

Bericht des Rechnungshofes



Der
Rechnungshof

Reihe STEIERMARK
2005/7

**ASFINAG:
Baulos Herzogberg**

**ÖSAG: Planung der
A6 Nordost Autobahn**

**Steirische Wirtschafts-
förderungsgesellschaft
m.b.H.**

**Aufsichtsmaßnahmen
der Landesregierung**

Bisher erschienen:

Reihe Steiermark 2005/1	Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes – Landeskrankenhaus–Universitätsklinikum Graz – Maßnahmen betreffend das Produktionspotenzial für Wein
Reihe Steiermark 2005/2	Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes über die Landeshauptstadt Graz
Reihe Steiermark 2005/3	Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes – Kostenfaktoren im Schulwesen
Reihe Steiermark 2005/4	Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes über das Bundesland Steiermark
Reihe Steiermark 2005/5	Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes – ASFINAG: Baulos Herzogberg – ÖSAG: Planung der A6 Nordost Autobahn
Reihe Steiermark 2005/6	Graz – Teilgebiete der Gebarung: Follow-up–Überprüfung – Krankenfürsorgeanstalt für die Beamten

Auskünfte

Rechnungshof
1031 Wien, Dampfschiffstraße 2
Telefon (00 43 1) 711 71 - 8466
Fax (00 43 1) 712 49 17
E-Mail presse@rechnungshof.gv.at

Impressum

Herausgeber: Rechnungshof
1031 Wien, Dampfschiffstraße 2
<http://www.rechnungshof.gv.at>
Redaktion und Grafik: Rechnungshof
Druck: AV+Astoria Druckzentrum GmbH
Herausgegeben: Wien, im November 2005

Bericht des Rechnungshofes

**Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs-
Aktiengesellschaft: Baulos Herzogberg**

**Österreichische Autobahnen– und Schnellstraßen-
Gesellschaft m.b.H.: Planung der A 6 Nordost Autobahn**

Steirische Wirtschaftsförderungsgesellschaft m.b.H.

Aufsichtsmaßnahmen der Landesregierung

Vorbemerkungen	<u>Vorlage an den Landtag</u>	1
	<u>Darstellung der Prüfungsergebnisse</u>	1
Steiermark	Wirkungsbereich des Bundeslandes Steiermark	
	<u>Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft: Baulos Herzogberg</u>	3
	<u>Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen- Gesellschaft m.b.H.: Planung der A 6 Nordost Autobahn</u>	17
	<u>Steirische Wirtschaftsförderungsgesellschaft m.b.H.</u>	37
	<u>Aufsichtsmaßnahmen der Landesregierung</u>	49
Anhang	Entscheidungsträger	
	<u>Aufsichtsratsvorsitzende und deren Stellvertreter sowie Vorstandsmitglieder der überprüften Unternehmungen</u>	51

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BM...	Bundesministerium...
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
BMwA	für wirtschaftliche Angelegenheiten
BMWV	für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EUR	Euro
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
LGBl.	Landesgesetzblatt
Mill.	Million(en)
RH	Rechnungshof
Z	Ziffer

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.

Vorbemerkungen

Vorlage an den Landtag

Der RH erstattet dem Steiermärkischen Landtag gemäß Artikel 127 Abs. 6 B-VG nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei mehreren Gebarungsüberprüfungen getroffen hat. Darunter befinden sich wieder die Berichte über die Gebarungsüberprüfungen bei der ASFINAG und der ÖSAG, die der RH dem Landtag in der Reihe Steiermark 2005/5 im August 2005 vorgelegt hatte, die jedoch wegen Auflösung des Landtages nicht mehr in Beratung genommen wurden.

Darstellung der Prüfungsergebnisse

Nachstehend werden in der Regel punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den RH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des RH (Kennzeichnung mit 4) aneinander gereiht. Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Der vorliegende Bericht des RH ist nach der Vorlage über die Website des RH „<http://www.rechnungshof.gv.at>“ verfügbar.

Wirkungsbereich des Bundeslandes Steiermark

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft: Baulos Herzogberg

Kurzfassung

Die kurz vor Ausschreibungsveröffentlichung von der ASFINAG initiierte Umgestaltung des Vertragsmodells für den Tunnelbau und dessen fehlende Evaluierung gegenüber einem herkömmlichen Modell führte infolge des Zeitdrucks zu einer Erhöhung des Fehlerpotenzials. Aufgrund der vom RH bereits bei einem anderen Tunnelprojekt aufgezeigten Umsetzungsprobleme wendet die ASFINAG das gegenständliche Vertragsmodell mittlerweile nicht mehr an.

