzeit mehrere Stände im Bauprogramm vermerkt und final zwischen **Änderungen in der Planung** und **Änderungen während des Baus** unterschieden. Folgende Projektänderungen sind im Bauprogramm dokumentiert:

Nr.	Kategorie	Datum	Beschreibung
1	Planung	09.10.2022	MS baureifes Projekt: Änderung von '30.04.2021' auf '31.12.2022'
2	Planung	13.03.2023	Planungskosten: Änderung von € 240.000 auf € 100.000 Grundeinlöse: Änderung von € 100.000 auf € 150.000 Baukosten: Änderung von € 6.242.360 auf € 7.280.000 Gesamtkosten: Änderung von € 6.582.360 auf € 7.530.000
3	Planung	17.06.2025	MS baureifes Projekt: Änderung von 30.05.2023 auf 30.03.2023
4	Planung	16.05.2025	Planungskosten: Änderung von € 100.000 auf € 266.750 Grundeinlöse: Änderung von € 150.000 auf € 38.000 Baukosten: Änderung von € 7.280.000 auf € 6.242.360 Gesamtkosten: Änderung von € 7.530.000 auf € 304.750 Anteil Dritter: Änderung von € 2.899.240 auf € 78.200
4	Bau	03.03.2024	Grundeinlöse: Änderung von € 100.000 auf € 50.000 Gesamtkosten: Änderung von € 6.420.000 auf € 6.370.000
5	Bau	17.06.2025	MS Bauübernahme: Änderung von 31.05.2024 auf 02.07.2024 MS Schlussrechnung: Änderung von 31.12.2024 auf 31.07.2025 MS Schlussarbeiten: Änderung von 31.12.2024 auf 31.12.2025 MS Schlussfeststellung: Änderung von 31.12.2029 auf 02.07.2029
6	Bau	19.05.2025	Baukosten: Änderung von € 6.120.000 auf € 7.395.000 Gesamtkosten: Änderung von € 6.420.000 auf € 7.395.000 Anteil Dritter: Änderung von € 1.870.000 auf € 1.299.000

Anmerkung: MS = Meilenstein

Tabelle: Änderungen gemäß Bauprogramm; Download vom 4. September 2025;
Aufbereitet durch den Landesrechnungshof

Die im **Bauprogramm** angeführten **Änderungen** finden sich in den übermittelten **Änderungsprotokollen** wieder. Begründungen zu den Änderungen sind dabei angeführt und konnten überwiegend nachvollzogen werden.

Weitere Projektänderungen wurden in den **Baubesprechungsprotokollen dokumentiert**. Die Baubesprechungen fanden wöchentlich statt. Erläuterungen zu den Änderungen inkl. Angabe der Kosten im Sinne eines nachvollziehbaren Änderungsmanagements konnten jedoch nicht festgestellt werden.

Auf Nachfrage bei der A16, ab wann Änderungen als wesentliche Projektänderungen gelten und wann diese im Bauprogramm zu dokumentieren sind, teilte diese dazu Folgendes mit [Hervorhebungen durch den Landesrechnungshof]:

*„Gemäß Projektmanagementrichtlinie sind **Abweichungen der Gesamtkosten von mehr als 10 % zu dokumentieren und Abweichungen von Meilensteinen von mehr als einem Monat.**“*

In den übermittelten Unterlagen ist ein Ordner mit 15 Mehr- bzw. Minderkostenforderungen angeführt. Diese betreffen die Forderungen der ausführenden Firma des Hauptauftrages und konnten in Bezug auf die gelegten Teilrechnungen nachvollzogen werden. Einen Konnex dieser Mehrkostenforderungen zu den im Bauprogramm dokumentierten Änderungen konnte nicht hergestellt werden.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass es kein Änderungsmanagement gibt, in dem sämtliche Projektänderungen zusammengefasst sind. Die im Bauprogramm angeführten Änderungen konnten überwiegend nachvollzogen werden. Die Mehrkostenforderungen aus dem Hauptauftrag spiegeln sich in der Abrechnungssumme wider. In den Baubesprechungsprotokollen wurden Änderungen verbal dokumentiert.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, für Projekte dieser Größenordnung ein professionelles Änderungsmanagement umzusetzen und dieses laufend zu aktualisieren.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

5.5 Vier-Augen-Prinzip

Das Vier-Augen-Prinzip stellt sicher, dass wichtige Entscheidungen im Projektmanagement nicht von einer Person allein, sondern stets von zwei Verantwortlichen geprüft oder freigegeben werden.

Auf diese Weise werden Kontrollmechanismen gestärkt, Fehlerquellen reduziert und Entscheidungen besser abgesichert. Dies trägt zur Erhöhung der Qualität, Transparenz und Verlässlichkeit bei und bildet die Grundlage für eine sichere und nachvollziehbare Projektsteuerung.

Auf Nachfrage bei der A16 wurde dem Landesrechnungshof ein Dokument betreffend die Unterschriftenregelung bei Verträgen/Aufträgen übermittelt. Darin ist das anzuwendende Vier-Augen-Prinzip dargestellt. Zudem teilte die A16 mit, dass „das Vier-Augen Prinzip bei Vergabeverfahren [...] durch den zuständigen Projektleiter (oder Kernteammitglied gemäß Projektmanagementrichtlinie) und den Referatsleiter sichergestellt“ wird.

Die folgende Abbildung zeigt die Unterschriftenregelung bei Verträgen/Aufträgen der A16:

Vertragsart	Unterschrift Abteilungsleiter	Unterschrift Referatsleiter A16	Unterschrift BBL-Leiter	Mitzeichnung
Gestattungsverträge (unentgeltlich)			x	B
Gestattungsverträge (entgeltlich)		x		BBL-Leiter
Zufahrtsverträge (Projekte mit Straßenrecht)			x	RL A16
Zufahrtsverträge (ohne Straßenrecht)			x	B
Grundeinlöseverträge ohne Wertgrenze		x		B
Immobilienrecht (Dienstbarkeitsverträge, Kaufverträge, Bestandsverträge, etc.) ohne Wertgrenze		x		B
Finanzierungs- und Erhaltungsverträge bis € 36.000,00 PL in A16 (Allgemeiner FV, Gehsteig V, Bushaltestellen V, Leitungsträger V, VLSA-Verträge)		x		PL
Finanzierungs- und Erhaltungsverträge bis € 36.000,00 PL in BBL (Allgemeiner FV, Gehsteig V, Bushaltestellen V, Leitungsträger V, VLSA-Verträge)			x	PL
Finanzierungs- und Erhaltungsverträge über € 36.000,00, PL in A16 (Allgemeiner FV, Gehsteig V, Bushaltestellen V, Leitungsträger V, VLSA-Verträge)	x			RL A16
Finanzierungs- und Erhaltungsverträge über € 36.000,00, PL in BBL (Allgemeiner FV, Gehsteig V, Bushaltestellen V, Leitungsträger V, VLSA-Verträge)	x			BBL-Leiter
Förderungsverträge bis € 36.000,00		x		B
Förderungsverträge über € 36.000,00	x			RL A16
Förderungsverträge wo Land Förderungsempfänger (ohne Wertgrenze)	x			RL A16
Bau-, Bauleistungs- und Lieferaufträge ohne Wertgrenze		x		PL
Dienstleistungsaufträge bis € 36.000,00 (Planung, Beweissicherung, etc.)		x		PL
Dienstleistungsaufträge über € 36.000,00 (Planung, Beweissicherung, etc.)	x			RL A16

RL.....Referatsleiter PL.....Projektleiter B.....Bearbeiter FV.....Finanzierungsvertrag

Wertgrenze von € 36.000,00 bezieht sich auf die Bruttosumme des Landesanteiles!

Abbildung: Unterschriftenregelung bei Verträgen/Aufträgen der A16, Stand: 1. Juli 2025

Die zuvor angeführte Grafik veranschaulicht die Zeichnungsberechtigung betreffend die Vergabe von Verträgen, die mit der A16 vereinbart werden.

5.6 Risikomanagement

Das Risikomanagement umfasst die systematische Identifikation, die qualitative und quantitative Bewertung, Steuerung und Überwachung von potenziellen Risiken, die den Projektverlauf beeinträchtigen könnten. Ziel ist es, Risiken im Rahmen einer Risikocheckliste frühzeitig zu erkennen, geeignete Maßnahmen zu planen und so die Auswirkungen auf Termine, Kosten und Qualität zu minimieren.

Durch ein fundiertes Risikomanagement kann die Planungssicherheit erhöht, unerwartete Störungen reduziert und demnach die Grundlage für eine kontrollierte, erfolgreiche Projektdurchführung geschaffen werden.

Die erkannten Risiken sind in der Risikocheckliste fortzuschreiben und laufend neu zu bewerten – dadurch ist die Risikovorsorge über die Projektlaufzeit abzuschmelzen. Das Risikomanagement ist demnach als Teil des Projektcontrollings zu sehen.

Für das gegenständliche Projekt liegt keine Risikoeinschätzung vor. In der Kostenschätzung sind lediglich Ansätze für

- **Unvorhersehbares** (Aufschlag Unvorhersehbares auf die Kostenbereiche 2 + 3) und
- **Reserve** (Aufschlag über alle Kostenbereiche)

enthalten.

Die oben angeführten Ansätze aus den Kostenberechnungen sowie der Reserveanteil aus dem Projektauftrag werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

Risikoeinschätzung	Kostenschätzung 24. März 2020	Kostenschätzung 18. Nov. 2020	Kostenschätzung 20. März 2023	Projektauftrag 7. Mai 2023	Kostenberechnung 12. Okt. 2023
Unvorhersehbares	15 %	10 %	-	-	-
Reserve	15 %	10 %	5 %	10 %	20 %

Tabelle: Risikoeinschätzung in den Kostenberechnungen

Die obige Tabelle zeigt, dass sich die Anteile für Unvorhersehbares in den Kostenschätzungen von März 2020 bis März 2023 reduzierten. Sowohl im Projektauftrag vom Mai 2023 als auch in der Kostenberechnung vom Oktober 2023 findet sich kein Anteil für Unvorhersehbares.

