

Bericht des Rechnungshofes

Verlängerung der Bundesstraßen

Inhaltsverzeichnis

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis _____	8
Abkürzungsverzeichnis _____	11
Glossar _____	13

**BMF
BMVIT**

Wirkungsbereich der Bundesministerien für
Finanzen
Verkehr, Innovation und Technologie

Verlängerung der Bundesstraßen

KURZFASSUNG _____	16
Prüfungsablauf und -gegenstand _____	27
Rahmenbedingungen _____	27
Organisation _____	40
Straßenzustand, Erhaltungsmaßnahmen _____	46
Planung und Neubau _____	61
Mitteinsatz _____	68
Zusammenfassende Beurteilung _____	89
Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen _____	91
ANHANG Anlage 1–8 _____	93

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Aufwendungen des Bundes für Bundesstraßen B – 1998 bis 2001 _____	34
Tabelle 2:	Tatsächliche Aufwendungen des Bundes für Bundesstraßen B – 2002 bis 2007 _____	35
Tabelle 3:	Aufteilung der Zweckzuschüsse auf die Länder _____	38
Tabelle 4:	Aufteilung der Zweckzuschüsse des Bundes für Straßen – 2002 bis 2007 _____	39
Tabelle 5:	Burgenland: Entwicklung des Personalstands und der Personalausgaben seit 2001 _____	43
Tabelle 6:	Steiermark: Entwicklung des Personalstands und der Personalausgaben seit 2001 _____	45
Tabelle 7:	Entwicklung des Zustands der Landesstraßen B im Burgenland _____	50
Abbildung 1:	Entwicklung des Zustands der Landesstraßen B im Burgenland _____	50
Tabelle 8:	Entwicklung des Zustands der Landesstraßen B in der Steiermark _____	51
Abbildung 2:	Entwicklung des Zustands der Landesstraßen B in der Steiermark _____	52
Abbildung 3:	Vergleich Zustandsverteilung Landesstraßen in Österreich _____	53
Tabelle 9:	Zustandserfassungen Brücken auf Landesstraßen B _____	54
Abbildung 4:	Durchschnittsbewertungen des Brückenzustands _____	55
Tabelle 10:	Aufwandsprognose bauliche Erhaltung bis 2020 _____	58

Tabelle 11:	Entwicklung des Gesamthaushalts und des Abschnitts 61 Straßenbau im Burgenland	69
Abbildung 5:	Anteil Abschnitt 61–Straßenbau am Gesamthaushalt in den Jahren 2002 bis 2011 im Burgenland	70
Tabelle 12:	Entwicklung des Gesamthaushalts und des Abschnitts 61–Straßenbau in der Steiermark	71
Abbildung 6:	Anteil Abschnitt 61–Straßenbau am Gesamthaushalt in den Jahren 2002 bis 2011 in der Steiermark	72
Abbildung 7:	Mittleinsatz Burgenland für Straßenbau (Abschnitt 61–Straßenbau) in den Jahren 2002 bis 2011	74
Abbildung 8:	Mittleinsatz Steiermark für Straßenbau (Abschnitt 61) in den Jahren 2002 bis 2011	76
Tabelle 13:	Kosten der betrieblichen Erhaltung pro Fahrstreifenkilometer im Vergleich: Burgenland (Regionen) und Steiermark (Straßenmeistereien) 2011	79
Tabelle 14:	Entwicklung der Ausgaben für Landesstraßen B für bauliche Erhaltung, Neubau und Grundstückseinlösungen zwischen 2000 und 2011 im Burgenland und der Steiermark	80
Abbildung 9:	Gegenüberstellung Mittleinsatz des Landes Burgenland für Neubau, bauliche Erhaltung, Planung und Grundstückseinlösung in den Jahren 2002 bis 2011	83
Abbildung 10:	Durchschnittliche Aufteilung des Abschnitts 61–Straßenbau im Land Burgenland in den Jahren 2002 bis 2011	83

Abbildung 11: Gegenüberstellung Mitteleinsatz des Landes
teiermark für Neubau, bauliche Erhaltung, Planung
und Grundstückseinlösung in den Jahren 2002
bis 2011 _____85

Abbildung 12: Durchschnittliche Aufteilung des Abschnitts 61
im Land Steiermark in den Jahren 2002 bis 2011 _____86

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Abt.	Abteilung
aoH.	außerordentlicher Haushalt
Art.	Artikel
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BM...	Bundesministerium ...
BMF	für Finanzen
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
BMwA	für wirtschaftliche Angelegenheiten
BMWV	für Wissenschaft und Verkehr
BStG 1971	Bundesstraßengesetz 1971
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
d.h.	das heißt
dRGBI.	deutsches Reichsgesetzblatt
EUR	Euro
exkl.	exklusive
F-VG 1948	Finanz-Verfassungsgesetz 1948
GBIldLÖ	Gesetzblatt für das Land Österreich
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
i.d.R.	in der Regel
inkl.	inklusive
LGBI.	Landesgesetzblatt
lit.	litera
lt.	laut
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
Nr.	Nummer

Abkürzungen



oH.	ordentlicher Haushalt
PMS	Pavement Management System
rd.	rund
RH	Rechnungshof
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
S.	Seite
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
UVP-G	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000
VBÄ	Vollbeschäftigungsäquivalent
VfGH	Verfassungsgerichtshof
VRV	Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung
Z	Ziffer(n)
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

Glossar

Landesstraßen B:

Diese Straßen sind übergeordnete Straßen (ehemalige Bundesstraßen). Sie wurden vor 2002 vom Bund verwaltet. Mit Wirkung vom 1. April 2002 wurden alle Bundesstraßen, die keine Autobahnen oder Schnellstraßen waren, an die Länder übertragen. Diese ehemaligen Bundesstraßen B tragen in der Regel weiterhin die Abkürzung B sowie einen von der Region abgeleiteten Namen, z.B. Burgenland Straße (B 50). Die Verwaltungskompetenz obliegt nunmehr den einzelnen Bundesländern.

Landesstraßen L:

Diese Straßen sind regionale Straßen, die nie in Bundesverwaltung waren. Sie tragen die Abkürzung L. Die Verwaltungskompetenz obliegt den einzelnen Bundesländern.

Bundesstraßen:

Diese Straßen sind gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG die wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch das Bundesgesetz als Bundesstraßen (BStG 1971) erklärten Straßenzüge. Das heutige Bundesstraßennetz besteht aus den Bundesstraßen A (Bundesautobahnen, Verzeichnis 1 BStG 1971) und den Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen, Verzeichnis 2 BStG 1971). Der Bund hatte 1982 die Erhaltungs- und Finanzierungsaufgaben für die Bundesstraßen A und S an die staatliche Betreibergesellschaft ASFINAG übertragen.

**Wirkungsbereich der Bundesministerien für
Finanzen
Verkehr, Innovation und Technologie**

Verlängerung der Bundesstraßen

Nach rund zehnjährigen Bemühungen gelang es dem Bund und den Ländern im April 2002, im Rahmen der damals im Gang befindlichen umfangreichen Aufgaben- und Organisationsreform das gesamte Netz der Bundesstraßen B mit einer Gesamtlänge von rd. 10.100 km vom Bund auf die Länder zu übertragen (Verlängerung). Auf das Burgenland entfielen dabei rd. 562 km, auf die Steiermark rd. 1.587 km.

Beim Bund führte das zur Auflösung einer Sektion im BMVIT; 27 Mitarbeiter schieden aus dem Bundesdienst aus, 19 Mitarbeiter wurden anderen Organisationseinheiten zugewiesen. Die jährliche Ersparnis betrug rd. 3,69 Mio. EUR. In den Ländern Burgenland und Steiermark führte die Verlängerung unmittelbar zu keinen Veränderungen in der Aufbauorganisation und beim Personal.

Für die Zwecke der Finanzierung der übertragenen Straßen gewährte der Bund den Ländern von 2002 bis 2007 einen jährlichen Zuschuss zwischen 522,50 Mio. EUR und 545,00 Mio. EUR. Mit dem Jahr 2008 wurden diese Zuschüsse in Ertragsanteile umgewandelt.

Der Bund gab keinen Zielwert bezüglich des Straßenzustands und keine Vorgaben zur Zustandserfassung und der Bewertungsmethodik vor. Die Länder führten teilweise unterschiedliche Bewertungssysteme fort.

Unter Berücksichtigung der Unterschiede in der Erhebungsmethodik war der Zustand der übertragenen Bundesstraßen B und der Brücken in der Steiermark schlechter als jener im Burgenland. Rund 33 % des Straßenerbaus auf den Landesstraßen B in der Steiermark waren laut Straßenverwaltung mit der Zustandsklasse 5 (sehr schlecht) beurteilt.

In beiden Bundesländern werden lt. einer Studie über den baulichen Erhaltungsbedarf für Landesstraßen vom April 2011 die Erhaltungsmaßnahmen für den Straßenerbau nicht ausreichen, um eine Ver-

schlechterung des Zustands zu verhindern. Mittelfristig wird in der Steiermark u.a. aufgrund des Zustands der Brückenbauwerke mit einem Anstieg des Mittelbedarfs für Erneuerung und Instandsetzungsinvestitionen zu rechnen sein.

KURZFASSUNG

Prüfungsziele

Ziele der Überprüfung waren die Beurteilung des Erfolgs und der Wirksamkeit der im Jahr 2002 erfolgten Übertragung der ehemaligen Bundesstraßen B in die Kompetenz der Länder am Beispiel der Länder Burgenland und Steiermark sowie die Ermittlung der Auswirkungen auf deren Gebarung. Schwerpunkte der Überprüfung waren daher die Beweggründe für die Abtretung an die Länder, die Höhe der jährlich bereitgestellten Mittel durch den Bund, die Änderungen der Organisation bei Bund und Ländern, die Erhaltung und der Straßenzustand sowie die Planung und der Neubau von Landesstraßen. (TZ 1)

Rahmenbedingungen

Motivation und Chronologie

Die Bauprogramme der einzelnen Bundesländer mussten jährlich in einem aufwendigen Prozess mit dem zuständigen Bundesministerium abgestimmt sowie einzelne Planungen und Baumaßnahmen genehmigt werden. Daher strebten die Länder die Übertragung der Bundesstraßen B in die Länderhoheit an (Verländerung). Nach einigen Verhandlungsrunden seit Beginn der 1990er-Jahre gelang im Jahr 2001 die Einigung zwischen dem Bund und den Ländern im Rahmen der damals im Gang befindlichen Aufgaben- und Organisationsreform. Einen wesentlichen Teil davon bildete die Verländerung der Bundesstraßen B. Die Länder stimmten dieser Reform in der Landeshauptmännerkonferenz im Oktober 2001 zu. (TZ 2)

Sollte vorerst ein bestimmter Teil des Bundesstraßennetzes aus verkehrspolitischen Überlegungen weiter beim Bund verbleiben, so wurde letztlich doch das gesamte Netz der Bundesstraßen B den Ländern übertragen. (TZ 2)

Als Effekte erwarteten sich die Länder von dieser Maßnahme die Verkürzung von Kompetenz- und Genehmigungswegen, die Vermeidung von Doppelgleisigkeiten, den Abbau von Bürokratie, eine raschere sowie effizientere Umsetzung von Straßenbauprojekten, dadurch mehr Entscheidungsspielräume für die Länder sowie ein rascheres und flexibleres Reagieren auf regionale Bedürfnisse. (TZ 2)

Der RH hatte bereits in seinem Tätigkeitsbericht für das Verwaltungsjahr 1983 die Rückübertragung des niederrangigen Bundesstraßennetzes an die Länder für überlegenswert gehalten. (TZ 2)

Gesetzliche Grundlagen

Die Übertragung der Bundesstraßen erfolgte durch das Bundesstraßen-Übertragungsgesetz mit Wirksamkeit ab 1. April 2002. Damit kam es zur Änderung von Bundesgesetzen, die mit der Verlängerung in Zusammenhang standen, wie insbesondere dem Zweckzuschussgesetz, dem Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen und dem Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971). (TZ 3)

Zur Zeit der Übertragung der Bundesstraßen B galten im Burgenland im Bereich des Straßenrechtes z.T. noch reichsdeutsche Vorschriften. Die Burgenländische Landesregierung beschloss im Mai 2002 die Übernahme der übertragenen Bundesstraßen als Landesstraßen. Die veralteten Rechtsgrundlagen wurden erst drei Jahre später im Juni 2005 durch das Burgenländische Straßengesetz 2005 ersetzt. (TZ 3)

Die Steiermark erklärte mit dem Steiermärkischen Bundesstraßen-Übernahmegesetz 2002 die Bundesstraßen mit Wirkung vom 1. April 2002 zu Landesstraßen. (TZ 3)

Übergebenes Straßennetz

Durch die Verlängerung wurden rd. 10.100 km Bundesstraßen B an die Länder übertragen. Das Landesstraßennetz im Burgenland vergrößerte sich dadurch um rd. 562 km. Das Land Steiermark übernahm rd. 1.587 km. (TZ 4)

Mitteleinsatz Bund

Vor der Übertragung an die Länder im Jahr 2002 wandte der Bund in Österreich für die Bundesstraßen B in den Jahren 1998 bis 2001 zwischen 457,42 Mio. EUR und 496,50 Mio. EUR jährlich auf. Darüber hinaus fielen bedarfsabhängige Ausgaben aus dem Katastrophenfonds an. Im Jahr 2001 betragen diese rd. 46,29 Mio. EUR. (TZ 5)

Zur Finanzierung der übertragenen Bundesstraßen B gewährte der Bund den Ländern nach entsprechender Änderung des Zweckzuschussgesetzes von 2002 bis 2007 einen jährlichen Zuschuss zwischen 522,50 Mio. EUR und 545,00 Mio. EUR, davon dem Land Burgenland zwischen 23,93 Mio. EUR und 27,96 Mio. EUR sowie dem Land Steiermark zwischen 59,17 Mio. EUR. und 84,42 Mio. EUR. Die gesetzliche Zweckbindung umfasste nicht nur die übertragenen Bundesstraßen B, sondern generell die „Finanzierung von Straßen“. Somit kam den Ländern ein erhöhter Handlungsspielraum für die bauliche und betriebliche Erhaltung sowie den Neubau der übertragenen Straßen zu. Die Herleitung des Zweckzuschusses war nachvollziehbar, der letztendlich festgelegte Betrag lag aber rd. 8 % bzw. rd. 12 % über den bisherigen Ausgaben. (TZ 5, 6, 7)

Die Gewährung der Zweckzuschüsse endete im Jahr 2007. Mit dem Finanzausgleichsgesetz 2008 wurden zahlreiche Finanzzuweisungen, darunter auch die Zweckzuschüsse für Straßen, in Ertragsanteile ohne Zweckbindung umgewandelt. (TZ 5)

Eine detaillierte Kontrolle über die widmungsgemäße Verwendung der überwiesenen Zweckzuschüsse nahm das BMF nicht vor, weil die gesetzliche Zweckbindung generell die „Finanzierung von Straßen“ umfasste. Dem BMF genügte als Nachweis der zweckkonformen Verwendung der Umstand, dass die Ausgaben der Länder für Straßen in ihren Rechnungsabschlüssen über den Zweckzuschüssen lagen. (TZ 8)

Durch die Ausweitung der Zweckbindung auf sämtliche Straßen standen die Zweckzuschüsse in keinem Bezug mehr zum tatsächlichen Aufwand der Länder, obwohl sie ursprünglich der Höhe nach von den Aufwendungen für die Bundesstraßen B abgeleitet worden waren. (TZ 8)

Organisation

Infolge der Verländerung der Bundesstraßen B wurde die Sektion III-Bundesstraßen im BMVIT im Zuge einer umfangreichen Organisationsänderung im September 2002 aufgelöst. Damit beendeten 27 Mitarbeiter den aktiven Dienst, 19 Mitarbeiter wurden anderen Abteilungen zugeteilt. Dies entsprach einer jährlichen Ersparnis von rd. 3,69 Mio. EUR. (TZ 9)

Unmittelbar durch die Verländerung ergaben sich weder im Burgenland noch in der Steiermark Veränderungen in der Aufbauorganisation, beim Personalstand und bei den Personalausgaben, weil bis zum Jahr 2002 die Verwaltung der Bundesstraßen im Auf-

trag des Bundes wahrgenommen, ab dem Zeitpunkt der Verlängerung die Aufgaben jedoch im eigenen Namen durchgeführt wurden. (TZ 10, 11)

Straßenzustand,
Erhaltungsmaßnahmen

Zustandserfassung der Straßen vor und nach der Übertragung

Vor der Verlängerung der Bundesstraßen B führten die Länder im Auftrag des BMVIT im Jahr 2000 eine visuelle Zustandserfassung durch. Zusätzlich ließ das BMVIT in den Jahren 2001/2002 eine messtechnische Erfassung mit einem Spezialmessfahrzeug durchführen. Diese Messkampagne diente primär zur Protokollierung des Straßenzustands vor Übergabe des Straßennetzes an die Länder. (TZ 12)

Der Bund hatte im Zuge der Verlängerung keine Vorgaben bezüglich der Zustandserfassung der Straßen festgelegt bzw. keine Vorsorge für eine einheitliche Erfassungsmethodik und die Entwicklung eines einheitlichen Bewertungssystems in allen Ländern getroffen. Dies war jedoch eine Grundvoraussetzung für aussagekräftige Vergleiche der Straßenzustände und der Beobachtung der Entwicklung der Netzqualität. Die Möglichkeiten des § 13 des Finanz-Versorgungsgesetzes 1948 (F-VG 1948), Bedingungen an die Gewährung von Zweckzuschüssen zu knüpfen, wurden nicht genutzt. Länderübergreifend war nicht feststellbar, wie sich der Zustand der verlängerten Bundesstraßen seit dem Jahr 2002 entwickelt hatte. (TZ 3, 12)

Die aus den Ergebnissen der Messkampagne 1995/1996 abgeleiteten Empfehlungen, wie die Wertsynthese bei der Zustandserfassung des Bundes 2000/2002, wurden nicht umgesetzt. Die Ermittlung des Gebrauchswerts, des Substanzwerts bzw. des daraus resultierenden Gesamtwerts war nicht erfolgt. (TZ 12)

Im Burgenland erfolgten nach der Verlängerung der Bundesstraßen B laufende visuelle Beobachtungen des Straßenzustands. Die einzelnen Straßenabschnitte wurden mit drei Zustandsklassen (gut, mittel, schlecht) bewertet. Im Jahr 2009 erfolgte erneut eine messtechnische Zustandserfassung mit einem Spezialmessfahrzeug. (TZ 12)

Regelmäßige visuelle Zustandserfassungen und technische Bewertungen des Straßenoberbaus an den damaligen Bundesstraßen ergaben in der Steiermark in den vergleichbaren Ergebnissen der Jahre 1994, 1998 und 1999 ein Schadensbild in vier Zustandsklassen. In weiterer Folge änderte das Land das bisherige Bewertungssystem, um u.a. eine Angleichung an andere Systeme in Österreich

bzw. an das System der ASFINAG zu erreichen. Die Zustandserfassungen der Jahre 2004, 2008 und 2010 waren infolge unterschiedlicher Kriterien weder mit der für das BMVIT durchgeführten Messkampagne 2001/2002 noch untereinander vergleichbar. (TZ 12)

Bewertung des Straßenzustands

Die vorliegenden Ergebnisse hinsichtlich des Straßenzustands für die Länder Burgenland und Steiermark waren nur bedingt miteinander vergleichbar. Das Burgenland untersuchte die Qualität des Straßenzustands in den Messkampagnen 2000/2002 bzw. 2009. Die Bewertung der Zustandsmerkmale erfolgte in fünf Zustandsklassen. Aktuell lag im Burgenland für rund die Hälfte des Netzes ein vergleichsweise guter Gesamtzustand vor. (TZ 13)

Die Zustandserfassung in der Steiermark aus dem Jahr 2010 zeigte auf, dass rd. 33 % der Landesstraßen B bezüglich des Straßenoberbaus in die Zustandsklasse 5 (sehr schlecht) eingereiht werden mussten. (TZ 13)

Dem Burgenland gelang es, die Zustandsklassen 4 (schlecht) und 5 (sehr schlecht) der Landesstraßen B seit der Verlängerung zu verringern. In der Steiermark blieb der Anteil der Landesstraßen B in diesen Zustandsklassen unverändert. (TZ 28)

Bewertung des Brückenzustands

Während der Straßenzustand zwischen den Ländern Burgenland und Steiermark nur bedingt vergleichbar war, lag bei den Brücken eine bessere Vergleichbarkeit vor. (TZ 14)

Das Burgenland wies im Vergleich zur Steiermark einen besseren durchschnittlichen Brückenzustand bzw. auch einen höheren Anteil an sanierten Brückenflächen auf. (TZ 14)

Bei Schäden, die eine Einschränkung der Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit zur Folge hatten, kam die Steiermark dieser Problemstellung mehrfach nicht durch bauliche, sondern durch verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Gewichtsbeschränkungen und Fahrverbote nach. (TZ 14)

Prioritätenreihung Erhaltungsmaßnahmen

Das im Burgenland angewandte Pavement Management System (PMS) stellte eine objektivere Entscheidungsgrundlage für die Festlegung baulicher Erhaltungsmaßnahmen als jene in der Steiermark dar. (TZ 15)

Die in der Steiermark gewählte Vorgangsweise der Prioritätenreihung war grundsätzlich ebenfalls geeignet; es bestanden jedoch Optimierungsmöglichkeiten im Bereich der Messtechnik. (TZ 15)

Straßenzustandsprognosen

Eine Studie über den baulichen Erhaltungsbedarf für die Landesstraßen Österreichs vom April 2011 kam zu dem Schluss, dass die Investitionen der Länder in die Erhaltung des Oberbaus nicht ausreichen werden, um eine Verschlechterung des Zustands zu verhindern. Der Erhaltungsrückstand (Summe der Straßenanteile in der Zustandsklasse 4 (schlecht) und 5 (sehr schlecht)) betrug laut der Studie im Burgenland 19 % und in der Steiermark 48 % der jeweiligen Netzlänge. (TZ 16)

Der finanzielle Aufwand pro Kilometer Straße zur Erhaltung des Zustands wird in der Steiermark deutlich höher liegen als im Burgenland und es wird mittelfristig u.a. aufgrund des Zustands der Brückenbauwerke mit einem Anstieg des Mittelbedarfs für Erneuerungs- und Instandsetzungsinvestitionen zu rechnen sein. (TZ 16)

Informationsaustausch

Die Kooperationsmöglichkeiten zwischen Bund und Ländern waren verbesserungsfähig. Ein im Rahmen der Verlängerung geplantes Verwaltungsübereinkommen über die Kooperation zwischen den Straßenbaudirektionen der Länder und dem BMVIT kam nicht zustande. Die Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern insbesondere im Bereich Normen, Richtlinien und Übermittlung von Daten beruhte teilweise auf mündlichen Vereinbarungen. Dem BMVIT lagen keine Informationen über den Zustand des übertragenen Straßennetzes vor. (TZ 17)

Kurzfassung

Planung und Neubau

Verkehrskonzepte

Im Burgenland war das Gesamtverkehrskonzept nach einer mehr als zehnjährigen Geltungsdauer aktualisierungsbedürftig. Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+ sah die Erstellung von Regionalen Verkehrskonzepten vor. Für zehn der elf Regionen lagen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung Regionale Verkehrskonzepte vor. Lediglich für den Bezirk Voitsberg war noch kein Regionales Verkehrskonzept erstellt worden. (TZ 19)

Erstellung von Bauprogrammen

Die Vorgangsweise der Länder für die Erstellung der Bauprogramme war vor und nach der Verlängerung der Bundesstraßen B gleich. (TZ 20)

Im Burgenland war das jährliche Bauprogramm ein Ergebnis der budgetären Randbedingungen, von PMS-Analysen, örtlichen Befahrungen, Auskünften und Berichten der Straßenerhaltung, Oberbaubegutachtungen, Analysen der Unfallhäufigkeitsstellen sowie interner Abstimmungen. (TZ 20)

In der Steiermark bildeten die jährlich zur Verfügung stehenden Budgetmittel, die Regionalen Verkehrskonzepte und die Daten aus dem in der Steiermark angewendeten Management-System die Grundlage für die Erstellung der jährlichen Bauprogramme. (TZ 20)

Im Burgenland war ein Vergleich der geschätzten Kosten mit den Ist-Kosten gemäß Bauprogramm nicht möglich. In der Steiermark waren die tatsächlichen Kosten der einzelnen Projekte den Bauprogrammen nicht zu entnehmen. (TZ 20)

Prioritätenreihung Neubauprojekte

Im Burgenland resultierte das Budget für Neubauten aus dem genehmigten Gesamtbudget gemäß dem Landesvoranschlag abzüglich der Aufwendungen u.a. für bauliche und betriebliche Erhaltung und bereits laufender Neubaumaßnahmen sowie zuzüglich möglicher Entnahmen aus Rücklagen. (TZ 21)

In der Steiermark erfolgte die Reihung nach ihrer Dringlichkeit in kurz-, mittel- und langfristige Projekte. Grundlage für die jährlichen Bauvorhaben war das zugeteilte Ressortbudget. Die Reihung der Neubaumaßnahmen erfolgte in der Regel gemäß der Prioritätenreihung in den Regionalen Verkehrskonzepten. Bereits geplante und umsetzungsreife Projekte wurden jedoch vorrangig behandelt. (TZ 21)

Anwendung von Standards

Beide Länder sahen die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) als Stand der Technik an, wichen aber in Ausnahmefällen von ihnen ab. Sie begründeten und dokumentierten die Abweichungen. Im Burgenland wandte die zuständige Abteilung kein umfassendes Projektmanagementsystem einschließlich der Nutzung von Projektdatenblättern an. (TZ 22)

Mittleinsatz

Budgetentwicklung

In beiden überprüften Ländern entwickelten sich die Budgetmittel für den Straßenbau im Vergleich zum Gesamthaushalt rückläufig, in der Steiermark war diese Tendenz weniger stark ausgeprägt. Indexbereinigt standen jährlich weniger Mittel für die Erhaltung und den Bau von Straßen zur Verfügung. (TZ 23)

Mittleinsatz Straßenbau

Das Gesamtbudget des Landes Burgenland für den Straßenbau (Abschnitt 61–Straßenbau) für den Zeitraum von 2002 bis 2011 betrug durchschnittlich rd. 60,87 Mio. EUR, dasjenige des Landes Steiermark betrug durchschnittlich rd. 195,10 Mio. EUR. (TZ 24)

Aufgrund des schlechten Straßenzustands lag die Entwicklung der Ausgaben für den Straßenbau in der Steiermark deutlich über der Entwicklung der Ausgaben im Burgenland. (TZ 24)

Mitteleinsatz betriebliche Erhaltung

Die Ausgaben für die betriebliche Erhaltung der Landesstraßen B und L im Burgenland betragen von 2002 bis 2011 durchschnittlich jährlich rd. 25,20 Mio. EUR. Von 2002 bis 2011 war eine Verringerung um 1,2 % zu verzeichnen. (TZ 25)

Die Ausgaben für die betriebliche Erhaltung in der Steiermark betragen im Zeitraum von 2002 bis 2011 durchschnittlich rd. 70,18 Mio. EUR. Von 2002 bis 2011 erhöhten sich diese Ausgaben um rd. 17,4 %. (TZ 25)

Während vergleichbare Regionen wie das südliche Burgenland mit 6.043 EUR je Fahrstreifenkilometer und die südöstliche Steiermark (Straßenmeistereien Feldbach, Hartberg und Leibnitz durchschnittlich 6.392 EUR je Fahrstreifenkilometer) ähnliche jährliche Betriebskosten aufwiesen, waren in alpinen Regionen der Steiermark (z.B. Straßenmeistereien Bruck, Liezen durchschnittlich 7.693 EUR je Fahrstreifenkilometer) höhere Ausgaben u.a. infolge des aufwendigeren Winterdienstes zu verzeichnen. (TZ 25)

Mitteleinsatz bauliche Erhaltung und Neubau

In der Steiermark war der Anteil der Ausgaben für den Neubau von 2002 bis 2011 am Abschnitt 61–Straßenbau mit 20,5 % deutlich höher als im Burgenland mit 11,2 %. Im Gegensatz dazu war der Anteil der Ausgaben für die bauliche Erhaltung im gleichen Untersuchungszeitraum im Burgenland mit 30,2 % höher als in der Steiermark mit 21,6 %. (TZ 26)

Ein Vergleich des Mitteleinsatzes zeigte, dass das Land Steiermark in den Jahren 2002 bis 2006 und im Jahr 2011 trotz des schlechten Straßenzustands mehr für den Neubau von Straßen als für die bauliche Erhaltung, hingegen in den Jahren 2007 bis 2010 mehr für die bauliche Erhaltung ausgab. Die Ausgaben für die bauliche Erhaltung insgesamt lagen zwischen 2002 und 2011 durchschnittlich bei rd. 40,30 Mio. EUR, jene für den Neubau durchschnittlich bei rd. 38,34 Mio. EUR. (TZ 26)

Im Burgenland wurden Bauleistungen und Planungsleistungen in getrennten Datenbanken geführt; hiedurch waren die Steuerungsmöglichkeiten eingeschränkt. (TZ 26)

Verbuchung

Bei der Verbuchung von Einnahmen und Ausgaben gingen die Länder unterschiedlich, bei der Verbuchung von Zweckzuschüssen ohne Berücksichtigung der für die Zuordnung maßgeblichen Vorschlags- und Rechnungsabschlussverordnung, vor. Dadurch war ein Vergleich bzw. eine lückenlose Nachverfolgung innerstaatlicher Zahlungsströme erschwert bzw. unmöglich. (TZ 27)

Das Land Burgenland nahm in den Rechnungsabschlüssen auch nach der Veränderung eine Trennung in Landesstraßen B und L vor. Im Gegensatz zum Burgenland nahm die Steiermark nach der Veränderung lediglich für Teile der Ausgaben eine Trennung in Landesstraßen B und L vor. (TZ 27)

Kenndaten Verlängerung der Bundesstraßen	
eingebundene Rechtsträger	
Land Burgenland	Amt der Burgenländischen Landesregierung Abteilung 8, Straßen-, Maschinen- und Hochbau
Land Steiermark	Amt der Steiermärkischen Landesregierung Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau
Bund	BMF BMVIT BMwA
gesetzliche Grundlagen	Bundesstraßengesetz 1971 – BStG 1971, BGBL. Nr. 286/1971 i.d.g.F. Zweckzuschussgesetz 2001, BGBL. Nr. 691/1988 i.d.g.F. Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934, dRGBL. 1934 I S. 243 Burgenländisches Straßengesetz 2005, LGBL. Nr. 79/2005 i.d.g.F. Steiermärkisches Bundesstraßen-Übernahmegesetz 2002, LGBL. Nr. 89/2002 Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 – LStVG. 1964, LGBL. Nr. 154/1964 i.d.g.F.
Land Burgenland	
Länge der 2002 übertragenen Straßen	562 km (Fahrstreifenlänge: 1.151 km)
Länge der Landesstraßen B ¹	566 km (Fahrstreifenlänge: 1.144 km)
Länge der Landesstraßen L ¹	1.195 km (Fahrstreifenlänge: 2.392 km)
Anzahl/Fläche Brücken der Landesstraßen B ¹	242 Brücken/60.266 m ²
Anzahl/Länge Tunnel ¹	–
Ausgaben Straßenbau 2002	58,82 Mio. EUR
Ausgaben Straßenbau 2011	54,22 Mio. EUR
Land Steiermark	
Länge der 2002 übertragenen Straßen	1.587 km
Länge der Landesstraßen B ²	1.591 km (Fahrstreifenlänge: 3.373 km)
Länge der Landesstraßen L ²	3.380 km (Fahrstreifenlänge: 6.759 km)
Anzahl/Fläche Brücken Landesstraßen B ²	1.350 Brücken/358.385 m ²
Anzahl/Länge Tunnel ²	32 Tunnel/10 km
Ausgaben Straßenbau 2002	169,26 Mio. EUR
Ausgaben Straßenbau 2011	196,63 Mio. EUR

¹ Stand: 2011

² Stand: 2012

Quelle: RH

**Prüfungsablauf und
-gegenstand**

1 Der RH überprüfte im Oktober und November 2012 die Gebarung des BMVIT und des BMF sowie der Länder Burgenland und Steiermark hinsichtlich der Verlängerung der Bundesstraßen B. Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 1998 bis 2011.