Im Zuge der Zuschlagserteilung zur Ausführung der Bauarbeiten fehlte im Schlussbrief eine Definition der vereinbarten Mengengarantie und deren Abrechnungsgrenzen.

Eine vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung beim Vertragsabschluss vorgenommene Abänderung der Ausschreibungsvorgaben widersprach dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Bieter und verteuerte das Projekt um rd. 0,12 Mill. EUR.

Die auffallend großen Kostenunterschiede in der Preisstruktur des Auftragnehmers hätten bereits zu Ausbruchbeginn eine besondere Aufmerksamkeit bei der Festlegung der so genannten Abschlagslängen erfordert (Einsparungspotenzial rd. 0,45 Mill. EUR).

Das Einsparungspotenzial im Zusammenhang mit einer übermäßigen Vorsorge für Gebirgsverformungen durch das Amt der Steiermärkischen Landesregierung betrug mindestens 0,07 Mill. EUR.

Kenndaten der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG)

Rechtsgrundlage	ASFINAG-Gesetz, BGBl. Nr. 591/1982 i.d.g.F.						
Unternehmensgegenstand	Finanzierung, Planung, Bau und Erhaltung der bemauteten Bundesstraßen						
Grundkapital	392,4 Mill. EUR						
Eigentümer	Bund (vertreten durch das BMVIT)						
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
	Anzahl						
Vorstandsmitglieder	2	2	2	2	2	3	3
Mitarbeiter (im Jahresdurchschnitt)	5	19	31	37	42	57	103

Kenndaten des Bauvorhabens Herzogberg

Rechtsgrundlagen	Verordnung betreffend die Übertragung von Bundesstraßenstrecken an die Bundesstraßengesellschaften, BGBl. Nr. 673/1996 privatwirtschaftliche Vereinbarungen zwischen der ASFINAG und den Auftragnehmern
Gegenstand	Autobahn A 2 Südautobahn Richtungsfahrbahn Klagenfurt bzw. Graz Abschnitt Mooskirchen – Modriach
Umfang der Baumaßnahmen	Freilandstrecke, bergmännischer Tunnel (Südröhre – zweite Röhre), Hangsicherung, zwei Brücken; Sanierung der Bestandsautobahn und der Nordröhre
Bauloslänge	insgesamt rd. 5,5 km
davon Tunnellänge	rd. 1,9 km bergmännischer Tunnelvortrieb
Auftragssumme (April 2001)	insgesamt 37,5 Mill. EUR ¹⁾
Abrechnungsstand (März 2005)	insgesamt 49,2 Mill. EUR ¹⁾ (einschließlich Zusatzaufträge und Preisgleitung ²⁾)

¹⁾ Alle im Bericht genannten Beträge sind kaufmännisch gerundet und enthalten keine Umsatzsteuer.

²⁾ Preisgleitung oder Preisumrechnung: Bei Vereinbarung von veränderlichen Preisen werden bei Vorliegen von Kostenveränderungen der Preisgrundlagen unter bestimmten Voraussetzungen die Angebotspreise angepasst.

Chronologie

Juni 1996	Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren; Vorstellung des Projekts
August 1999	Verordnung des Straßenverlaufs gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971
August 2000	Änderung des Vertragsmodells für den Tunnelbau
November 2000	Ausschreibung der Bauarbeiten (Bekanntmachung)
Dezember 2000	Angebotseröffnung
April 2001	Zuschlagserteilung; Baubeginn
Juni 2003	Fertigstellung der Brückenneubauten
November 2003	Fertigstellung des Straßenteilstücks Stögersdorf
Dezember 2003	Teilübernahme des Tunnelneubaus
August 2004	Eröffnung des Abschnitts östlich des Herzogbergtunnels; Verkehrsfreigabe westlich des Herzogbergtunnels noch nicht erfolgt

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 (1) Der RH überprüfte von Mai 2003 bis Dezember 2003 die Gebarung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) hinsichtlich der Bauarbeiten im Baulos Herzogberg für den Vollausbau des Abschnittes Mooskirchen – Modriach der A 2 Südatabahn.

Zu den Prüfungsmitteilungen des RH von Mai 2004 nahmen die ASFINAG, das Amt der Steiermärkischen Landesregierung und das BMVIT bis Oktober 2004 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenüberungen im Dezember 2004.

(2) Zeitgleich mit dieser Gebarungsüberprüfung unterstützte der RH eine parallel von der Obersten Rechnungskontrollbehörde von Slowenien abgewickelte Gebarungsüberprüfung im Bereich des hochrangigen Straßenbaus „Bauvorhaben Blagovica – Lukovica“ der Autobahn von Maribor nach Ljubljana.