Analog dazu wurde auch der Anteil an Reserven von März 2020 bis März 2023 von 15 % auf 5 % reduziert, um im Projektauftrag vom 7. Mai 2023 auf 10 % und in der Kostenberechnung vom Oktober 2023 auf 20 % angehoben zu werden. Dieser Umstand wurde seitens des Landesrechnungshofes in der folgenden Abbildung visualisiert:

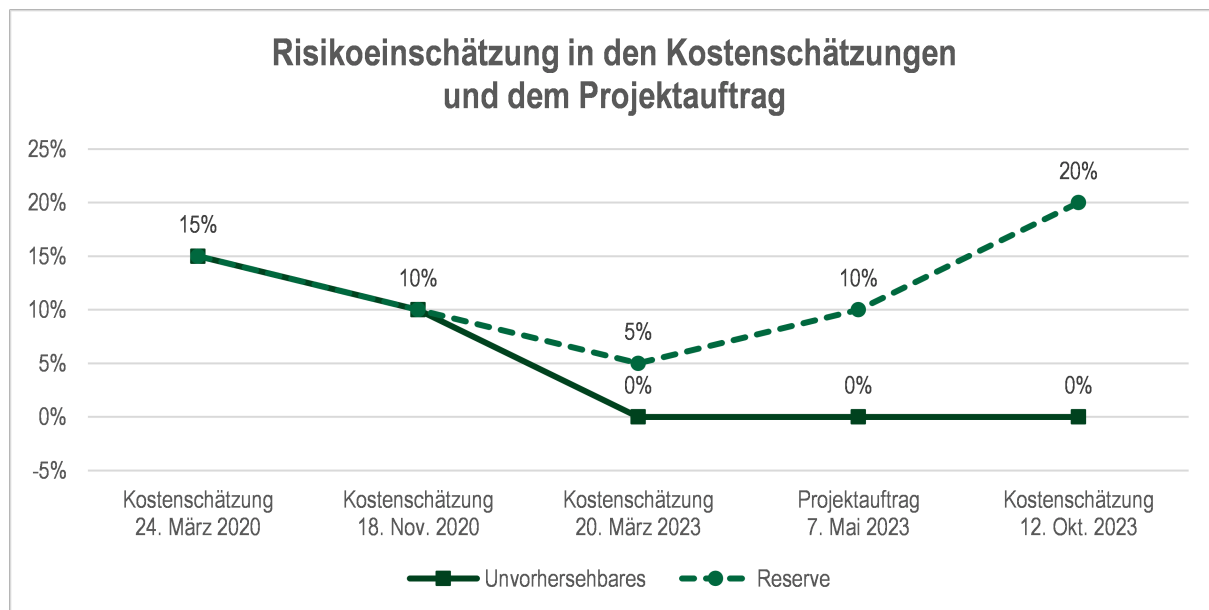


Abbildung: Risikoeinschätzung in den Kostenschätzungen und dem Projektauftrag

Auf Nachfrage durch den Landesrechnungshof betreffend die Reduktion und nachfolgenden Erhöhung der Reserve teilte die A16 Folgendes mit:

„[...] Grundlage der Kostenermittlung im Projektauftrag vom 7. Mai 2023 war das Angebotsergebnis für die Bauleistungen vom 31. März 2023. Hier wurde [...] der Einheitspreisvertrag für die Bauleistungen berücksichtigt. Das heißt die 10 % „Reserven“ sollen „Unvorhergesehenes, Preisgleitung und echte Reserven“ enthalten.

Aufgrund des sehr niedrigen Angebotspreises gegenüber den Schätzungen vom 18. November 2020 und 20. März 2023 wurde der Wert neuerlich mit 10 % für „Reserven“ angenommen. In den Jahren 2020 bis 2023 waren Kostenschätzungen und Kostenberechnungen aufgrund der Coronapandemie und der weltpolitischen Lage (Ukrainekrieg) sehr schwer zu prognostizieren.“

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass es in den Kostenschätzungen und der Kostenberechnung Risikoeinschätzungen betreffend Reserven und Unvorhersehbares gibt. Eine qualitative bzw. quantitative Risikoeinschätzung im Sinne des Risikomanagements liegt nicht vor.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, für Projekte dieser Größenordnung ein fundiertes und nachvollziehbares Risikomanagement umzusetzen und dieses in die laufenden Kostenverfolgung zu integrieren. Angenommene Prozentsätze sind entsprechend herzuleiten bzw. zu begründen. Über eine Risikocheckliste sind Einzelrisiken klar zu identifizieren, zu beschreiben und zu bewerten. Der Fokus sollte dabei auf Maßnahmen zur Risikoreduzierung oder Risikovermeidung liegen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

5.7 Terminmanagement

Das Terminmanagement umfasst die Planung, Steuerung und Überwachung aller zeitlichen Abläufe eines Projekts. Es stellt sicher, dass Arbeitspakete, Abhängigkeiten und Meilensteine realistisch geplant und koordiniert sind. Ein strukturiertes Terminmanagement trägt zur Einhaltung von Projektfristen bei und ermöglicht die optimale Ressourcennutzung sowie eine transparente Kontrolle des Projektfortschritts.

Wie im Kapitel 5.3 Terminplan angeführt, liegt für das gegenständliche Projekt kein Balkenterminplan vor. Im Bauprogramm wurden für die Planung und den Bau die wesentlichen Projekttereignisse (Meilensteine) erfasst und über die Projektlaufzeit fortgeschrieben.

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Meilensteine des Projektes aus dem Bereich Planung gemäß Bauprogramm. Als Starttermin zur Erstellung des Einreichprojektes findet sich im Bauprogramm das Jahr 2020. Die angeführten Meilensteine wurden über die Projektlaufzeit als Beginn-, 0-Plan-, Plan- und Ist-Termine fortgeschrieben.

Arbeitspakete, Meilensteine – Planungsphase	Beginn	0-Plan	Plan	Ist
Freigabe des Vorentwurfes	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2020
Genehmigung Einreichplanung durch Regierung	31.12.2020	31.12.2020		31.12.2020
rechtskräftige Bescheide liegen vor	31.03.2021	31.03.2021	31.03.2021	31.03.2021
baureifes Projekt liegt vor (gesamte Unterlagen für Veröffentlichung)	30.04.2021	30.04.2021	30.03.2023	30.03.2023
Planungsprojekt an Bau übergeben	30.04.2021	31.12.2022	30.05.2023	30.03.2023

Tabelle: Wesentliche Meilensteine aus der Planungsphase

Quelle: Bauprogramm zur B 67a; Download vom 16. April 2026

Die Tabelle zeigt, dass sich einige Termine gegenüber dem ursprünglich festgesetzten Termin (Beginn) verzögerten. So lagen bspw. die gesamten Unterlagen für die Veröffentlichung (baureifes Projekt) nicht, wie ursprünglich geplant, im April 2021, sondern erst im März 2023 vor. Weiters wurde das Projekt erst im März 2023 anstelle April 2021 an den Bau übergeben.

Analog dazu wurden auch die Termine für den Bau analysiert (siehe nachstehende Tabelle).

Arbeitspakete, Meilensteine – Bauphase	Beginn	0-Plan	Plan	Ist
Freigabe der Ausschreibung durch PAG	10.03.2023	10.03.2023		10.03.2023
Genehmigung durch Regierung eingeholt	30.03.2023	30.03.2023		30.03.2023
Auftragserteilung ("Schlussbrief")	04.05.2023	04.05.2023		04.05.2023
Bauabnahme und Verkehrsfreigabe durchgeführt		31.05.2024	02.07.2024	02.07.2024
Schlussrechnung geprüft		31.12.2024	31.07.2025	
Schlussarbeiten abgeschlossen		31.12.2024	31.12.2025	
Schlussfeststellung Gewährleistung		31.12.2029	02.07.2029	02.07.2029

Tabelle: Wesentliche Meilensteine aus der Bauphase;

Quelle: Bauprogramm zur B 67a; Download vom 5. Mai 2026

Die zuvor angeführte Tabelle zeigt, dass es auch in der Bauphase Verzögerungen aus der Umsetzung gab. Exemplarisch wird hier bspw. die Bauabnahme angeführt. Diese war ursprünglich mit Mai 2024 geplant und wurde mit knapp einem Monat verzögert mit Anfang Juli 2024 abgeschlossen. Divergierend dazu verhielt sich die für Dezember 2024 geplante Schlussrechnungsprüfung – diese verschob sich im 0-Plan auf Juli 2025 und konnte betreffend der Hauptbauleistungen erst im Zuge der Prüfung im April 2026 abgeschlossen werden. Der Ist-Termin ist mit Stand 29. April 2026 nicht im Bauprogramm nachgeführt.

Auf Anfrage bei der A16 betreffend die Schlussrechnungen wurde Folgendes mitgeteilt:

„Die am 30. Mai 2025 vom Auftragnehmer übermittelten Schlussrechnungsunterlagen [...] werden derzeit von der ÖBA geprüft.“

Die Schlussrechnung wurde dem Landesrechnungshof mit 20. April 2026 zur Überprüfung vorgelegt.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass es im Projekt wesentliche Verzögerungen gab. Ein Balkenterminplan zum Projekt ist nicht vorhanden.

Der Landesrechnungshof wiederholt seine Empfehlung, bei Projekten dieser Größenordnung einen Balkenterminplan zur Terminplanung und -verfolgung umzusetzen. Dieser ist laufend fortzuschreiben und für die Einhaltung der terminlichen Projektziele unabdingbar. Meilensteine sind darin als wesentliche Ereignisse zu erfassen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

5.8 Übergabeprotokolle

Übergabeprotokolle bei Bauprojekten dokumentieren die formale Übergabe von Leistungen, Bauteilen oder ganzen Objekten zwischen den Beteiligten. Sie halten den tatsächlichen Leistungsstand, offene Punkte, Mängel sowie Verantwortlichkeiten verbindlich fest und schaffen damit Rechts- und Nachweissicherheit.

Bis zur Berichtsveröffentlichung wurden folgende Übernahmen in den übermittelten Projektunterlagen dokumentiert:

- Schreiben des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie betreffend Auflassung von Straßenanteilen als Bundesstraße (Rampen A/B und C/D) vom 2. Oktober 2023
- Teilübernahme der ASFINAG Rampen C/D vom 3. Oktober 2023
- Übernahme der Straßenbauarbeiten vom 2. Juli 2024
- Übernahme der Gehsteigerweiterung Süd/Ost vom 17. Februar 2025

Zu allen Übernahmen lagen die Übernahmeniederschriften vor.

5.9 Projektendbericht

Der Projektendbericht fasst die Ergebnisse und Erfahrungen eines Projekts strukturiert zusammen und bildet dessen offiziellen Abschluss. Er dokumentiert, ob die definierten Ziele hinsichtlich Kosten, Terminen und Qualität erreicht wurden. Zudem dient er der Nachvollziehbarkeit und Rechenschaft, unterstützt das organisatorische Lernen durch die Ableitung von Verbesserungen und ist somit ein notwendiges Instrument zur Sicherung von Qualität und Effizienz im Projektmanagement.

Auf Nachfrage bei der A16 wurde dazu wie folgt Stellung genommen:

„Nach Fertigstellung der abgestimmten Schlussrechnungsunterlagen Bau und nach Vorliegen der Abrechnung der Grundeinlöse wird der Projektabschlussbericht fertiggestellt.“

Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung lag kein Projektendbericht vor.

6. WIRKUNG DES PROJEKTS

6.1 Verkehrssicherheitsaudit

Gemeinsam mit der ASFINAG wurde für dieses Projekt ein Verkehrssicherheitsaudit in Auftrag gegeben; dieses liegt in der Version 1-01, datiert mit April 2023 vor.

Im Jahr 2020 wurde ein Voraudit erstellt und im Rahmen eines Audits 2023 weitergeführt. Insgesamt sind darin 13 Mängel angeführt, zu denen auch Empfehlungen bzw. Ergänzungsvorschläge gemacht wurden. Von den 13 Mängeln wurden fünf als „offen“ beurteilt, der Rest war im Rahmen der weiteren Projektierung bereits ins Projekt eingeflossen.

Der Landesrechnungshof überprüfte die Behebung der angeführten Mängel.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die im Audit 2023 angeführten, noch als „offen“ bewertenden Mängel bzw. Empfehlungen mittlerweile entsprechend im Projekt berücksichtigt wurden.

6.2 Unfallstatistik

Im Projektgebiet gab es vor Beginn der Umbaumaßnahmen zahlreiche Unfälle.