Ziele der Überprüfung waren die Beurteilung des Erfolgs und der Wirksamkeit der im Jahr 2002 erfolgten Übertragung der ehemaligen Bundesstraßen B in die Kompetenz der Länder am Beispiel der Länder Burgenland und Steiermark sowie die Ermittlung der Auswirkungen auf deren Gebarung.

Schwerpunkte der Überprüfung waren:

- die Beweggründe für die Abtretung an die Länder,
- die Höhe der jährlich bereitgestellten Mittel durch den Bund,
- die Änderungen der Organisation bei Bund und Ländern,
- die Erhaltung und der Straßenzustand sowie
- die Planung und der Neubau von Landesstraßen.

Zu dem im August 2013 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen das BMVIT und das BMF sowie das Land Steiermark im November 2013 Stellung. Das Land Burgenland teilte im November 2013 mit, dass die Burgenländische Landesregierung die Kenntnisnahme des Prüfungsergebnisses beschlossen habe. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im Jänner 2014.

Rahmenbedingungen**Motivation und
Chronologie**

2.1 (1) Planung, Bau und Erhaltung der Bundesstraßen wurden von den Straßenverwaltungen der neun Bundesländer im Zuge der Auftragsverwaltung des Bundes wahrgenommen. Die Bauprogramme der einzelnen Bundesländer mussten jährlich in einem aufwendigen Prozess mit dem zuständigen Bundesministerium¹ abgestimmt sowie einzelne Planungen und Baumaßnahmen genehmigt werden. Daher strebten Bund und Länder die Übertragung der Bundesstraßen B in die Länderhoheit an (Verlängerung).

¹ Bundesministerium für Bauten und Technik 1966 bis 1987
Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten 1987 bis 2000
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ab 2000

Seit Beginn der 1990er-Jahre war die Verländerung Gegenstand von Verhandlungen zwischen dem Bund und den Ländern.

Im Jahr 1993 sah ein Länderentwurf zur Strukturreform der Bundesverfassung in den Angelegenheiten der als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge nur die Grundsatzgesetzgebung beim Bund vor, die Ausführungsgesetzgebung sollte den Ländern überlassen werden (Entwurf eines Art. 11 Abs. 1 Z 2 B-VG). Dass keine Einigung zustande kam, lag sowohl am zu geringen finanziellen Angebot des Bundes als auch an der schwierigen Aufteilung der Mittel auf die Länder.

Die letzte Verhandlungsrunde wurde 1997 in der Arbeitsgruppe „Netzreduktion“² begonnen. Die Abschlusserklärung legte die Arbeitsgruppe im August 1999 vor. Im Zuge dieser Verhandlung konnte in vielen Punkten Übereinstimmung erzielt werden (abzutretendes Netz, Erhaltungsbereich, Rechtsgrundlagen). Noch keine Einigung war damals in den Kernfragen der Berücksichtigung des Investitionsbedarfs und der längerfristigen Sicherung und rechtlichen Verankerung des Abgeltungsbetrags möglich.

Erst im Jahr 2001 gelang eine Einigung zwischen dem Bund und den Ländern im Rahmen der damals im Gang befindlichen Aufgaben- und Organisationsreform. Einen wesentlichen Teil davon bildete die Verländerung der Bundesstraßen B, nachdem für diesen Bereich die bisher strittigen finanziellen Fragen gelöst werden konnten.

(2) In den Verwaltungsreformverhandlungen vom 19. Oktober 2001 wurden die wesentlichen Punkte der Verländerung festgelegt. Vorerst sollte auch ein bestimmter Teil des Bundesstraßennetzes aus verkehrspolitischen Überlegungen weiter beim Bund verbleiben.

Die Zustimmung der Länder zu der vorgesehenen Aufgaben- und Organisationsreform einschließlich der Verländerung der Bundesstraßen B erfolgte in der Landeshauptmännerkonferenz am 23. Oktober 2001 unter Zugrundelegung eines gesonderten Grundsatzbeschlusses für die Verländerung.

In einer weiteren Besprechung auf Beamtenebene am 13. November 2001 einigten sich Bund und Länder, doch das gesamte Netz der Bundesstraßen B, somit einschließlich der Straßenzüge, die beim Bund hätten verbleiben sollen, den Ländern zu übertragen.

² Der Arbeitsgruppe gehörten 20 Mitglieder (neun Vertreter des damaligen BMWA, ein Vertreter des BMF, ein Vertreter des damaligen BMWV, je ein Vertreter aller neun Bundesländer) an.

Am 1. Februar 2002 wurde der Entwurf des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes dem Ministerrat zur Kenntnis gebracht und am 28. Februar 2002 im Nationalrat beschlossen. Das Gesetz trat am 1. April 2002 in Kraft.

(3) Bund und Länder erwarteten sich von dieser Maßnahme insbesondere³ folgende Effekte, die auch als Beweggründe der jahrelangen Bemühungen um die Verlängerung der Bundesstraßen B anzusehen waren:

- die Verkürzung von Kompetenz- und Genehmigungswegen (TZ 9, 10),
- die Vermeidung von Doppelgleisigkeiten (TZ 9, 10),
- den Abbau von Bürokratie (TZ 9, 10),
- dadurch mehr Entscheidungsspielräume für die Länder (TZ 20, 21) sowie
- ein rascheres und flexibleres Reagieren auf regionale Bedürfnisse (TZ 20, 21).

(4) Bereits in seinem Tätigkeitsbericht betreffend das Jahr 1983⁴ hatte sich der RH mit den Bundesstraßen und ihrer funktionellen Bewertung befasst. Damals wurde nach einer im Jahr 1970 fertiggestellten Kategorisierung⁵ des höherrangigen Straßennetzes, die als Grundlage für die Verzeichnisse im BStG 1971 diente, das Bundesstraßennetz von rd. 3.800 km auf 12.000 km erweitert.

Der RH hatte allerdings festgestellt, dass nur 3.656 km der durch die Kategorisierung erfassten Straßen dem Kriterium „Durchzugsverkehr“ gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes (B-VG)⁶ entsprachen. Bei folgerichtiger Beachtung der in diesem Artikel des B-VG gezogenen Grenzen hielt er damals die Rückgabe des „niederrangigen Bundesstraßennetzes“ an die Länder für überlegenswert. Der RH hielt aber damals auch schon fest, dass durch die Vereinfachung der Verwaltungstätigkeit eine raschere Anpassungsfähigkeit an örtliche Bedürfnisse gegeben wäre. Die eindeutige, nur mehr den Ländern zukommende Verantwortung würde die Eingliederung dieses Straßennetzes

³ darüber hinaus auch eine raschere und effizientere Umsetzung von Straßenbauprojekten

⁴ Tätigkeitsbericht des RH für das Verwaltungsjahr 1983, TZ 68.1, S. 257 bis 259

⁵ Kriterien der Kategorien I und II: Durchzugsverkehr; der Kategorien III bis V: Erschließungen, Zufahrten, Verbindungen, Parallelstraßen

⁶ BGBl. Nr. 1/1930 i.d.g.F.

in die Planungen des Landes ermöglichen und einem wirtschaftlichen, sparsamen und zweckmäßigen Mitteleinsatz förderlich sein. Das (damalige) Bundesministerium für Bauten und Technik könnte sich mehr als bisher den Aufgaben des Leitens, Lenkens, Koordinierens und Kontrollierens im Bereich des hochrangigen Straßennetzes widmen.

Auf die Problematik der zentralistischen Verwaltung des untergeordneten Straßennetzes ging der RH bereits in seinem Tätigkeitsbericht für das Jahr 1986⁷ ein. Die Entscheidungsgewalt über manche Verwaltungsabläufe und insbesondere Genehmigungsverfahren wäre aufgrund der räumlichen und/oder organisatorischen Entfernung der Zentralstellen vom Entscheidungsgegenstand tatsächlich längst an die Länder übergegangen; es hätten sich manche Genehmigungsvorgänge zu einem von den in der Auftragsverwaltung Tätigen als lästig, zeitraubend und unnötig empfundenen Formalismus entwickelt. Der RH hatte damals allgemein empfohlen, die zwischen dem zuständigen Bundesministerium und der Auftragsverwaltung in den Ländern eingerichteten Genehmigungsverfahren regelmäßig auf ihre Zweckmäßigkeit zu überprüfen.

- 2.2** Der RH wies darauf hin, dass die Motive, die für die Verländerung im Jahr 2002 ausschlaggebend waren, bereits in seinen damaligen Empfehlungen angesprochen worden waren; auch die Verländerung selbst hatte der RH bereits im Tätigkeitsbericht für das Verwaltungsjahr 1983 als überlegenswert eingestuft.

Gesetzliche Grundlagen

- 3.1** (1) Die verfassungsrechtliche Grundlage für die Zuständigkeit des Bundes für die Bundesstraßen bildete Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG. Dem zufolge waren die Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge Bundessache in Gesetzgebung und Vollziehung.

Mit dem Bundesstraßengesetz 1971 – BStG 1971⁸ wurde eine große Zahl von Straßenzügen in ganz Österreich auf Grundlage der genannten Kompetenzbestimmung des B-VG zu Bundesstraßen erklärt. Diese sogenannten Bundesstraßen B waren im Verzeichnis 3 des BStG 1971 enthalten und umfassten eine Strecke von rd. 10.100 km. Mit der Verwaltung (Planung, Bau und Erhaltung) der Bundesstraßen waren gemäß einer Verordnung auf der Grundlage des Art. 104 B-VG die Landeshauptmänner als Organe der mittelbaren Bundesverwaltung (Auftragsverwaltung) betraut. Behördenverfahren nach dem BStG 1971 wur-

⁷ Tätigkeitsbericht des RH für das Verwaltungsjahr 1986, TZ 60.27.2, S. 223

⁸ BGBl. Nr. 286/1971

den von den Ländern im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung durchgeführt.

Die Verlängerung erfolgte auf Bundesseite durch das Bundesstraßen-Übertragungsgesetz⁹ mit Wirksamkeit ab 1. April 2002. Damit kam es zur Änderung von Bundesgesetzen¹⁰, die mit der Verlängerung in Zusammenhang standen, wie insbesondere:

- Artikel 1 Bundesstraßen-Übertragungsgesetz: beinhaltete die Änderung des Zweckzuschussgesetzes, womit der Bund den Bundesländern zur Finanzierung von Straßen jährlich einen bestimmten Zweckzuschuss gewährte.

Der durch diese zusätzlichen Aufgaben den Ländern entstehende Mehraufwand war durch einen Zweckzuschuss des Bundes in der Größenordnung des bisherigen Bau- und Erhaltungsbudgets und der bisher aus dem Katastrophenfonds für diese Straßen verwendeten Mittel zu ersetzen. Diese beliefen sich letztmalig 2007 auf 576,21 Mio. EUR für ganz Österreich (TZ 6).

- Artikel 4 Bundesstraßen-Übertragungsgesetz: beinhaltete die Änderung des BStG 1971 mit den neuen Verzeichnissen 1 und 2 für die Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen, die ausschließlich in den Kompetenzbereich der ASFINAG fielen;
- Artikel 5 Bundesstraßen-Übertragungsgesetz: beinhaltete die Änderung des BStG 1971, derzufolge alle bisher im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B des BStG 1971 enthaltenen Straßenzüge aufgelassen und den Ländern übertragen wurden; ferner die Zuschreibung bestimmter Bundesstraßen zu Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen sowie den Eigentumsübergang der dinglichen Rechte an den aufgelassenen Bundesstraßen, Straßenmeistereien, sonstigen bebauten und unbebauten Grundstücken auf die Bundesländer.

Gemäß den Erläuterungen zum Bundesstraßen-Übertragungsgesetz war es eines der Ziele der Übertragung der Bundesstraßen B, die Ausgaben- und Finanzierungsverantwortung auf einer Ebene zusammenzuführen. Weiters umfasste die Zweckbindung der Zweckzuschüsse nicht

⁹ BGBl. I Nr. 50/2002

¹⁰ Art. 1 Zweckzuschussgesetz, Art. 2 Finanzausgleichsgesetz, Art. 3 Katastrophenfondsgesetz, Art. 4 BStG 1971, Art. 5 Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen, Art. 6 bis 9 Änderung des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes, des ASFINAG-Gesetzes, des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, des Bundesgesetzes betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, Art. 10 Straßenverkehrsordnung 1960, Art. 11 UVP-G 2000

nur die übertragenen Bundesstraßen B, sondern generell die „Finanzierung von Straßen“, um die damit verbundenen positiven Anreize für einen wirtschaftlichen Einsatz der Mittel nicht zu konterkarieren.

Obwohl im § 13 des F-VG 1948¹¹ vorgesehen, waren weder aus den vorbereitenden Arbeiten zum Bundesstraßen-Übertragungsgesetz noch aus den Erläuterungen Überlegungen ersichtlich, die für die Zeit nach der Übertragung des Bundesstraßennetzes verpflichtende Quantitäts- oder Qualitätsstandards für diese Straßen zur Bedingung der zweckgebundenen Zuschüsse gemacht hätten (TZ 12).

(2) Zur Zeit der Übertragung der Bundesstraßen B galten im Burgenland im Bereich des Straßenrechtes z.T. noch reichsdeutsche Vorschriften, insbesondere das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934, dRGBL. 1934 I S. 243 und die Verordnung zur Einführung von straßenrechtlichen Vorschriften in der Ostmark vom 30. Dezember 1939, GBldfLÖ Nr. 7/1940.

Die reichsdeutschen Vorschriften bildeten auch die Rechtsgrundlage für die im Übernahmzeitpunkt noch immer gültige Einteilung der Straßen in Landesstraßen I. und II. Ordnung aufgrund des Beschlusses der Burgenländischen Landesregierung vom 28. Mai 2002.¹²

Diese veralteten Rechtsgrundlagen wurden erst drei Jahre später durch das Gesetz vom 30. Juni 2005 über die öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen (Burgenländisches Straßengesetz 2005)¹³ ersetzt. In § 4 Abs. 1 lit. a sind die früheren Bundesstraßen B nunmehr als Landesstraßen B angeführt. Das sind jene Straßen, die für den Verkehr oder die Wirtschaft des Landes oder größerer Teile desselben von Bedeutung sind und die dem Durchzugsverkehr durch einen oder mehrere politische Bezirke dienen.

(3) In der Steiermark wurden mit dem Gesetz über die Übernahme von Bundesstraßen (Steiermärkisches Bundesstraßen-Übernahmegesetz 2002)¹⁴ mit Wirkung vom 1. April 2002 die im Anhang angeführten Bundesstraßen zu Landesstraßen erklärt. Die ebenfalls im Anhang angeführten Verordnungen blieben als Landesgesetze in Geltung. Gleichzeitig erfolgte eine Novellierung des Steiermärkischen

¹¹ BGBl. Nr. 45/1948

¹² Zl. 8-0-946/5-2002 und Zl. 5-V-A4083/19-2002 bezüglich Bundesstraßen-Übertragungsgesetz; Erklärung von ehemaligen Bundesstraßen zu Landesstraßen I. Ordnung; Verbindlicherklärung der Dienstanweisungen des BMVIT

¹³ LGBl. Nr. 79/2005

¹⁴ LGBl. Nr. 89 vom 16. April 2002

Landes-Straßenverwaltungsgesetzes 1964 – LStVG. 1964¹⁵, womit entsprechende Anpassungen aufgrund der Verlängerung der Bundesstraßen B vorgenommen wurden.

- 3.2** Der RH empfahl dem BMVIT und dem BMF, bei künftigen vergleichbaren Verwaltungsreformaßnahmen die Möglichkeiten des F-VG 1948 zu nutzen, Bedingungen an die Gewährung von Zweckzuschüssen zu knüpfen.

Er wertete die – wenngleich drei Jahre nach der Verlängerung – vorgenommene Bereinigung der zersplitterten Rechtslage im Burgenland positiv.

Übergebenes
Straßennetz

- 4** Durch die Verlängerung wurden rd. 10.100 km Bundesstraßen an die Bundesländer übertragen (in weiterer Folge als Landesstraßen B bezeichnet). Das Landesstraßennetz im Burgenland vergrößerte sich dadurch von rd. 1.175 km auf rd. 1.737 km, d.h. um rd. 562 km, jenes des Landes Steiermark von rd. 3.386 km¹⁶ auf rd. 4.973 km, d.h. um rd. 1.587 km.

Das Straßennetz der Landesstraßen B erweiterte sich bis zum Jahr 2012 im Burgenland auf rd. 566 km, in der Steiermark auf rd. 1.591 km. Diese geringfügigen Erweiterungen von jeweils rd. 4 km resultierten einerseits aus neu gebauten Straßen¹⁷ und andererseits aus der Auflassung von Straßen nach Fertigstellung von Autobahn- oder Schnellstraßenprojekten.

Mitteleinsatz Bund

Aufwendungen des Bundes

- 5.1** (1) Vor der Übertragung an die Länder im Jahr 2002 wandte der Bund in Österreich für die Bundesstraßen B in den Jahren 1998 bis 2001 zwischen 496,50 Mio. EUR und 457,42 Mio. EUR jährlich auf (Tabelle 1). Davon entfielen im Jahr 2001 anteilmäßig 204,21 Mio. EUR bzw. rd. 45 % auf die betriebliche Erhaltung¹⁸, 159,65 Mio. EUR bzw.

¹⁵ LGBl. Nr. 154/1964

¹⁶ Kilometerangabe von rd. 3.386 km stammt aus dem Jahr 2005; Zahlen aus dem Jahr 2002 konnten von der überprüften Stelle nicht vorgelegt werden.

¹⁷ z.B. in der Steiermark: B 68 Querspange Gnas, B 54 Umfahrung Hartberg-Nord; im Burgenland: B 63 Umfahrung Dürnbach – Schachendorf

¹⁸ Die betriebliche Erhaltung setzt sich mit laufenden Betriebsaufgaben (z.B. Winterdienst, Reinigung, Grünflächenpflege etc.) auseinander.

Rahmenbedingungen

rd. 35 % auf den Neubau¹⁹ und 93,56 Mio. EUR bzw. rd. 20 % auf die bauliche Erhaltung²⁰. Darüber hinaus fielen bedarfsabhängige Ausgaben aus dem Katastrophenfonds an.²¹

Bundesrechnungsabschluss ¹	1998	1999	2000	2001
	in Mio. EUR ²			
Neubau	167,17	150,11	132,10	159,65
bauliche Erhaltung und Instandsetzung	120,65	113,12	91,99	93,56
betriebliche Erhaltung	208,68	208,22	199,20	204,21
Summe	496,50	471,45	423,30	457,42

¹ Die Ansätze des Bundesrechnungsabschlusses beinhalteten: 1/65603 Anlagen: großteils die Positionen Neubau; 1/65608 Aufwendungen: bauliche Erhaltung und Instandsetzung; 1/65623 bis 1/65628: betriebliche Erhaltung von Brücken, Tunnelbauten und Straßen

² Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Bundesrechnungsabschlüsse; BMF; Darstellung RH

(2) Zur Finanzierung der übertragenen Bundesstraßen B gewährte der Bund den Ländern lt. Bundesstraßen-Übertragungsgesetz einen jährlichen Zuschuss (Zweckzuschuss) in Höhe von 522,50 Mio. EUR für die Jahre 2002²² und 2003, von 540,70 Mio. EUR für die Jahre 2004 bis 2006 und von 545 Mio. EUR für das Jahr 2007. Dafür war eine Änderung des Zweckzuschussgesetzes²³ erforderlich. Die gesetzliche Zweckbindung umfasste generell die „Finanzierung von Straßen“, also nicht nur der übertragenen Bundesstraßen B, sondern auch aller weiteren durch Landesmittel finanzierten Straßen. Darüber hinaus verpflichtete sich der Bund zur Zahlung von Sonderzuschüssen für die Errichtung bestimmter Straßenabschnitte (siehe TZ 7).

Die mit Mai 2002 fällige erste Teilzahlung der Zuschüsse an die Länder war um die noch im Haushaltsjahr 2002 angefallenen Ausgaben des Bundes zu kürzen. Der Bund leistete in den Jahren 2002 bis 2007 insgesamt folgende Zahlungen:

¹⁹ Der Neubau umfasst bauliche Maßnahmen, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, zumeist abseits der bisherigen Trasse, dienen.

²⁰ Die bauliche Erhaltung ist jener Teil der Straßenbautechnik, der sich mit der Sicherstellung und periodischen Verbesserung der Straßeneigenschaften durch gezielten Einsatz von Erhaltungsmaßnahmen am Straßenoberbau befasst.

²¹ Im Jahr 2001 betragen diese rd. 46,29 Mio. EUR.

²² anteilmäßig ab 1. April

²³ BGBl. Nr. 691/1988 i.d.F. BGBl. I Nr. 50/2002, § 4a

Tabelle 2: Tatsächliche Aufwendungen des Bundes für Bundesstraßen B – 2002 bis 2007

Bundesrechnungsabschluss	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	in Mio. EUR					
Neubau	34,68	–	–	–	–	–
bauliche Erhaltung und Instandsetzung	8,87	–	–	–	–	–
betriebliche Erhaltung ¹	48,37	2,70	1,93	1,81	1,77	0,89
Zweckzuschüsse – Ist ²	435,75	542,25	556,18	562,14	562,63	576,21
Summe	527,67	544,95	558,11	563,95	564,40	577,10

¹ Auf den Ansätzen der betrieblichen Erhaltung wurden in weiterer Folge Aufträge und Gutachten für straßenrelevante Fragen, technische Richtlinien und Verkehrsuntersuchungen verbucht.

² 1/53267–32 Aufwendungen: Zweckzuschüsse einschließlich Sonderzuschüsse gemäß Bundesrechnungsabschluss

Quellen: Bundesrechnungsabschluss; BMF; Darstellung RH

(3) Die Gewährung der Zweckzuschüsse endete im Jahr 2007²⁴. Mit dem Finanzausgleichsgesetz 2008 wurden zahlreiche Finanzausweisungen in Höhe von insgesamt 3,9 Mrd. EUR – darunter auch die Zweckzuschüsse für Straßen – in Ertragsanteile ohne Zweckbindung umgewandelt (siehe auch TZ 6).²⁵

5.2 Der RH wies darauf hin, dass in Anbetracht der Zielsetzungen der Verlängerung den Ländern ein erhöhter Handlungsspielraum für die bauliche und betriebliche Erhaltung sowie den Neubau der übertragenen Straßen zukam. Die damit einhergehende höhere Verantwortung der Länder für den Mitteleinsatz im Straßenbau wurde im Sinne einer einheitlichen Ausgaben-, Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung vom RH als geeignet erachtet, einen Beitrag zur Erfüllung der Zielvorgaben der Verlängerung zu leisten.

²⁴ Unabhängig von der Verlängerung kam eine Evaluierung aller großen Bundesstraßenprojekte im Jahr 2011 zu dem Ergebnis, dass die Bedeutung einiger Straßenteile nicht in jenem Maße gegeben sei, die eine Verwirklichung als Bundesstraße nötig mache. Vor diesem Hintergrund hat sich der Bund im Zusammenhang mit der Änderung des Bundesstraßenverzeichnisses verpflichtet, einen Beitrag zur Errichtung von Landesstraßen u.a. an das Burgenland zu leisten. Der Zuschuss wird vom Bund vereinbarungsgemäß für die Errichtung von Landesstraßen von Steinberg-Dörfel (S 31, B 50) bis zur Staatsgrenze bei Rattersdorf in der Höhe von 37 Mio. EUR an das Burgenland geleistet. Die Überweisung der Mittel ist an den Baufortschritt geknüpft. 2011 und zur Zeit der Gebarungüberprüfung durch den RH 2012 waren aus diesem Titel an das Burgenland noch keine Mittel geflossen.

²⁵ Ergänzend einigten sich Bund und Länder auf die Dotierung des Katastrophenfonds mit jährlich 10 Mio. EUR, die zur Hälfte aus Budgetmitteln des Bundes und zur Hälfte von den Ländern finanziert werden sollte, da sich nach den Hochwasserereignissen des Jahres 2005 gezeigt hatte, dass die im Jahr 2002 anstelle des Katastrophenfonds erhöhten Zweckzuschüsse nicht ausreichten, um die Schäden zu bedecken (§ 5a Katastrophenfondsgesetz 1996 „Schäden an Landesstraßen“).