(3) Nach Abschluss der Gebarungsüberprüfung des RH kam es in der Zeit zwischen Ende 2003 und März 2005 zu nachfolgender Kostenentwicklung, wobei die Kosten des mit rd. 37,5 Mill. EUR zugeschlagenen Auftrages bis zum Zeitpunkt der Berichtslegung in den vorgelegten, aber noch nicht endgültig geprüften Teil-(Schluss-)rechnungen um insgesamt 11,7 Mill. EUR anstiegen:

Prüfungsablauf und -gegenstand

- Die Abrechnung des Tunnels erhöhte sich, bedingt durch Massenänderungen im Bereich der Stützmittel und durch Nachtragsforderungen aus geänderten geologischen Verhältnissen, von 19,8 Mill. EUR um 8,0 Mill. EUR auf 27,8 Mill. EUR.
- Im Rahmen der noch ungeprüften Teil-(Schluss-)rechnungen vom Auftragnehmer erhobenen, aber – nach Auffassung des Auftraggebers – überwiegend dem Grunde nach abzulehnenden Forderungen stiegen die Kosten für den Brückenbau von 7,0 Mill. EUR um 2,5 Mill. EUR auf 9,5 Mill. EUR.
- Die Kosten für den Straßenbau erhöhten sich von 7,4 Mill. EUR um 0,9 Mill. EUR auf 8,3 Mill. EUR unter anderem wegen einer Rutschungssanierung und zusätzlicher Verkehrsleitmaßnahmen sowie Entwässerungsmaßnahmen.
- Die Kosten der beauftragten Sanierungsarbeiten für die erste Röhre Herzogberg, die bestehenden Brücken und die bestehende Fahrbahn sind bis März 2005 von 3,3 Mill. EUR um 0,3 Mill. EUR auf 3,6 Mill. EUR gestiegen. Der überwiegende Teil der Kostensteigerung wurde durch die Verstärkung des Tragwerkes bei einem Brückenobjekt ausgelöst. Die Sanierungskosten für die erste Röhre Herzogberg sind aber in der Vergleichsrechnung noch nicht enthalten, weil die Arbeiten noch andauern.

Der RH hält die nach Abschluss der Gebarungsüberprüfung eingetretene Kostensteigerung in Evidenz für eine allfällige Follow up-Prüfung.

Begriffe

- 2 Nachstehend werden nennenswerte Begriffe für den Tunnelbau überblicksartig erläutert.

Abschlagslänge

Das ist die Arbeitstiefe des in einem Arbeitsakt geschaffenen Hohlraumes.

Ausbruchsquerschnitt

Der Ausbruchsquerschnitt ist die Querschnittsfläche des auszubrechenden Tunnelhohlraumes. Die obere Teilausbruchsfläche wird Kalotte, die mittlere Strosse und die untere Teilausbruchsfläche Sohle genannt.

Stützmittel

Dies sind technische Maßnahmen zur Stützung und Sicherung der Hohlraumlaibung.

Vortriebsklasse

Darunter versteht man die Einteilung der Ausbruchsarbeiten nach den erforderlichen bautechnischen Maßnahmen.

Projektbeschreibung

- 3 Das Lückenschlussprogramm der ASFINAG umfasst an der A 2 Südautobahn den Vollausbau des vor rd. 20 Jahren zwischen den Anschlussstellen Mooskirchen und Modriach Ende der 70er Jahre nur im so genannten Sparquerschnitt errichteten Teilausbaus. Das im Jahr 1998 erstellte Detailprojekt war in die drei Baulose Herzogberg, Unterwald und Steinberg unterteilt.

Für den gegenständlichen Vollausbau der A 2 Südautobahn wurden die Bauarbeiten zur Errichtung der Südröhre (zweite Röhre) des „Herzogbergtunnels“ sowie zweier Brückenobjekte, die Erd- und Straßenbaumaßnahmen und die Sanierungen an der Bestandsautobahn in einem Ausschreibungsprojekt zusammengefasst und an einen Auftragnehmer vergeben.

Bis März 2003 wurde die Kostenprognose von ursprünglich rd. 38,2 Mill. EUR auf 47,4 Mill. EUR revidiert. Beauftragt wurden im April 2001 rd. 37,5 Mill. EUR. Ende März 2005 betrug der Abrechnungsstand rd. 49,2 Mill. EUR.

Projektfunktionen

Bauherr; Finanzierung

- 4 Als Bauherr trat die ASFINAG auf, die auch die Finanzierung abwickelte sowie Zivilingenieurbüros mit der begleitenden Kontrolle beauftragte.