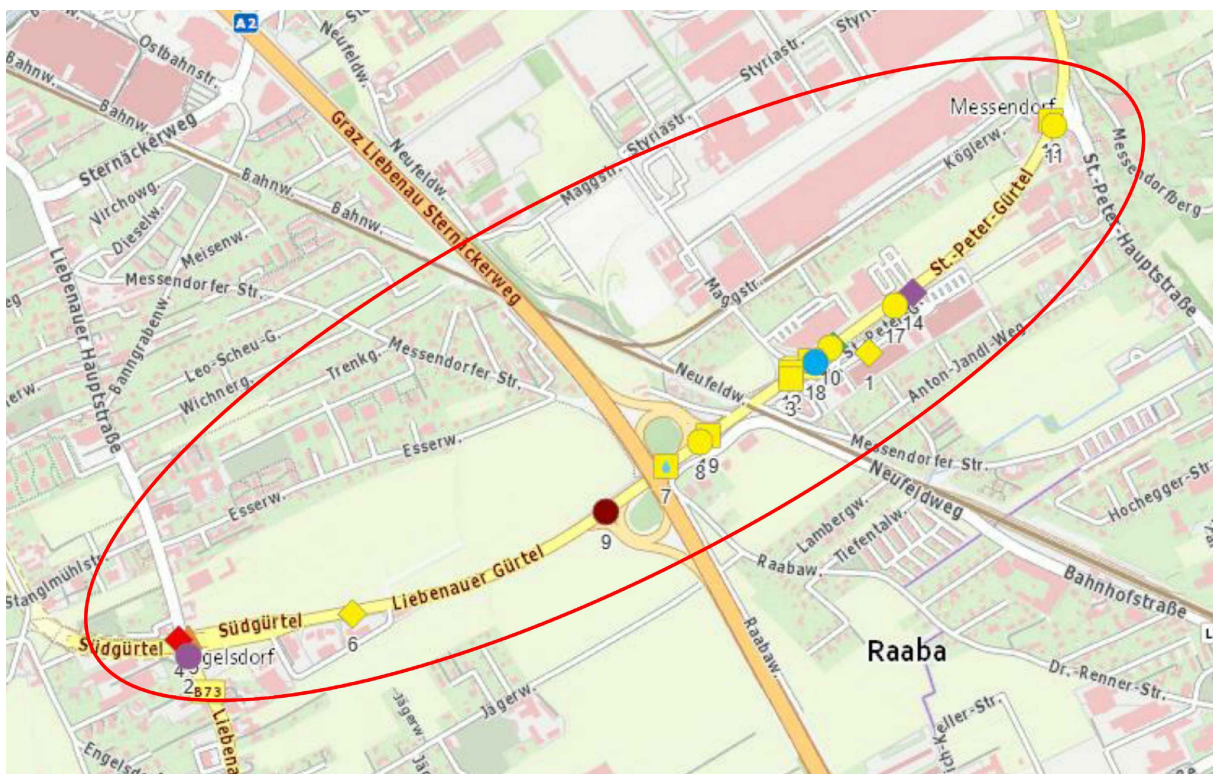


Abbildung: Unfälle mit Personenschaden 2022-2023 (vor den Umbaumaßnahmen), Quelle A16

Die Abbildung zeigt die Unfälle mit Personenschaden im Projektgebiet.

Im Zeitraum von Mai 2022 bis Mai 2023 (vor den Umbaumaßnahmen) gab es acht Unfälle mit Personenschaden und neun Verletzte.

Per Definition spricht man von einer Unfallhäufungsstelle bei mindestens drei gleichartigen Unfällen in einem Zeitraum von drei Jahren innerhalb einer Länge von 250 m. Diese Bedingung war erfüllt.

Bezogen auf den Zeitraum von Juni 2024 bis Juni 2025 (also nach Fertigstellung), gab es sieben Unfälle mit Personenschaden und sieben Verletzte.

Zwei Unfälle davon sind nur bedingt aussagekräftig, da bei einem Unfall ein technischer Defekt und bei einem Unfall Übermüdung die Unfallursache war.

Da seit der Fertigstellung weniger als drei Jahre vergangen sind, ist noch nicht klar, ob es im Projektgebiet nach wie vor eine Unfallhäufungsstelle bzw. einen Unfallhäufungspunkt gibt.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass es im Projektgebiet nach wie vor Unfälle gibt. Eine entsprechende Beurteilung ist noch nicht möglich.

Nach Abschluss von Baumaßnahmen stellt sich erst nach einiger Zeit ein Gewöhnungseffekt ein bzw. beträgt die Frist für eine Wertung als Unfallhäufungsstelle/Unfallhäufungspunkt per Definition drei Jahre. Die vorliegenden Daten weisen auf eine rückläufige Tendenz hin.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, das Gebiet besonders zu monitoren.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

7. VERGABEN

7.1 Überblick der Vergaben – gesamt

Anhand der von der A16 übermittelten Liste der getätigten Vergaben wurde auf Basis einer Risikoanalyse eine Auswahl von Vergabeverfahren getroffen. Die Liste enthält die Bezeichnung der Aufträge, den Auftragswert und das gewählte Vergabeverfahren. Ziel war es, bei der Prüfung unterschiedliche Vergabeverfahren abzudecken.

Die getroffene Auswahl betrug somit zwölf von 44 Vergabeverfahren. Diese repräsentierten € 4.975.544 bzw. 78 % der gesamten Auftragssumme.

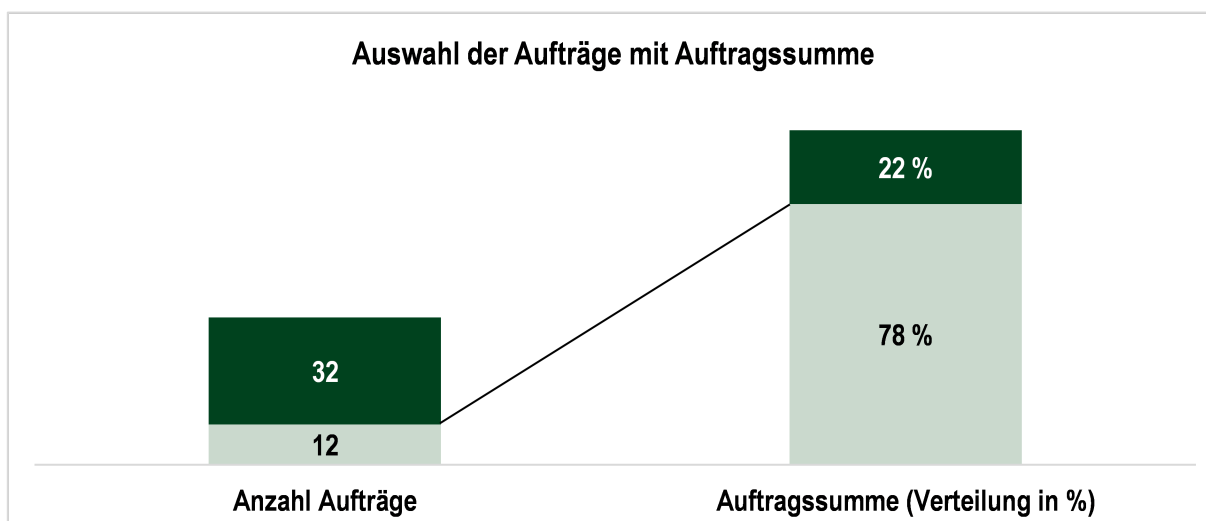


Abbildung: Anzahl 44/12 – Auswahl der Aufträge mit Auftragssumme (angepasst mit endgültigen Zahlen)

Im Folgenden sind die geprüften Vergaben tabellarisch dargestellt:

Nr.	Vergabe	Art der Leistung	Auftrag	Auftragssumme gesamt [€]	Abrechnungssumme Anteil Land [€]
1	OV	BL	Straßenbauarbeiten	4.058.162	4.525.941
2	VV	BL	VLSA	12.812	6.406
3	VV	BL	VLSA	35.477	17.739
4	VV	BL	VLSA	399.078	234.157
5	VV	BL	VLSA	175.392	83.895
6	DV	BL	VLSA	92.094	90.160
7	DV	BL	Zählschleifen	15.154	10.432
8	DV	BL	Kabelreparatur	13.127	13.127
9	DV	BL	Regiearbeiten	16.877	13.836
10		BL	Bodenmarkierung	80.324	83.717
11		BL	Bodenmarkierung	71.288	71.288
12			Bodenmarkierung	5.759	0

Tabelle: Übersicht der geprüften Vergaben

7.2 Analyse der Vergaben nach Gewerken

7.2.1 Straßenbauarbeiten

Die Leistung wurde in offenen Verfahren nach dem Bestbieterprinzip vergeben. Kriterien für die Bestbieterermittlung waren neben dem Angebotspreis (Gewichtung 85%) sozialpolitische Vergabekriterien, Ökologie und die Verwendung von Ausbauasphalt im Mischgut (zu jeweils 5 %). Diese Vergaben wurden über den Auftragnehmerkataster Österreich (ANKÖ) abgewickelt.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass das Leistungsverzeichnis vom beauftragten Planer erstellt und im Rahmen einer Lesung mit dem Projektteam erörtert wurde. Die Lesung wurde nicht protokolliert.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Lesung entsprechend zu protokollieren und das Protokoll von den Teilnehmern fertigen zu lassen. Diese Protokolle sollten Teil des Vergabeaktes sein.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Das Leistungsverzeichnis inkl. Beilagen für die Straßenbauarbeiten wurde in mehreren Abstimmungsbesprechungen mit der Stadt Graz und ASFINAG gemeinsam mit dem Projektkernteam (Planung DI Fruhmann, Eichholzer Frick ZT GmbH, Projektleitung, Baumanagement) erarbeitet.

Die Kommunikation erfolgte überwiegend über E-Mailverkehr.

Die vom Landesrechnungshof angeführte Lesung wurde am 6.3.2023 mit der Führung einer Teilnehmerliste inkl. entsprechender Unterschriften und einem Gedächtnisprotokoll abgehalten. (siehe Beilage).

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis und wird die Abhaltung einer Schlusslesung mit allen Projektpartnern (ASFINAG, Stadt, Land, Leitungsträger) weiterverfolgen.

Insgesamt nahmen vier Bieter am Verfahren teil. Die Angebote wurden geprüft. Ein Bericht „Angebotsprüfung“ entsprechend einer Formularvorlage der A16 wurde erstellt. Es wurde in einer nicht gefertigten Version vorgelegt. Ein Teil der Prüfung war eine vertiefte Angebotsprüfung.

Im Rahmen der vertieften Angebotsprüfung wurden die Preise von Positionen als sehr günstig bzw. als sehr hoch eingestuft. Der erstgereichte Bieter wurde aufgefordert, eine detaillierte Erklärung zu diesen Preisen abzugeben.

Der Bieter gab daraufhin bekannt, dass die Einheitspreise aus ähnlichen Bauvorhaben und deren Nachkalkulationen resultieren und auskömmlich sind. Diverse Gutschriften haben keine zeitliche sowie mengenmäßige Beschränkung.

Diese Erklärung des Bieters wurde seitens der A16 nicht hinterfragt. Die Ausführungen des Bieters sind oberflächlich und allgemein gehalten. Sie tragen nicht zu einer entsprechenden Aufklärung der Positionen bei.

Der Landesrechnungshof ist grundsätzlich der Meinung, dass bei der Prüfung von Preisen ein Toleranzbereich samt Ermessensspielraum vorhanden ist. Als Basis für die Bewertung der Preisangemessenheit sind jedoch entsprechende Unterlagen heranzuziehen, und der Prüfprozess ist nachvollziehbar zu dokumentieren.

Die vom Bieter übermittelten Aufklärungen zu den auffälligen Preisen sind nicht als nachvollziehbare Erläuterungen zu werten.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, bei auffälligen Preisgestaltungen von den Unternehmen nachvollziehbare Aufklärungen zu verlangen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

Vergeben wurde an den Bestbieter mit einer Vergabesumme von € 4.058.162. Die Vergabe erfolgte im Wesentlichen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes .

Die Schlussrechnungs-Summe betrug € 4.525.941, was eine Steigerung von rund 11,5 % bedeutet.

7.2.2 Verkehrslichtsignalanlagen

Im Rahmen dieses Projektes wurden drei bestehende Ampelanlagen angepasst und eine Ampelanlage neu errichtet. Die Errichtung von Ampelanlagen im Stadtgebiet von Graz erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Graz. Diese Ampelanlagen sind in den Verkehrsrechner der Stadt Graz eingebunden.