Höhe des Zweckzuschusses

- 6.1** (1) Zur Ermittlung eines Richtwerts für die Höhe des Zweckzuschusses zog das BMF in seiner Analyse einen Durchschnitt der in den vorangegangenen zehn Jahren aufgewendeten Budgetmittel für die Bundesstraßen B heran:

Demnach wandte der Bund für die Bundesstraßen B in den Jahren 1991 bis 2000 im Durchschnitt rd. 448,82 Mio. EUR jährlich auf.

Darüber hinaus war eine Änderung des Katastrophenfondsgesetzes²⁶ umzusetzen, wonach Schäden an den übertragenen Straßen nunmehr zur Gänze von den Ländern selbst zu finanzieren waren. Das BMF zog daher zuzüglich zu den oben genannten Ausgaben die Mittel aus dem Katastrophenfonds heran. Diese lagen zwischen 1991 und 2000 im Durchschnitt bei rd. 35,67 Mio. EUR.²⁷

Letztlich beschlossen Bund und Länder nach Verhandlungen die Höhe der im Zweckzuschussgesetz ausgewiesenen Mittel für die Finanzierung von Straßen als Kompromiss. Der im Zweckzuschussgesetz für die Jahre 2002 und 2003 ausgewiesene Zuschuss von 522,50 Mio. EUR lag letztendlich um rd. 8 % bzw. lagen die Zuschüsse von 540,70 Mio. EUR für die Jahre 2004 bis 2006 und von 545 Mio. EUR für das Jahr 2007, um rd. 12 % über dem zuvor ermittelten Richtwert bzw. den Ausgaben für Bundesstraßen B der vorangegangenen Jahre.

(2) Bund und Länder hatten im Zuge der Verhandlungen weiters vereinbart, dass die Einnahmen aus Strafen auf den übertragenen Bundesstraßen B nicht wie üblich dem Straßenerhalter (nunmehr den Ländern), sondern weiterhin dem Bund zufließen sollten²⁸. Die entsprechenden Einnahmen lagen zu diesem Zeitpunkt gemäß einer Auswertung des BMF aus dem Jahr 2001 bei rd. 38,95 Mio. EUR.

- 6.2** (1) Der RH erachtete die Herleitung des Zweckzuschusses als nachvollziehbar, verwies aber darauf, dass der letztendlich festgelegte Betrag rd. 8 % bzw. rd. 12 % über den bisherigen Ausgaben lag.

²⁶ § 3 Z 1 Katastrophenfondsgesetz 1996 i.d.F. BGBl. I Nr. 50/2002

²⁷ Im Jahr 2001, dem letzten Jahr vor der Verlängerung, betrug diese rd. 46,29 Mio. EUR.

²⁸ Nach der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (§ 100 Abs. 7) waren Strafgebühren, die auf Straßen eingehoben werden, die gemäß Art. 5 § 1 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes als Bundesstraßen aufgelistet wurden, weiterhin an den Bund abzuführen.

(2) Der RH merkte kritisch an, dass die Behörden in den Verwaltungsstrafverfahren nun nicht mehr auf den Straßenerhalter Bezug nehmen konnten, sondern innerhalb der Landesstraßen zwischen Straßen, die gemäß dem Bundesstraßen-Übertragungsgesetz als Bundesstraßen aufgelassen worden waren und den übrigen Landesstraßen zu unterscheiden hatten.

Der RH empfahl daher dem BMVIT und dem BMF unter dem Gesichtspunkt der Verwaltungsvereinfachung, nach Übertragung der Bundesstraßen B nunmehr auch eine Übertragung der Vereinnahmung der betreffenden Strafge­lder auf die Länder zu prüfen. Gleichzeitig wären die Ertragsanteile in Höhe dieser Strafge­lder zu reduzieren.

- 6.3** *Laut Stellungnahme des BMF beruhe die vom RH kritisierte Regelung der Strafge­lder auf einer Forderung der Länder in den seinerzeitigen Gesprächen über die Verlängerung. Der Bund werde den Vorschlag des RH zur Verwaltungsvereinfachung (Abtausch Strafge­lder gegen Ertragsanteile) in die nächsten Finanzausgleichsverhandlungen einbringen.*

Laut Stellungnahme des BMVIT sei aus legistischer Sicht eine entsprechende Änderung der Straßenverkehrsordnung im Sinne der Anregung des RH problemlos möglich. Allerdings müsse bei einer Zuordnung der Strafge­lder an die Länder und gleichzeitiger Berücksichtigung im Finanzausgleichsgesetz eine jährliche Anpassung des Finanzausgleichsgesetzes in diesem Punkt erfolgen. Im Rahmen der Verlängerung hätten die Länder die Übertragung der Strafge­lder zugunsten eines fixen Durchschnittsbetrags abgelehnt, der von den Finanzausgleichszahlungen in Abzug zu bringen wäre. Dieser Punkt müsse mit den Ländern im Rahmen des Finanzausgleichs verhandelt werden.

- 6.4** Der RH wies das BMVIT auf die Möglichkeit hin, Festlegungen im Finanzausgleich auch für mehrjährige Perioden zu treffen. Er konnte deshalb die zwingende Notwendigkeit einer jährlichen Anpassung nicht erkennen.

Aufteilung des Zweckzuschusses auf die Länder

- 7** Das BMF hatte zur Aufteilung der Zweckzuschüsse eine länderweise Auswertung der Ausgaben für die Bundesstraßen B zwischen 1991 und 2000 vorgenommen, die als Grundlage für die Verhandlungen diene. Die im Zweckzuschussgesetz geregelte Verteilung beruhte auf diesen

Ausarbeitungen. Der Zweckzuschuss war demnach wie folgt auf die Länder zu verteilen:²⁹

Tabelle 3: Aufteilung der Zweckzuschüsse auf die Länder

Zweckzuschuss	in %
Burgenland	5,13
Kärnten	10,21
Niederösterreich	21,80
Oberösterreich	14,08
Salzburg	9,19
Steiermark	15,49
Tirol	11,32
Vorarlberg	5,49
Wien	7,29
Summe	100,00

Quelle: Zweckzuschussgesetz

Darüber hinaus verpflichtete sich der Bund zur Zahlung von Sonderzuschüssen³⁰ an die Länder Kärnten (rd. 62,14 Mio. EUR) und Vorarlberg (rd. 72,67 Mio. EUR) für die Errichtung bestimmter Straßenabschnitte³¹. Diese Aufteilung der Sonderzuschüsse führte allerdings zu Unstimmigkeiten. In der Folge hob der VfGH³² über Antrag der Tiroler Landesregierung den Sonderzuschuss an Kärnten als verfassungswidrig auf. Nach Verhandlungen sah die Novelle 2003 des Zweckzuschussgesetzes³³ in § 4a Abs. 5 nun auch für Tirol einen Sonderzuschuss von 14 Mio. EUR vor, wobei vom Bund 6 Mio. EUR und jeweils 4 Mio. EUR aus einer Kürzung der ursprünglich für Kärnten und Vorarlberg vorgesehenen Beträge stammten. Die übrigen Länder erhielten keine Sonderzuschüsse.

²⁹ BGBl. I Nr. 50/2002

³⁰ gemäß § 4a Abs. 3 und 5 Zweckzuschussgesetz

³¹ Es waren dies die B 100 Drautal Straße bzw. die B 200 Bregenzerwald Straße. Diese Sonderzuschüsse wurden zur Gänze überwiesen. Der gemäß § 4a Abs. 2 des Zweckzuschussgesetzes vorgesehene Zuschuss von 39,97 Mio. EUR an das Land Vorarlberg für den Fall der Errichtung einer Umfahrung Feldkirch Süd zu Lasten der anderen Länder wurde zwischen 2002 und 2007 nicht ausbezahlt, sondern im Jahr 2008 in Ertragsanteile umgewandelt (Finanzausgleichsgesetz 2008 i.d.g.F. § 9 Abs. 7 Z 5 lit. a sublit. ae).

³² Erkenntnis G248/02 vom 13. März 2003

³³ BGBl. I Nr. 120/2003

Durch Abzüge im Jahr 2002³⁴ und durch die im Gesetz geregelten Sonderzuschüsse ergaben sich für die überprüften Bundesländer allerdings Verschiebungen dieser Anteile. Die tatsächliche Aufteilung der Zweckzuschüsse zwischen 2002 und 2007 ist nachfolgender Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 4: Aufteilung der Zweckzuschüsse des Bundes für Straßen – 2002 bis 2007							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Veränderung 2002 bis 2007
	in Mio. EUR ¹ bzw. (%-Anteil des Landes am Gesamtzuschuss)						in %
Burgenland	23,93 (5,5)	26,80 (4,9)	27,74 (5,0)	27,74 (4,9)	27,74 (4,9)	27,96 (4,9)	16,8
Kärnten	45,43 (10,4)	61,35 (11,3)	65,08 (11,7)	63,41 (11,3)	63,41 (11,3)	67,35 (11,7)	48,3
Niederösterreich	98,28 (22,6)	113,91 (21,0)	117,87 (21,2)	117,87 (21,0)	117,87 (20,9)	118,81 (20,6)	20,9
Oberösterreich	57,04 (13,1)	73,57 (13,6)	76,13 (13,7)	76,13 (13,5)	76,13 (13,5)	76,74 (13,3)	34,5
Salzburg	42,55 (9,8)	48,02 (8,9)	49,69 (8,9)	49,69 (8,8)	49,69 (8,8)	50,09 (8,7)	17,7
Steiermark	59,17 (13,6)	80,94 (14,9)	83,75 (15,1)	83,75 (14,9)	83,75 (14,9)	84,42 (14,7)	42,7
Tirol	49,42 (11,3)	59,15 (10,9)	61,21 (11,0)	62,21 (11,1)	63,21 (11,2)	67,69 (11,7)	37,0
Vorarlberg	24,02 (5,5)	40,44 (7,5)	35,30 (6,3)	41,92 (7,5)	41,42 (7,4)	43,42 (7,5)	80,08
Wien	35,92 (8,2)	38,09 (7,0)	39,42 (7,1)	39,42 (7,0)	39,42 (7,0)	39,73 (6,9)	10,6
Summe	435,75 (100,0)	542,25 (100,0)	556,18 (100,0)	562,14 (100,0)	562,63 (100,0)	576,21 (100,0)	32,2

¹ Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: BMF; Darstellung RH

Die Sonderzuschüsse bewirkten u.a., dass die prozentuellen Anteile der Zweckzuschüsse, die Kärnten und Vorarlberg zwischen 2003 und 2007 tatsächlich erhielten (Tabelle 4), über den ursprünglich im Gesetz vorgesehenen Anteilen lagen (Tabelle 3).

³⁴ Die erste im Jahr 2002 fällige Teilzahlung der Zuschüsse an die Länder war um die noch im Haushaltsjahr 2002 angefallenen Ausgaben des Bundes zu kürzen (siehe TZ 5).

Kontrolle der Zweckzuschüsse

- 8.1** Gemäß § 4a Abs. 1 des Zweckzuschussgesetzes war es dem Bund vorbehalten, die widmungsgemäße Verwendung des Zweckzuschusses zu überprüfen und diesen bei widmungswidriger Verwendung zurückzufordern.

Eine detaillierte Kontrolle über die widmungsgemäße Verwendung der zwischen 2002 und 2007 an die Länder überwiesenen Zweckzuschüsse nahm das BMF nicht vor, weil die gesetzliche Zweckbindung generell die „Finanzierung von Straßen“ umfasste. Dem BMF genügte als Nachweis der zweckkonformen Verwendung der Umstand, dass die Ausgaben der Länder für die Finanzierung von Straßen in ihren Rechnungsabschlüssen über den Zweckzuschüssen lagen. Der Mitteleinsatz der Länder für bauliche und betriebliche Erhaltung lag zwischen 2002 und 2007 immer über den Zweckzuschüssen des Bundes.

- 8.2** Der RH wertete die Vorgangsweise des BMF im Lichte der Ausweitung der Zweckbindung für Straßen als nachvollziehbar; eine detaillierte Kontrolle war nicht erforderlich. Er vermerkte jedoch kritisch, dass die Zweckzuschüsse durch die Ausweitung der Zweckbindung auf sämtliche Straßen in keinem Bezug mehr zum tatsächlichen Aufwand der Länder standen, obwohl sie ursprünglich der Höhe nach von den Aufwendungen für die Bundesstraßen B abgeleitet worden waren.

Organisation

- 9.1** (1) Mit dem Regierungswechsel im Februar 2000 waren wesentliche Kompetenzänderungen in Bundesministerien verbunden. Der bis zum Jahr 2000 beim BMwA angesiedelte Bereich Straßenbau wurde gemeinsam mit weiteren Verkehrsagenden, die bis dahin beim BMWV ressortiert hatten, im BMVIT zusammengeführt. Die Sektion III – Bundesstraßen im BMVIT umfasste damals zehn Abteilungen und acht Referate mit insgesamt 89 Mitarbeitern.

Infolge der Verländerung der Bundesstraßen B wurde die Sektion III – Bundesstraßen im Zuge einer umfangreichen Organisationsänderung mit Stichtag 16. September 2002 aufgelöst und drei Abteilungen die-

ser Sektion mit der vorhandenen Gruppe II/B „Spezielle Verkehrsangelegenheiten“ und drei weiteren Abteilungen³⁵ zusammengelegt.³⁶

(2) Mit dieser Organisationsänderung waren folgende personelle Einsparungen verbunden:

- 16 Mitarbeiter der ehemaligen Sektion III nahmen einen Karenzurlaub vor Ruhestandsversetzung in Anspruch;
- neun Beamte traten in den Ruhestand;
- zwei Mitarbeiter beendeten das Dienstverhältnis;
- 19 Mitarbeiter wurden anderen Abteilungen mit Nachbesetzungsbedarf zugeteilt.

Die weiteren 43 Mitarbeiter versahen nach der Organisationsänderung in der neu geschaffenen Gruppe „Straße“ der Sektion II – Infrastruktur ihren Dienst.

Entsprechend dem Anhang 3.1 der Kundmachung des BMF betreffend die Richtwerte für die Durchschnittspersonalaufwendungen/-kosten, zuletzt aktualisiert durch BGBl. II Nr. 145/2012, errechneten sich die der jährlichen Ersparnis gleichzusetzenden jährlichen Durchschnittskosten dieser 46 Personen mit rd. 3,69 Mio. EUR.

9.2 Der RH wertete die mit der Organisationsänderung verbundenen Einsparungen in der Höhe von jährlich durchschnittlich rd. 3,69 Mio. EUR positiv.

10.1 (1) Im Burgenland erfolgte im Jahr 1998 zur Verbesserung der Aufbauorganisation eine Verdichtung der Landesverwaltung auf zehn Abteilungen, die ihrerseits in Hauptreferate gegliedert waren. Der Abteilung 8 – Straßen-, Maschinen- und Hochbau oblagen u.a. die

³⁵ Abt. II/A/3 – Grenzüberschreitende Beförderungen
Abt. II/A/4 – Straßenpersonenverkehr und Angelegenheiten des Genehmigungssystems für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr sowie Controlling
Abt. II/C/14 – Kraftfahrlinien

³⁶ Die neu entstandene Gruppe „Straße“ in der Sektion II – Infrastruktur umfasste ab dem genannten Stichtag acht Abteilungen mit insgesamt 105 Mitarbeitern, davon 43 von der ehemaligen Sektion III. Sie hatte für das verbliebene Bundesstraßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) die genehmigenden und kontrollierenden Aufgaben in Abstimmung mit der ASFINAG durchzuführen. Auch sämtliche planerischen, technischen und rechtlichen Grundsatz- und Koordinierungsfragen sowie die einschlägigen internationalen Aufgaben waren weiter von der Gruppe „Straße“ wahrzunehmen.

technischen Angelegenheiten des Straßenbaus, insbesondere Projektierung, Bau und Erhaltung der Landes- und Bundesstraßen einschließlich der Autobahnen und Schnellstraßen sowie die technischen Angelegenheiten des Brückenbaus, insbesondere Projektierung, Bau und Erhaltung.

Im Jahr 2002 erfolgte zwecks Verkürzung der Leitungsspanne im Bereich der Abteilung 8 eine tiefere Gliederung in Referate sowie im Jahr 2008 die Schaffung zentraler Dienstleister für Kernaufgaben, die bis dahin separat und parallel von den drei technischen Abteilungen 4b „Güterwege, Agrar- und Forsttechnik“ sowie 8 und 9 „Wasser- und Abfallwirtschaft“ wahrgenommen worden waren.

Im Jahr 2010 erfolgte eine weitere Anpassung der Organisation hinsichtlich des Bereichs Gebäude und Liegenschaften.

(2) In der Steiermark bestand über viele Jahre hinweg bis August 2012 das System der verhältnismäßig selbständigen Fachabteilungen. Die für den Bereich „Verkehr“ zuständigen Fachabteilungen³⁷ waren Teil der Abteilungsgruppe Landesbaudirektion. Weitere wichtige Einrichtungen waren die sieben Baubezirksleitungen³⁸ sowie die Straßenmeistereien in diesen sieben Bezirken.³⁹

Infolge einer Organisationsänderung übernahm im Jahr 2002 die Abteilung 18 – Verkehr mit den Fachabteilungen 18A bis 18E⁴⁰ die Aufgaben der bisherigen Fachabteilungen.

Im April 2003 beschloss die Steiermärkische Landesregierung, den Straßenerhaltungsdienst (Straßenmeistereien, Betriebswerkstätten und Zentralbrückenmeisterei) zukünftig mittels Kontraktmanagements zu steuern. Im März 2004 erfolgte der Abschluss dieses Kontrakts mit dem Land Steiermark für die Jahre 2004 bis 2006. Weitere Kontrakte wurden für die Jahre 2007 bis 2011 und 2012 bis 2016 abgeschlossen.

³⁷ FA 2a – Straßen und Brücken, Planung und Bau

FA 2b – öffentlicher Verkehr, Verkehrsplanung

FA 2d – Straßen- und Brückenerhaltung

³⁸ Bruck a.d. Mur, Feldbach, Graz-Umgebung, Hartberg, Judenburg, Leibnitz, Liezen

³⁹ Gliederung in die Referate Natur- und Umweltschutz, Straßenbau und Verkehrswesen, Wasserbau und Wasserwirtschaft, Hochbau, ökologische Landentwicklung

⁴⁰ FA 18A – Straßeninfrastruktur, Planung und Bau

FA 18B – Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung

FA 18C – Straßen- und Brückenerhaltung (ab 2004: Straßenerhaltungsdienst – STED)

FA 18D – Verkehrserschließung im ländlichen Raum

FA 18E – Verkehrsrecht (ab 2004)

Im Rahmen der Organisationsänderung vom August 2012 wurde die Fachabteilungsgruppe Landesbaudirektion aufgelöst und die bisherigen Fachabteilungen 18A, 18B, 18D und 18E nunmehr als Referate in der Abteilung 16 – Verkehr und Landeshochbau zusammengefasst. Lediglich die Fachabteilung 18C – STED blieb als Fachabteilung Straßenerhaltungsdienst bestehen, ebenso die Baubezirksleitungen und die Straßenmeistereien.

10.2 Der RH wies darauf hin, dass die Organisationsänderungen in den Ländern Burgenland und Steiermark nicht unmittelbar durch die Verlängerung bedingt waren, weil bis zum Jahr 2002 die Verwaltung der Bundesstraßen im Auftrag des Bundes wahrgenommen, ab dem Zeitpunkt der Verlängerung die Aufgaben jedoch im eigenen Namen durchgeführt wurden.

11.1 (1) Der Personalstand und die Personalausgaben der im Burgenland für die Angelegenheiten des Straßenbaus zuständigen Abteilung 8 entwickelten sich seit dem Jahr 2001 wie folgt:

Tabelle 5: Burgenland: Entwicklung des Personalstands und der Personalausgaben seit 2001						
Jahr¹	Personalstand	Änderung des Personalstands seit 2001		Personalausgaben	Änderung der Personalausgaben seit 2001	
	in VBÄ ²		in % ²	in Mio. EUR ²		in % ²
2001	612,09	–	–	20,08	–	–
2002	605,11	– 6,98	– 1,1	20,37	0,28	1,4
2003	595,69	– 16,40	– 2,7	20,75	0,67	3,3
2004	590,85	– 21,24	– 3,5	20,84	0,76	3,8
2005	592,28	– 19,81	– 3,2	21,49	1,41	7,0
2006	505,28	– 106,81	– 17,5	20,58	0,50	2,5
2007	500,88	– 111,21	– 18,2	19,49	– 0,60	– 2,9
2008 ³	522,63	– 89,46	– 14,6	22,20	2,11	10,6
2009	529,75	– 82,34	– 13,5	23,31	3,22	16,1
2010	519,53	– 92,56	– 15,1	24,87	4,78	23,9
2011	504,05	– 108,04	– 17,7	24,12	4,04	20,1

¹ Stand jeweils zum 31. Dezember

² Rundungsdifferenzen möglich

³ Im Jahr 2008 wurden innerhalb der Abteilung 8 zentrale Dienstleister für Kernaufgaben geschaffen, die bis dahin separat und parallel von den drei technischen Abteilungen 4b „Güterwege, Agrar- und Forsttechnik“ sowie 8 „Straßen-, Maschinen- und Hochbau“ und 9 „Wasser- und Abfallwirtschaft“ wahrgenommen worden waren.

Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung; Darstellung RH

Von 2001 bis 2011 verringerte sich der Personalstand um 108,04 Vollbeschäftigungsäquivalente (VBÄ) bzw. 17,7 %. Im selben Zeitraum stiegen die Personalausgaben um 4,04 Mio. EUR bzw. 20,1 %. Die Reduktion des Personalstands resultierte im Wesentlichen aus der Übernahme des Straßenbetriebs auf den Autobahnen und Schnellstraßen durch die ASFINAG im Jahr 2006 durch Beendigung der bis dahin geltenden Werkverträge mit den Bundesländern. Die Steigerung der Personalausgaben resultierte im Wesentlichen aus den laufenden Gehaltsabschlüssen.⁴¹ Diese bewirkten von 2001 bis 2011 eine Erhöhung der Bezüge um rd. 24 %⁴². Der Verbraucherpreisindex stieg lt. Statistik Austria im selben Zeitraum um rd. 22 %.

(2) In der Steiermark nahmen der Personalstand und die Personalausgaben des Bereichs Straßen zwischen 2001 und 2011 folgende Entwicklung:

⁴¹ Weitere Erhöhungen bewirkten u.a. die Abschaffung der Selbstträgerschaft bei der Familienbeihilfe, Änderungen bei den Reisegebühren und die Einführung einer Pensionskasse für alle Landesbediensteten.

⁴² 2002: + 0,8 %, 2003: + 3,0 %, 2004: + 1,95 %, 2005: + 2,3 %, 2006: + 2,7 %, 2007: + 2,35 %, 2008: + 2,7 % + 175 EUR Einmalzahlung, 2009: + 3,55 %, 2010: + 0,9 % + Erhöhung der Gehaltsansätze um weitere 4 EUR, 2011: + 1,14 %

Tabelle 6: Steiermark: Entwicklung des Personalstands und der Personalausgaben seit 2001

Jahr ¹	Personalstand	Änderung des Personalstands seit 2001		Personalausgaben	Änderung der Personalausgaben seit 2001	
	in VBÄ ²		in % ²	in Mio. EUR ²		in % ²
2001	1.530,61	–	–	50,18	–	–
2002	1.627,89	97,28 ³	6,4	54,34	4,17	8,3
2003	1.606,75	76,14	5,0	57,18	7,00	13,9
2004	1.558,52	27,91	1,8	55,53	5,35	10,7
2005	1.541,27	10,66	0,7	60,20	10,02	20,0
2006	1.468,19	– 62,42	– 4,1	58,07	7,89	15,7
2007	1.471,30	– 59,31	– 3,9	58,50	8,32	16,6
2008	1.475,60	– 55,01	– 3,6	62,18	12,00	23,9
2009	1.516,37	– 14,24	– 0,9	64,45	14,28	28,4
2010	1.542,74	12,13	0,8	65,75	15,57	31,0
2011	1.477,99	– 52,62	– 3,4	64,95	14,77	29,4

¹ Stand jeweils zum 31. Dezember

² Rundungsdifferenzen möglich

³ Diese Steigerung war auf die Organisationsänderung 2002 zurückzuführen, in deren Rahmen die nunmehrige FA 18 um die FA 18D-Verkehrerschließung im ländlichen Raum erweitert wurde. Zusätzlich wurden auch die Agenden des auf den Bereich Straße entfallenden Verkehrsrechts (ehemalige Abt. 13B) berücksichtigt.

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung; Darstellung RH

Der Personalstand des Bereichs Straße in der Steiermark verringerte sich zwischen 2001 und 2011 um 52,62 VBÄ bzw. um 3,4 %, nachdem es im Jahr 2002 gegenüber 2001 zu einer erheblichen Steigerung um 97,28 VBÄ gekommen war (siehe Fußnote 3 zur Tabelle 6). Die Reduktion im Jahr 2006 war auf die Übernahme von Personal für die Betreuung der Autobahnen und Schnellstraßen durch die ASFINAG zurückzuführen.

Die Erhöhung der Personalausgaben war im Wesentlichen auf die jährlichen Gehaltsabschlüsse zurückzuführen. Die markante Steigerung von 2004 auf 2005 war auch eine Folge des neuen Besoldungsschemas des Landes Steiermark, in das 60 % aller Mitarbeiter dieses Bereichs wechselten.

Die ebenfalls überproportionale Steigerung der Personalausgaben von 2007 auf 2008 resultierte aus einer Änderung des Anteilsverhältnisses von Arbeitern und Facharbeitern. Die Verschiebung von Arbeitern zu Facharbeitern (40 % Arbeiter, 60 % Facharbeiter) war mit höheren Durchschnittsgehältern verbunden.

- 11.2** Der RH wies darauf hin, dass sich unmittelbar aufgrund der Veränderung weder im Burgenland noch in der Steiermark Veränderungen beim Personalstand und den Personalausgaben ergaben.

Straßenzustand, Erhaltungsmaßnahmen

Zustandserfassung der Straßen vor und nach der Übertragung

- 12.1** (1) In den Jahren 1995 und 1996 führte das zum damaligen Zeitpunkt für die Bundesstraßen B zuständige BMWA zum Aufbau eines einheitlichen Erhaltungssystems („Pavement Management System“ (PMS); siehe TZ 15), eine österreichweite Erfassung erhaltungsrelevanter Zustandsmerkmale⁴³ durch. Die Erhebungen nahmen die zuständigen Ämter der Landesregierungen nach einer Arbeitsanleitung für die Zustandserfassung vor. Das Institut für Straßenbau und Straßenerhaltung der Technischen Universität Wien führte die Auswertungen und Analysen durch. Da die Arbeitsanleitungen keine Hinweise zur notwendigen Erhebungsgenauigkeit enthielten, ging jedes Land zu jedem Zustandsmerkmal nach eigenen Vorstellungen vor. Dies hatte jedoch deutliche Unterschiede in den Erhebungsmethoden zur Folge. Aus den Erfahrungen dieser Messkampagne empfahl die Studie⁴⁴ für die geplante Zustandserfassung im Jahr 2000 u.a.:

- Vereinheitlichung der Vorgangsweisen bei der Ermittlung von Zustandsmerkmalen aus Gründen der Vergleichbarkeit;
- Heranziehung einheitlicher Normierungsfunktionen und Erfassungsklassen;
- Wertsynthese im Zuge der Gesamtbewertung; nach der Festlegung von Zielen sei es erforderlich, die Auswirkungen der einzelnen Zustandswerte auf die Teilziele (z.B. Erhaltung der Substanz, Erhaltung des Fahrkomforts) zu definieren.