Projektleitung; örtliche Bauaufsicht

Im Rahmen eines von der ASFINAG mit dem Land Steiermark im Jahre 1997 abgeschlossenen Vertrages nahm das Amt der Steiermärkischen Landesregierung alle Funktionen wahr, die für die gesamte

Projektfunktionen

Abwicklung der Neu- und Umbauten des Projekts erforderlich waren, insbesondere Planung, Ausschreibung, Bauaufsicht, Abrechnungsprüfung und Abnahme.

Das Amt der Landesregierung beauftragte Ziviltechniker mit der Planung und der Erstellung der Leistungsverzeichnisse sowie mit den Funktionen des Planungs- bzw. Baustellenkoordinators für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz im Sinne des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes. Die Angebotsprüfung, die Ermittlung des Bestbieters sowie die örtliche Bauaufsicht der Bereiche Tunnelbau, Brückenbau und Erdbau nahm das Amt der Landesregierung selbst wahr.

Die Beauftragung der Unternehmungen erfolgte nach Zustimmung der ASFINAG im Namen und auf Rechnung der ASFINAG durch das Amt der Landesregierung.

Leistungsverzeichnis

- 5.1** Das Amt der Landesregierung verfasste das Leistungsverzeichnis aus den von den jeweiligen Planern konzipierten Teilen der Ausschreibung (Tunnelbau, Brückenbau und Erdbau einschließlich Gewässerschutz und Hangsicherung). Im Ergebnis wurde das in den verschiedenen Bauteilen anfallende Ausbruch-, Abtrag- und Aushubmaterial dabei unterschiedlich behandelt.

Rund 75 % aller Positionen des Leistungsverzeichnisses entsprachen nicht den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen; zum Teil wurden dadurch das Grundverständnis der Standard-Leistungsbeschreibung umgekehrt bzw. übliche Abrechnungsregelungen außer Kraft gesetzt.

- 5.2** Bei Erstellung einer Gesamt-Massenbilanz des Leistungsverzeichnisses war eine Diskrepanz in Höhe von rd. 28.000 m³ feststellbar.

Bei der Textierung des Leistungsverzeichnisses sollten Veränderungen zu standardisierten Leistungs- bzw. Begriffsbestimmungen möglichst vermieden werden. Aus derartigen Abweichungen entstanden nachteilige Folgen aufgrund spekulativer Preisbildung in Höhe von rd. 0,2 Mill. EUR.

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft: Baulos Herzogberg

Der RH empfahl zur Verringerung des Risikos von spekulativen Preisan-
sätzen, verstärkt auf die Schlüssigkeit der Vordersätze* und Leistungs-
inhalte, insbesondere beim Zusammenführen verschiedener Teile des
Leistungsverzeichnisses, zu achten.

* jene Menge einer Leistungsverzeichnis-Position, die vom Ausschreiber als wahr-
scheinlich zu erbringende Positionsleistung vorgegeben ist

- 5.3 *Das Amt der Landesregierung sah hinsichtlich des in der beabsichtig-
ten Verwendung brauchbaren Ausbruch- bzw. Abtragmaterials eine
grundsätzliche Problematik bei der Erstellung einer Gesamt-Massen-
bilanz. Es betonte weiters, in Hinkunft bei Bauvorhaben die Standard-
Leistungsverzeichnisse zu verwenden.*

*Die ASFINAG stellte fest, dass die von ihr eingesetzte begleitende Kontrolle
über die Thematik nicht berichtet habe, obwohl in ihrem Leistungsbild
sowohl die Prüfung der Ausschreibungsunterlagen auf Leistungsüber-
schneidungen als auch die Prüfung der numerischen Richtigkeit und
Plausibilität enthalten gewesen sei.*

*Das BMVIT kündigte an, in Hinkunft die aufgezeigten Erfahrungen mit
der an Zivilingenieure übertragenen begleitenden Kontrolle vermehrt zu
berücksichtigen.*

- 5.4 Der RH begrüßte die angekündigte künftige Verwendung der Standard-
Leistungsverzeichnisse und das erhöhte Augenmerk auf die begleitende
Kontrolle.

Vertragsmodell für den Tunnelbau

- 6.1 Im August 2000 – rd. 2 1/2 Monate vor der Ausschreibung – arbeitete
das Amt der Landesregierung auf Betreiben des Vorstandes der ASFINAG
ein neues Vertrags- und Abrechnungsmodell in den Ausschreibungs-
teil Tunnelbau ein. Die ASFINAG beauftragte im Zuge der Angebots-
bewertung die an der Entwicklung dieses Modells maßgeblich betei-
ligte Ingenieurgemeinschaft mit einer zusätzlichen Überprüfung der
für dieses Vertragsmodell relevanten Ausschreibungsbedingungen und
der Bieterangaben für den Tunnelbau.