Bereits 2019 wurde ein Vertrag zwischen dem Land Steiermark und der Stadt Graz betreffend die Finanzierung, die Planung und den Baus sowie die Erhaltung von Straßeninfrastruktur an Landesstraßen in Graz abgeschlossen.

Darin wurde unter anderem ein Aufteilungsschlüssel für die Kostenteilung zwischen Stadt Graz und dem Land Steiermark für den Bau und die Erhaltung definiert. Auf Basis dessen wurde der Aufteilungsschlüssel bei diesem Projekt festgelegt.

Darüber hinaus wurden bei diesem Projekt Vereinbarungen zur Errichtung, Durchführung und Erhaltung der Verkehrslichtsignalanlagen zwischen dem Land Steiermark und weiteren betroffenen Beteiligten (ASFINAG, Dritte) getroffen. Darin ist festgehalten, dass die Verkehrslichtsignalanlagen inklusive Nebenanlagen ins Eigentum des Landes übergehen (siehe auch Kapitel 4.3 Schnittstellen).

Das Land Steiermark führte 2016 eine Rahmenausschreibung betreffend Lieferung und Leistungen von Verkehrslichtsignalanlagen in einem offenen Verfahren durch. Die Laufzeit betrug drei Jahre plus die Option zur Verlängerung um weitere drei Jahre. Zwei Bieter nahmen am Verfahren teil. Der Bieter Y erhielt den Auftrag.

Eine weitere Ausschreibung eines Rahmenvertrages mit einer Laufzeit von drei Jahren plus die Option zur Verlängerung um weitere drei Jahre erfolgte 2022. Ein offenes Verfahren (OV) kam dabei zur Anwendung. Wieder nahmen dieselben zwei Bieter am Vergabeverfahren teil. Der bei der Rahmenausschreibung 2016 zweitgereichte Bieter ging als Bestbieter aus dem Vergabeverfahren hervor und erhielt den Zuschlag.

Das Land Steiermark vergab die zur Realisierung des Projektes erforderlichen Leistungen in acht gesonderten Vergabeverfahren.

Verfahren	Inhalt	Verfahren	Datum (Angebot)	Vergabe- summe	Anteil Dritter (%)
1	Baustellenprov. Bauphase 2, As2	VV - § 35 Abs. 3	21. November 2023	12.812	50 %
2	Baustellenprov. Bauphase 2, As1	VV - § 35 Abs. 3	21. November 2023	35.477	50 %
3	Projekt Endzustand	VV - § 35 Abs. 3	27. November 2023	399.078	40 %
4	Neue Geräte, prov. Anlage Bauphase As1 und 2	VV - § 35 Abs. 3	21. Juli 2023	175.392	40 %
5	Bauphasenprovisorium	DV	21. Juni 2023	92.094	-
6	Zählschleifen	DV	26. Jänner 2026	15.154	31,16 %
7	Kabelreparatur	DV	30. März 2026	13.127	-
8	Regiearbeiten	DV	30. März 2026	16.877	18,02 %
Gesamtvergabesumme				760.012	

Tabelle: Aufstellung der Vergabeverfahren Verkehrslichtsignalanlagen und Sonstiges an Bieter Y

Wie in der Tabelle ersichtlich, wurden vier Aufträge im Verhandlungsverfahren (VV) mit einem Bieter gemäß Bundesvergabegesetz 2018 nach § 35 Abs. 3 vergeben. Weitere vier Vergaben erfolgten im Wege von Direktvergaben (DV).

Auf Nachfrage des Landesrechnungshofes, warum die Aufträge im Rahmen von acht Teilaufträgen, drei davon zeitnahe datiert, beauftragt wurden, führte die A16 aus:

„Bei diesem Bauvorhaben wurden drei Kreuzungen mit Verkehrslichtsignalanlagen umgebaut bzw. erneuert.

Diese sind:

- Kreuzung Center Ost in Verbindung mit der Zufahrt Maggstraße
- Kreuzung Neufeldweg + ASFINAG Rampen A/B
- Kreuzung B67a + ASFINAG Rampen C/D + Gewerbezufahrt neu

Im Zuge der baulichen Umsetzung waren auch Provisorien für die Verkehrslichtsignalanlagen in den Kreuzungsbereichen erforderlich. In diesem Zusammenhang ist der von der Bauunternehmung vorgegebene Bauablauf (Sphäre des Auftragnehmers) zu berücksichtigen und die Errichtung der provisorischen Verkehrslichtsignalanlagen, welche seitens des AG bereitgestellt wurden, darauf abzustimmen. Zur besseren Transparenz und zur einfacheren Kostenteilung mit den Projektpartnern wurden sämtliche Leistungen separat beauftragt.“

Zusammengehörende, gleichartige Leistungen, die zu einem Bauvorhaben gehören, sind auch entsprechend gemeinsam auszuschreiben. Bereits bei der Auftragswertberechnung sind sie zusammen heranzuziehen.

Der Landesrechnungshof ist der Meinung, dass die vertragsgemäße Aufteilung der Kosten auch im Rahmen eines Auftrages transparent und effizient möglich ist.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, gleichartige Leistungen entsprechend den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes zusammen auszuschreiben.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, im Falle einer vereinbarten Kostenteilung bei Aufträgen die Rechnungslegung derart zu gestalten, dass eine vertragsgemäße Aufteilung klar, einfach und transparent möglich ist.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Um den vergaberechtlichen Vorgaben Rechnung zu tragen, hat die Verkehrsabteilung zwischenzeitig einen neuen Rahmenvertrag für Verkehrslichtsignalanlagen auf Basis einer EU-weiten Ausschreibung für das gesamte Landestraßennetz der Steiermark inkl. des Stadtgebietes von Graz abgeschlossen.

Bei komplexen bestehenden Ampelsystemen, welche umzubauen bzw. zu erweitern sind, werden zukünftig gesonderte Ausschreibungen erfolgen.

Ebenfalls wird zukünftig angestrebt, für die verschiedenen Bauphasen bzw. den Endzustand je ein Gesamtangebot mit klaren Kostenteilungsschlüsseln der verschiedenen Vertragspartner einzufordern.

In Zusammenhang mit der Vergabe der Leistungen zur Errichtung von Verkehrslichtsignalanlagen sandte ein Mitarbeiter der Stadt Graz dem Projektleiter des Landes nachstehendes E-Mail. (Anmerkung: Anonymisierungen durch den Landesrechnungshof):

„Die Vergabe der Leistungen an den VLSA 0756, 0758 und 0766 muss aufgrund Ausschließlichkeit an den ursprünglichen Anlagenlieferanten [...] – respektive an dessen unmittelbaren Rechtsnachfolger, den Bieter Y – erfolgen. Da sich die Anlagen in dauernder Wartung durch Bieter Y befinden wäre durch eine Fremdvergabe ein Haftungsproblem gegeben. Die Anlagen, deren Bestandteile und Software werden alleinig von Bieter Y produziert (kein gleichwertiger/kompatibler Ersatz) und vertrieben.

Aus oben genannten Gründen hat die Stadt Graz mit Bieter Y im Verhandlungsverfahren eine entsprechende Rahmenvereinbarung über Umbau, Erweiterung und Ersatz bestehender Anlagen(teile) getroffen, welche vertragsgemäß auch für verbundene Unternehmen, sowie das Land Steiermark Gültigkeit hat.“

In einem internen Aktenvermerk (AV) der A16 vom 11. Dezember 2023 ist eine Begründung für die Wahl des Vergabeverfahrens als Verhandlungsverfahren mit einem Bieter gemäß Bundesvergabegesetz 2018 § 35 (1) enthalten. (Anmerkung: Anonymisierung durch den Landesrechnungshof):

„Die benötigten Leistungen (Provisorium, Modernisierung + Erweiterung der alten Anlagen, sowie Einbindung in den Verkehrsrechner) können derzeit nur von Bieter Y umgesetzt werden.

Im Vorfeld wurden sämtliche Nachweise gemäß BVergG 2018, mittels ANKÖ geprüft.

Die Leistungen werden in einem Verhandlungsverfahren (mit einem Bieter) ohne vorherige Bekanntmachung gemäß BVergG 2018 § 35 (1) vergeben.“

Es liegt für die Verfahren 1 bis 4 jeweils ein Vergabe-AV vor. Darin wird für die Vergabe im Wege eines Verhandlungsverfahrens laut § 35 Bundesvergabegesetz 2018 Abs. 3 ohne vorherige Bekanntmachung wie folgt begründet (Anmerkung: Anonymisierung durch den Landesrechnungshof):

„Folgende technische Gründe liegen vor:

„1. Im Bereich des Bauloses „B67A Grazer Ringstraße, km 10,750 – 12,400, UHS St. Peter AST Raaba A2Z“ sind bereits bestehende VLS-Anlagen vorhanden (Maggstraße und Neufeldweg).

2. Die Erweiterung dieser Anlagen und die Einbindung in den Verkehrsrechner Graz ist nur mit Bieter Y möglich.“

Der Landesrechnungshof ersuchte die A16 um Stellungnahme zur Frage, wie und durch wen die Leistungsverzeichnisse (Positionen und Mengen) auf Basis derer Bieter Y beauftragt wurde, erstellt wurde und wie der Prüfprozess (inklusive Dokumentation) war.

Die A16 beantwortete die Frage wie folgt (Anmerkung: Anonymisierungen durch den Landesrechnungshof):

„Die Angebote wurden seitens Bieter Y auf Grundlage des Umbauvertrages (abgeschlossen zwischen der Stadt Graz und Bieter Y) erstellt. Die Mengen in den Angeboten wurden auf Basis der signaltechnischen Unterlagen errechnet bzw. erstellt.

Die Angebotsprüfung wurde einerseits von der Stadt Graz, Straßenamt durchgeführt (siehe E-Mail vom 30. Juni 2023). Weiters wurden die Angebote von Bieter Y von den zuständigen Personen der A16/ BBL SZ geprüft. Die Dokumentation erfolgte gemäß der ELAK Prozesse (ABT16-11638/2017-225, ABT16-11638/2017- 228, ABT16-11638/2017-231, ABT16-11638/2017-234). Im durchgeführten Prüfprozess waren die zuständigen Stellen der A16 und BBL SZ sowie der Stadt Graz involviert.

Die Freigabe der Signalprojekte erfolgte zusätzlich durch die Stadt Graz.“

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass das Leistungsverzeichnis durch Bieter Y selbst erstellt wurde.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, Leistungsverzeichnisse entweder selbst oder von einem Dienstleister im eigenen Einflussbereich erstellen zu lassen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis. Es wird versucht, die Leistungsverzeichnisse über externe Dienstleister oder durch Eigenleistung zu erstellen.

Die Verbindlichkeit der oder auch nur von Teilen der von der Stadt Graz angeführten Rahmenvereinbarung für das Land Steiermark ist im Vergabeakt nicht belegt und kann daher nicht nachvollzogen werden.

Die von der Stadt Graz angeführten Randbedingungen, wonach eine Ausschließlichkeit des Bieters Y auch für Dritte bestehen kann, wurde im Rahmen dieser Prüfung nicht bewertet.

Der Landesrechnungshof stellt weiters fest, dass eine entsprechend nachvollziehbare Begründung samt Nachweis, warum die Leistungen lediglich an Bieter Y vergeben werden konnten, im Vergabeakt nicht enthalten ist. Aussagekräftige, nachvollziehbare Unterlagen und Erläuterungen zu diesem Sachverhalt sind in den vorgelegten Unterlagen nicht enthalten.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, sämtliche Gründe, die zu einer Unmöglichkeit der Leistungserbringung durch ein anderes Unternehmen führen, entsprechend nachvollziehbar zu belegen. Der Hinweis durch einen Mitarbeiter der Stadt Graz ist nicht ausreichend. Sämtliche Unterlagen, die zur Entscheidung herangezogen wurden, müssen Teil des Vergabeakts sein.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis. Diesbezüglich wird auf die neue Rahmenausschreibung verwiesen.