⁴³ Einzelrisse und offene Nähte, Netzrisse, Ausmagerungen, Ausbrüche, Spurrinnen und Unebenheiten

⁴⁴ Auswertung und Analyse der Zustandserfassung 1995 – österreichisches Bundesstraßennetz, Mitteilungen des Instituts für Straßenbau und Straßenerhaltung TU-Wien Heft 8, Christian Molzer und Johann Litzka, Wien 1997

(2) Vor der Verlängerung der Bundesstraßen B führten die Länder im Auftrag des BMVIT im Jahr 2000 eine visuelle Zustandserfassung durch, die Informationen über die Zustandsmerkmale Risse und Oberflächenschäden lieferte. Zusätzlich ließ das BMVIT in den Jahren 2001/2002 durch die Arsenal Research eine messtechnische Erfassung der Zustandsmerkmale Spurrinnen, Griffigkeit und Längsebenheit mit einem Spezialmessfahrzeug⁴⁵ durchführen.

Diese Messkampagne diente primär zur Protokollierung des Straßenzustands vor Übergabe des Straßennetzes an die Länder. Die Zustandswerte der einzelnen Parameter wurden fünf Zustandserfassungsklassen zugeordnet. Eine österreichweite Ermittlung des Gebrauchswerts (Indikator für Komfort und Verkehrssicherheit), des Substanzwerts (Indikator für den strukturellen Zustand des Straßenoberbaus) sowie des daraus resultierenden Gesamtwerts im Sinne eines PMS erfolgte nicht.

Im Zuge der Verlängerung der Bundesstraßen B gab der Bund weder einen Zielwert bezüglich des Straßenzustands vor noch legte er fest, dass ein bestimmter Zustand oder Anlagenwert zu erhalten sei bzw. sich nicht verschlechtern dürfe⁴⁶. Auch Vorgaben bezüglich der Art der Zustandserfassung und der Bewertungsmethodik lagen nicht vor.

(3) Im Burgenland erfolgten nach der Verlängerung der Bundesstraßen B laufende visuelle Beobachtungen des Straßenzustands. Die einzelnen Straßenabschnitte wurden dabei mit drei Zustandsklassen (gut, mittel, schlecht) bewertet und die Ergebnisse in eine Straßendatenbank eingegeben. Das AIT Austrian Institute of Technology⁴⁷ führte im Jahr 2009 erneut eine messtechnische Zustandserfassung mit einem Spezialmessfahrzeug durch. Ermittelt wurden dabei die Zustandsmerkmale Risse, Oberflächenschäden, Spurrinnen, Griffigkeit und Längsebenheit. Weiters wurden der Substanzwert, der Gebrauchswert und der daraus resultierende Gesamtwert im Sinne eines PMS ermittelt. Die Zustandswerte wurden fünf Zustandsklassen zugeordnet.

⁴⁵ Das Messsystem war unter der Bezeichnung RoadSTAR (Road Surface Tester of Arsenal Research) im Einsatz

⁴⁶ Gemäß Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS 13.01.15) wären ab einem Zustandswert von 3,5 (Warnwert), Erhaltungsmaßnahmen in Erwägung zu ziehen. Ein Zustandswert von 4,5 beschrieb den Schwellenwert, ab dem Sicherheitsmaßnahmen wie Geschwindigkeitsreduktionen, Einschränkungen oder bauliche Maßnahmen gesetzt werden müssen. Die RVS war allerdings lediglich für die Beurteilung von Autobahnen und Schnellstraßen bindend anzuwenden.

⁴⁷ vormals Arsenal Research

(4) Das Land Steiermark führte regelmäßige visuelle Zustandserfassungen (Merkmale wie Risse, Ausbrüche, Spurrinnen und andere Unebenheiten) und technische Bewertungen des Straßenoberbaus an den damaligen Bundesstraßen durch. Daraus leitete es in den Ergebnissen der Jahre 1994, 1998 und 1999 ein Schadensbild in vier Zustandsklassen ab. Die Ergebnisse dieser Jahre waren im Wesentlichen untereinander vergleichbar.

In weiterer Folge änderte das Land das bisherige Bewertungssystem, um u.a. eine Angleichung an andere Systeme in Österreich bzw. an das System der ASFINAG zu erreichen. In den Zustandserfassungen der Jahre 2004, 2008 und 2010 erfolgte die Zuordnung der Schadensmerkmale nunmehr in fünf Zustandsklassen. Die Zustandsauswertungen umfassten aber auch noch andere Kriterien als die für das BMVIT durchgeführte Messkampagne 2001/2002, so dass eine Vergleichbarkeit nicht gegeben war. Dazu kam, dass diese Zustandserfassungen durch unterschiedliche Referate bzw. Fachabteilungen durchgeführt wurden, wodurch sich weitere Unterschiede bei den Aufnahmekriterien, Aufnahmelängen usw. ergaben, so dass auch diese Ergebnisse nicht vollständig miteinander vergleichbar waren. Des Weiteren lagen der Zustandsauswertung keine automatisierten messtechnischen Untersuchungen zugrunde.

- 12.2** Der RH bemängelte, dass die aus den Ergebnissen der Messkampagne 1995/1996 abgeleiteten Empfehlungen, wie die Wertsynthese bei der Zustandserfassung des Bundes 2000/2002, nicht umgesetzt wurden. Die Ermittlung des Gebrauchswerts, des Substanzwerts bzw. des daraus resultierenden Gesamtwerts war nicht erfolgt.

Er kritisierte, dass der Bund im Zuge der Verländerung keine Vorgaben bezüglich der Zustandserfassung der Straßen festgelegt bzw. keine Vorsorge für eine einheitliche Erfassungsmethodik und die Entwicklung eines einheitlichen Bewertungssystems in allen Ländern getroffen hatte. Er erachtete dies jedoch als Grundvoraussetzung für aussagekräftige Vergleiche der Straßenzustände und der Beobachtung der Entwicklung der Netzqualität. Er hielt fest, dass länderübergreifend nicht feststellbar war, wie sich der Zustand der veränderten Bundesstraßen seit dem Jahr 2002 entwickelt hatte.

Der RH empfahl dem Land Steiermark, das Ziel der Angleichung an andere Systeme in Österreich bzw. an das System der ASFINAG auch tatsächlich umzusetzen sowie eine einheitliche, vergleichbare und messtechnisch unterstützte Zustandserfassung einzurichten.

Der RH anerkannte die messtechnische Erfassung der Straßenzustandsdaten im Burgenland, die er für geeignet erachtete, subjektive Komponenten – wie bei einer visuellen Beurteilung – zu minimieren.

- 12.3** *Das Land Steiermark teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die Auswertung der Zustandsdaten zusätzlich zum System „Steiermark“ nunmehr auch nach der Zustandsbewertungssystematik der ASFINAG (ViaPms) erfolge. Eine messtechnische Unterstützung für die Erhebung von zusätzlichen Schadensparametern verfolge das Land Steiermark derzeit aufgrund der geringen Verwertbarkeit für die Zustandsauswertungen und vor allem aus Kostengründen nicht näher.*

Bewertung des
Straßenzustands

- 13.1** (1) Die Entwicklung der Qualität des Straßenzustands im Burgenland gemäß den Ergebnissen der Messkampagnen 2000/2002 bzw. 2009 ist der Tabelle 7 und der folgenden Abbildung 1 zu entnehmen. Die Bewertung der Zustandsmerkmale erfolgte in fünf Zustandsklassen⁴⁸. Die Grenze zwischen den Zustandsklassen 3 und 4 wurde als Warnwert bezeichnet, ab der die Durchführung einer Erhaltungsmaßnahme in Erwägung gezogen werden sollte. Die Grenze zwischen den Zustandsklassen 4 und 5 stellte den Übergang in einen kritischen Zustand dar.

⁴⁸ Die Zustandsmerkmale differierten für Bundesstraßen A + S bzw. Landesstraßen B + L in Abhängigkeit von der Gesamtverkehrsbelastung.

Straßenzustand, Erhaltungsmaßnahmen

Tabelle 7: Entwicklung des Zustands der Landesstraßen B im Burgenland										
Zustandsmerkmale	Griffigkeit		Spurrinnen		Oberflächenschäden		Risse		Gesamtwert	
	2001/2002	2009	2001/2002	2009	2000	2009	2000	2009	2000/2002 ¹	2009 ²
Zustandsklasse	in % der Netzlänge ³									
1 „sehr gut“	55,0	16,5	46,2	17,6	81,9	99,5	90,7	76,7	26,3	0,0
2 „gut“	20,1	62,3	35,3	69,2	9,9	0,5	6,7	23,0	11,4	46,0
3 „mittel“	14,2	16,7	13,0	13,0	3,3	0,0	0,7	0,1	26,2	36,1
4 „schlecht“	5,2	2,8	5,0	0,2	1,3	0,0	0,5	0,2	25,5	15,3
5 „sehr schlecht“	5,6	1,8	0,5	0,0	3,6	0,0	1,4	0,0	10,6	2,6

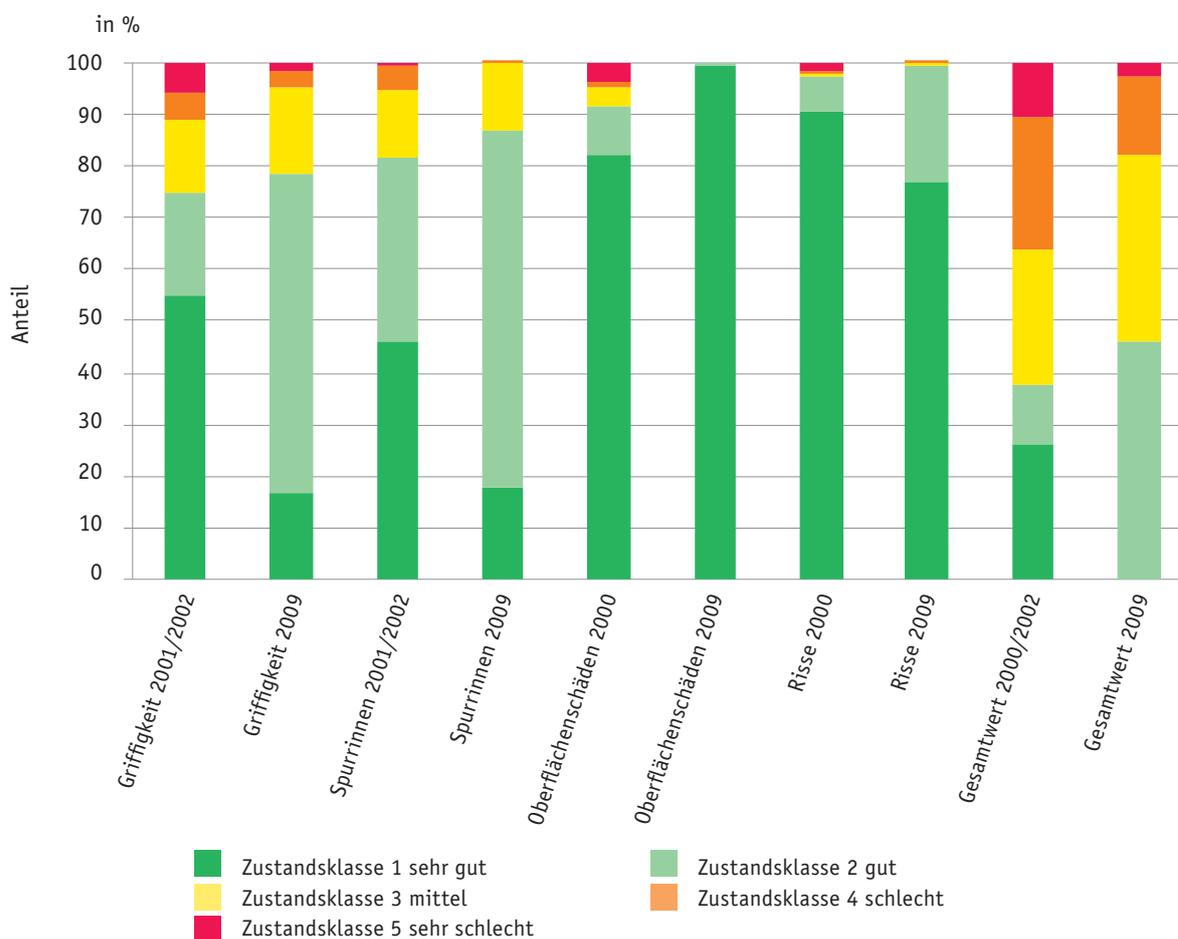
¹ Auswertung PMS: Mai 2005

² Auswertung PMS: Jänner 2011

³ Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Amt der Burgenländischen Landesregierung; BMVIT; Berechnung RH

Abbildung 1: Entwicklung des Zustands der Landesstraßen B im Burgenland



Quellen: Amt der Burgenländischen Landesregierung; BMVIT; Auswertung RH

Wie aus Abbildung 1 ersichtlich, reduzierten sich im Burgenland die Zustandsklassen 4 (schlecht) und 5 (sehr schlecht) deutlich. Auch bei den Zustandsklassen 1 (sehr gut) und 2 (gut) war bei gemeinsamer Betrachtung eine Verbesserung zu verzeichnen. Gemäß der letzten Auswertung im Jahr 2011 lag im Burgenland für rund die Hälfte des Netzes ein vergleichsweise guter Gesamtzustand vor.

(2) Die Zustandserfassungen in der Steiermark der Jahre 2004 und 2008 waren nur eingeschränkt vergleichbar (siehe TZ 12), deutliche Veränderungen hatten sich allerdings nicht ergeben. Die Zustandserfassung aus dem Jahr 2010 zeigte auf, dass rd. 33 % der Landesstraßen B bezüglich des Straßenoberbaus in die Zustandsklasse 5 eingereiht werden mussten (siehe Tabelle 8). Das bedeutete, dass bei einem Drittel des steiermärkischen Netzes der Landesstraßen B Handlungsbedarf bestand, um die Verkehrssicherheit und Befahrbarkeit zu gewährleisten.

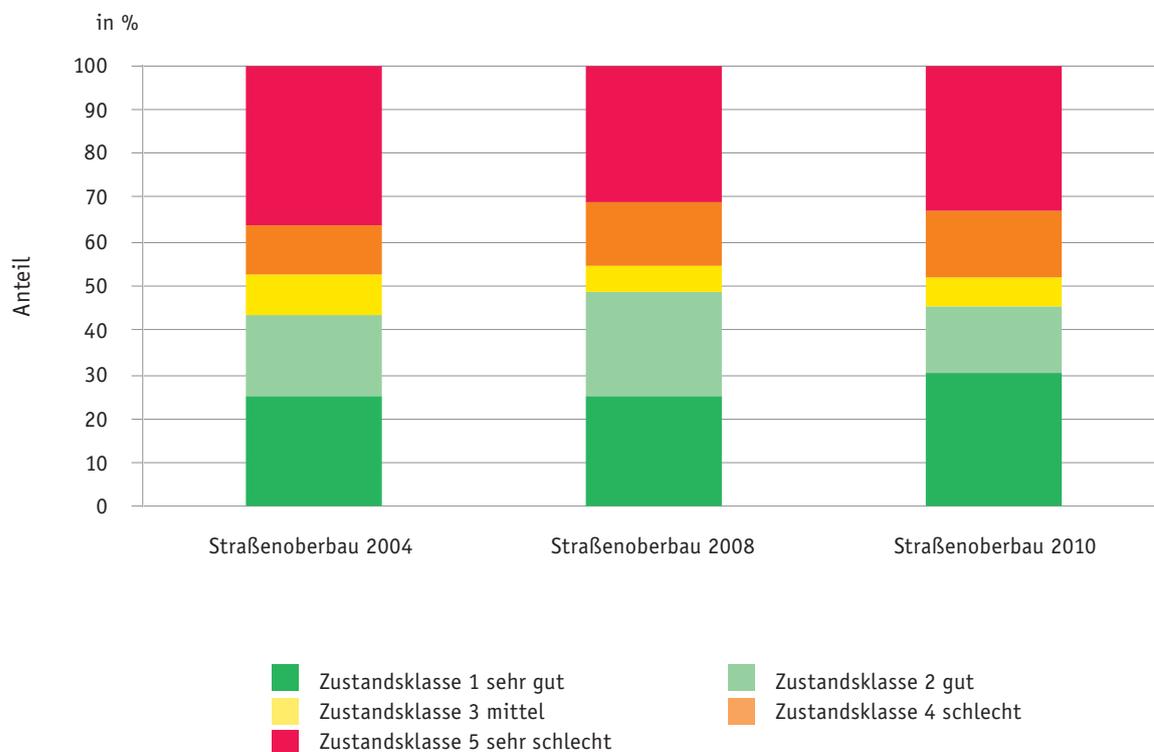
Tabelle 8: Entwicklung des Zustands der Landesstraßen B in der Steiermark

Zustandsklassen	2004	2008	2010
	in % der Netzlänge ¹		
1 „sehr gut“	25,3	25,1	30,4
2 „gut“	18,1	23,4	14,7
3 „mittel“	9,3	6,2	6,6
4 „schlecht“	11,1	14,1	15,4
5 „sehr schlecht“	36,2	31,3	32,9

¹ Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung; Darstellung RH

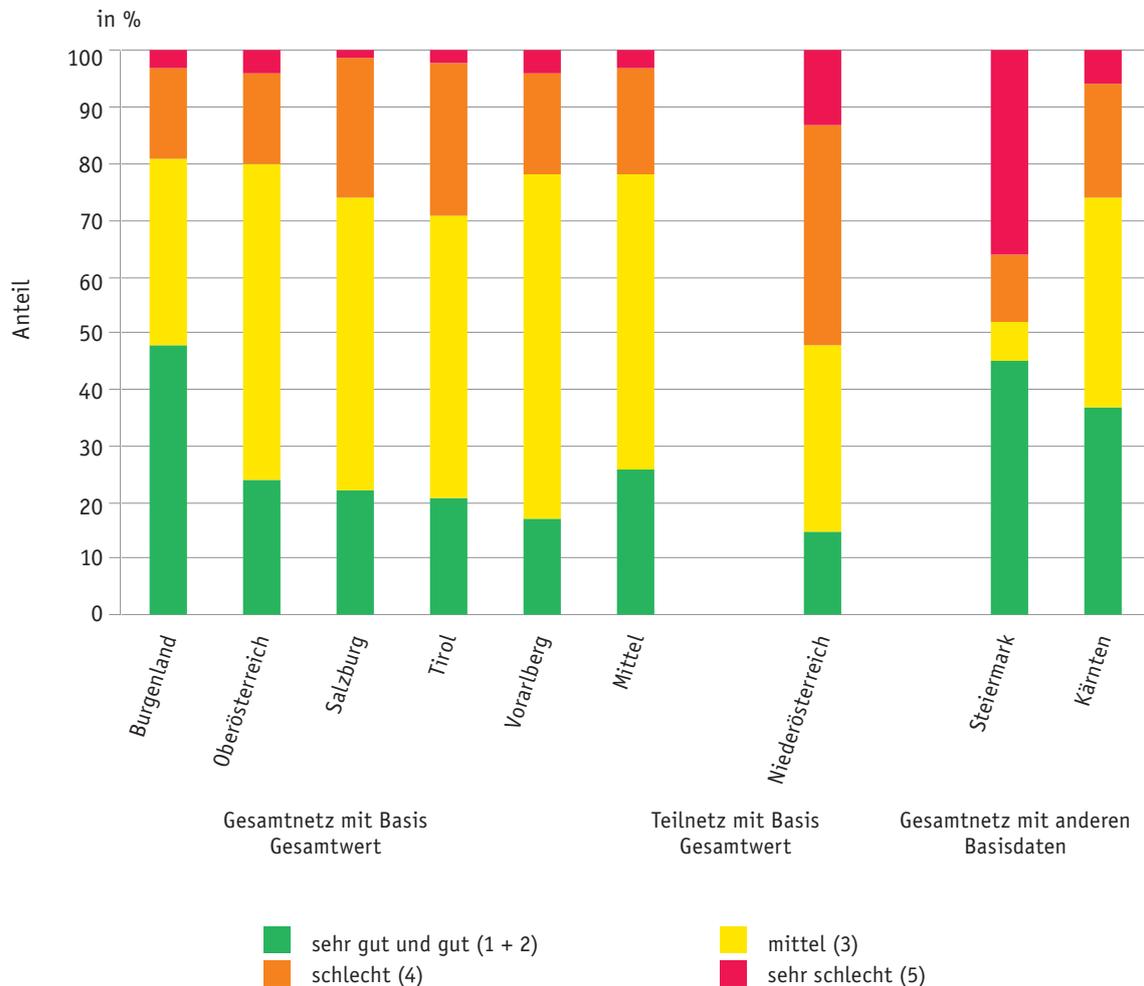
Abbildung 2: Entwicklung des Zustands der Landesstraßen B in der Steiermark



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung; Auswertung RH

(3) Nachfolgende Abbildung zeigt die länderbezogenen Auswertungen zum Straßenzustand aus der Studie „Baulicher Erhaltungsbedarf für die Landesstraßen Österreichs“ vom April 2011. Die Ergebnisse, die für die Länder Kärnten und Steiermark ermittelt wurden, bauten auf den in diesen Ländern angewandten Beurteilungsmethoden auf, die nicht vollständig mit der sonst eingesetzten Zustandsbewertung über den Gesamtwert übereinstimmten, sondern die strukturelle Substanz des Straßenaufbaus stärker berücksichtigten.

Abbildung 3: Vergleich Zustandsverteilung Landesstraßen in Österreich



Quelle: „Baulicher Erhaltungsbedarf für die Landesstraßen Österreichs“, Endbericht April 2011; Darstellung RH

Die Steiermark wies im österreichweiten Vergleich einen verhältnismäßig schlechten Straßenzustand auf.

13.2 Der RH wies darauf hin, dass die vorliegenden Ergebnisse hinsichtlich des Straßenzustands für die Länder Burgenland und Steiermark nur bedingt miteinander vergleichbar waren. Unter Berücksichtigung der Unterschiede in der Erhebungsmethodik stellte der RH fest, dass das steiermärkische Netz der übertragenen Bundesstraßen B einen deutlich schlechteren Zustand als das burgenländische Netz aufwies.

Straßenzustand, Erhaltungsmaßnahmen

13.3 Laut Stellungnahme des Landes Steiermark habe sich der Zustand der Landesstraßen in den Zustandsklassen 4 (schlecht) und 5 (sehr schlecht) gemäß der aktuellen Zustandsbewertung 2012/2013 (welche zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht abgeschlossen war) um rd. 6 Prozentpunkte (rd. 300 km) verschlechtert.

Bewertung des
Brückenzustands

14.1 Eine bessere Vergleichbarkeit des Zustands war bei den Brücken gegeben, da die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) regelmäßige Kontrollen und Prüfungen zur Feststellung der Zuverlässigkeit und der Verkehrssicherheit vorsahen⁴⁹. Wie die Durchschnittsnoten auf einer Bewertungsskala zwischen 1 und 5 – bzw. bei Einbeziehung der sanierten Brückenabschnitte durch eine Note 0 – zeigten, wies das Burgenland im Vergleich zur Steiermark einen besseren durchschnittlichen Brückenzustand bzw. auch einen höheren Anteil an sanierten Brückenflächen auf (siehe Tabelle 9 und Abbildung 4).

Tabelle 9: Zustandserfassungen Brücken auf Landesstraßen B								
Note ¹	Burgenland 				Steiermark 			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
in 1.000 m ² Brückenfläche								
0 ²	16,4	16,1	16,6	13,5	50,0	32,3	65,3	65,0
1	3,4	4,5	5,7	9,1	15,2	14,6	13,6	12,7
2	17,9	20,4	22,5	20,5	109,6	119,1	120,5	111,9
3	12,0	12,6	13,1	15,4	112,0	124,8	115,0	112,9
4	3,8	3,8	1,7	1,7	79,1	78,5	41,3	54,5
5	–	–	–	–	3,5	3,3	1,4	1,4
∅ 1–5	2,43	2,38	2,25	2,21	2,83	2,81	2,65	2,73
∅ 0–5	1,69	1,71	1,62	1,71	2,45	2,57	2,16	2,23

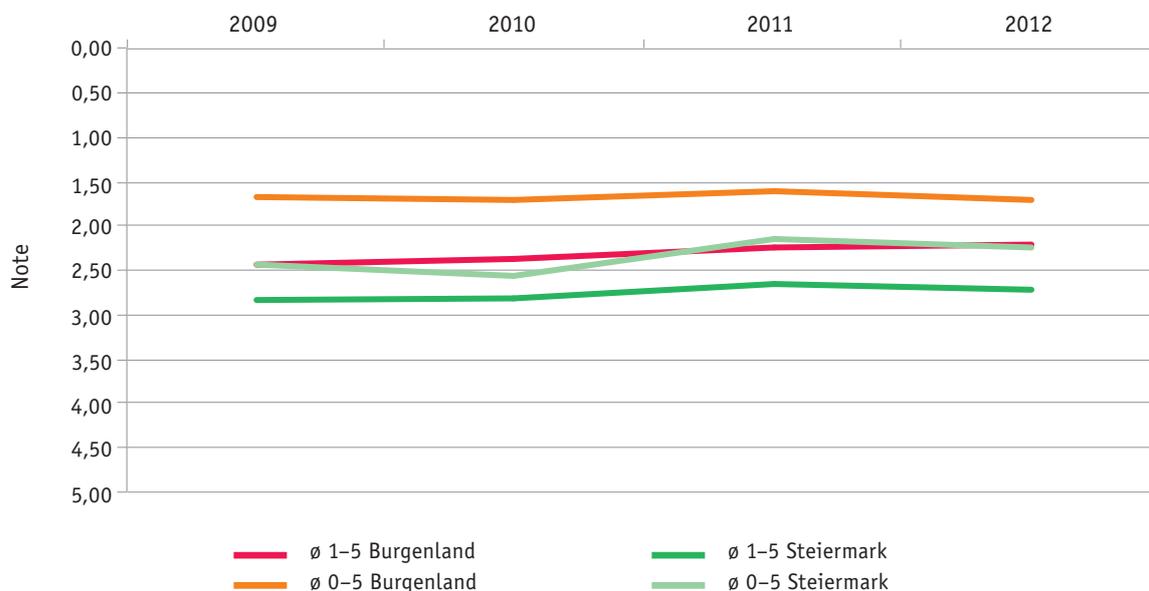
¹ Bewertungsnoten nach RVS 13. Jänner 2011 (von 1 bis 5 für sehr guten bis schlechten Zustand)

² i.d.R. sanierte Brückenbauwerke, die noch nicht in die Prüfintervalle gefallen waren

Quellen: Ämter der Burgenländischen und Steiermärkischen Landesregierung; Darstellung RH

⁴⁹ RVS 13.01.11

Abbildung 4: Durchschnittsbewertungen des Brückenzustands



Quellen: Ämter der Burgenländischen und Steiermärkischen Landesregierung; Auswertung: RH

In der Steiermark hingegen hatte die Anzahl der Brücken in den Zustandsklassen 4 und 5 zwischen 2011 und 2012 von 113 auf 120 sowie von drei auf fünf Stück zugenommen, rd. 1.400 m² bzw. 0,4 % der Brückenflächen waren im Jahr 2012 noch der schlechtesten Kategorie 5 zuzuordnen. Kategorie 5 bedeutete richtliniengemäß sehr schwere Schäden, die eine Einschränkung der Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit zur Folge hatten. Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten wären unverzüglich einzuleiten. Das Land Steiermark kam dieser Anforderung mehrfach nicht durch bauliche, sondern durch verkehrsrechtliche Maßnahmen nach (Gewichtsbeschränkungen bzw. Fahrverbote).

Das Burgenland verzeichnete keine Flächen in dieser Kategorie und konnte auch die Anteile in der Kategorie 4 reduzieren (siehe Tabelle 9).

14.2 Während der Straßenzustand, wie in TZ 13 dargestellt, zwischen den Ländern Burgenland und Steiermark nur bedingt vergleichbar war, lag bei den Brücken eine bessere Vergleichbarkeit vor. Der RH hielt fest, dass bei Gesamtbetrachtung des Brückenzustands das Burgenland eine bessere Qualität erreichte. Er wies das Land Steiermark darauf hin, dass verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Brückensicherung keine dauerhafte Lösung darstellen.