In ihrem Bericht zeigte die Ingenieurgemeinschaft eine Vielzahl von
unklaren Formulierungen auf. Diese Unstimmigkeiten wurden im Zuge
der Zuschlagserteilung im Schlussbrief berücksichtigt.

Vertragsmodell für den Tunnelbau

- 6.2** Durch den Zeitdruck der kurz vor der Ausschreibung (Bekanntmachung) initiierten Umgestaltung des Vertrags- und Abrechnungsmodells für den Tunnelbau und dessen fehlende Evaluierung gegenüber einem herkömmlichen Modell nahm das Fehlerpotenzial zu. Der RH empfahl, in Hinkunft übereilte Vertragsänderungen zu vermeiden.

Nach Aufzeigen der anwenderspezifischen Schwachstellen des Modells durch den RH anlässlich der Gebarungsüberprüfung im Zusammenhang mit den Bauarbeiten zum Selzthaltunnel (Reihe Bund 2003/2) nahm die ASFINAG von einer weiteren Anwendung dieses Abrechnungsmodells Abstand.

- 6.3** *Die ASFINAG sah dieses Vertrags- und Abrechnungsmodell als einen Versuch, den seinerzeitigen Bestrebungen im ÖNORMEN-Ausschuss, alternative Vertragsmodelle für die Risikoverteilung im Tunnelbau zuzulassen, entgegenzukommen.*

Abrechnung der zeitgebundenen Kosten

- 7.1** Der spätere Auftragnehmer schlug im Rahmen der Aufklärungsgespräche vor, die zeitgebundenen Kosten für den Strossenvortrieb – abweichend von der Ausschreibung – in Analogie zum Kalottenvortrieb variabel abzurechnen. Diese Abrechnungsmethode wurde von dem durch die ASFINAG beigezogenen Ingenieurkonsulenten befürwortet und im Schlussbrief vereinbart.
- 7.2** Der RH beanstandete, dass durch diese Vertragsänderung der spätere Auftragnehmer – entgegen dem vergaberechtlichen Gleichbehandlungsgebot – gegenüber den Mitbewerbern besser gestellt wurde. Er konnte dadurch auch die Vergütung des dem Strossenanteil zuordenbaren, variablen Kostenanteils der zeitgebundenen Kosten erwarten, was bei der ursprünglich festgelegten pauschalen Vergütung nicht der Fall gewesen wäre.
- 7.3** *Laut Stellungnahme des Amtes der Landesregierung habe es die Schaffung eindeutiger Grundlagen angestrebt, um die Abrechnung eindeutiger gestalten zu können.*
- 7.4** Der RH hielt dem entgegen, dass die Abrechnung nicht eindeutiger gestaltet, sondern vielmehr die Ausschreibungs- und Kalkulationsvorgaben abgeändert wurden.

**Änderung der
Abschlagslänge**

- 8.1** Der Abschlagslängen-Bereich war in den Ausschreibungs-Regelplänen für Vortriebsklasse 7 sowohl in der Kalotte als auch in der Strosse mit 0,81 m bis 1,00 m begrenzt. Die Abschlagslängen für die Strosse der angrenzenden Vortriebsklasse 6 waren daran anschließend von 1,01 m bis 2,60 m festgelegt.

Während der Bietergespräche stellte das Amt der Landesregierung demgegenüber aber fest, dass für den Strossenvortrieb im Regelstützmaßnahmenplan Vortriebsklasse 7 die falsche Abschlagslänge für die Vortriebsklasse 7 verzeichnet sei und nunmehr die Abschlagslänge 1,6 m bis 2,0 m statt 0,8 m bis 1,0 m gelte. Mit dem Schlussbrief und der Niederschrift zur Bauübergabe wurden auch die Ergebnisse der Aufklärungsgespräche Vertragsbestandteil.

- 8.2** Der RH sah keine Notwendigkeit für die vom Amt der Landesregierung vorgenommene Abänderung der Ausschreibungsvorgaben, die dem Auftragnehmer die Leistungserbringung wesentlich erleichterte. Diese Maßnahme widersprach dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Bieter.

Der RH kritisierte die Vorgangsweise des Amtes der Landesregierung und zeigte auf, dass die Abrechnung der gegenständlichen Ausbrucharbeiten bei gleicher Ausführung, aber den ursprünglichen Vortriebsklassen zugeordnet, eine Einsparung in Höhe von rd. 0,12 Mill. EUR ermöglicht hätte.