Ein großer Teil der im Rahmen dieses Bauvorhabens vergebenen Leistungspositionen ist auch im Rahmenvertrag enthalten; ein Preisvergleich mit dem bereits vorliegenden Angebot ist derart möglich.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass ein Preisvergleich seitens der A16 im Rahmen dieses Vergabeverfahrens nicht durchgeführt wurde.

Der Landesrechnungshof ist der Meinung, dass ein Kostenvergleich mit dem vom Land Steiermark beauftragten und zu diesem Zeitpunkt laufenden Rahmenvertrag einen zweckmäßigen Beitrag zur Überprüfung der Preisangemessenheit hätte leisten können.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, bei der Prüfung der Angebote selbstständige Preisvergleiche durchzuführen, insbesondere, wenn, wie in diesem Fall, entsprechende Vergleichsdaten vorhanden sind. Die Unterlagen zur Preisangemessenheitsprüfung müssen Teil des Vergabeakts sein.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis. Zukünftig wird bei komplexen Projekten eine gesonderte Ausschreibung erfolgen.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass insgesamt € 760.012 ohne Wettbewerb und ohne die Einholung von Vergleichsangeboten an ein Unternehmen vergeben wurden.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, sämtliche Sachverhalte selbstständig zu verifizieren und grundsätzlich Vergabeverfahren, die einen Wettbewerb beinhalten, anzuwenden.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Durch die zum Zeitpunkt der Vergaben vorhandene Rahmenvereinbarung der Stadt Graz war die Verkehrsabteilung der Meinung, dass kein Widerspruch zum Bundesvergabegesetz besteht. Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis. Zukünftig wird bei komplexen Projekten eine gesonderte Ausschreibung erfolgen.

Keinesfalls dürfen Randbedingungen Dritter zu einer vergaberechtswidrigen Beauftragung durch das Land Steiermark führen.

Abgerechnet wurde mit einer Summe von € 755.266.

7.2.3 Bodenmarkierung

Die Bauleistung Bodenmarkierung wurde im Rahmen von drei Aufträgen mit einem Auftragsvolumen von € 163.129 vergeben.

Inhalt	Verfahren	Datum (Angebot)	Vergabesumme
Bodenmarkierung	DV	07. Februar 2024	80.324
Bodenmarkierung	DV	25. Juli 2024	77.046
Bodenmarkierung	DV	27. November 2023	5.759
gesamt			163.129

Tabelle: Aufstellung der Vergabeverfahren zu den Bodenmarkierungen

Die erste Vergabe, Angebotssumme € 80.324, erfolgte an die Arbeitsgemeinschaft Bodenmarkierung. Im Vergabevermerk der A16 ist Folgendes angeführt:

„Die Vergabe der ggstl. Leistung erfolgt im offenen Verfahren nach §31 Abs. 2 BVergG 2018 mit Gesamtvergabe als Preisangebotsverfahren § 2 Z 27 BVergG 2018.“

Im Vergabeakt sind keine Unterlagen betreffend die Abwicklung dieser Vergabe im Rahmen eines offenen Verfahrens enthalten.

Weitere Bodenmarkierungsarbeiten wurden am 14. November 2024 vergeben, wobei das entsprechende Angebot mit einer Angebotssumme von € 77.046 mit 25. Juli 2024 datiert ist. Auch bei dieser Vergabe wurde im zugehörigen Vergabevermerk Folgendes angeführt:

„Die Vergabe der ggstl. Leistung erfolgt im offenen Verfahren nach §31 Abs. 2 BVergG 2018 mit Gesamtvergabe als Preisangebotsverfahren § 2 Z 27 BVergG 2018.“

Auch bei diesem Verfahren sind keine Unterlagen betreffend die Abwicklung dieser Vergabe im Rahmen eines offenen Verfahrens vorhanden. Die Auftragnehmer beider Aufträge haben geringfügig unterschiedliche Auftragnehmer-Bezeichnungen am selben Firmensitz.

Das Land Steiermark schrieb am 12. Dezember 2023 den Bauauftrag „Bodenmarkierung Region Graz Umgebung 2024 – 2025“ in einem offenen Verfahren aus und vergab die Leistungen am 29. Jänner 2024 mit einer Vergabesumme von € 1,9 Mio. an einen Bieter an derselben Firmenadresse wie bei den oben angeführten Aufträgen.

Auf Nachfrage des Landesrechnungshofes stellte sich heraus, dass zu den oben angeführten Vergaben keine offenen Verfahren abwickelt wurden. Die A16 führt aus, dass bei den in den Vergabevermerken angeführten offenen Verfahren jeweils das Verfahren vom 12. Dezember 2023 gemeint war. Die für das gegenständliche Projekt erforderlichen Leistungen waren **nicht Teil des ausgeschriebenen Leistungsverzeichnisses** dieser Vergabe.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass für die Vergaben der Leistungen Bodenmarkierung für dieses Projekt keine offenen Verfahren durchgeführt wurden.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Leistungsverzeichnisse wurden vom Auftragnehmer auf Basis des jeweiligen Markierungsplanes erstellt.

Die Leistungsverzeichnisse wurden vom Auftragnehmer auf Basis des jeweiligen Markierungsplanes erstellt.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, Leistungsverzeichnisse entweder selbst oder von einem Dienstleister im eigenen Einflussbereich erstellen zu lassen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

Der Landesrechnungshof stellt weiter fest, dass es sich bei den oben angeführten Vergabeverfahren um Direktvergaben handelt.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, zusammengehörende, gleichartige Leistungen, die zu einem Bauvorhaben gehören, auch gemeinsam auszuschreiben. Bereits bei der Auftragswertberechnung sind sie zusammen heranzuziehen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis. Es wird jedoch festhalten, dass davon ausgegangen wurde, dass die Leistungen für die Bodenmarkierung in der jährlichen öffentlichen Ausschreibung des Straßenerhaltungsdienstes abrufbar sind.

Die vergaberechtlich konforme Vorgangsweise wäre nach Meinung der Verkehrsabteilung gegeben gewesen.

Replik des Landesrechnungshofes:

Die im Rahmen des Bauauftrages „Bodenmarkierung Region Graz Umgebung 2024 – 2025“ vergebenen Leistungen enthielten die für das gegenständliche Projekt relevanten Positionen nicht. Ein Abruf war daher nicht möglich.

Die Summe der Aufträge übersteigt die Grenze für die Zulässigkeit einer Direktvergabe.

8. KOSTEN

Im vorliegenden Kapitel wird die Entwicklung der Projektkosten anhand von Kostenschätzungen vor Projektumsetzung, von Kostenplänen während der Projektumsetzung sowie der Kostenfeststellung nach Vorliegen der Abrechnungen erläutert. Abschließend wird die Kostenentwicklung über die Projektphasen anhand der wesentlichen Vergleichszahlen dargestellt.

8.1 Kostenschätzungen

Für das von Mai 2023 bis Mai 2024 umgesetzte Projekt wurden zahlreiche Kostenschätzungen durchgeführt. Im folgenden Abschnitt werden ausgewählte Kostenschätzungen behandelt.

8.1.1 Kostenschätzung vom 30. März 2020

Aus dem Projektänderungsprotokoll – Planung mit der Nummer 1 geht hervor, dass der ursprüngliche Plan, das baureife Projekt mit 30. April 2021 vorliegen zu haben, auf 31. Dezember 2022 verschoben wurde. Deshalb lag bereits am 30. März 2020 die folgende Kostenschätzung vor.

Schätzkosten gemäß ÖN 1801-1 STAND 30.03.2020, [C, netto]	
0. GRUND	0
1. AUFSCHLIESSUNG	0
2. BAUWERK - ROHBAU	1.856.432
3. BAUWERK - AUSBAU	
Abschnitt 1-3 lt. Fruhmann 30.3.2020	573.670
Abschnitt 4-6 lt. Fruhmann 30.3.2020	499.483
Abschnitt 7-8 lt. Fruhmann 30.3.2020	126.915
Rampen A u. B lt. Fruhmann 30.3.2020	215.060
Rampen C u. D lt. Fruhmann 30.3.2020	114.198
Regien geschätzt	150.000
UV 15 %	251.899
Baustellengemeinkosten 15 %	267.183
4. BAUWERK - TECHNIK	1.000.000
Beleuchtung	100.000
VLSA	900.000
5. EINRICHTUNG	50.000
6. AUSSENANLAGEN	
Verkehrzeichen / Markierung	50.000
7. PLANUNG	200.000
Einreichplanung	75.000
Detailplanung	75.000
Planung VLSA	50.000
8. NEBENLEISTUNGEN	55.000
geotechnische Betreuung	20.000
BauKG	25.000
Vermessung (Bau, GE-Endverm.)	10.000
9. RESERVEN	474.215
15 % geschätzt von 1 - 8	474.215
GESAMTKOSTEN netto	3.635.647
zuzügl. MWST. von 1 - 8	727.129
GESAMTKOSTEN brutto	4.362.776

UV.....Unvorhergesehenes GE.....Grundeigentümer

Abbildung: Kostenschätzung vom 30. März 2020; Quelle: Projektunterlagen,
Markierungen durch den Landesrechnungshof

Die Kostenschätzung mit Gesamtkosten in Höhe von € 4.362.776 brutto wurde entsprechend der Normenstruktur erstellt. Für Grundeinlösen und Aufschließung wurden keine Kosten veranschlagt.

Eine Aufteilung der Kosten auf verschiedene Projektbeteiligte wurde in dieser Kostenschätzung nicht vorgenommen.

Eine Preisbasis, auf die sich die angegebenen Kosten bezieht, ist nicht angegeben. Auffallend ist insbesondere die fehlerhafte Summenbildung in der Kostengruppe 2 und 3. Hier wurden die beiden rot markierten Kosten für Abschnitt 7-8 in Höhe von € 126.915 und für die Rampen A und B in Höhe von € 215.060 in der Summenbildung nicht berücksichtigt. Daraus ergeben sich die ebenfalls markierten fehlerhaften Gesamtkosten (netto und brutto).

Der Landesrechnungshof empfiehlt, bei der Erstellung von Projektunterlagen qualitätsgesicherte Kalkulationsformblätter zu verwenden. Die verwendete Preisbasis ist anzuführen.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

8.1.2 Kostenschätzung für den Regierungssitzungsbeschluss 2023 und Kostendarstellung im Regierungssitzungsbeschluss

Eine wesentliche Kostenschätzung vor der Projektumsetzung mit Stand 20. März 2023 war jene, die als Basis für den Regierungssitzungsbeschluss vom 30. März 2023 erstellt wurde.