Straßenzustand, Erhaltungsmaßnahmen

Prioritätenreihung Erhaltungsmaßnahmen

15.1 (1) Im Burgenland erfolgte die Prioritätenreihung der baulichen Erhaltungsmaßnahmen auf Basis des PMS. Darunter war ein Managementsystem für den Straßenoberbau zu verstehen. Ziel des Systems war, unter Heranziehung einer Zustandsprognose, die Ermittlung jener Erhaltungsmaßnahmen, die unter bestimmten Randbedingungen die wirtschaftlich optimale Lösung darstellten sowie die Erstellung einer objektiven Prioritätenreihung. In Österreich erfolgte im Jahr 2000 der erste flächendeckende Einsatz auf dem Autobahn- und Schnellstraßennetz der ASFINAG sowie auf den damaligen Bundesstraßen B. Das Burgenland führte nach der Verlängerung der Bundesstraßen diesen Weg ab dem Jahr 2003 fort.

In das PMS gingen als erhaltungsrelevante Daten die Daten des Straßennetzes, der Straßengeometrie sowie Bauwerks-, Oberbau-, Zustands-, Verkehrs-, Klima- und sonstige Daten ein. Zur Bewertung des Straßenzustands wurden auf Basis dieser Daten IT-unterstützt mittels Berechnungsalgorithmen die Kennwerte Gebrauchswert, Substanzwert und Gesamtwert ermittelt. Unter Ansatz der budgetären Randbedingungen ergab die Analyse Erhaltungsmaßnahmen für eine Periode und deren zeitliche Verteilung. Gegebenenfalls mussten Adaptierungen der Prioritätenreihung, z.B. infolge von Bauvorhaben von Einbautenträgern (Kanal, Wasserleitung etc.), vorgenommen werden. Dieses System bildete die Grundlage für das Bauprogramm hinsichtlich der baulichen Erhaltung (siehe TZ 20).

Im Burgenland lagen PMS-Analysen aus dem Jahr 2005 und aus dem Jahr 2011⁵⁰ vor. Die aktuelle PMS-Analyse enthielt Erhaltungsmaßnahmen bis zum Jahr 2029.

(2) Das Land Steiermark setzte hingegen die Prioritäten für die Erhaltungsmaßnahmen an Straßen ohne den Einsatz eines PMS in der Regel folgendermaßen:

1. erforderliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen;
2. Maßnahmen zur Substanzerhaltung (Deckschichtmaßnahmen);
3. Erneuerungsmaßnahmen;
4. Ausbau- und Umbaumaßnahmen (Verbesserungen).

⁵⁰ basierend auf den Zustandserfassungen der Jahre 2000 bis 2002 bzw. 2009

Darüber hinaus priorisierte das Land Maßnahmen auf höherrangigen Straßen (der landesinternen Kategorien A bis C2) vor Maßnahmen auf vergleichsweise niederrangigen Straßen (der landesinternen Kategorien D bis E). Über eine automatisierte bzw. aus den Ergebnissen der Zustandserfassungen direkt abgeleitete Reihung der notwendigen Erhaltungsmaßnahmen am Straßenoberbau verfügte das Land Steiermark nicht. Bauliche Maßnahmen wurden – in etwa halbjährlich stattfindenden – Besprechungen beschlossen und in die Bauprogramme des Landes aufgenommen.

- 15.2** Nach Ansicht des RH stellte das angewandte System PMS im Burgenland eine objektivere Entscheidungsgrundlage für die Festlegung baulicher Erhaltungsmaßnahmen als jene in der Steiermark dar. In diesem Zusammenhang verwies er auf seine Empfehlung in TZ 12.2, wonach eine einheitliche, vergleichbare und messtechnisch unterstützte Zustandserfassung einzurichten wäre.

Die in der Steiermark gewählte Vorgangsweise der Prioritätenreihung erachtete der RH grundsätzlich ebenfalls als geeignet, wenngleich er auf die unter der TZ 12 dargestellten Optimierungsmöglichkeiten im Bereich der Messtechnik hinwies.

Straßenzustands-
prognosen

- 16.1** (1) Die von der Burgenländischen Landesregierung beauftragte Studie über die „Implementierung und Anwendung eines PMS auf den Burgenländischen Landesstraßen B“ analysierte in ihrem Schlussbericht vom Jänner 2011 für drei Budgetszenarien (4 Mio. EUR/Jahr, 5 Mio. EUR/Jahr und 6 Mio. EUR/Jahr) die Auswirkungen auf den Gebrauchs- und Substanzwert bis 2030. Alle drei untersuchten Szenarien zeigten im Hinblick auf den Gebrauchswert eine Verbesserung der Situation. Dies bedeutete, dass am Ende der Untersuchungsperiode kein einziger Straßenabschnitt einen fahrsicherheits- oder komfortkritischen Zustand aufweisen würde.

Ein schlechteres Bild zeigte der Substanzwert. Die Ursachen lagen neben einem erhöhten Auftreten struktureller Schäden auch in einer zunehmenden Alterung der Oberbaukonstruktionen. Das Gesamtergebnis wies für eine nachhaltige Aufrechterhaltung des Straßenzustands ein jährliches Investitionsvolumen von 5 Mio. EUR aus. Investitionen von 4 Mio. EUR/Jahr würden demnach zwar für eine Verbesserung des Fahrkomforts und der Fahrsicherheit, nicht jedoch für die Erhaltung des Substanzwerts ausreichen.

Straßenzustand, Erhaltungsmaßnahmen

(2) Eine von den österreichischen Landesstraßenverwaltungen beauftragte Studie⁵¹ über den baulichen Erhaltungsbedarf für Landesstraßen kam im April 2011 zu der Erkenntnis, dass die Erhaltungsbudgets der Länder nicht ausreichen würden, um den Erhaltungsrückstand bis ins Jahr 2020 nicht weiter anwachsen zu lassen. Der Erhaltungsrückstand wurde dabei als Summe der Straßenanteile definiert, die der Zustandsklasse 4 (schlecht) und 5 (sehr schlecht) zuzurechnen waren.

Der lt. dieser Studie für die Aufrechterhaltung eines gleichbleibenden Zustands erforderliche Aufwand im Burgenland und in der Steiermark ist aus nachfolgender Tabelle ersichtlich. Entsprechend der Studie müsste der erforderliche Aufwand zur baulichen Erhaltung für einen gleichbleibenden Zustand bis 2020 im Burgenland um 18 % steigen, in der Steiermark um 53 %

Tabelle 10: Aufwandsprognose bauliche Erhaltung bis 2020				
	Erhaltungsrückstand 2010	Aufwand bauliche Erhaltung 2010	erforderlicher Aufwand bauliche Erhaltung für gleichbleibenden Zustand bis 2020	
	in % der Netzlänge	in EUR/km und Jahr	in EUR/km und Jahr	Mehrbedarf in %
Burgenland	19	5.500	6.500	18
Steiermark	48	5.800	8.900	53

Quelle: Studie „Baulicher Erhaltungsbedarf für die Landesstraßen Österreichs“, April 2011

(3) Die RVS⁵² sahen bei Asphaltstraßen eine Bemessungsperiode von 20 Jahren vor. Dementsprechend wären jährlich durchschnittlich auf rd. 5 % des Straßennetzes Sanierungsmaßnahmen am Straßenoberbau zu setzen. Tatsächlich nahmen das Burgenland zwischen 2005 und 2009 durchschnittlich auf 4 % seiner Landesstraßen B, die Steiermark zwischen 2008 und 2012 jährlich auf durchschnittlich 3,1 % seiner Landesstraßen B⁵³ Sanierungsmaßnahmen vor.

⁵¹ „Baulicher Erhaltungsbedarf für die Landesstraßen Österreichs“, Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Johann Litzka, Dipl.-Ing. Dr. Alfred Weninger-Vycudil, Endbericht April 2011

⁵² RVS 03.08.63 „Straßenplanung, Bautechnisches, Bautechnische Details – Oberbaubemessung“, 1. April 2008

⁵³ Länge der Sanierungsmaßnahmen in % der Netzlänge: 2008: 2,97 %, 2009: 2,33 %, 2010: 1,78 %, 2011: 4,28 %, 2012: 4,32 %

(4) Generell ist aufgrund der Altersstruktur der Brücken in Österreich in den nächsten Jahren mit vermehrten Instandsetzungs- bzw. Erneuerungsinvestitionen zu rechnen⁵⁴. Da in der Steiermark eine wesentlich höhere Brückenfläche der Zustandsklassen 4 und 5 (siehe TZ 14) als im Burgenland vorlag, sind künftig erhöhte Aufwendungen für deren bauliche Erhaltung (Instandsetzungs- bzw. Erneuerungsinvestitionen) zu erwarten.

16.2 Der RH wies die überprüften Länder darauf hin, dass entsprechend der Studie Baulicher Erhaltungsbedarf für die Landesstraßen Österreichs vom April 2011 die Investitionen in die Erhaltung des Oberbaus nicht ausreichen werden, um eine Verschlechterung des Zustands zu verhindern. In der Steiermark wird der jährliche finanzielle Aufwand pro Kilometer Straße zur Erhaltung des Zustands mit 8.900 EUR deutlich höher liegen als im Burgenland mit 6.500 EUR (siehe Tabelle 10) und es wird mittelfristig u.a. aufgrund des Zustands der Brückenbauwerke (siehe TZ 14 Abbildung 4) mit einem Anstieg des Mittelbedarfs für Instandsetzungs- und Erneuerungsinvestitionen zu rechnen sein.

Informations- austausch

17.1 (1) Die Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern, insbesondere im Bereich Normen, Richtlinien und der Übermittlung von Daten, beruhte teilweise auf mündlichen Vereinbarungen. Dem BMVIT lagen seit der Verlängerung keine Informationen über den Zustand des übertragenen Straßennetzes vor. Es verfügte auch über keine Kompetenz, diese Daten einfordern zu können.

(2) Im Rahmen der Verlängerung hatte das BMVIT zwar ein Verwaltungsübereinkommen über die Kooperation zwischen den Straßenbau-
direktionen der Länder und dem BMVIT entwickelt⁵⁵, ein Beschluss des Übereinkommens und somit eine institutionalisierte Zusammenarbeit in den Bereichen Verkehrspolitik, Datenaustausch, technische Fragestellungen und Vertretung gegenüber der EU konnte jedoch nicht erreicht werden.

⁵⁴ Seit den 1950er-Jahren wurden vermehrt Brücken errichtet. Die theoretische Nutzungsdauer von Brückentragwerken beträgt abhängig von Konstruktion und Material bis zu 130 Jahre. Im Allgemeinen geht man davon aus, dass neben der laufenden Wartung und Instandsetzung einer Brücke innerhalb der Nutzungsdauer ein- bis zweimal eine kostenintensive Generalsanierung erforderlich ist.

⁵⁵ Dies stand u.a. im Zusammenhang mit einem entsprechenden Entschließungsantrag im Nationalrat vom Februar 2002.

(3) Hingegen erfolgte im Rahmen der Baudatenbank Austria (BAUT) eine Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und ASFINAG⁵⁶. Darin werden administrative und bautechnische Daten, aber auch Zustandsbewertungen u.a. von Brückenobjekten erfasst, nicht jedoch die Straßenzustandsbewertungen. Zur Nutzung und Weiterentwicklung dieser Datenbank war ein Werknutzungsvertrag und ein Zusatzvertrag zwischen der ASFINAG, den Ländern sowie dem BMVIT abgeschlossen worden.

17.2 Der RH bemängelte den uneinheitlichen Informationsstand und beurteilte die Kooperationsmöglichkeiten zwischen Bund und Ländern als verbesserungsfähig. Analog zur bestehenden Vereinbarung betreffend die BAUT empfahl er dem BMVIT und den überprüften Ländern, auch Informationen zum Straßenzustand nach einheitlichen Gesichtspunkten gemeinsam zu erfassen, zu bearbeiten und gegebenenfalls an die EU weiterzuleiten.

17.3 *Das BMVIT verwies in seiner Stellungnahme bezüglich einer Kooperation zwischen Bund und Ländern zu Fragen des übergeordneten Straßennetzes erneut auf die im Rahmen der Verlängerung zwar vorgelegenen, jedoch – aus unbekanntem Gründen – nicht umgesetzten Entwürfe sowie auf eine entsprechende Entschließung des Nationalrates aus dem Jahr 2002.*

Eine österreichweit einheitliche Vorgangsweise bei der Erfassung des Straßenzustands und dem damit verbundenen Datenmanagement sei nach Ansicht des BMVIT wünschenswert. Die technischen Grundlagen dazu seien, auf Basis der vorhandenen Richtlinien der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, bereits verfügbar. Für eine entsprechende Aufnahme von Verhandlungen mit den Ländern fehle zurzeit allerdings der gesetzliche Auftrag.

17.4 Der RH verwies darauf, dass entsprechende Verhandlungen auch aufgrund einer Regierungsinitiative geführt werden könnten.

⁵⁶ Dieses aus einer Brückendatenbank entstandene System wurde seit 1996 laufend erweitert und hauptsächlich durch die ASFINAG betrieben. Im März 2006 erfolgte eine Einigung zwischen BMVIT, ASFINAG und den Bundesländern über die weitere Nutzung dieser Datenbank.

Länderübergreifende
Landesstraßen

- 18** Übereinkommen zwischen benachbarten Bundesländern regelten die betriebliche und bauliche Erhaltung von Grenzbrücken, denen jeweils eine Objektnummer und Kilometerangabe zugeordnet waren.

Da alle grenzüberschreitenden Landesstraßen zwischen dem Burgenland und der Steiermark einen Regelquerschnitt⁵⁷ aufwiesen, war zwischen diesen beiden Bundesländern keine gesonderte Vereinbarung abgeschlossen worden. Die Erhaltungsmaßnahmen jedes Bundeslands endeten somit jeweils an der Landesgrenze.

Planung und Neubau

Verkehrskonzepte

- 19.1** (1) Im Jänner 2002 veröffentlichte das BMVIT den „Generalverkehrsplan Österreich“, der u.a. ein Investitionsprogramm für die Autobahnen und Schnellstraßen enthielt. Zur selben Zeit legte das Land Burgenland das „Gesamtverkehrskonzept Burgenland 2002“⁵⁸ vor, das als Ausbaumaßnahmen für das hoch- bzw. höherrangige Straßennetz neben den Autobahn- und Schnellstraßenverbindungen die geplanten Abschnitte der Landesstraßen B 62, Lackendorf – Deutschkreutz und B 63, Großpetersdorf – Grenzübergang Schachendorf, festlegte. Seither hatte das Land Burgenland das „Gesamtverkehrskonzept Burgenland 2002“ nicht adaptiert. Laut Mitteilung der Burgenländischen Landesregierung sei jedoch im Jahr 2013 mit der Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts zu rechnen.

(2) Im Land Steiermark galt vor der Verlängerung das Verkehrskonzept aus dem Jahr 1991. Im Jahr 2000 begann das Land mit der Erstellung von Regionalen Verkehrskonzepten, im Jahr 2002 wurde das erste dieser Konzepte genehmigt und im Jahr 2009 ein Regionales Verkehrskonzept⁵⁹ bereits wieder evaluiert.

⁵⁷ Als Regelquerschnitt wird die Regelausführung eines Querschnitts für Straßen verstanden.

⁵⁸ Grundlage: Gesamtverkehrskonzept 1994

⁵⁹ Regionales Verkehrskonzept Deutschlandsberg: Konzept aus dem Jahr 2002, Evaluierung im Jahr 2009

Im Jahr 2008 trat das „Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+“ in Kraft, das das Modell der Regionalen Verkehrskonzepte übernahm. Dieses Verkehrskonzept sah u.a. die Erstellung von Regionalen Verkehrskonzepten⁶⁰ vor. Ein Ziel dieser Konzepte war es, die vorhandenen Mittel mit größtmöglicher Effektivität für die jeweilige Region einzusetzen.

Mit den betreffenden Regionsvertretern und den regionalen Entscheidungsträgern (regionale Planungsbeiräte) wurden für den Bereich Straßenbau die Ziele und Handlungsschwerpunkte erarbeitet, die Prioritäten festgelegt und auch das kurz- und mittelfristige Maßnahmenprogramm beschlossen. Für zehn der elf Regionen lagen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung Regionale Verkehrskonzepte vor. Für den Bezirk Voitsberg war noch kein Regionales Verkehrskonzept erstellt worden.

Die Regionalen Verkehrskonzepte dienten als Grundlage für die Erstellung der jährlichen Bauprogramme und für die Reihung der Bauprojekte. Hauptbestandteil der Regionalen Verkehrskonzepte war die Kategorisierung der Landesstraßen in sechs Stufen⁶¹ (von Kategorie A – großräumig/kontinental bis Kategorie E – lokal) entsprechend ihrer Verbindungsqualität. Mit jeder Kategorie waren verschiedene Qualitätsmerkmale (z.B. Ausbauqualitäten, Querschnitte, Verkehrsknoten und Betriebsgeschwindigkeiten) sowie Anforderungen an die Straßengestaltung (z.B. mögliche Begleitwege oder Radverkehrsanlagen) verbunden. Mängel bei der Einhaltung dieser Voraussetzungen hatten, um den gewünschten Zielzustand zu erreichen, die Entwicklung von Maßnahmen zur Folge (z.B. Ausbauplanungen für bestehende Straßen oder Straßenneubauplanungen).

19.2 (1) Der RH bemängelte das veraltete Verkehrskonzept des Burgenlands, bewertete es aber als positiv, dass bereits Aktivitäten für eine Überarbeitung eingeleitet wurden.

(2) Der RH bewertete die Regionalen Verkehrskonzepte der Steiermark mit der Kategorisierung der Landesstraßen als ein Instrument, um den Bedarf für bauliche Erhaltungsmaßnahmen sowie für den Ausbau bzw. den Neubau von Straßen zu erheben und die Projekte in weiterer Folge entsprechend ihrer Bedeutung und Dringlichkeit zu reihen (siehe TZ 12 und 15). Er empfahl dem Land Steiermark, für den Bezirk Voitsberg das ausständige Regionale Verkehrskonzept zu erstellen und die bereits vorhandenen Regionalen Verkehrskonzepte bei Bedarf zu evaluieren.

⁶⁰ Das Land Steiermark wurde in folgende elf Regionen unterteilt: Deutschlandsberg, Feldbach, Graz und Graz-Umgebung, Hartberg und Fürstenfeld, Leibnitz, Liezen, Obersteiermark-Ost (Bruck an der Mur, Leoben und Mürzzuschlag), Obersteiermark-West (Muratal (Knittelfeld, Judenburg und Murau), Radkersburg, Weiz und Voitsberg).

⁶¹ Kategorien: A, B, C1, C2, D und E

Erstellung von
Bauprogrammen

20.1 (1) Vor der Verlängerung verhandelten die einzelnen Bundesländer die jährlichen Bauprogramme für die Bundesstraßen B mit dem zuständigen Bundesministerium (bis 2000 BMwA, ab 2000 BMVIT). Dieses beauftragte eine Bedarfsermittlung, die als Grundlage für eine zehnjährige Bauprogrammvorschau (z.B. für die Jahre 1999 bis 2009) der einzelnen Bundesländer diente. Im jährlichen Bauprogramm, das auch eine Vorschau auf die darauffolgenden Jahre enthielt, waren alle im betreffenden Rechnungsjahr vorgesehenen Ausgaben und Einnahmen bekanntzugeben⁶². Für die Aufnahme von Bauvorhaben in das Bauprogramm waren technische und rechtliche Voraussetzungen⁶³ zu erfüllen. Umstellungen im Bauprogramm oder substantielle Änderungen (z.B. Ausführung einer Verkehrslichtsignalanlage statt einer Kreisverkehrsanlage) waren durch den zuständigen Bundesminister zu genehmigen.

Die Bauprojekte der Bundesstraßen B wurden durch die jeweiligen Bundesländer umgesetzt, die Ausgaben projektbezogen abgerechnet und vom Bund bezahlt.

Seit der Verlängerung im Jahr 2002 erstellten die Bundesländer ihre Bauprogramme selbst und finanzierten die Projekte aus ihren eigenen Budgets, bei denen bis 2007 auch Einnahmen aus Zweckzuschüssen des Bundes enthalten waren.

(2) Im Burgenland war das jährliche Bauprogramm ein Ergebnis der budgetären Randbedingungen, von PMS-Analysen, örtlichen Befahrungen, Auskünften und Berichten der Straßenerhaltung, Oberbaubegutachtungen, Analysen der Unfallhäufigkeitsstellen sowie Abstimmungen innerhalb der zuständigen Fachabteilung und mit dem zuständigen Landesrat. Zudem verfasste das Land Mehrjahresprogramme⁶⁴, die Bauvorhaben für einen Zeitraum von bis zu zehn Jahren darstellten.

Das Bauprogramm war u.a. in Liegenschaften, Brücken, Straßen, Ausrüstung und Radwege sowie in Landesstraßen B und L unterteilt (siehe auch TZ 26). Ausgaben für die Planung waren nicht enthalten. Es umfasste abgeschlossene Bauvorhaben mit Ist-Kosten, laufende Bauvorhaben mit Ist-Kosten und Bauraten⁶⁵ und geplante Bauvorhaben

⁶² Grundlage war die Durchführungsbestimmung zum Bauprogramm der Bundesstraßenverwaltung (DFB 99)

⁶³ z.B. Wirkung der Maßnahme, Stand der Vorarbeiten (Planung), endgültige rechtsverbindliche Vereinbarungen über maßgebliche Kostentragungsverpflichtungen der an dem Bauvorhaben zu berücksichtigenden Interessenten, Erlassung der Verordnung gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 bis spätestens Mitte des Jahres, für welches das Bauprogramm vorgesehen war.

⁶⁴ Mehrjahresbauprogramme: 2002–2008, 2006–2015, 2009–2015, 2011–2015

⁶⁵ Die Bauraten entsprachen den geschätzten Kosten.

mit Bauraten. Das Gesamtbudget für alle Maßnahmen war im Rahmen des Landesvoranschlags dem Landtag zur Genehmigung vorzulegen.

Das Land Burgenland passte die Bauraten laufend an die tatsächlichen Kosten an, Abweichungen zu den ursprünglich geschätzten Kosten erfasste es allerdings nicht, so dass ein Vergleich der geschätzten Kosten mit den Ist-Kosten nicht möglich war. Seit dem Jahr 2006 war das Bauprogramm mittels einer Verrechnungssoftware mit den Rechnungsabschlüssen verknüpft. Diese automatisierte Erfassung böte die Möglichkeit der Verwendung als Steuerungs- und Kontrollinstrument.

(3) Das Land Steiermark erstellte jährlich ein Bauprogramm, welches in Neubaumaßnahmen und Instandsetzungsmaßnahmen am Bestand (bauliche Erhaltung) unterteilt war. Eine Unterteilung zwischen Landesstraßen B und L erfolgte nicht. Die im Bauprogramm aufgelisteten Projekte (z.B. Straßen, Brücken, Tunnel, Lärmschutzmaßnahmen und Stützmauern) gliederten sich in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen. Das Bauprogramm wurde jedes Jahr fortgeschrieben, um neue Projekte ergänzt bzw. um fertiggestellte Projekte reduziert.

Grundlage für die Erstellung der Bauprogramme bildeten die jährlich zur Verfügung stehenden Budgetmittel, die Regionalen Verkehrskonzepte und die Daten aus dem in der Steiermark angewendeten Management-System. Darin waren die baulichen Zustände der Straßeninfrastruktur (fünf Zustandsklassen: I – sehr gut bis V – sehr schlecht), das Alter der konstruktiven Bestandteile sowie die sich daraus ergebenden Sanierungsmaßnahmen enthalten (siehe TZ 13 und 19).

Das Bauprogramm war nicht mit dem Haushaltsverrechnungsprogramm verknüpft. Die Dateneingabe erfolgte manuell. Dies führte dazu, dass die tatsächlich abgerechneten Projektkosten nicht im Bauprogramm aufschienen, sondern nur einzeln aus den Projektunterlagen bzw. dem Haushaltsverrechnungsprogramm des Landes erhoben werden konnten.

20.2 (1) Der RH wies darauf hin, dass – abgesehen von der vor der Verlängerung erforderlich gewesenen Genehmigung durch den Bundesminister – die Vorgangsweise für die Erstellung der Bauprogramme vor und nach der Verlängerung der Bundesstraßen B gleich war.

(2) Weiters stellte der RH fest, dass im Burgenland ein Vergleich der geschätzten Kosten mit den Ist-Kosten gemäß Bauprogramm nicht möglich war. Er erachtete eine solche Möglichkeit jedoch als zweckmäßig und empfahl dem Land Burgenland, verpflichtende jährliche Abweichungsanalysen zum Bauprogramm einzuführen und dafür die

vorhandene Verknüpfung des Bauprogramms mit der Verrechnungssoftware zu nutzen.

(3) Der RH kritisierte, dass in der Steiermark die tatsächlichen Kosten der einzelnen Projekte den Bauprogrammen nicht zu entnehmen waren. Er empfahl daher dem Land Steiermark, analog zum Land Burgenland, das Bauprogramm mit dem Haushaltsverrechnungsprogramm zu verknüpfen. Dadurch könnten der manuelle Aufwand reduziert, etwaige Eingabefehler vermieden und das Bauprogramm auch als Steuerungs- und Kontrollinstrument verwendet werden.

20.3 *Laut Stellungnahme des Landes Steiermark seien die tatsächlichen Kosten für Straßenbauprojekte im Haushaltsprogramm (SAP) des Landes abgebildet. Eine zusätzliche Verknüpfung des Haushaltsprogramms mit dem Bauprogramm bzw. eine Integrierung des Bauprogramms in das Haushaltsprogramm des Landes Steiermark werde derzeit überprüft.*

Prioritätenreihung
Neubauprojekte

21.1 (1) Vor der Verlängerung bildeten das Bedarfsprogramm und die daraus folgende zehnjährige Bauprogrammvorschau sowie das vom Nationalrat genehmigte Gesamtbudget die Grundlagen für die Prioritätenreihung. Die Aufteilung des Gesamtbudgets erfolgte unter Berücksichtigung von Ausbaubedarf, Fahrleistung und Fahrstreifenlänge.

(2) Die Berücksichtigung einer Neubaumaßnahme im burgenländischen Bauprogramm war von der Erfüllung technischer und rechtlicher Voraussetzungen⁶⁶, von der Abstimmung innerhalb der zuständigen Abteilung sowie mit dem zuständigen Landesrat abhängig. Das Budget für Neubauten resultierte aus dem genehmigten Gesamtbudget gemäß Landesvoranschlag abzüglich der Aufwendungen u.a. für bauliche und betriebliche Erhaltung und bereits laufender Neubaumaßnahmen sowie zuzüglich möglicher Entnahmen aus Rücklagen.

⁶⁶ z.B. technische Machbarkeit, Bescheid, Grundstückseinlösung

Das Budget⁶⁷ ermöglichte nur eine begrenzte Anzahl von Neubauprojekten im Burgenland. Beispielsweise enthielt das Bauprogramm 2012 drei Neubauvorhaben mit einer Baurate zwischen 2 Mio. EUR und 20 Mio. EUR⁶⁸.

(3) Die in der Steiermark in den Regionalen Verkehrskonzepten enthaltenen Projekte wurden nach ihrer Dringlichkeit in kurz-, mittel- und langfristige Projekte eingeteilt. Grundlage für die jährlichen Bauvorhaben war das vom Landtag zugeteilte Ressortbudget. Die zur Verfügung stehenden Mittel wurden zunächst auf die verschiedenen Ansätze (Bestand, Neubau, konstruktive Bauten usw.) aufgeteilt und gereiht. Danach erfolgte die Reihung der Mittel für die Maßnahmen an konstruktiven Bauten (z.B. Brücken) landesweit auf Basis der periodischen Zustandserfassungen und der Straßenkategorien unter Berücksichtigung straßenpolizeilicher Ersatzmaßnahmen.

Die Abstimmung und Reihung der Maßnahmen am Bestand im Bereich der Fahrbahnen erfolgte anhand der Regionalen Verkehrskonzepte. Für die Prioritätenreihung innerhalb der einzelnen Regionen waren die Bedeutung des Straßenabschnitts (Straßenkategorie), die mögliche Verbesserung der Verkehrssicherheit (Unfallrate), das Verkehrsaufkommen sowie die Netzverbesserung bzw. die Sicherstellung der Erreichbarkeit ausschlaggebend. Die Sanierung von Unfallhäufungsstellen hatte dabei höchste Priorität. Im Bereich der Fahrbahnen erhielt jeder Baubezirk ein fahrstreifenabhängiges Budget.