- 8.3** *Das Amt der Landesregierung betonte, eine eindeutige Abrechnungsgrundlage für die Strosse gesucht zu haben.*

Laut Stellungnahme der ASFINAG sei sie im Bestreben, das ausgeschriebene, neue Vertragsmodell konsequent und in sich konsistent umzusetzen, der Stellungnahme ihres Ingenieurkonsulenten gefolgt.

- 8.4** Der RH entgegnete, dass erst die Abänderung der bereits in der Ausschreibung enthaltenen eindeutigen Vorgaben die Mehrkosten verursacht hatte.

Mengengarantie

9.1 Die ASFINAG stimmte im März 2001 dem Vergabeantrag des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung zu. Die ARGE Herzogberg erhielt demzufolge im April 2001 den Zuschlag zur Ausführung der Arbeiten entsprechend ihrem Alternativangebot (Errichtung einer Ankerwand). Die Auftragssumme betrug rd. 37,5 Mill. EUR. Für die alternativ angebotene Ausführung der Ankerwand wurde im Schlussbrief eine Mengengarantie* ohne Nennung eines Betrages vereinbart.

* Mengen- bzw. Massengarantie für eine Position des Leistungsverzeichnisses ist die Garantie des Auftragsnehmers, die im Angebot angegebenen Mengen bzw. Massen bei der Baudurchführung nicht zu überschreiten.

9.2 Der RH vermisste eine Definition der vereinbarten Mengengarantie und deren Abrechnungsgrenzen (Einsparungspotenzial rd. 10.000 EUR).

9.3 *Das Amt der Landesregierung versicherte, in Hinkunft bei Alternativvergaben jedenfalls die Mengengarantie im Schlussbrief anzuführen bzw. die Garantiemenge zu definieren.*

Gebirgsverhalten und Klassifizierung

10.1 Die der Ausschreibung zugrunde liegende geologische Prognose erwartete das Antreffen von fünf zwischen nachbrüchig (bedeutet relativ gutes Ausbruchsverhalten) und druckhaft (bedeutet relativ schlechtes Ausbruchsverhalten) laut ÖNORM B 2203 definierten Gebirgstypen in unterschiedlicher Länge.

Im Vergleich hierzu zeigte die Längenverteilung der von den Geologen während der Ausbruchsarbeiten dokumentierten tatsächlich angetroffenen Gebirgstypen eine Verdoppelung der Anteile des nachbrüchigen und eine Verringerung des druckhaften Gebirgstyps auf weniger als die Hälfte.

In der Ausschreibung wurden unterschiedliche Vortriebsklassen von Vortriebsklasse 3 (relativ große Abschlagslänge und relativ wenig Stützmaßnahmen) bis Vortriebsklasse 7 (relativ kleine Abschlagslängen und relativ umfangreiche Stützmaßnahmen) und dazugehörige Abschlagslängenbereiche definiert.

Die Bauausführung zeigte eine deutliche Verschiebung hin zu den Vortriebsklassen mit kleineren Abschlagslängen. Das Amt der Landesregierung berichtete der ASFINAG, dass geotechnisch ungünstigere Gebirgsverhältnisse angetroffen worden wären als erwartet wurden und dass demnach überproportional schlechtere Vortriebsklassen zur Anwendung gekommen seien. Die begleitende Kontrolle bestätigte diese Beurteilung.

- 10.2** Der RH wies darauf hin, dass aus dem Vergleich der ausgeschriebenen mit den angetroffenen Gebirgstypen insgesamt keine Verschlechterung, sondern tendenziell eine Verbesserung der Gebirgsverhältnisse zu erkennen war.

Nach Ansicht des RH hätten die auffallend großen Kostenunterschiede in der Preisstruktur des Auftragnehmers, wie bspw. im Vergleich der Vortriebsklassen 6 und 7, bereits zu Ausbruchsbeginn eine besondere Aufmerksamkeit bei der Festlegung der Abschlagslängen erfordert. Der RH stellte, trotz Beschränkung auf eine begrenzte Anzahl von Stichproben, ein nicht genutztes Einsparungspotenzial in Höhe von rd. 0,45 Mill. EUR fest.