Gemäß ÖN 1801-1 STAND 20.3.23 [€, netto]		Anteil Land	Anteil A 16 Radweg	Anteil GRAZ Radweg	Anteil ASFINAG	Anteil Leitungs- träger
0. GRUND		150.000	0	0	0	0
Grundeinlöse	150.000	150.000	0	0	0	0
1. AUFSCHLIESSUNG		0	0	0	0	220.568
Leitungen OG 05/06/07/08/09	220.568	0	0	0	0	220.568
2. BAUWERK - ROHBAU		3.229.535	454.742	454.742	584.585	0
3. BAUWERK - AUSBAU						
Straßenbau OG 01/02/04	3.229.535	3.229.535	0	0	0	0
Radwege OG 03	909.484	0	454.742	454.742	0	0
ASFINAG OG 10	584.585	0	0	0	584.585	0
4. BAUWERK - TECHNIK		264.000	150.000	150.000	64.000	72.000
Beleuchtung	300.000	0	150.000	150.000	0	0
VLSA	400.000	264.000	0	0	64.000	72.000
5. EINRICHTUNG		84.000	14.000	14.000	28.000	0
6. AUSSENANLAGEN						
Verkehrzeichen/Beschilderung /Überkopfwegweiser	80.000	48.000	8.000	8.000	16.000	0
Bepflanzung	10.000	6.000	1.000	1.000	2.000	0
Markierung	50.000	30.000	5.000	5.000	10.000	0
7. PLANUNG		60.000	10.000	10.000	20.000	0
Annahme 7 % der Baukosten	100.000	60.000	10.000	10.000	20.000	0
8. NEBENLEISTUNGEN		85.025	14.171	14.171	28.342	0
Annahme 3 % der Baukosten	141.708	85.025	14.171	14.171	28.342	0
9. RESERVEN		180.776	30.129	30.129	60.259	0
5 % geschätzt von 1 - 6	301.294	180.776	30.129	30.129	60.259	0
Summe 1-9 netto		4.053.336	673.042	673.042	785.185	292.568
zuzügl. MWST. von 1 - 9		780.667	134.608	134.608	157.037	58.514
Errichtungskosten ohne Grund		4.834.004	807.651	807.651	942.223	351.082
Grund		150.000	0	0	0	0
Errichtungskosten mit Grund		4.984.004	807.651	807.651	942.223	351.082
Gesamtkosten inkl. Dritter		7.892.609				

OG.....Obergruppe

Abbildung: Basis für den Regierungssitzungsbeschluss vom 30. März 2023: Kostenschätzung vom 20. März 2023; Quelle: Projektunterlagen, Markierungen durch den Landesrechnungshof

Die Kostenschätzung wurde entsprechend der Normenstruktur erstellt und zeigt neben den Kosten auch die geplante Aufteilung der jeweiligen Kosten auf Projektbeteiligte, wie Leitungsträger, ASFINAG, Stadt Graz und Land Steiermark.

Eine Preisbasis, auf die sich die angegebenen Kosten bezieht, ist nicht angegeben.

Auffallend ist insbesondere die in der Abbildung markierte fehlerhafte Summenbildung der Kostengruppen bei der Summe 1-9 netto. Hier wurde auch die Kostengruppe 0 mit den Grundkosten addiert. Das heißt, dass die Grundkosten bereits in den Errichtungskosten ohne Grund enthalten waren und in weiterer Folge bei den Errichtungskosten mit Grund ein weiteres Mal berücksichtigt wurden. Daraus ergibt sich, dass auch die ausgewiesenen Gesamtkosten inkl. Dritter in Höhe von € 7.892.609 die doppelten Kosten für Grundeinlösen enthalten.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, bei der Erstellung von Projektunterlagen qualitätsgesicherte Kalkulationsformblätter zu verwenden.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

Die genannte Kostenschätzung diene als Basis für den Regierungssitzungsbeschluss vom 30. März 2023. Im zugehörigen Regierungssitzungsantrag wurde die Kostenschätzung wie folgt zusammengefasst.

Anteile	Kosten inkl. USt. [€]
Anteil Land Sanierung Bestandsfahrbahn + neue Spuraufteilung	4.900.000
Anteil Land Radwegerrichtung	1.600.000
Anteil Dritte (ASFINAG, Leitungsträger, Aufschließung Gewerbegebiet Nord)	1.400.000
Gesamtkosten	7.900.000

Tabelle: Gesamtkosten inkl. Aufteilung gemäß Regierungssitzungsbeschluss

Die Gesamtkosten in Höhe von € 7.900.000 wurden im Regierungssitzungsantrag entsprechend der Kostenschätzung dargestellt. Abweichend zur Kostenschätzung vom 20. März 2023 ist der Landesanteil bei der Radwegerrichtung, wonach das Land die vollen Kosten in Höhe von € 1.600.000 zu tragen hat und die Stadt Graz nicht mehr aufscheint. Somit wurde der Vertrag Radoffensive Graz 2030, der die Kostenteilung von 50 % Stadt Graz und 50 % Land Steiermark beim Bau von Radwegen regelt, nicht berücksichtigt.

Auf die Anfrage des Landesrechnungshofes hinsichtlich der Hintergründe für die fehlende Kostenteilung beim Radweg nahm die A16 wie folgt Stellung (Hervorhebungen durch den Landesrechnungshof):

*„In der Kostenermittlung vom 20. März 2023 sind die Radwegkosten in 50 % Stadt Graz (€ 807.651) und 50 % Land Steiermark (€ 807.651 Euro) gemäß **Vertrag Radoffensive 2030** vom April 2021 aufgeteilt (Vertrag April 2021 siehe Beilage).*

*Im Zuge des 10. Lenkungsausschusses am 22. November 2021 für die Radoffensive wurde jedoch **entgegen des Vertrages vom April 2021** die jeweils eigenständige Abwicklung und auch vollständige Finanzierung der einzelnen Radwegprojekte beschlossen (siehe beiliegendes Protokoll Lenkungsausschuss Punkt TOP 3: Kosten lt. Beilage sowie E-Mail vom 10.11.2025). Der Haupthintergrund für diese Vorgehensweise war, dass sowohl die Stadt als auch das Land ihre Investitionen auch zu 100 % in ihr Anlagevermögen aufnehmen können. [...]*“

Im erwähnten Protokoll zum Lenkungsausschuss für die Radverkehrsoffensive vom 22. November 2021 ist betreffend die Kosten festgehalten, dass die vertraglich vereinbarte Kostenteilung „einen erhöhten administrativen Aufwand in der Beauftragung und Rechnungslegung“ darstellen würde.

Im Protokoll wurde als Vorschlag zur jeweils eigenständigen Projektabwicklung der Landes- bzw. Stadtprojekte präzisiert:

„Kostenmäßige getrennte Abwicklung (Aufträge, Rechnungen, Budget, Buchhaltung) durch Stadt (Gemeindestraßen) und Land (Landesstraßen) bzw. ebenso hinsichtlich einzelner Arbeitspakete (PM, Kommunikation etc.). Vorteil wäre die Kostenwahrheit hinsichtlich des Anlagevermögens. Kostenteilung im Projekt hinsichtlich Sanierungskosten Straße, Radweganteil und sonstiges muss immer erfolgen.

Kassasturz nach 3 Jahren und laufendes Controlling mit etwaigem Abgleich der Ausgaben. Kostenschlüssel ändert sich nicht, daher ist keine Anpassung des Vertrags zwischen Land und Stadt zur Radoffensive notwendig. Es ändert sich lediglich die Art der Abrechnung.“

Die Zustimmung des Lenkungsausschusses zu diesem Vorschlag ist im Protokoll vermerkt.

Der Landesrechnungshof sieht diese Vorgehensweise aus haushaltsrechtlicher Sicht, insbesondere im Hinblick auf die Vorgaben der Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung 2015 kritisch. Die vom Lenkungsausschuss beschlossene Vorgehensweise kann im Vergleich zur unterzeichneten Kostenteilungsvereinbarung im Vertrag Radwegoffensive Graz 2030 zu einer geänderten Darstellung im Rechnungsabschluss führen. Insbesondere die vorgesehene zeitlich verzögerte Abrechnung („Kassasturz“ nach drei Jahren) ist im Hinblick auf die Periodenabgrenzung kritisch zu beurteilen. Werden Leistungen der Vertragspartner zeitlich unterschiedlich erbracht, kann es zu erheblichen Verschiebungen in der Darstellung von Aufwendungen und Erträgen kommen. Das „Kassasturzmodell“ könnte dazu führen, dass die wirtschaftliche Belastung einzelner Jahre nicht zutreffend im Ergebnishaushalt abgebildet wird.

Wenngleich beide Vorgehensweisen aus finanzieller Sicht nach dem Abschluss der Radwegoffensive zum selben wirtschaftlichen Ergebnis führen können, ist für die haushaltsrechtliche Beurteilung entscheidend, dass die Darstellung im Rechnungsabschluss den Grundsätzen der Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung 2015 entspricht.

Der Landesrechnungshof ist der Meinung, dass die Vorgehensweise gemäß Beschluss des Lenkungsausschusses mit erhöhtem Aufwand hinsichtlich korrekter haushaltsrechtlicher Abbildung verbunden ist, um den Vorgaben der Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung 2015 zu entsprechen. Der im Protokoll erwähnte „erhöhte administrative Aufwand“ auf Projektebene steht bei einer gesamtheitlichen Betrachtung somit einem erhöhten Aufwand auf Programmebene der Radoffensive hinsichtlich Einhaltung haushaltsrechtlicher Vorgaben gegenüber.

Der Landesrechnungshof empfiehlt, die Projekte gemäß dem Vertrag Radoffensive Graz 2030 abzuwickeln. Mit einer vertragsgemäßen Abwicklung der Projekte durch die Beteiligung von Land und Stadt ist die Transparenz hinsichtlich der Leistungserbringung der Vertragspartner im jeweiligen Projekt gegeben.

Stellungnahme Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer:

Die Verkehrsabteilung nimmt die Empfehlung zur Kenntnis.

8.2 Kostenplan im Projektauftrag - Bau

Der Projektauftrag für das Bauprojekt wurde am 7. Mai 2023 erteilt. Die Kosten sind dabei in folgender Übersicht aufgeschlüsselt.

Bezeichnung	0-Plan* [€]
Voruntersuchungen	90.000
Einreichplanung	50.000
Detailplanung konstruktiv + Straße	60.000
Planungskosten	200.000
Grundeinlöse	100.000
Grundeinlöse	100.000
Bau – Straße	2.800.000
Bau – Radweg	1.000.000
Bau – Dritte	670.000
VLSA + Beleuchtung	850.000
Ausrüstung (Verkehrszeichen, Überkopfwegweiser, Markierungen)	180.000
Nebenleistungen	100.000
Reserve 10 %	520.000
Baukosten	6.120.000
Gesamtkosten	6.420.000
davon Anteil Dritter	1.870.000

* 0-Plan: Werte die bei Projektstart angenommen wurden (Projektauftrag)

Tabelle: Gesamtkosten gemäß Projektauftrag vom 7. Mai 2023

Die Gesamtkosten in Höhe von € 6.420.000 setzen sich aus den Planungskosten in Höhe von € 200.000, den Grundeinlösen in Höhe von € 100.000 und den Baukosten in Höhe von € 6.120.000 zusammen. Die Kosten, die von Dritten zu übernehmen sind, wurden im Projektauftrag mit € 1.870.000 angegeben.

Der Anteil des Landes Steiermark ist nicht explizit ausgewiesen. Der Landesanteil in Höhe von € 4.550.000 ergibt sich unter Berücksichtigung der Gesamtkosten abzüglich der Kostenanteile Dritter.

Beim Kostenplan im Projektauftrag handelt es sich um den Kostenstand, der auf Basis des Angebotsergebnisses für Bauleistungen vom 31. März 2023 erstellt wurde.

8.3 Kostenpläne während der Projektumsetzung

8.3.1 Kostenplan im Projektänderungsprotokoll – Bau Nr. 4

Im Projektänderungsprotokoll – Bau Nr. 4 vom 3. März 2024 wurden die Kosten für Grundeinlösen um € 50.000 nach unten revidiert.