Die Reihung der Neubaumaßnahmen erfolgte in der Regel gemäß der Prioritätenreihung in den Regionalen Verkehrskonzepten, bereits geplante und umsetzungsreife Projekte wurden jedoch vorrangig behandelt. Wesentliche Neubaumaßnahmen beschloss die Landesregierung bzw. bei Sonderfinanzierungen (z.B. B 114 Trieben-Sunk) der Landtag ausschließlich über Vorschlag der zuständigen Abteilung.

⁶⁷ z.B. lt. Landesvoranschlag Burgenland 2013: rd. 4,94 Mio. EUR für im Bau befindliche Straßen und Brücken (Neubau), dazu zählten auch Ortsdurchfahrten und die Ausführung von Kreisverkehrsanlagen

⁶⁸ B 50, Business Zone Parndorf-Neusiedl/See (Baudauer bis 2014, rd. 3,04 Mio. EUR)
B 50, Jois-Breitenbrunn, Begleitwege (Baudauer bis 2013, rd. 2,02 Mio. EUR)
B 50, Umfahrung Schützen am Gebirge (Baudauer bis 2015, rd. 19,50 Mio. EUR)

21.2 Der RH stellte positiv fest, dass in schlechtem Zustand befindliche Brücken sowie Unfallhäufungsstellen in der Steiermark mit höchster Priorität behandelt wurden. In Anbetracht der finanziellen Lage und des vergleichsweise schlechten Straßenzustands empfahl der RH dem Land Steiermark, Neubauprojekte restriktiv umzusetzen bzw. die Mittel auf die bauliche Erhaltung zu fokussieren.

Anwendung von Standards

22.1 (1) Vor der Verlängerung waren im Bereich der Bundesstraßenverwaltung die RVS im Interesse einer einheitlichen Vorgangsweise im gesamten Bundesgebiet verbindlich anzuwenden. Wesentliche Abweichungen waren gesondert zu begründen. Eine im Jahr 2002 vom BMVIT und den Bundesländern erarbeitete Vereinbarung, die u.a. auch die Sicherstellung eines einheitlichen Richtlinien- und Zulassungswesens unter Einbeziehung der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV) sowie den Austausch von Netz-, Verkehrs- und Unfalldaten enthielt, erlangte lediglich Entwurfsstatus (siehe TZ 17). Im Gegensatz zur ASFINAG (Autobahnen und Schnellstraßen) waren die RVS für Landesstraßen nicht verbindlich anzuwenden.

(2) Im Burgenland galten nach der Verlängerung die RVS zwar als Stand der Technik, mangels Verbindlichkeit konnte jedoch in bestimmten Fällen davon abgewichen und die Zielsetzung durch Ersatzmaßnahmen erreicht werden. Abweichungen von den RVS wurden in den technischen Berichten dokumentiert.

Die zuständige Abteilung wandte kein umfassendes Projektmanagementsystem einschließlich der Nutzung von Projektdatenblättern⁶⁹ an. Die verantwortlichen Projektleiter verwendeten eigene Checklisten, die u.a. Fristen, Auftragssummen und Verantwortungsbereiche enthielten.

(3) Die Steiermark verfügte nach der Verlängerung über eine Reihe von technischen Richtlinien und Vorschriften, die im Bereich des Straßenbaus anzuwenden waren (z.B. für Straßenplanung, Lärmschutz, Radverkehr, etc.). Die „Richtlinie für Detailprojektierungen an Landesstraßen“ (Stand März 2010) regelte beispielsweise alle Planungen an Landesstraßen B und L. Gemäß dieser Richtlinie hatten sämtliche Projektunterlagen dem Stand der Technik zu entsprechen und waren für alle Planungen die gültigen RVS zugrunde zu legen. Abweichungen von den RVS waren zu begründen.

⁶⁹ Damit werden für einzelne Baumaßnahmen die geschätzten Kosten, die Auftragssummen für Baumaßnahmen und Planungsleistungen, der Projektumfang, die Bauzeit, Fristen usw. dokumentiert.

Neben den technischen Richtlinien führte die Verkehrsabteilung im Jahr 2011 ein Projektmanagement ein. Dieses sollte u.a. einen Überblick über alle Projekte schaffen und die Umsetzung der Baumaßnahmen gemäß dem Bauprogramm sichern. Für alle Projekte war ein Projektauftrag, ein Projektendbericht und ein Projektübergabeprotokoll (zwischen Planung, Bau und Erhaltung) vorgesehen. Weiters sollten wesentliche Änderungen in einem Projektänderungsprotokoll festgehalten werden.

22.2 (1) Der RH bewertete positiv, dass beide überprüften Länder die RVS als Stand der Technik ansahen. Lediglich in Ausnahmefällen wichen diese begründet und dokumentiert davon ab.

(2) Der RH kritisierte, dass sich das Burgenland bei der Abwicklung von Bauvorhaben keines umfassenden Projektmanagementsystems bediente und empfahl dem Land Burgenland die Anwendung eines solchen Systems.

(3) Der RH beurteilte die Einführung eines Projektmanagements in der Steiermark, mit dem der gesamte Ablauf der Projekte nachvollziehbar dokumentiert wurde, positiv.

Mitteleinsatz

Budgetentwicklung

23.1 (1) In den Länderhaushalten wurden die Ausgaben für den Straßenbau grundsätzlich (siehe TZ 27) im Abschnitt 61–Straßenbau verbucht.

Unter dem Begriff Straßenbau wurden im Wesentlichen Leistungen

- zum Neubau (Errichtung einer Straße mit Neutrassierung),
- zur baulichen Erhaltung (größere bauliche Erhaltungsmaßnahmen wie beispielsweise Abfräsen, Austausch Unterbau sowie Errichtung Trag- und Deckschicht eines bestehenden Straßenabschnitts) und
- zur betrieblichen Erhaltung (beispielsweise Winterdienst und kleinere bauliche Erhaltungsmaßnahmen)

subsumiert.

Weiters waren beispielsweise Leistungen der Länder für Straßen anderer Netzbetreiber und Lärmschutzmaßnahmen inkludiert.

(2) Die Entwicklung der Ausgaben des Gesamthaushalts und des Abschnitts 61–Straßenbau im Burgenland ist in nachfolgender Tabelle dargestellt. Die Werte für die einzelnen Jahre von 2002 bis 2011 sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Tabelle 11: Entwicklung des Gesamthaushalts und des Abschnitts 61¹ Straßenbau im Burgenland

	Gesamthaushalt		
	in Mio. EUR	Veränderung	
		in Mio. EUR	in %
2002	858,65	–	–
2011	1.120,69	262,04	30,5
Durchschnitt 2002 bis 2011	1.075,36		

	Abschnitt 61–Straßenbau			
	in Mio. EUR	Veränderung		Anteil am Gesamthaushalt
		in Mio. EUR	in %	in %
2002	58,82	–	–	6,9
2011	54,22	– 4,60	– 7,8	4,8
Durchschnitt 2002 bis 2011	60,87			5,7

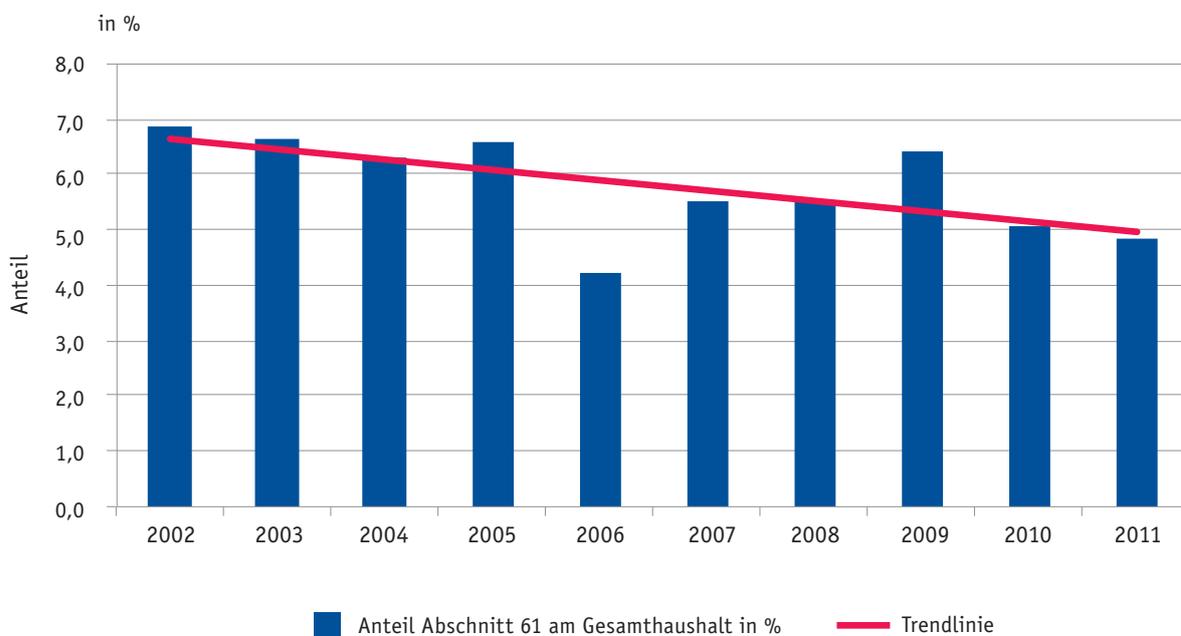
¹ einschließlich Abschnitt 0241 Bauleitungs- und Projektierungskosten

Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung; Darstellung RH

Der Gesamthaushalt des Landes Burgenland (ordentlicher und außerordentlicher Haushalt) erhöhte sich ab der Verlängerung der Bundesstraßen von rd. 858,65 Mio. EUR im Jahr 2002 auf rd. 1.120,69 Mio. EUR im Jahr 2011. Das entsprach einer Steigerung um 30,5 %. Der Rückgang des Abschnitts 61–Straßenbau von rd. 58,82 Mio. EUR im Jahr 2002 auf rd. 54,22 Mio. EUR im Jahr 2011, somit um rd. 7,8 %, stand im deutlichen Kontrast zur oben bezeichneten Entwicklung des Gesamthaushalts. Während der Anteil der Ausgaben für den Abschnitt 61–Straßenbau am Gesamthaushalt im Jahr 2002 noch 6,9 % betrug, belief sich der Anteil im Jahr 2011 auf 4,8 %. Durchschnittlich belief sich der Anteil von 2002 bis 2011 auf 5,7 %.

Mitteleinsatz

Abbildung 5: Anteil Abschnitt 61–Straßenbau am Gesamthaushalt in den Jahren 2002 bis 2011 im Burgenland



Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung; Darstellung RH

(3) Die Entwicklung der Ausgaben des Gesamthaushalts und des Abschnitts 61–Straßenbau in der Steiermark ist in nachfolgender Tabelle dargestellt. Die Werte für die einzelnen Jahre sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Tabelle 12: Entwicklung des Gesamthaushalts und des Abschnitts 61–Straßenbau in der Steiermark

	Gesamthaushalt		
	in Mio. EUR	Veränderung	
		in Mio. EUR	in %
2002	4.725,09	–	–
2011	5.378,51	653,42	13,8
Durchschnitt 2002 bis 2011	4.920,79		

	Abschnitt 61–Straßenbau			
	in Mio. EUR	Veränderung		Anteil am Gesamthaushalt
		in Mio. EUR	in %	in %
2002	169,26	–	–	3,6
2011	196,63	27,37	16,2	3,7
Durchschnitt 2002 bis 2011	195,11			4,0

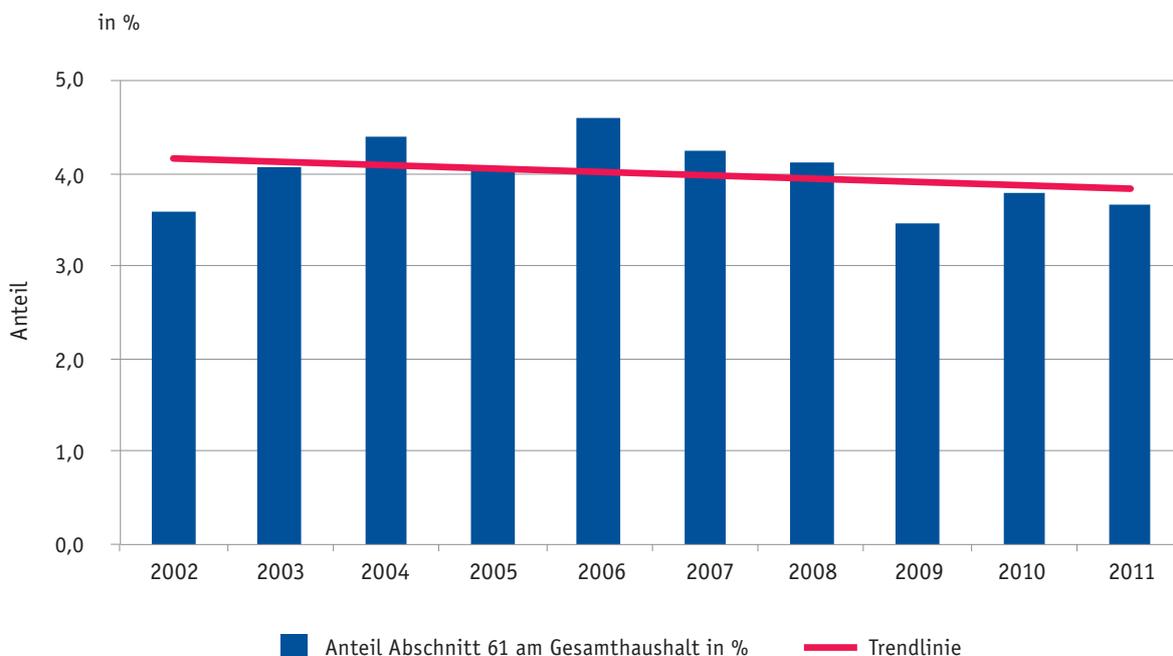
Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung; Darstellung RH

Der Gesamthaushalt des Landes Steiermark (ordentlicher und außerordentlicher Haushalt) erhöhte sich ab der Verlängerung der Bundesstraßen von rd. 4.725,09 Mio. EUR im Jahr 2002 auf rd. 5.378,51 Mio. EUR im Jahr 2011. Das entsprach einer Steigerung von rd. 13,8 %. Die Steigerung des Abschnitts 61–Straßenbau von rd. 169,26 Mio. EUR im Jahr 2002 auf rd. 196,63 Mio. EUR im Jahr 2011 lag mit rd. 16,2 % über der Steigerungsrate des Gesamthaushalts des Landes Steiermark.

Der Anteil der Ausgaben des Abschnitts 61–Straßenbau am Gesamthaushalt stieg in der Steiermark vom Jahr 2002 leicht von 3,6 % auf 3,7 % im Jahr 2011. Tendenziell war im Gegensatz dazu über den Beobachtungszeitraum 2002 bis 2011 jedoch eine Abnahme des Anteils der Ausgaben des Abschnitts 61–Straßenbau am Gesamthaushalt festzustellen. Durchschnittlich belief sich der Anteil von 2002 bis 2011 auf 4,0 %.

Mitteinsatz

Abbildung 6: Anteil Abschnitt 61–Straßenbau am Gesamthaushalt in den Jahren 2002 bis 2011 in der Steiermark



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung; Darstellung RH

(4) Im Vergleich zur dargestellten Entwicklung in beiden Bundesländern stieg der Baukostenindex⁷⁰ für den Straßenbau von 2002 bis 2011 um rd. 47,2 %, der Baupreisindex⁷¹ im selben Zeitraum um rd. 26,8 %.

23.2 Der RH wies darauf hin, dass sich im Burgenland die Budgetmittel für den Straßenbau im Vergleich zum Gesamthaushalt rückläufig entwickelten. In der Steiermark war eine ähnliche Entwicklung mit weniger ausgeprägter Tendenz festzustellen.

⁷⁰ Der Baukostenindex beobachtet die Entwicklung der Kosten, die den Bauunternehmern bei der Ausführung von Bauleistungen durch Veränderung der Kostengrundlagen (Material und Arbeit) entstehen.

⁷¹ Der Baupreisindex erfasst vierteljährlich das Preisniveau einschlägiger Bauprojekte aus allen Bundesländern, indem die Marktpreise für repräsentative Einzelleistungen des Hoch- und Tiefbaus beobachtet und ausgewertet werden (Outputgröße). Der Baupreisindex gibt damit Auskunft über die Entwicklung der tatsächlichen Preise, die der Bauherr für die Bauarbeiten bezahlt.

Der Vergleich mit dem Baukosten- bzw. Baupreisindex zeigte, dass sich die Kosten für den Straßenbau wesentlich stärker als die Budgetmittel der Länder Burgenland und Steiermark erhöht hatten. Dies hatte zur Folge, dass jährlich indexbereinigt weniger Mittel für die Erhaltung und den Bau von Straßen zur Verfügung standen.

Mittleinsatz
Straßenbau

24.1 (1) Vor der Verlängerung der Bundesstraßen B finanzierte der Bund den Neubau sowie die bauliche und die betriebliche Erhaltung dieser Straßen projektbezogen. Zusätzlich erbrachten die Länder Leistungen für Planungen und die betriebliche Erhaltung der Autobahnen und Schnellstraßen im Auftrag der ASFINAG. Diese Aufwendungen wurden den Ländern von der ASFINAG rückerstattet.

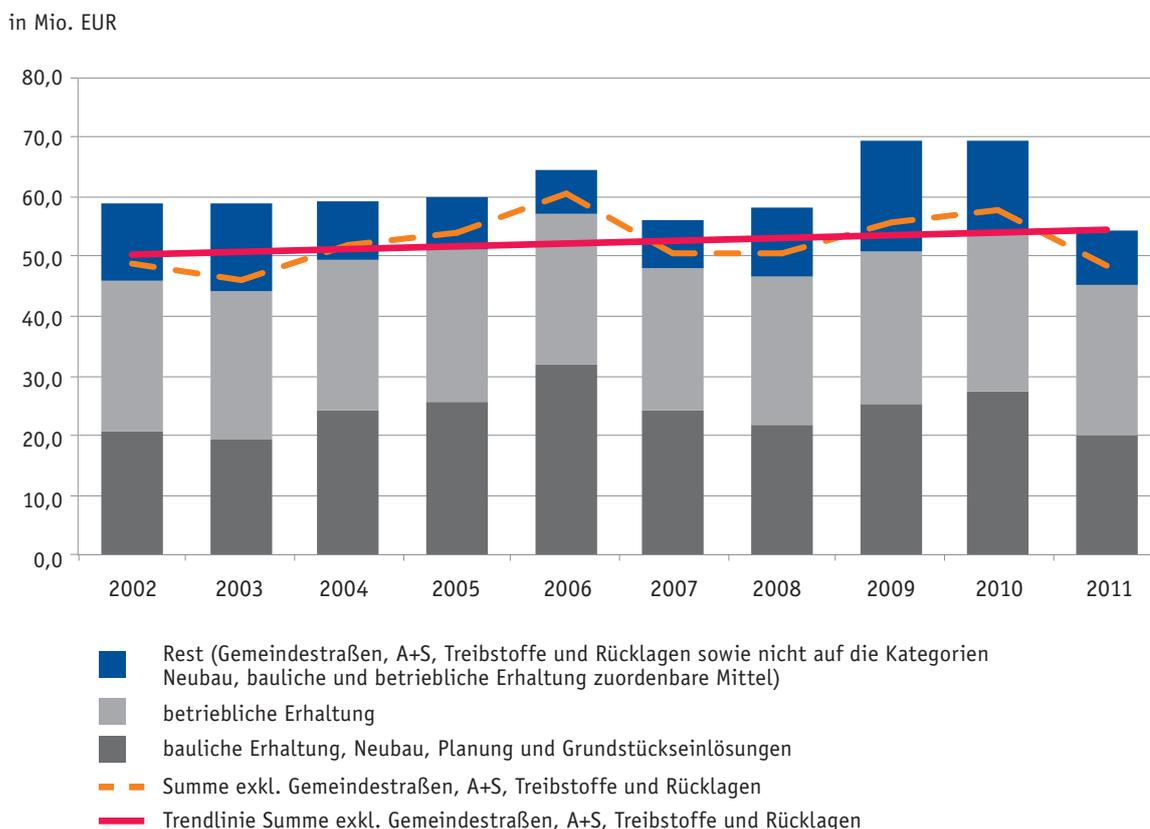
Nach der Verlängerung der Bundesstraßen erhielten die Länder von 2002 bis 2007 zweckgebundene Zuschüsse für Straßen. Mit dem Finanzausgleich 2008 wurden diese Zuschüsse in Ertragsanteile ohne Zweckbindung umgewandelt.

(2) Das Gesamtbudget des Landes Burgenland für den Abschnitt 61–Straßenbau für den Zeitraum von 2002 bis 2011 betrug durchschnittlich rd. 60,87 Mio. EUR⁷². Davon betrug der Anteil für die bauliche Erhaltung und den Neubau durchschnittlich rd. 24,09 Mio. EUR bzw. 39,6 %; der Anteil für die betriebliche Erhaltung belief sich auf durchschnittlich 25,20 Mio. EUR bzw. 41,4 %. Restliche Leistungen wie beispielsweise Leistungen für Straßen anderer Netzbetreiber beliefen sich im selben Zeitraum auf durchschnittlich 11,57 Mio. EUR bzw. 19,0 % (siehe Anlage 3).

⁷² In den Jahren 2008 bis 2011 waren darin auch Ausgaben (zwischen rd. 0,99 Mio. EUR und rd. 8,86 Mio. EUR) für Dieseltreibstoff von Betriebstankstellen mit privater Benützung in Mattersburg und Oberwart enthalten.

Mitteleinsatz

Abbildung 7: Mitteleinsatz Burgenland für Straßenbau (Abschnitt 61–Straßenbau)¹ in den Jahren 2002 bis 2011



A+S: Autobahnen und Schnellstraßen

¹ einschließlich Abschnitt 0241 Bauleitungs- und Projektierungskosten

Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung; Berechnung und Darstellung RH

Von 2002 bis 2011 verringerten sich die Ausgaben für den Straßenbau von 58,82 Mio. EUR auf 54,22 Mio. EUR bzw. um 7,8 %. In den Jahren 2009 und 2010 waren u.a. zufolge Rücklagenzuführungen für Neubauten und dem Ankauf von Dieseltreibstoffen die höchsten Ausgaben zu verzeichnen.

Im Jahr 2006 (um rd. 8,28 Mio. EUR) und im Jahr 2010 (um rd. 5,46 Mio. EUR) waren deutlich höhere Ausgaben für Neubauprojekte größeren Umfangs⁷³ festzustellen.

⁷³ 2006: B 63, Umfahrung Dürnbach–Schachendorf rd. 7,76 Mio. EUR und B 63a, Umfahrung Oberwart rd. 4,30 Mio. EUR; 2010: B 63a, Oberwart–Messezufahrt rd. 1,21 Mio. EUR und B 63a, Umfahrung Oberwart, 2. Teil rd. 3,74 Mio. EUR

Die Ausgaben exkl. Gemeindestraßen, Autobahnen und Schnellstraßen, Treibstoffe und Rücklagen betragen im Zeitraum von 2002 bis 2011 durchschnittlich 52,42 Mio. EUR, wobei der zehnjährige Trend eine leichte Steigerung zeigte. Abgesehen von den Jahren 2006, 2007 und 2010 lagen die Ausgaben für die betriebliche Erhaltung über den Ausgaben für die bauliche Erhaltung und den Neubau (Anlage 3).

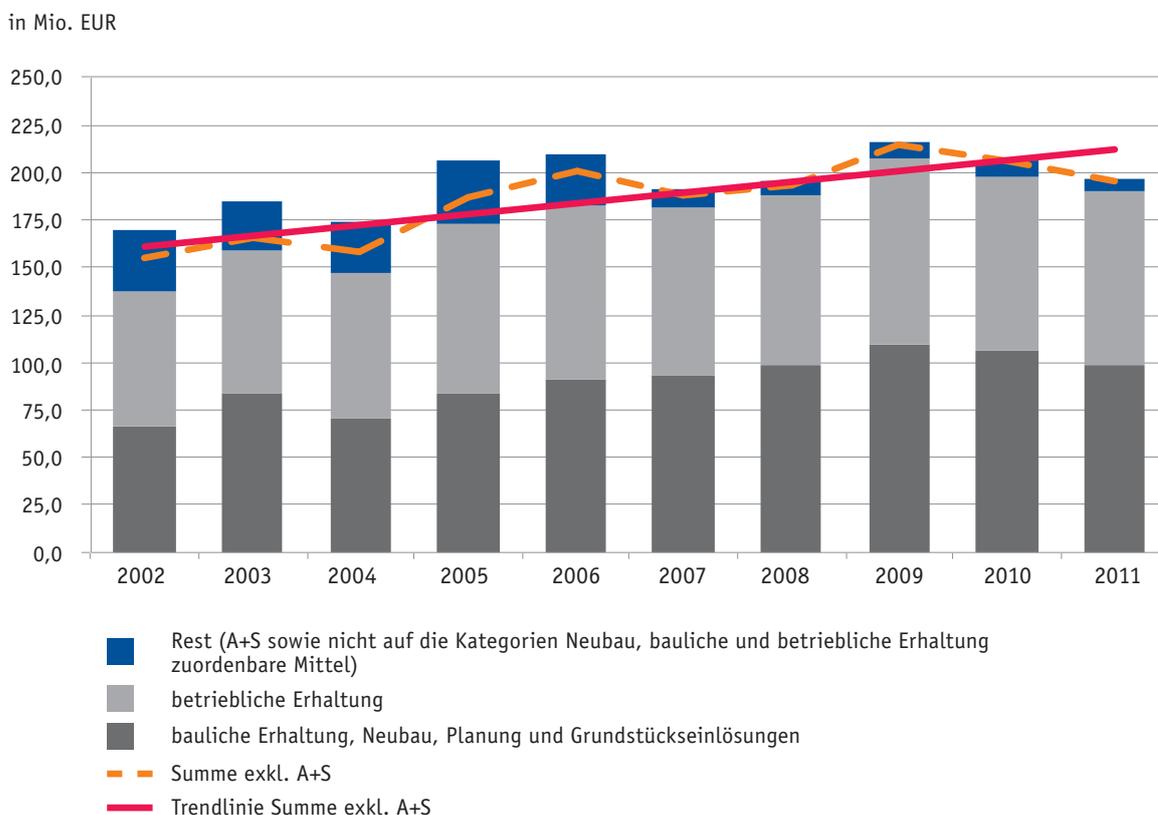
Ende 2012 verfügte das Land für die betriebliche und bauliche Erhaltung sowie den Neubau von Landesstraßen B über Rücklagen von insgesamt rd. 8,91 Mio. EUR.

(3) Das Gesamtbudget des Landes Steiermark für den Abschnitt 61–Straßenbau für den Zeitraum von 2002 bis 2011 betrug durchschnittlich rd. 195,10 Mio. EUR⁷⁴. Davon betrug der Anteil für die bauliche Erhaltung und den Neubau durchschnittlich rd. 90,09 Mio. EUR bzw. 46,2 %, der Anteil für die betriebliche Erhaltung belief sich auf durchschnittlich 86,34 Mio. EUR bzw. 44,3 %. Restliche Leistungen wie beispielsweise Leistungen für Straßen anderer Netzbetreiber beliefen sich im selben Zeitraum auf durchschnittlich 18,67 Mio. EUR bzw. 9,6 % (siehe Anlage 4).

⁷⁴ In den Jahren 2008 bis 2011 waren darin auch Ausgaben (zwischen rd. 0,99 Mio. EUR und rd. 8,86 Mio. EUR) für Dieseltreibstoff von Betriebstankstellen mit privater Benützung in Mattersburg und Oberwart enthalten.