- 10.3** *Laut Stellungnahme des Amtes der Landesregierung stellte die Wahl der Abschlagslängen den „limitierenden Faktor für die Auffahrung des Gebirges“ dar.*

Die ASFINAG teilte die Ansicht des RH, wonach die großen Kostenunterschiede in der Preisstruktur des Auftragnehmers bereits zu Beginn eine besondere Aufmerksamkeit des Amtes der Landesregierung erfordert hätten und verwies auf den Prüfbericht der begleitenden Kontrolle zur Auftragsvergabe. Überdies habe der Projektverantwortliche der ASFINAG während der Bauzeit mehrfach eine Aufklärung der Verschiebung zu den „schlechteren“ Vortriebsklassen eingefordert.

- 10.4** Auch der RH hatte die Wahl der Abschlagslänge als entscheidenden Faktor beurteilt. Die diesbezüglich bestehenden – und das Einsparungspotenzial begründenden – Auffassungsunterschiede betreffen allerdings die zugrunde liegenden Kriterien, insbesondere die mangelhafte Nutzung der verfügbaren Bandbreiten für die Abschlagslängen und den beschriebenen Stützmitteleinsatz.

Vorsorge für Gebirgs- verformungen

- 11.1** Zur Aufnahme der im Zuge der Baudurchführung erwarteten Gebirgsverformungen ist gemäß ÖNORM B 2203 vom Auftraggeber das planmäßige Ausbruchsprofil im Leistungsverzeichnis um das Übermaß zu vergrößern und die getroffene Festlegung im Zuge der Ausbruchsarbeiten den tatsächlichen Verformungen anzupassen. Treten geringere als bei der Festlegung erwartete Verformungen auf, ist das Ausmaß zu bestimmen und das entsprechende Volumen zu vergüten.

Im Rahmen der Ausschreibung wurde das Übermaß für die einzelnen Vortriebsklassen als „vorläufiges Übermaß“ angegeben, das im Zuge der Vortriebsarbeiten entsprechend den tatsächlich eintretenden Verformungen angepasst werden würde.

Vorsorge für Gebirgsverformungen

Der Vergleich der vom Amt der Landesregierung getroffenen Übermaßfestlegungen mit den tatsächlich eingetretenen Verformungen zeigte, dass die festgelegten Werte zum Teil deutlich über den gemessenen Verformungen lagen.

- 11.2** Der RH beanstandete eine übermäßige Vorsorge für die Gebirgsverformungen und zeigte auf, dass über große Anteile der Tunnellänge kein plausibler Zusammenhang der je Vortriebsklasse festgelegten Übermaße mit den gemessenen Verformungen erkennbar war. Bei einer Betrachtung über die gesamte Tunnellänge bezifferte der RH das dadurch nicht genutzte Einsparungspotenzial mit mindestens 0,07 Mill. EUR.

Für die Wahl der Verformungsreserve empfahl der RH vermehrt die Ergebnisse der Setzungsmessungen zu berücksichtigen und engere Abstufungen zu wählen.

- 11.3** *Das Amt der Landesregierung betonte, dass sich die Festlegung des Übermaßes besonders schwierig gestaltet habe. Das Übermaß wäre auf Basis der zu erwartenden Verformungen unter Berücksichtigung der geotechnischen Verhältnisse und des späteren Strossenausbruchs angepasst worden. Zielsetzung der Festlegung wäre die Vermeidung der „wesentlich kostenintensiveren Nachprofilierungsarbeiten“ mit einer entsprechenden Sicherheit gewesen.*

Die ASFINAG stellte hierzu fest, dass sie das Amt der Landesregierung im Bauverlauf laufend zur Optimierung der Verformungsreserve angehalten habe und unterstützte die Empfehlung des RH.

- 11.4** Der RH wies darauf hin, dass seine Ansätze und Beurteilungen naturgemäß entsprechende Sicherheiten enthielten und ebenfalls von der weitgehenden Vermeidung von Nachprofilierungen ausgingen.

Leistungsänderungen

- 12.1** Mit der 32. Teilrechnung zum 31. Dezember 2003 wurden Zusatzleistungen in Höhe von rd. 5,9 Mill. EUR angewiesen; davon betrafen rd. 0,5 Mill. EUR Leistungen, für die gesondert Abrechnungsvereinbarungen bzw. Übereinkommen getroffen worden waren. Von diesen Zahlungen für Zusatzleistungen waren lediglich rd. 2,9 Mill. EUR auch beauftragt worden.

- 12.2** Der RH wies auf die möglichen rechtlichen Nachteile einer Bezahlung von Forderungen hin, die strittig oder dem Grunde nach abgelehnt worden waren. Er empfahl, nur Forderungen für beauftragte Mehrleistungen anzuerkennen und anzuweisen oder bei Akontierungen jede präjudizielle Wirkung der Bezahlung auszuschließen.