Bezeichnung	0-Plan* Kosten [€]	Plan** Kosten [€]
Planungskosten	200.000	200.000
Grundeinlösen	100.000	50.000
Baukosten	6.120.000	6.120.000
Gesamtkosten	6.420.000	6.370.000
davon Anteil Dritter	1.870.000	1.870.000

* 0-Plan: Werte, die bei Projektstart angenommen wurden (Projektauftrag)

** Plan: Erwartungswerte nach Projektbeginn

Tabelle: Gesamtkosten gemäß Projektänderungsprotokoll vom 3. März 2024

Die Gesamtkosten (Plan Kosten) in Höhe von € 6.370.000 setzen sich aus den Planungskosten in Höhe von € 200.000, den Grundeinlösen in Höhe von € 50.000 und den Baukosten in Höhe von € 6.120.000 zusammen. Die Kostenanteile Dritter sind im Änderungsprotokoll mit € 1.870.000 angegeben.

Der Anteil des Landes Steiermark an den Gesamtkosten ist nicht explizit ausgewiesen. Der Landesanteil in Höhe von € 4.500.000 ergibt sich unter Berücksichtigung der Gesamtkosten abzüglich der Kostenanteile Dritter.

8.4 Gesamtkosten nach der Projektumsetzung

Die Gesamtkosten nach der Projektumsetzung liegen in Form einer Zusammenstellung auf Basis der Abrechnungsunterlagen vor. Dabei sind neben einer Gesamtkostenaufstellung auch die Projektbeteiligten Land Steiermark und Dritte berücksichtigt. Die Gesamtkostenaufstellung ergibt hinsichtlich der Kostengruppen zu Planung, Grundeinlöse und Bau folgende Kostenverteilung.

Bezeichnung	Kosten [€]
Planungskosten	172.482
Grundeinlösen	123.109
Baukosten	7.270.018
Gesamtkosten	7.565.609

Tabelle: Gesamtkosten gemäß Gesamtkostenaufstellung vom 20. April 2026

In den Planungskosten sind neben den Kosten für Voruntersuchungen vor 2020 in Höhe von € 73.164 auch die Kosten in Höhe von insgesamt € 99.317 für die Straßenplanung, Planung der Verkehrslichtsignalanlagen sowie die Planung der erforderlichen Stützmauern entlang des Geh- und Radweges enthalten.

Die Kosten für Grundeinlösen setzen sich aus mehreren Beträgen zu Grundeinlösen und Entschädigungen in Höhe von insgesamt € 93.109 zusammen, die um einen Betrag in Höhe von € 30.000 an noch erwarteten Grundeinlösen nach der Endvermessung ergänzt wurden.

Die Baukosten in Höhe von € 7.270.018 ergeben mit den genannten Planungskosten sowie Grundeinlösen die Gesamtkosten in Höhe von € 7.565.609.

Die Verteilung der Kosten auf die Projektbeteiligten ist in der folgenden Tabelle erfasst:

Anteile	Kosten inkl. USt. [€]
Anteil Land Straße	3.639.190
Anteil Land Geh- und Radweg	2.292.980
Anteil Dritte (ASFINAG, Leitungsträger, Aufschließung Gewerbegebiet Nord)	1.633.439
Gesamtkosten	7.565.609

Tabelle: Gesamtkostenverteilung nach der Abrechnung

Die Gesamtkosten in Höhe von € 7.565.609 verteilen sich mit € 3.639.190 als Landesanteil für die Straße, mit € 2.292.980 als Landesanteil für den Geh- und Radweg sowie mit € 1.633.439 als anteilige Kosten für Dritte.

8.5 Kostenentwicklung

Der Vergleich der Kosten von Kostenschätzung zum Regierungssitzungsbeschluss, der Kosten im Regierungssitzungsbeschluss über Kosten im Projektauftrag, Kosten laut Projektänderungsprotokoll bis zu den Kosten nach der Abrechnung ist in folgender Tabelle dargestellt.

	Kostenschätzung für RSB 20. März 2023	Kosten laut RSB 30. März 2023	Kosten laut Projektauftrag vom 7. Mai 2023	Kosten im PÄ- Protokoll - Bau Nr. 4 vom 3. März 2024	abgerechnete Gesamtkosten Stand 20. April 2026
Planung	120.000	-	200.000	200.000	172.482
Grundeinlösen	150.000	-	100.000	50.000	123.109
Baukosten	7.622.609	-	6.120.000	6.120.000	7.270.018
Gesamtkosten	7.892.609*	7.900.000	6.420.000	6.370.000	7.565.609

*Anmerkung Landesrechnungshof: Fehler bei der Kostenschätzung: Grundeinlöse zweimal enthalten

Tabelle: Entwicklung der Kosten im Projektverlauf

Die abgerechneten **Planungskosten** in Höhe von € 172.482 liegen deutlich über den geschätzten Planungskosten in Höhe von € 120.000 aus der Kostenschätzung für den Regierungssitzungsbeschluss, jedoch unter den veranschlagten Kosten im Projektauftrag und im Projektänderungsprotokoll in Höhe von € 200.000. Die abgerechneten Planungskosten sind im Vergleich zu Infrastruktur-Sanierungs- und Ausbauprojekten grundsätzlich als gering einzustufen.

Die Gesamtkosten zu den **Grundeinlösen** in Höhe von € 123.109 enthalten noch geschätzte € 30.000 an offenen Forderungen und liegen zwischen den Schätzkosten für den Regierungssitzungsbeschluss in Höhe von € 150.000 und den veranschlagten Kosten laut Projektauftrag in Höhe von € 100.000. Die zwischenzeitliche Halbierung der Kosten für Grundeinlösen im Projektänderungsprotokoll vom 3. März 2024 auf € 50.000 im Vergleich zum Projektauftrag und zur abgerechneten Kostensumme ist nicht nachvollziehbar, da der Grundbedarf am Ende der Bauumsetzung geklärt gewesen sein sollte.

Die abgerechneten **Baukosten** in Höhe von € 7.270.018 liegen knapp 5 % unter der Kostenschätzung für den Regierungssitzungsbeschluss in Höhe von € 7.622.609. Auffällig geringer ist der Ansatz der Baukosten im Projektauftrag in Höhe von € 6.120.000. Die A16 gibt dazu an, dass die Reserven in Regierungssitzungsanträgen höher angesetzt werden, um die Wahrscheinlichkeit für Kostenüberschreitungen zu minimieren. Zudem basieren die Kosten im Projektauftrag auf dem Angebotsergebnis für die Bauleistungen, das nach dem Regierungssitzungsbeschluss vorlag.

Mit dem Hintergrund der abgerechneten Baukosten in Höhe von € 7.270.018 ist es bedingt nachvollziehbar, dass die im Projektänderungsprotokoll vom 3. März 2024 (Endphase der Bauumsetzung) angeführten Baukosten mit € 6.120.000 noch jenen aus dem Projektauftrag entsprechen und keine Kostenerhöhungen infolge der inzwischen umgesetzten Zusatzleistungen enthalten. In diesem Zusammenhang ist auf die Empfehlungen des Landesrechnungshofes im Kapitel 5 Projektmanagement zu verweisen.

Die abgerechneten Baukosten in Höhe von € 7.270.018 überschreiten die veranschlagten Kosten aus dem Projektauftrag um € 1.150.018 bzw. rund 19 %. Die A16 gibt zu den Ursachen für die Überschreitung an, dass diese im Wesentlichen mit der Preisgleitung (rund € 200.000) und den 15 Mehrkostenforderungen bzw. Zusatzbeauftragungen, wie z. B. für Gehsteigerweiterung (€ 168.370), Böschungssicherung (€ 132.946), Baustellenmarkierung (€ 90.786), Zufahrt Bestattung (€ 83.531), Zäune und Geländer (€ 83.063), Entwässerung und Verrohrung (€ 68.337), zu begründen sind.

Die in der Tabelle aus Planung, Grundeinlöse und Bau summierten Gesamtkosten der einzelnen Projektphasen bis zur Abrechnung sind in folgender Abbildung dargestellt.:

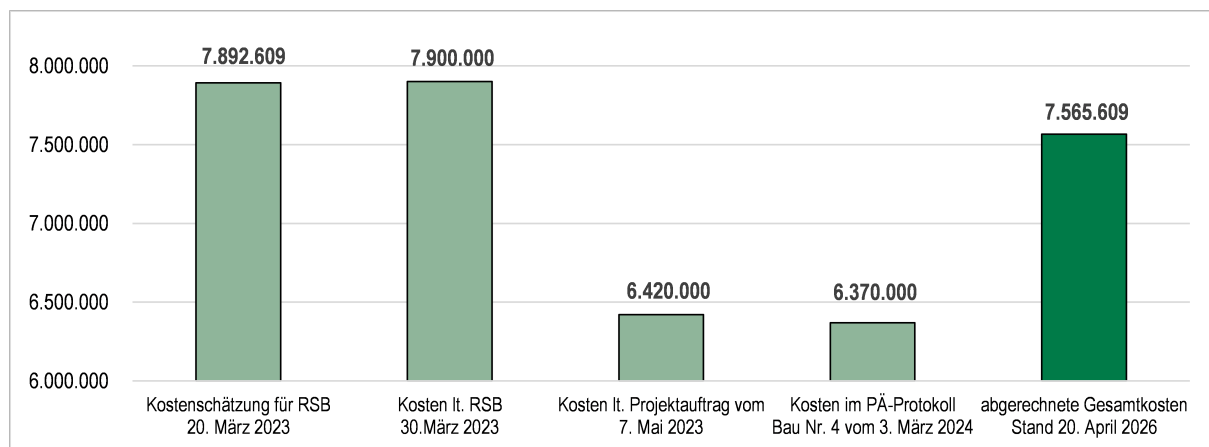


Abbildung: Verlauf der Kosten von der Regierungssitzungsbeschluss-Kostenschätzung 2023 bis zur Abrechnung 2026

Die Abbildung zeigt die Größenordnung der abgerechneten Gesamtkosten in Höhe von € 7.565.609, die zwischen den genehmigten Kosten im Regierungssitzungsbeschluss in Höhe von € 7.900.000 und den Kosten gemäß Projektauftrag in Höhe von € 6.420.000 liegen.

In der Betrachtung der Kostenverteilung auf die Projektbeteiligten zeigt sich im Projektverlauf folgendes Bild:

	Kostenschätzung für RSB 20. März 2023	Kosten laut RSB 30. März 2023	Kosten laut Projektauftrag vom 7. Mai 2023	Kosten im PÄ-Protokoll - Bau Nr. 4 vom 3. März 2024	abgerechnete Gesamtkosten Stand 20. April 2026
Anteil Land Straße	4.984.004*	4.900.000	4.550.000**	4.500.000**	3.639.190
Anteil Land Radweg	807.651	1.600.000			2.292.980
Anteil Stadt Graz Radweg	807.651	-	-	-	-
Anteil Dritte	1.293.304	1.400.000	1.870.000	1.870.000	1.633.439
Gesamtkosten	7.892.609	7.900.000	6.420.000	6.370.000	7.565.609

* Fehler bei der Berechnung: Grundeinlöse ist zweimal enthalten

** Kosten für Geh- und Radweg enthalten

Tabelle: Verteilung der Kosten auf Projektbeteiligte

Der abgerechnete Gesamtkostenanteil des Landes für die Straße in Höhe von € 3.639.190 liegt mit über 25 % deutlich unter den Kostenwerten aus dem Regierungssitzungsbeschluss (€ 4.900.000) bzw. der Kostenschätzung für den Regierungssitzungsbeschluss (€ 4.984.004).

Dem gegenüber steht der abgerechnete Anteil des Landes für den Radweg in Höhe von € 2.292.980. Dieser liegt um € 692.980 über dem Kostenwert in Höhe von € 1.600.000, der im Regierungssitzungsbeschluss für den Ausbau des Geh- und Radweges vorgesehen war. Der Anteil des Landes zum Radweg in der Kostenschätzung für den Regierungssitzungsbeschluss vom 20. März 2023 in Höhe von € 807.651 berücksichtigte noch die vertragsgemäße Vorgehensweise bei der Radwegoffensive Graz mit der jeweiligen 50-%-Beteiligung von Stadt und Land (siehe auch Kapitel 8.1.2 Kostenschätzung für den Regierungssitzungsbeschluss 2023 und Kostendarstellung im Regierungssitzungsbeschluss). Der dem Landesanteil gleichwertige Anteil der Stadt Graz zur Radwegoffensive wird nach der geänderten Vorgehensweise in der Projektfinanzierung durch Kostenübernahme von anderweitigen Radweg-Projekten durch die Stadt Graz ausgeglichen.