Mitteleinsatz

Abbildung 8: Mitteleinsatz Steiermark für Straßenbau (Abschnitt 61) in den Jahren 2002 bis 2011



A+S: Autobahnen und Schnellstraßen

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung; Berechnung und Darstellung RH

Von 2002 bis 2011 erhöhten sich die Ausgaben für den Straßenbau von 169,26 Mio. EUR auf 196,63 Mio. EUR bzw. um 16,2 %. Während die Ausgaben für die betriebliche Erhaltung seit 2005 mit Ausnahme des Jahres 2009 in etwa bei 90 Mio. EUR stagnierten, stiegen die Ausgaben für die bauliche Erhaltung und den Neubau im selben Zeitraum von rd. 83,47 Mio. EUR auf 99,10 Mio. EUR bzw. um 18,7 %. Seit dem Jahr 2007 lagen die Ausgaben für die bauliche Erhaltung und den Neubau über den Ausgaben für die betriebliche Erhaltung. Durch die Kündigung der Werkverträge mit den Bundesländern im Jahr 2006 durch die ASFINAG war in der Steiermark in weiterer Folge eine deutliche Verringerung der Ausgaben für die restlichen Leistungen festzustellen.

(4) In den Haushalten der Länder für den Straßenbau (Abschnitt 61–Straßenbau) verblieben Positionen, die nicht den Kategorien Neubau, bauliche und betriebliche Erhaltung von Straßen zuzuordnen waren (z.B. Druckwerke, Kraftfahrzeuge, Maßnahmen für den Radverkehr

etc.). Diese wurden für die Darstellung im gegenständlichen Bericht unter der Kategorie Rest subsumiert.

24.2 Der RH wies darauf hin, dass die Entwicklung der Ausgaben für den Straßenbau in der Steiermark deutlich über der Entwicklung der Ausgaben im Burgenland lag, was aufgrund des schlechten Straßenzustands nachvollziehbar war (siehe TZ 13). In den letzten Jahren legte die Steiermark einen größeren Schwerpunkt auf die bauliche Erhaltung und den Neubau, während die Ausgaben für betriebliche Erhaltung stagnierten. Dementsprechend lagen ab dem Jahr 2007 die Ausgaben für die bauliche Erhaltung und den Neubau über den Ausgaben für die betriebliche Erhaltung. Vergleichsweise dazu lagen im Burgenland – abgesehen von den Jahren 2006, 2007 und 2010 – die Ausgaben für die betriebliche Erhaltung über den Ausgaben für die bauliche Erhaltung und den Neubau.

Mittleinsatz betriebliche Erhaltung

25.1 (1) Bis zum Jahr 2002 finanzierte der Bund u.a. die betriebliche Erhaltung der Bundesstraßen B über den Bundeshaushalt. Für die diesbezüglichen Ausgaben der Länder überwies er Kostenabgeltungen und Rückersätze.

Noch vor der Verlängerung im Jahr 2001 ermittelte das BMVIT die Aufwendungen sowie Leistungskennzahlen für sämtliche Bundesstraßen B. Daraus ergaben sich zwischen 1998 und 2001 für die betriebliche Erhaltung im Burgenland Ausgaben zwischen rd. 6.000 EUR und rd. 6.300 EUR bzw. in der Steiermark zwischen rd. 6.300 EUR und rd. 7.200 EUR je Fahrstreifenkilometer.

(2) Die Ausgaben des Landes Burgenland für die betriebliche Erhaltung der Landesstraßen B und L betragen von 2002 bis 2011 bei annähernd gleichbleibender Netzlänge durchschnittlich jährlich rd. 25,20 Mio. EUR bzw. 7.126 EUR je Fahrstreifenkilometer. Dies entsprach von 2002 (rd. 25,35 Mio. EUR) bis 2011 (rd. 25,04 Mio. EUR) einer Verringerung um 1,2 %. Eine gesonderte Auswertung für die Landesstraßen B ist der Anlage 5 zu entnehmen. Die Ausgaben der betrieblichen Erhaltung der Landesstraßen B sanken um rd. 12,2 %.

(3) Die Ausgaben des Landes Steiermark für die betriebliche Erhaltung⁷⁵ betragen im Zeitraum von 2002 bis 2011 bei annähernd gleichbleibender Netzlänge durchschnittlich rd. 70,18 Mio. EUR bzw. 6.927 EUR je Fahrstreifenkilometer. Dies entsprach von 2002 (rd. 66,27 Mio. EUR) bis 2011 (rd. 77,83 Mio. EUR) einer Steigerung um rd. 17,4 % (Anlage 6).

Eine Unterteilung in Landesstraßen B und L zwecks getrennter Erfassung der Ausgaben für die betriebliche Erhaltung hatte das Land Steiermark – im Gegensatz zum Burgenland – ab dem Rechnungsabschluss 2003 nicht mehr vorgenommen.

(4) Eine Vergleichbarkeit mit den Leistungskennzahlen des Bundes war nur eingeschränkt möglich. Diese leiteten sich aus den Rechenwerken des Bundes ab und entsprachen damit nicht notwendigerweise den entsprechenden Ausgaben und Leistungskennzahlen gemäß den Rechnungsabschlüssen der Länder bzw. der in den RVS vorgesehenen Abgrenzung zwischen betrieblicher und baulicher Erhaltung.⁷⁶

Ein direkter Vergleich der Haushaltspositionen des Burgenlands und der Steiermark war nicht möglich, weil die Länder die Ausgaben für die betriebliche Erhaltung auf unterschiedlichen Haushaltsansätzen verbuchten (siehe auch TZ 27).

(5) Daher ermittelte der RH gemeinsam mit den Landesstraßenverwaltungen der überprüften Länder die Ausgaben für die betriebliche Erhaltung des Jahres 2011. Diese Ausgaben unterschieden sich vor allem dadurch von den Beträgen in den Rechnungsabschlüssen, dass die Bereiche Hochbau, Abschreibungen und Zentralkosten herausgerechnet und der Personalaufwand nur für das handwerkliche bzw. ausschließlich in der betrieblichen Erhaltung eingesetzte Personal eingerechnet wurde.

⁷⁵ Die Ausgaben der Steiermark für die betriebliche Erhaltung der Landesstraßen B und L setzten sich im Rechnungsabschluss aus den Ausgabenpositionen im Unterabschnitt 618 des Straßenerhaltungsdienstes und den Erhaltungsausgaben des Unterabschnittes 611 zusammen. Für Detailrechnungen bzw. Vergleiche u.a. mit anderen Rechenwerken waren diese Summen jedoch nicht geeignet, weil sie auch nicht der betrieblichen Erhaltung zuzurechnende Ausgaben beinhalteten. Zur Ermittlung der nur für Landesstraßen B und L getätigten Ausgaben der betrieblichen Erhaltung wurden auf diesen Unterabschnitten verbuchte Maßnahmen der baulichen Erhaltung und des Hochbaus sowie allfällige Personalausgaben für Streckenabschnitte der ASFINAG vom RH abgezogen.

⁷⁶ Die RVS 12.01.12, „Standards in der betrieblichen Erhaltung von Landesstraßen“, Ausgabe 1. Juni 2008, zählte z.B. Instandhaltung zur betrieblichen Straßenerhaltung, Instandsetzung und Erneuerungen größeren Umfangs jedoch nicht.

Die Ausgaben für den nördlichen Bereich des Burgenlands betragen rd. 10,83 Mio. EUR bzw. 6.055 EUR je Fahrstreifenkilometer und für den südlichen Bereich rd. 10,59 Mio. EUR bzw. 6.043 EUR je Fahrstreifenkilometer.

Im Vergleich dazu betragen die Ausgaben der Steiermark im Jahr 2011 landesweit rd. 68,06 Mio. EUR bzw. 6.763 EUR je Fahrstreifenkilometer. In den alpinen Bezirken der Steiermark (z.B. Straßenmeistereien Bruck, Liezen durchschnittlich 7.693 EUR je Fahrstreifenkilometer) waren u.a. infolge des aufwendigeren Winterdienstes höhere Ausgaben zu verzeichnen als in der südöstlichen Steiermark (Straßenmeistereien Feldbach, Hartberg und Leibnitz durchschnittlich 6.392 EUR je Fahrstreifenkilometer), die hinsichtlich der Topografie dem Südburgenland ähnelte (siehe Tabelle 13).

Tabelle 13: Kosten der betrieblichen Erhaltung pro Fahrstreifenkilometer im Vergleich: Burgenland (Regionen) und Steiermark (Straßenmeistereien) 2011¹

	2011
	in EUR pro Fahrstreifenkilometer
Burgenland	
Burgenland Nord	6.055
Burgenland Süd	6.043
Burgenland Durchschnitt	6.049
Steiermark	
Bruck	7.806
Feldbach	7.199
Graz	6.600
Hartberg	5.899
Judenburg	6.586
Leibnitz	6.077
Liezen	7.580
Bruck, Liezen Durchschnitt	7.693
Feldbach, Hartberg, Leibnitz Durchschnitt	6.392
Steiermark Durchschnitt	6.763

¹ betriebliche Erhaltung ohne Hochbau, Abschreibungen und Kosten der Zentrale

Quellen: Ämter der Burgenländischen und Steiermärkischen Landesregierung; Darstellung RH

Mitteleinsatz

(6) Im Vergleich zur dargestellten Entwicklung des Mitteleinsatzes für die betriebliche Erhaltung (TZ 25) in beiden Bundesländern stieg der Baukostenindex⁷⁷ für den Straßenbau im Schnitt der Jahre 2002 bis 2011 um rd. 47,2 %.

25.2 Der RH hob positiv hervor, dass die Entwicklung der Ausgaben für die betriebliche Erhaltung in beiden Ländern weit unter dem für einen Vergleich herangezogenen Baukostenindex für den Straßenbau lag.

Er wies darauf hin, dass vergleichbare Regionen wie das südliche Burgenland und die südöstliche Steiermark (Bezirke Feldbach, Hartberg und Leibnitz) ähnliche jährliche Betriebskosten aufwiesen.

Mitteleinsatz bauliche Erhaltung und Neubau

26.1 (1) Nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Ausgaben der Bau-tätigkeit im Straßenbau vor und nach der Verlängerung:

Tabelle 14: Entwicklung der Ausgaben für Landesstraßen B für bauliche Erhaltung, Neubau und Grundstückseinlösungen zwischen 2000 und 2011 im Burgenland und der Steiermark			
	Durchschnitt		
	2000 bis 2001¹	2002 bis 2008	2002 bis 2011
	in Mio. EUR²		
Burgenland	14,07	15,49	14,59
Steiermark	51,89	40,53	–
	EUR je Fahrstreifenkilometer (Burgenland: 1.144 km, Steiermark: 3.373 km)		
Burgenland	12.298	13.539	12.749
Steiermark	15.382	12.017	–

¹ Die Ausgaben der Vorjahre lagen nur aggregiert inkl. der betrieblichen Erhaltung vor. Durch vorgegebenen Zeitraum war die Vergleichbarkeit eingeschränkt.

² Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Ämter der Burgenländischen und Steiermärkischen Landesregierung; Darstellung RH

⁷⁷ Der Baukostenindex beobachtet die Entwicklung der Kosten, die den Bauunternehmern bei der Ausführung von Bauleistungen durch Veränderung der Kostengrundlagen (Material und Arbeit) entstehen.

(2) Die Ausgaben des Bundes für die bauliche Erhaltung, Neubau und Grundstückseinlösung für Landesstraßen B betragen vor der Verlängerung im Burgenland in den Jahren 2000 und 2001 durchschnittlich rd. 14,07 Mio. EUR und im Zeitraum 2002 bis 2011 durchschnittlich rd. 14,59 Mio. EUR.⁷⁸ Sie entsprachen in etwa den Ausgaben des Bundes in den Jahren 2000 und 2001. Pro Fahrstreifenkilometer betragen die Ausgaben im Jahr 2000 11.945 EUR und im Jahr 2001 12.652 EUR.

Die durchschnittlichen Ausgaben für bauliche Erhaltung, Neubaumaßnahmen und Grundstückseinlösungen von Landesstraßen B betragen für das Burgenland von 2002 bis 2011⁷⁹ 12.749 EUR je Fahrstreifenkilometer (bauliche Erhaltung 7.021 EUR, Neubau 5.123 EUR, Grundstückseinlösungen 605 EUR) (Anlage 7).

Für die Steiermark betragen die Ausgaben für die bauliche Erhaltung, Neubau und Grundstückseinlösung für Landesstraßen B vor der Verlängerung in den Jahren 2000 bis 2001 durchschnittlich rd. 51,89 Mio. EUR. Die Ausgaben für den Neubau und die bauliche Erhaltung der Landesstraßen B betragen im Zeitraum 2002 bis 2008 durchschnittlich rd. 40,53 Mio. EUR⁸⁰. Eine Trennung in Landesstraßen B und Landesstraßen L erfolgte nur im Zeitraum 2002 bis 2008 für die Bereiche Neubau und bauliche Erhaltung des ordentlichen Haushalts; nicht getrennt in Landesstraßen B und L wurden die Bereiche Neubau und bauliche Erhaltung des außerordentlichen Haushalts sowie die Ausgaben für Grundstückseinlösungen und Planungen.

Aufgrund des Fehlens dieser getrennten Erfassung war ein Vergleich mit den Ausgaben vor der Verlängerung (inkl. Vergleich der Fahrstreifenkilometer) nicht möglich. In den Jahren 2000 und 2001 betragen die Ausgaben pro Fahrstreifenkilometer 14.803 EUR bzw. 15.962 EUR, im Durchschnitt der Jahre 2002 bis 2008 12.017 EUR (bauliche Erhaltung 5.893 EUR, Neubau 6.124 EUR) (Anlage 8).

⁷⁸ setzt sich zusammen aus: bauliche Erhaltung 8,03 Mio. EUR, Neubau 5,86 Mio. EUR und Grundstückseinlösung 0,69 Mio. EUR (Anlage 7)

⁷⁹ im Zeitraum 2002 bis 2008 13.539 EUR je Fahrstreifenkilometer (bauliche Erhaltung 6.874 EUR, Neubau 6.154 EUR und Grundstückseinlösungen 511 EUR).

⁸⁰ setzt sich zusammen aus: Neubau (oH.) 20,65 Mio. EUR und bauliche Erhaltung rd. 19,87 Mio. EUR (Anlage 8); nicht enthalten sind Mittel für den Neubau und die bauliche Erhaltung für die Landesstraßen B aus dem aoH. sowie Mittel für die Grundstückseinlösung und die Planung

(3) Das Gesamtbudget des Landes Burgenland für die Landesstraßen B abzüglich der betrieblichen Erhaltung und diverser weiterer Ausgaben⁸¹ bildete den Budgetrahmen für die bauliche Erhaltung und den Neubau. Für die Umsetzung von Neubauprojekten war auch die Verwendung von Rücklagen notwendig. Große Neubauprojekte (z.B. B 63, Umfahrung Dürnbach-Schachendorf: 19,48 Mio. EUR) wurden mit Entnahmen aus Rücklagen realisiert.

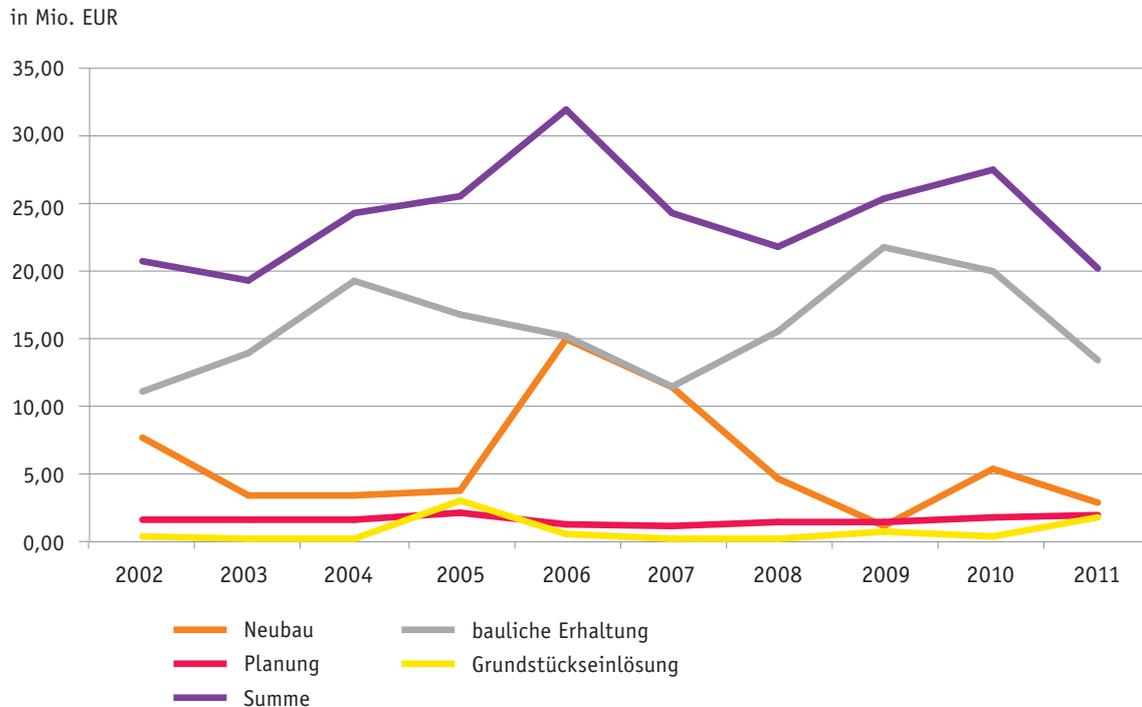
Planungsleistungen waren Teil des Gesamtbudgets, schienen jedoch nicht im Bauprogramm auf, sondern wurden in einer eigenen Datenbank ohne Bezug zu den Bauleistungen gespeichert. Ein Verhältnis der Planungsleistungen zu den Bauleistungen konnte aus diesem Grund bzw. wegen planerischer Eigenleistungen der Fachabteilung nicht ermittelt werden.

(4) Ein Vergleich des Mittleinsatzes für die bauliche Erhaltung und den Neubau von Straßen zeigte, dass das Land Burgenland von 2002 bis 2011 mehr für die bauliche Erhaltung von Straßen als für den Neubau ausgab. Die Ausgaben für die bauliche Erhaltung lagen im Durchschnitt der Jahre 2002 bis 2011 bei rd. 15,83 Mio. EUR (Minimum im Jahr 2002 rd. 11,08 Mio. EUR, Maximum im Jahr 2009 rd. 21,86 Mio. EUR). Die Ausgaben für den Neubau betragen im Durchschnitt von 2002 bis 2011 rd. 5,86 Mio. EUR (Minimum im Jahr 2009 rd. 1,14 Mio. EUR, Maximum im Jahr 2011 rd. 14,93 Mio. EUR) (Anlage 7).

Grafisch stellt sich diese Entwicklung wie folgt dar:

⁸¹ z.B. Geräteanschaffungen, Radwege, Lärmschutzfenster, Aufwendungen für Planungsleistungen und Hochbauten

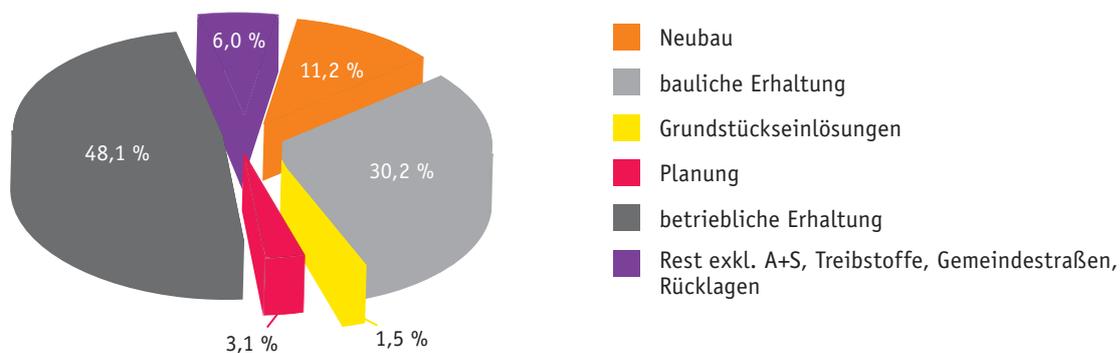
Abbildung 9: Gegenüberstellung Mittleinsatz des Landes Burgenland für Neubau, bauliche Erhaltung, Planung und Grundstückseinlösung in den Jahren 2002 bis 2011



Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung; Darstellung RH

Der Anteil der Ausgaben für den Neubau belief sich von 2002 bis 2011 im Burgenland auf 11,2 % des Abschnitts 61–Straßenbau, derjenige für die bauliche Erhaltung auf 30,2 %.

Abbildung 10: Durchschnittliche Aufteilung des Abschnitts 61–Straßenbau im Land Burgenland in den Jahren 2002 bis 2011



A+S: Autobahnen und Schnellstraßen

Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung; Darstellung RH

(5) Neben den Mitteln aus dem ordentlichen Haushalt waren in der Steiermark, mit Ausnahme der Jahre 2003 und 2004, seit 2001 in allen Jahren Mittel zur Errichtung von Straßenbauprojekten im außerordentlichen Haushalt vorgesehen. Die Höhe des außerordentlichen Haushalts (inkl. Konjunkturausgleichspaket) belief sich zwischen rd. 1,90 Mio. EUR im Jahr 2006 und rd. 19,41 Mio. EUR im Jahr 2010. Die durchschnittliche Höhe des außerordentlichen Haushalts betrug rd. 9,02 Mio. EUR.

Eine Trennung der Mittel in Landesstraßen B und Landesstraßen L wurde im außerordentlichen Haushalt nicht durchgeführt. Verwendet wurden die Mittel aus dem außerordentlichen Haushalt u.a. für größere Bauvorhaben, die aus dem ordentlichen Haushalt nicht hätten finanziert werden können (z.B. B 114 Trieben-Sunk, B 67a Südgürtel Graz und diverse Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Ski-Weltmeisterschaft 2013 in Schladming).

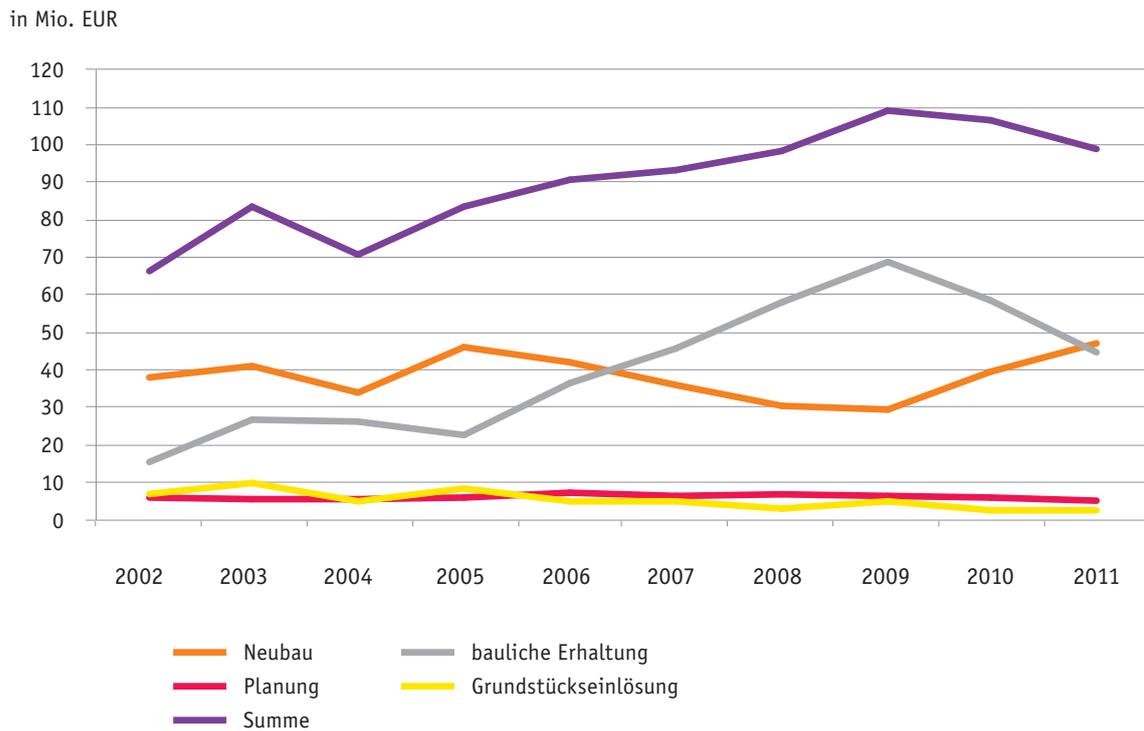
(6) Ein Vergleich des Mittleinsatzes für die bauliche Erhaltung und den Neubau von Straßen zeigte, dass das Land Steiermark in den Jahren 2002 bis 2006 und im Jahr 2011 (Ski-Weltmeisterschaft 2013 in Schladming) mehr für den Neubau von Straßen als für die bauliche Erhaltung, hingegen in den Jahren 2007 bis 2010 mehr für die bauliche Erhaltung ausgab. Die Ausgaben für die bauliche Erhaltung lagen im Durchschnitt der Jahre 2002 bis 2011 bei rd. 40,30 Mio. EUR (Minimum im Jahr 2002 rd. 15,16 Mio. EUR, Maximum im Jahr 2009 rd. 68,82 Mio. EUR). Die Ausgaben für den Neubau betragen im Durchschnitt von 2002 bis 2011 rd. 38,34 Mio. EUR (Minimum im Jahr 2009 rd. 29,02 Mio. EUR, Maximum im Jahr 2011 rd. 47,17 Mio. EUR) (Anlage 8).

Weiters war festzustellen, dass sich die Mittel des ordentlichen Haushalts für den Neubau seit dem Höchststand im Jahr 2005 von rd. 41,42 Mio. EUR auf rd. 28,66 Mio. EUR im Jahr 2011 erheblich reduzierten. Im Gegenzug wurden jedoch die Mittel im außerordentlichen Haushalt (inkl. Konjunkturausgleichspaket) seit dem Jahr 2006 von rd. 1,90 Mio. EUR auf rd. 18,51 Mio. EUR im Jahr 2011 erhöht⁸² (Anlage 8).

⁸² Sonderfinanzierung B 114, Trieben-Sunk, Ski-Weltmeisterschaft 2013 in Schladming und Sonderfinanzierung Straßeninfrastruktur

Grafisch stellt sich diese Entwicklung wie folgt dar:

Abbildung 11: Gegenüberstellung Mittelleinsatz des Landes Steiermark für Neubau, bauliche Erhaltung, Planung und Grundstückseinlösung in den Jahren 2002 bis 2011

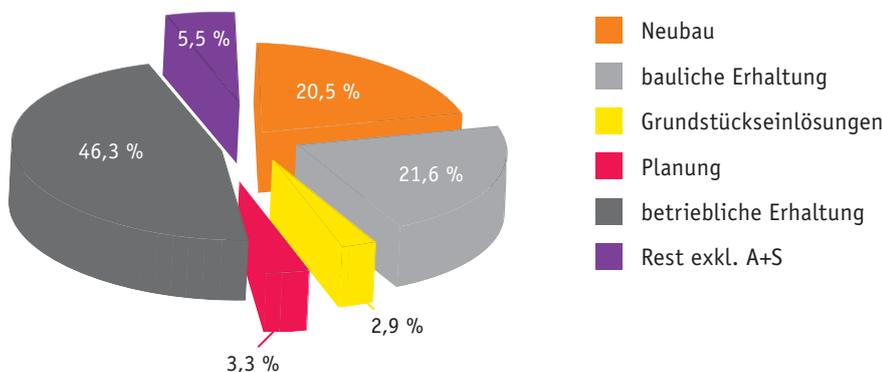


Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung; Darstellung RH

Der Anteil der Ausgaben für den Neubau belief sich von 2002 bis 2011 in der Steiermark auf 20,5 % des Abschnitts 61–Straßenbau, derjenige für die bauliche Erhaltung auf 21,6 %.

Mitteleinsatz

Abbildung 12: Durchschnittliche Aufteilung des Abschnitts 61 im Land Steiermark in den Jahren 2002 bis 2011



A+S: Autobahnen und Schnellstraßen

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung; Darstellung RH

Seit dem Jahr 2011 war in der Steiermark mit der Einführung des Projektmanagements eine gemeinsame Erfassung der Planungskosten und der Baukosten vorgesehen.

26.2 Der RH kritisierte die im Burgenland von den Bauleistungen getrennt geführte Datenbank für die Planungsleistungen, weil dadurch die Steuerungsmöglichkeiten eingeschränkt waren. Er empfahl dem Land Burgenland, diese Leistungen in einer einheitlichen Datenbank zusammenzuführen.

Der RH wies darauf hin, dass in der Steiermark der Anteil der Ausgaben für den Neubau von 2002 bis 2011 am Abschnitt 61–Straßenbau mit 20,5 % deutlich höher als im Burgenland mit 11,2 % war. Im Gegensatz dazu war die bauliche Erhaltung im gleichen Untersuchungszeitraum im Burgenland mit 30,2 % höher als in der Steiermark mit 21,6 %.

Er hielt fest, dass im Burgenland die Ausgaben für die bauliche Erhaltung im gesamten Untersuchungszeitraum über jenen für den Neubau lagen, während in der Steiermark eine Trendumkehr zugunsten der baulichen Erhaltung erst ab 2007 erkennbar war.

Der RH kritisierte daher, dass das Land Steiermark in den Jahren 2002 bis 2006 trotz des schlechten Straßenzustands mehr Mittel für den Neubau als für die bauliche Erhaltung aufwendete. Der RH wies jedoch darauf hin, dass die Steiermark ab dem Jahr 2007 – mit Ausnahme des Jahres 2011 – mehr Mittel für die bauliche Erhaltung als für den Neubau von Straßen ausgab und damit auf den schlechten Zustand

des Straßennetzes reagierte (siehe TZ 13) bzw. verstärktes Augenmerk auf die bauliche Erhaltung der Straßen und Brücken richtete.

Verbuchung

27.1 (1) Vor der Übertragung der Bundesstraßen B vergütete der Bund die bei den Ländern angefallenen Ausgaben in der Regel durch Rückersätze. Die Länder Burgenland und Steiermark verbuchten diese Einnahmen auf unterschiedlichen Haushaltsansätzen:

- Das Land Burgenland verbuchte z.B. Einnahmen für Planungskosten (im Wesentlichen für Bauleitung und Projektierung) vor und nach der Übertragung der Bundesstraßen im Jahr 2002 im Unterabschnitt 024–Aufgabenerfüllung durch Dritte.
- Das Land Steiermark hingegen verbuchte die Kostenersätze für Planungskosten bis zum Jahr 2000 zwar ebenfalls im Unterabschnitt 024–Aufgabenerfüllung durch Dritte, im Jahr 2001 jedoch im Unterabschnitt 610–Bundesstraßen.

(2) Die in den Jahren 2002 bis 2007 vereinnahmten Zweckzuschüsse des Bundes verteilten die Länder auf unterschiedliche Einnahmenansätze. Während das Burgenland die Zweckzuschüsse auf Ansätze in den Unterabschnitten 024–Aufgabenerfüllung durch Dritte und 610–Bundesstraßen aufteilte, wählte die Steiermark im selben Zeitraum vier unterschiedliche Ansätze im Unterabschnitt 611–Landesstraßen. Für das Jahr 2002 z.B. war es weder dem Land Steiermark noch dem RH möglich, die Vereinnahmung und Aufteilung des Zweckzuschusses in Höhe von rd. 59,17 Mio. EUR vollständig nachzuvollziehen.

(3) Hingegen sah die für die richtige Zuordnung maßgebliche Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung (VRV)⁸³ die Verbuchung von Finanzzuweisungen und Zuschüssen im Abschnitt 94 bzw. von Zweckzuschüssen im Unterabschnitt 945–Sonstige Zuschüsse des Bundes vor.⁸⁴

(4) Eine Unterteilung in Landesstraßen B und L zwecks getrennter Erfassung der Ausgaben für die betriebliche Erhaltung hatte das Land Steiermark im Gegensatz zum Burgenland ab dem Rechnungsabschluss 2003 nicht mehr vorgenommen. Ein direkter Vergleich der Haushaltspositi-

⁸³ BGBl. Nr. 787/1996 i.d.g.F.

⁸⁴ Auch ein Beschluss des „VR-Komitees“ (Ständiges Komitee im Sinne des Übereinkommens vom 28. Juni 1974 hinsichtlich Voranschläge und Rechnungsabschlüsse der Gebietskörperschaften) im Jahr 2012 verwies für die analog zu verbuchenden Zweckzuschüsse aus dem Bereich Pflege auf den Unterabschnitt 945. Von Landesseite lag dazu kein Einwand vor.

onen des Burgenlands und der Steiermark war nicht möglich, weil die Länder die Ausgaben für die betriebliche Erhaltung auf unterschiedlichen Haushaltsansätzen⁸⁵ verbuchten (siehe auch TZ 25). Während die Steiermark nach 2008 die Ausgaben für die bauliche Erhaltung und den Neubau nicht mehr in Landesstraßen B und L trennte, nahm das Burgenland weiterhin eine getrennte Erfassung vor.

- 27.2** Der RH kritisierte die divergierende Vorgangsweise der überprüften Länder bei der Verbuchung von Einnahmen, Ausgaben und Zweckzuschüssen, weil dadurch ein Vergleich bzw. eine lückenlose Nachverfolgung innerstaatlicher Zahlungsströme erschwert bzw. unmöglich gemacht wurde. Um innerstaatliche Transfers in den Rechnungsabschlüssen der Gebietskörperschaften nachvollziehen zu können, bedarf es einer Symmetrie im Kontenplan der zahlenden und der einnehmenden Körperschaft.

Der RH empfahl den Ländern Burgenland und Steiermark, allfällige Zuweisungen und Zweckzuschüsse künftig auf die dafür in der Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung vorgesehenen Haushaltsansätze zu verbuchen. Darüber hinaus empfahl er den Ländern Burgenland und Steiermark, einheitliche Begriffsdefinitionen und Darstellungsformen sowie die Einheitlichkeit der Verbuchungspraxis sicherzustellen, um die Vergleichbarkeit der Rechnungsabschlüsse zu erzielen.

Der RH erachtete die im Burgenland praktizierte rechnerische und buchhalterische Trennung der Mittel in Landesstraßen B und L für den Zeitraum der Auszahlung des Zweckzuschusses bis 2007 im Interesse der Nachvollziehbarkeit und Transparenz positiv. Nach Umwandlung der Zuschüsse in Ertragsanteile hielt der RH diese Trennung jedoch für nicht mehr erforderlich. Er empfahl dem Land Burgenland, zwecks Vereinfachung in Hinkunft darauf zu verzichten.

- 27.3** *Das Land Steiermark übermittelte in seiner Stellungnahme einen Beschluss der Steiermärkischen Landesregierung vom Mai 2002, aus dem die Neuregelung der Verbuchung infolge der Verländerung der Bundesstraßen hervorging. Das Land Steiermark habe aufgrund der Übersichtlichkeit, Nachvollziehbarkeit und Transparenz der vorgenommenen Übertragung der Bundesstraßen die Verbuchung des Zweckzuschusses im Abschnitt „Straßenbau“ gewählt.*

⁸⁵ im Burgenland: 1/610709, Betriebliche Erhaltung Bundesstraßen B, Sonstige Sachausgaben, Ermessensausgaben; 1/611409, Landesstraßen-Instandhaltung, Sonstige Sachausgaben; 1/611420, Leistungen für Personal
in der Steiermark: 1/6111, Landesstraßen-Straßenerhaltungsdienst (STED); 1/6180, Straßenerhaltungsdienst (STED)

27.4 Mit Bezug auf den Beschluss der Steiermärkischen Landesregierung verwies der RH darauf, dass die Verbuchung von Zweckzuschüssen nicht zu jenen Vorgängen gehörte, die gemäß VRV der Regelung durch die Länder vorbehalten waren. Dementsprechend wären die Festlegungen der VRV zu Zweckzuschüssen anzuwenden gewesen, was im konkreten Fall zu einer einheitlichen und vergleichbaren Verbuchung geführt hätte.

Zusammenfassende Beurteilung

28 Zusammenfassend gelangte der RH zu nachstehender Beurteilung:

(1) Insgesamt wertete der RH die Verlängerung der Bundesstraßen positiv, konnten damit doch die angestrebten Ziele, wie die Verkürzung von Kompetenz- und Genehmigungswegen, die Vermeidung von Doppelgleisigkeiten, mehr Entscheidungsspielräume für die Länder sowie rascheres und flexibleres Reagieren auf regionale Bedürfnisse erreicht werden.

(2) Der RH wies darauf hin, dass – trotz der im § 13 F-VG 1948 gebotenen Möglichkeit, Bedingungen an die Gewährung von Zweckzuschüssen zu knüpfen – im Zuge der Verlängerung keine Vorgaben bezüglich der Zustandserfassung der Straßen festgelegt bzw. keine Vorsorge für eine einheitliche Erfassungsmethodik und die Entwicklung eines einheitlichen Bewertungssystems in allen Ländern getroffen wurden. Aus der Sicht des RH wäre dies jedoch eine Grundvoraussetzung für aussagekräftige Vergleiche der Straßenzustände und die Beobachtung der Entwicklung der Netzqualität gewesen.

(3) Unter Berücksichtigung der Anwendung unterschiedlicher Methoden für die Erfassung des Straßenzustands zeigte sich, dass die Qualität des burgenländischen Straßennetzes deutlich besser war als die des steirischen. Dem Burgenland gelang es, die Zustandsklassen 4 (schlecht) und 5 (sehr schlecht) der Landesstraßen B seit der Verlängerung zu verringern. In der Steiermark blieb der Anteil der Landesstraßen B in diesen Zustandsklassen unverändert.

(4) Im Rahmen der Verlängerung hatte das BMVIT zwar ein Verwaltungsübereinkommen über die Kooperation zwischen den Ländern und dem BMVIT entwickelt, ein Beschluss des Übereinkommens und somit eine institutionalisierte Zusammenarbeit in den Bereichen Verkehrspolitik, Datenaustausch, technische Fragestellungen und Vertretung gegenüber der EU konnte aber nicht erreicht werden.

Zusammenfassende Beurteilung

(5) Den durch die Verländerung ermöglichten jährlichen Einsparungserfolg für den Bund in der Höhe von durchschnittlich rd. 3,69 Mio. EUR durch personelle Einsparungen würdigte der RH als positiv. In den Ländern ergaben sich unmittelbar durch die Verländerung weder organisatorische noch finanzielle Auswirkungen.

(6) Vor der Verländerung waren im Bereich der Bundesstraßenverwaltung die RVS im Interesse einer einheitlichen Vorgangsweise im gesamten Bundesgebiet verbindlich anzuwenden. Diese Verpflichtung fiel nach der Verländerung weg und es blieb den Ländern überlassen, in eigenen Vorschriften und Richtlinien die RVS als verbindlich zu erklären oder Ausnahmen zuzulassen.

(7) Die Länder verbuchten die Einnahmen und Ausgaben, aber auch die in den Jahren 2002 bis 2007 überwiesenen Zweckzuschüsse auf unterschiedlichen Haushaltsstellen. Auch die Kontenbezeichnungen differierten stark. Trotz der für die richtige Zuordnung maßgeblichen Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung war die Vergleichbarkeit der betreffenden Abschnitte in den Rechnungsabschlüssen der Länder nur sehr schwer bzw. überhaupt nicht möglich.

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

29 Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen hervor:

BMVIT, Länder
Burgenland und
Steiermark

(1) Infolge des uneinheitlichen Informationsstandes und der verbesserungsfähigen Kooperationsmöglichkeiten zwischen Bund und Ländern sollten – analog zur bestehenden Vereinbarung betreffend die Baudatenbank Austria (BAUT) – auch Informationen zum Straßenzustand nach einheitlichen Gesichtspunkten gemeinsam erfasst, bearbeitet und gegebenenfalls an die EU weitergeleitet werden. (TZ 17)

BMVIT und BMF

(2) Bei künftigen vergleichbaren Verwaltungsreformaßnahmen sollten die Möglichkeiten des F-VG 1948, Bedingungen an die Gewährung von Zweckzuschüssen zu knüpfen, genutzt werden. (TZ 3)

(3) Unter dem Gesichtspunkt der Verwaltungsvereinfachung wäre nach Übertragung der Bundesstraßen B nunmehr auch eine Übertragung der Vereinnahmung der betreffenden Strafgelder auf die Länder zu prüfen. Gleichzeitig wären die Ertragsanteile in Höhe dieser Strafgelder zu reduzieren. (TZ 6)

Länder Burgenland
und Steiermark

(4) Allfällige künftige Zuweisungen und Zweckzuschüsse sollten auf die dafür in der Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung vorgesehenen Haushaltsansätze verbucht werden. (TZ 27)

(5) Es wären einheitliche Begriffsdefinitionen und Darstellungsformen sowie die Einheitlichkeit der Verbuchungspraxis sicherzustellen, um die Vergleichbarkeit der Rechnungsabschlüsse zu erzielen. (TZ 27)

Land Burgenland

(6) Zwecks Vergleichs der geschätzten Kosten mit den Ist-Kosten gemäß dem Bauprogramm sollten verpflichtende jährliche Abweichungsanalysen zum Bauprogramm eingeführt werden; dafür sollte die vorhandene Verknüpfung des Bauprogramms mit der Verrechnungssoftware genutzt werden. (TZ 20)

Schlussbemerkungen/ Schlussempfehlungen

(7) Zur Abwicklung von Bauvorhaben sollte ein umfassendes Projektmanagementsystem angewendet werden. (TZ 22)

(8) Bauleistungen und die bisher in einer Datenbank getrennt geführten Planungsleistungen sollten in einer einheitlichen Datenbank zusammengeführt werden. (TZ 26)

(9) Auf die noch praktizierte rechnerische und buchhalterische Trennung der Mittel in Landesstraßen B und L im Burgenland sollte nach Umwandlung der Zuschüsse in Ertragsanteile zwecks Vereinfachung in Hinkunft verzichtet werden. (TZ 27)

Land Steiermark

(10) Das Ziel der Angleichung an andere Systeme der Zustandserfassung bzw. an das System der ASFINAG sollte umgesetzt sowie eine einheitliche, vergleichbare und messtechnisch unterstützte Zustandserfassung für die Landesstraßen eingerichtet werden. (TZ 12)

(11) Für den Bezirk Voitsberg sollten das ausständige Regionale Verkehrskonzept erstellt und die bereits vorhandenen Regionalen Verkehrskonzepte bei Bedarf evaluiert werden. (TZ 19)

(12) Um die tatsächlichen Kosten der Straßenbauprojekte den Bauprogrammen entnehmen zu können, sollte – analog zum Land Burgenland – das Bauprogramm mit dem Haushaltsverrechnungsprogramm verknüpft werden. (TZ 20)

(13) In Anbetracht der finanziellen Lage und des vergleichsweise schlechten Straßenzustands sollten Neubauprojekte restriktiv umgesetzt bzw. die Mittel auf die bauliche Erhaltung fokussiert werden. (TZ 21)

ANHANG

Anlage 1: Entwicklung des Abschnitts 61–Straßenbau im Vergleich zum Gesamthaushalt Burgenland in den Jahren 2002 bis 2011

Anlage 2: Entwicklung des Abschnitts 61–Straßenbau im Vergleich zum Gesamthaushalt Steiermark in den Jahren 2002 bis 2011

Anlage 3: Mitteleinsatz Burgenland für Straßenbau in den Jahren 2002 bis 2011

Anlage 4: Mitteleinsatz Steiermark für Straßenbau in den Jahren 2002 bis 2011

Anlage 5: Mitteleinsatz Burgenland betriebliche Erhaltung in den Jahren 2002 bis 2011

Anlage 6: Mitteleinsatz Steiermark betriebliche Erhaltung in den Jahren 2002 bis 2011

Anlage 7: Mitteleinsatz Burgenland für Neubau und bauliche Erhaltung in den Jahren 2002 bis 2011

Anlage 8: Mitteleinsatz Steiermark für Neubau und bauliche Erhaltung in den Jahren 2002 bis 2011

Anlage 1: Entwicklung des Abschnitts 61 – Straßenbau im Vergleich zum Gesamthaushalt Burgenland in den Jahren 2002 bis 2011												
	nach der Veränderung (Zweckzuschuss)						nach der Veränderung (Ertragsanteile)					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Durchschnitt 2002 bis 2011	Veränderung 2002 bis 2011
	in Mio. EUR ¹											
Gesamthaushalt ²	858,65	884,96	938,61	914,15	1.521,70	1.011,40	1.051,93	1.086,49	1.365,04	1.120,69	1.075,36	30,5
Abschnitt 61 – Straßenbau	58,82	58,85	59,15	60,13	64,51	55,96	58,18	69,49	69,38	54,22	60,87	- 7,8
Abschnitt 610 – Bundes- / Landesstraßen B	35,58	36,95	37,16	37,52	39,66	32,35	32,59	37,09	39,71	28,01	35,66	- 21,3
	in %											
Anteil Abschnitt 61 – Straßenbau am Gesamthaushalt	6,9	6,7	6,3	6,6	4,2	5,5	5,5	6,4	5,1	4,8	5,7	- 30,4

¹ Rundungsdifferenzen möglich

² ordentlicher Haushalt und außerordentlicher Haushalt

Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung; Berechnung RH

Anlage 2: Entwicklung des Abschnitts 61–Straßenbau im Vergleich zum Gesamthaushalt Steiermark in den Jahren 2002 bis 2011

	nach der Verländerung (Zweckzuschuss)						nach der Verländerung (Ertragsanteile)					Veränderung 2002 bis 2011 in % ¹
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Durchschnitt 2002 bis 2011	
	in Mio. EUR ¹											
Gesamthaushalt ²	4.725,09	4.533,29	3.961,92	5.082,14	4.572,78	4.531,60	4.754,66	6.214,55	5.453,31	5.378,51	4.920,79	13,8
Abschnitt 61– Straßenbau ³	169,26	184,32	174,42	206,88	209,64	191,81	195,52	215,71	206,86	196,63	195,11	16,2
	in %											
Anteil Abschnitt 61–Straßenbau ³ am Gesamthaushalt	3,6	4,1	4,4	4,1	4,6	4,2	4,1	3,5	3,8	3,7	4,0	2,8

¹ Rundungsdifferenzen möglich

² ordentlicher Haushalt und außerordentlicher Haushalt

³ inkl. Kosten für Planung und Grundstückseinlösung

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung; Berechnung RH

Anlage 3: Mitteleinsatz Burgenland für Straßenbau in den Jahren 2002 bis 2011												
	nach der Verländerung (Zweckzuschuss)						nach der Verländerung (Ertragsanteile)					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Durchschnitt 2002 bis 2011	Veränderung 2002 bis 2011
	in Mio. EUR ¹											
bauliche Erhaltung und Neubau ²	20,69	19,25	24,37	25,58	31,94	24,32	21,79	25,28	27,52	20,18	24,09	- 2,5
betriebliche Erhaltung	25,35	24,88	25,26	25,64	25,16	23,84	24,84	25,56	26,46	25,04	25,20	- 1,2
Rest	12,78	14,73	9,52	8,91	7,41	7,80	11,54	18,65	15,40	9,00	11,57	- 29,5
davon Gemeindestraßen	5,67	5,62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rücklagen	0,56	3,32	3,67	2,35	0,87	3,75	5,19	7,01	1,38	1,35	2,95	141,1
A+S ³	3,78	4,06	3,65	3,92	2,94	1,66	1,35	1,30	1,26	1,14	2,51	- 69,9
Treibstoffe ⁴	-	-	-	-	-	-	0,99	5,40	8,86	3,43	-	-
Summe exkl. A+S, Treibstoff, Gemeindestraßen und Rücklagen	48,80	45,85	51,82	53,86	60,70	50,55	50,66	55,78	57,88	48,31	52,42	- 1,0
Summe	58,82	58,85	59,15	60,13	64,51	55,96	58,18	69,49	69,38	54,22	60,87	- 7,8

1 Rundungsdifferenzen möglich

2 inkl. Kosten für Planung und Grundstückseinlösung

3 A+S: Autobahnen und Schnellstraßen

4 Dieseltreibstoff für Betriebstankstellen mit privater Benützung in Mattersburg und Oberwart

Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung; Berechnung RH

Anlage 4: Mitteleinsatz Steiermark für Straßenbau in den Jahren 2002 bis 2011

	nach der Veränderung (Zweckzuschuss)						nach der Veränderung (Ertragsanteile)				Veränderung 2002 bis 2011 in % ¹	
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011		Durchschnitt 2002 bis 2011
	in Mio. EUR ¹											
bauliche Erhaltung und Neubau ²	66,10	83,60	70,40	83,47	90,73	93,40	98,28	109,31	106,51	99,10	90,09	49,9
betriebliche Erhaltung	71,32	75,79	77,09	89,17	92,44	87,69	90,04	97,67	91,32	90,87	86,34	27,4
Rest	31,84	24,94	26,94	34,23	26,46	10,72	7,19	8,73	9,03	6,65	18,67	- 79,1
davon A+S ³	14,78	18,80	16,29	19,58	8,42	3,20	2,11	0,51	0,75	0,57	8,50	- 96,1
Summe	169,26	184,32	174,42	206,88	209,64	191,81	195,52	215,71	206,86	196,63	195,11	16,2

¹ Rundungsdifferenzen möglich

² inkl. Kosten für Planung und Grundstückseinlösung

³ Autobahnen und Schnellstraßen

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung; Berechnung RH

	Anlage 5: Mitteleinsatz Burgenland betriebliche Erhaltung in den Jahren 2002 bis 2011											Veränderung 2002 bis 2011 in % ¹
	nach der Verlängerung (Zweckzuschuss)					nach der Verlängerung (Ertragsanteile)						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Durchschnitt 2002 bis 2011	
	in Mio. EUR ¹											
betriebliche Erhaltung	25,35	24,88	25,26	25,64	25,16	23,84	24,84	25,56	26,46	25,04	25,20	- 1,2
davon Landesstraßen B	13,35	13,59	14,06	13,90	12,92	11,94	12,13	12,28	12,77	11,72	12,87	- 12,2
betriebliche Erhaltung, Personal	13,63	13,77	14,06	14,57	13,98	12,59	13,57	14,21	15,13	14,66	14,02	7,5
davon Landesstraßen B	6,07	6,31	6,47	6,40	5,35	4,29	4,47	4,54	4,96	4,77	5,36	- 21,4
betriebliche Erhaltung, Sachkosten	11,72	11,11	11,19	11,07	11,18	11,25	11,27	11,35	11,33	10,38	11,18	- 11,4
davon Landesstraßen B	7,28	7,28	7,60	7,49	7,57	7,64	7,66	7,74	7,81	6,95	7,50	- 4,6
	in EUR je Fahrstreifenkilometer (3.537 km, davon 1.144 km Landesstraßen B) ²											
betriebliche Erhaltung	7.168	7.034	7.142	7.251	7.114	6.742	7.024	7.227	7.482	7.080	7.126	-
Landesstraßen B	11.667	11.876	12.290	12.143	11.292	10.431	10.602	10.729	11.163	10.240	11.243	-
betriebliche Erhaltung, Personal ³	3.855	3.894	3.977	4.121	3.953	3.561	3.838	4.018	4.279	4.145	3.964	-
Landesstraßen B	5.306	5.516	5.651	5.593	4.677	3.753	3.909	3.968	4.335	4.169	4.688	-
betriebliche Erhaltung, Sachkosten	3.313	3.140	3.165	3.131	3.161	3.182	3.187	3.209	3.203	2.935	3.162	-
Landesstraßen B	6.361	6.360	6.638	6.550	6.615	6.678	6.693	6.761	6.828	6.070	6.556	-

¹ Rundungsdifferenzen möglich

² Fahrstreifenkilometer (Landesstraßen B+L) mit Stand 2011

³ exkl. Aufwendungen ASFINAG und Dieseltreibstoff für Betriebstankstellen mit privater Benützung in Mattersburg und Oberwart

Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung; Berechnung RH

	Anlage 6: Mitteleinsatz Steiermark betriebliche Erhaltung in den Jahren 2002 bis 2011											
	nach der Veränderung (Zweckzuschuss)					nach der Veränderung (Ertragsanteile)					Veränderung 2002 bis 2011	
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011		Durchschnitt 2002 bis 2011
in Mio. EUR ¹											in % ¹	
betriebliche Erhaltung gemäß Rechnungsabschluss	71,32	75,79	77,09	89,17	92,44	87,69	90,04	97,67	91,32	90,87	86,34	27,4
betriebliche Erhaltung ²	66,27	70,60	69,61	79,14	77,06	70,80	73,08	80,59	78,07	77,83	74,31	17,4
davon												
Personal	43,77	45,24	45,50	54,04	48,58	45,56	47,38	49,79	49,88	49,96	47,97	14,1
Sachkosten	22,50	25,35	24,11	25,10	28,48	25,24	25,71	30,80	28,19	27,86	26,20	23,9
	in EUR je Fahrstreifenkilometer (10.131 km, davon 3.373 km Landesstraßen B) ³											
betriebliche Erhaltung	6.541	6.968	6.871	7.811	7.606	6.989	7.214	7.954	7.706	7.682	7.334	17,4
davon												
Personal	4.321	4.466	4.491	5.334	4.795	4.497	4.676	4.914	4.924	4.932	4.736	14,1
Sachkosten	2.221	2.503	2.380	2.477	2.811	2.491	2.537	3.040	2.782	2.750	2.599	23,9

¹ Rundungsdifferenzen möglich

² bereinigte Kosten der betrieblichen Erhaltung u.a. zur besseren Vergleichbarkeit: exkl. Aufwendungen für ASFINAG – Personal, lediglich Sachaufwand Ansätze 611108/611109 der Rechnungsabschlüsse (exkl. Instandsetzungsmaßnahmen, Hochbau)

³ Fahrstreifenkilometer (Landesstraßen B+L) mit Stand 2012

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung; Berechnung RH

Anlage 7: Mitteleinsatz Burgenland für Neubau und bauliche Erhaltung in den Jahren 2002 bis 2011												
	nach der Veränderung (Zweckzuschuss)					nach der Veränderung (Ertragsanteile)					Durchschnitt 2002 bis 2011	Veränderung 2002 bis 2011 in % ¹
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011		
in Mio. EUR ¹												
Neubau	7,68	3,45	3,39	3,74	14,93	11,45	4,66	1,14	5,31	2,88	5,86	- 62,5
davon												
Landesstraßen B	7,68	3,45	3,39	3,74	14,93	11,45	4,66	1,14	5,31	2,88	5,86	- 62,5
Grundstückseinlösung	0,33	0,28	0,19	3,02	0,64	0,21	0,18	0,79	0,44	1,87	0,79	469,5
davon												
Landesstraßen B	0,22	0,13	0,12	2,88	0,55	0,09	0,10	0,62	0,37	1,84	0,69	734,1
Planung	1,61	1,63	1,57	2,10	1,25	1,15	1,39	1,49	1,80	2,03	1,60	26,4
davon												
Landesstraßen B	0,87	0,97	0,92	1,48	0,69	0,63	0,92	0,83	1,14	1,53	1,00	76,2
bauliche Erhaltung	11,08	13,89	19,22	16,72	15,13	11,50	15,56	21,86	19,97	13,40	15,83	20,9
davon												
Landesstraßen B	7,26	10,59	10,23	7,94	6,74	4,26	8,04	10,48	9,48	5,31	8,03	- 26,8
in EUR je Fahrstreifenkilometer (3.537 km, davon 1.144 km Landesstraßen B) ²												
Neubau	2.170	977	958	1.059	4.221	3.238	1.317	324	1.502	813	1.658	-
Landesstraßen B	6.708	3.019	2.959	3.272	13.044	10.006	4.069	1.000	4.642	2.514	5.123	-
Grundstückseinlösung	93	78	53	853	180	61	51	224	123	530	225	-
Landesstraßen B	192	118	101	2.518	481	77	92	541	322	1.604	605	-
Planung	454	461	444	594	354	325	393	420	509	574	453	-
Landesstraßen B	761	844	801	1.291	606	548	805	726	998	1.341	872	-
bauliche Erhaltung	3.133	3.927	5.435	4.727	4.278	3.252	4.400	6.181	5.648	3.788	4.477	-
Landesstraßen B	6.344	9.257	8.939	6.937	5.891	3.721	7.027	9.159	8.287	4.644	7.021	-

¹ Rundungsdifferenzen möglich

² Fahrstreifenkilometer (Landesstraßen B+L) mit Stand 2011

Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung; Berechnung RH