Da im Projektauftrag und im angeführten Projektänderungsprotokoll nur der Anteil Dritter dargestellt ist, ergibt sich der Landesanteil für Straße inkl. Radweg durch Abzug der Kosten Dritter von den Gesamtkosten. Der ermittelte Landesanteil im Projektauftrag (€ 4.550.000) und im Projektänderungsprotokoll (€ 4.500.000) liegen deutlich unter den summierten Kostenwerten für Straße und Radweg aus dem Regierungssitzungsbeschluss (€ 6.500.000) und auch der abgerechneten Kostensumme für Straße und Radweg (€ 5.932.170).

Die Anteile Dritter bei den abgerechneten Gesamtkosten nach Projektumsetzung liegen mit € 1.633.439 zwischen den Anteilen Dritter beim Regierungssitzungsbeschluss mit € 1.400.000 bzw. der vorgelagerten Kostenschätzung zum Regierungssitzungsbeschluss (ohne Anteil Stadt Graz Radweg) mit € 1.293.304 und den Anteilen Dritter beim Projektauftrag bzw. dem Änderungsprotokoll mit € 1.870.000. Im Vergleich zum Regierungssitzungsbeschluss wurden nach der Abrechnung somit mehr Leistungen im Wert von € 233.439 durch Dritte finanziert.

Die in der Tabelle genannten Kostenanteile sind in folgender Abbildung in die beiden Kostenkategorien Anteile Land und Anteile Dritter zusammengefasst. Darin sind die oben geschilderten Verläufe der Kosten über die Projektphasen von der Kostenschätzung zum Regierungssitzungsbeschluss bis zu den abgerechneten Kosten nach der Projektumsetzung visualisiert.

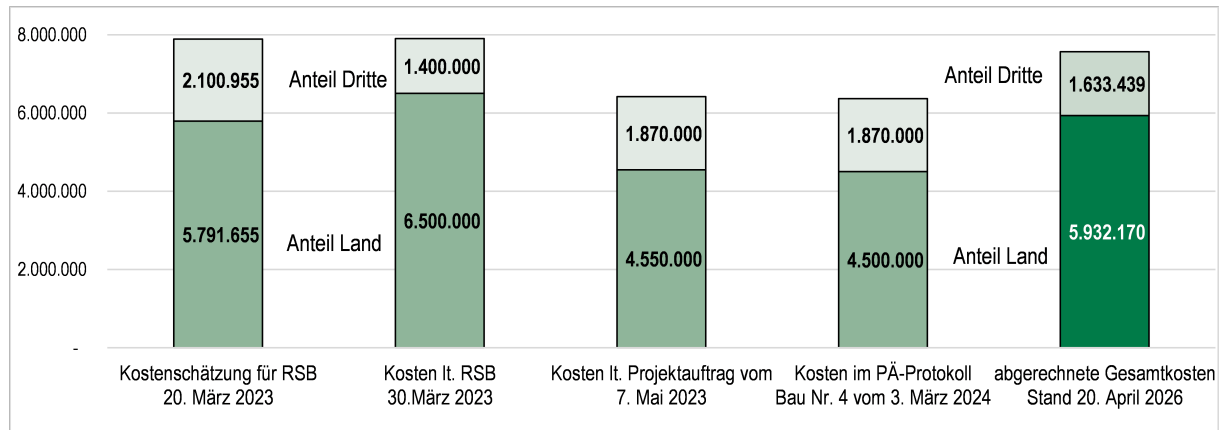


Abbildung: Verlauf der Kostenteilung von der Regierungssitzungsbeschluss-Kostenschätzung 2023 bis zur Abrechnung 2026

Die Abbildung zeigt die Größenordnung der abgerechneten Kostenanteile des Landes (€ 5.932.170) und Dritter (€ 1.633.439) im Vergleich zu den Werten des Regierungssitzungsbeschluss mit € 6.500.000 und € 1.400.000 bzw. der Regierungssitzungsbeschluss Kostenschätzung vor der Projektumsetzung und den Werten des Projektauftrags mit € 4.550.000 und € 1.870.000 bzw. des Projektänderungsprotokolls während der Projektumsetzung.

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die im Regierungssitzungsbeschluss genannten Kosten bei der Projektumsetzung eingehalten wurden. Die abgerechneten Kosten in den Projektunterlagen waren grundsätzlich nachvollziehbar.

Der Landesrechnungshof legte das Ergebnis seiner Überprüfung in der am 17. Juni 2026 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dar.

Vertreten waren

- das Büro von Landesrätin Mag. Dr. Claudia Holzer und
- die Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

9. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Der Landesrechnungshof überprüfte die Generalsanierung der B 67a, den Ausbau der A 2-Anschlussstellen sowie den begleitenden Geh- und Radwegbau. Die Prüfung umfasste überwiegend den Zeitraum von 2020 bis 2025.

Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens ergeben sich folgende Feststellungen und für den Maßnahmenbericht gemäß Art. 52 Abs. 4 L-VG relevante Empfehlungen:

- Im Gutachten der Fachabteilung Straßenerhaltungsdienst wurden unterschiedliche Varianten mit einer Einschätzung der Wirksamkeit (mittel- oder langfristig) dargestellt. Eine strukturierte Gegenüberstellung der Varianten ist in den Unterlagen nicht enthalten.
 - **Empfehlung 1:**
Variantenentscheidungen sind anhand von nachvollziehbaren Kriterien im Rahmen eines strukturierten Prozesses zu treffen.
- Die Verkehrsdaten aus dem Südgürtel unterscheiden sich wesentlich von den Daten aus der nach dem Südgürtel situierten Zählstelle.
 - **Empfehlung 2:**
Basisdaten sind zu plausibilisieren und nur abgestimmte und qualitätsgesicherte Daten zu verwenden.
- Es waren nicht ausreichend Personalressourcen für die Umsetzung eingesetzt. Eine begleitende Kontrolle sowie eine Projektsteuerung waren nicht vorhanden.
 - **Empfehlung 3:**
Im Falle nicht ausreichend vorhandener personeller Ressourcen im Land Steiermark sind externe Dienstleister zu beauftragen.
- Unterlagen waren aufgrund der Ablagestruktur (elektronischer Akt [ELAK], Outlook, Server) nur schwer nachvollziehbar bzw. wurden wiederholt erst auf Nachfrage übermittelt.
 - **Empfehlung 4:**
Eine vollständige und nachvollziehbare Aktenstruktur bzw. Ablage ist sicherzustellen.
- Das Projekt ist aufgrund der Vielzahl an Schnittstellen und der unterschiedlichsten Verrechnungsmodalitäten als komplexes Projekt einzustufen. Trotz anders lautender Vorgaben (Projektmanagement-Richtlinie der Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau [A16]) wurde das Projekt nicht als Großprojekt umgesetzt.
 - **Empfehlung 5:**
Die Projektmanagement-Richtlinie der A16 ist anzuwenden.

- Für das gegenständliche Projekt wurde keine Projektumwelt-Analyse durchgeführt.
 - **Empfehlung 6:**
Für Projekte dieser Größenordnung ist eine Projektumwelt-Analyse durchzuführen und diese entsprechend zu dokumentieren.
- Die Arbeitspaket-Spezifikationen über die Projektbeteiligtenliste wurden grob zugeordnet. Spezielle Ausführungen betreffend die Arbeitspaket-Inhalte liegen nicht vor.
 - **Empfehlung 7:**
Die Arbeitspakete sind klar zu spezifizieren und diese den Projektbeteiligten zu kommunizieren.
- Eine projektbezogene Kommunikationsstruktur war in den Unterlagen nicht vorhanden.
 - **Empfehlung 8:**
Eine geregelte Projektkommunikation ist anzuwenden.
- Im gegenständlichen Projekt liegt kein Balkenterminplan vor.
 - **Empfehlung 9:**
Ein entsprechender Terminplan (bspw. in Form eines Balkenterminplans) für die Planungs- und Bauphase ist zu führen.
- Ein Änderungsmanagement, in dem sämtliche Projektänderungen zusammengefasst sind, ist nicht vorhanden.
 - **Empfehlung 10:**
Ein professionelles Änderungsmanagement ist zu implementieren.
- Eine qualitative bzw. quantitative Risikoeinschätzung im Sinne des Risikomanagements liegt nicht vor.
 - **Empfehlung 11:**
Ein fundiertes und nachvollziehbares Risikomanagement ist umzusetzen und in die laufende Kostenverfolgung zu integrieren.
- Das Leistungsverzeichnis der Straßenbauarbeiten wurde vom beauftragten Planer erstellt und im Rahmen einer Lesung mit dem Projektteam erörtert. Die Lesung wurde nicht protokolliert.
 - **Empfehlung 12:**
Lesungen sind entsprechend zu protokollieren und das Protokoll von den Teilnehmern zu fertigen. Diese Protokolle müssen Teil des Vergabeaktes sein.
- Für die Bewertung der Preisangemessenheit von Leistungspositionen lagen keine entsprechenden Unterlagen vor.
 - **Empfehlung 13:**
Auffällige Preise sind zu hinterfragen, und eine nachvollziehbare Aufklärung seitens der Bieter ist sicherzustellen.

- Zusammengehörende, gleichartige Leistungen wurden nicht gemeinsam ausgeschrieben.
 - **Empfehlung 14:**
Gleichartige Leistungen sind in der Auftragswertabschätzung gemeinsam zu berücksichtigen und gemäß den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes in einem Verfahren auszuschreiben.
- Die Leistungsverzeichnisse unterschiedlicher Gewerke wurden von den Bietern selbst erstellt.
 - **Empfehlung 15:**
Leistungsverzeichnisse sind entweder vom Auftraggeber selbst oder von einem Dienstleister im eigenen Einflussbereich zu erstellen.
- Eine nachvollziehbare Begründung samt Nachweis, warum Leistungen bei der Errichtung der Verkehrslichtsignalanlagen nur von einem Bieter erbracht werden können, ist im Vergabeakt nicht enthalten.
 - **Empfehlung 16:**
Im Falle einer Einschränkung des Bieterkreises sind die Gründe dafür zu verifizieren und nachvollziehbar zu dokumentieren.
- Bei der Errichtung der Verkehrslichtsignalanlagen wurden € 760.012 ohne Wettbewerb und ohne die Einholung von Vergleichsangeboten an ein Unternehmen vergeben.
 - **Empfehlung 17:**
Es sind entsprechende Vergabeverfahren heranzuziehen, die einen Wettbewerb sicherstellen.
- In mehreren Kostenschätzungen ist keine Preisbasis angegeben. Zudem gibt es fehlerhafte Summenbildungen, die zu falschen Gesamtkosten führen.
 - **Empfehlung 18:**
Bei der Erstellung von Projektunterlagen sind qualitätsgesicherte Kalkulationsformblätter zu verwenden. Die verwendete Preisbasis ist anzuführen.
- Der Vertrag Radoffensive Graz 2030, der die Kostenteilung von 50 % Stadt Graz und 50 % Land Steiermark beim Bau von Radwegen regelt, wurde nicht berücksichtigt.
 - **Empfehlung 19:**
Projekte sind vertragsgemäß abzuwickeln.

Graz, am 18. August 2026

Der Landesrechnungshofdirektor:

Mag. Heinz Drobesh