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft: Baulos Herzogberg

Weiters wären Abrechnungsvereinbarungen bzw. Übereinkommen, analog zur Systematik der Zusatzaufträge, auf Basis der Urkalkulation herzuleiten, zu beauftragen und abzurechnen.

12.3 *Die ASFINAG stimmte mit den Empfehlungen des RH überein, versicherte aber, ebenso wie das Amt der Landesregierung, dass es bei den akontierten Zusatzleistungen zu keinen Überzahlungen gekommen wäre.*

Schluss- bemerkungen

13 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen an die ASFINAG bzw. das Amt der Steiermärkischen Landesregierung hervor:

(1) Beim Zusammenführen verschiedener Leistungsverzeichnis-Teile zu einem Gesamt-Leistungsverzeichnis sollte verstärkt auf die Schlüssigkeit der Vordersätze und Leistungsinhalte geachtet werden.

(2) Bei der Textierung des Leistungsverzeichnisses sollten Veränderungen zu standardisierten Leistungs- bzw. Begriffsbestimmungen vermieden werden.

(3) Abänderungen von Ausschreibungsvorgaben im Zuge der Beauftragung wären zu vermeiden.

(4) Bei der Wahl der Verformungsreserve wären vermehrt die Ergebnisse der Setzungsmessungen zu berücksichtigen und engere Abstufungen zu wählen.

(5) Bei der Bezahlung von Teilrechnungen sollten nur Forderungen für beauftragte Mehrleistungen anerkannt und angewiesen bzw. sollte bei einer Akontierung jede präjudizielle Wirkung der Bezahlung ausgeschlossen werden.

(6) Abrechnungsvereinbarungen bzw. Übereinkommen wären, analog zur Systematik der Zusatzaufträge, auf Basis der Urkalkulation herzuleiten, zu beauftragen und abzurechnen.

Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen- Gesellschaft m.b.H.: Planung der A 6 Nordost Autobahn

Kurzfassung

Auf Initiative der Länder Burgenland und Niederösterreich begannen 1992 die Planungen für eine leistungsfähige Verkehrsverbindung in die Slowakei. Ein klares bundespolitisches Bekenntnis und Zielvorgaben für die Errichtung hochrangiger Straßenverbindungen zu den östlichen Nachbarstaaten waren erst im Generalverkehrsplan 2002 zu erkennen. Durch eine Verbesserung der Planungsabläufe hätten die A 6 Nordost Autobahn bereits Ende 2005 fertig gestellt und Mauteinnahmen von rd. 6 Mill. EUR erwirtschaftet werden können.

Trotz der wachsenden Bedeutung der Verkehrsverbindungen mit den östlichen Nachbarstaaten – spätestens seit dem 1995 erfolgten Beitritt Österreichs zur EU – gelang es lange Zeit nicht, klare Ziele vorzugeben, um die Herstellung wichtiger Verkehrsverbindungen, unter anderem der A 6, voranzutreiben.

Auch die ministerielle Organisation der Verkehrspolitik bis 2000 brachte Verzögerungen mit sich, so dass sich die Planung des Projekts mit rd. zwölf Jahren über einen langen Zeitraum erstreckte. Planungsverzögerungen ergaben sich weiters durch die Ausarbeitung zahlreicher Variantenvorschläge sowie durch häufige Umpfanungen.

Bei der Auswahl des rd. 22 km langen Trassenverlaufs der A 6 stellte die Querung der Leitha-Au bei Potzneusiedl/Deutsch Haslau einen besonders sensiblen Bereich dar. Die aus naturräumlicher Sicht optimale Variante wurde aus Gründen der sozialen Akzeptanz verworfen. Im Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung mussten daher für die eingereichte Variante umfangreiche und kostenintensive Auflagen in Kauf genommen werden.

Die Kostenschätzungen erhöhten sich innerhalb kurzer Zeit drastisch.

Kenndaten zum Projekt A 6 Nordost Autobahn

Länge der Haupttrasse	21,80 km
Querschnitt	zwei Fahrstreifen zu je 3,75 m und ein Sicherheitsstreifen zu 3,75 m je Fahrtrichtung mit baulicher Mitteltrennung (Betonleitwand)
Kronenbreite	30 m einschließlich Mittel- und Seitenstreifen
Brücken und Durchlässe	37
Trassierungsgeschwindigkeit	130 km/h
Flächenverbrauch	Gesamtbeanspruchung Straße: 242 ha ökologische Ausgleichsmaßnahmen: 53 ha
Massenbilanz	Abtrag: 1,40 Mill. m ³ Auftrag: 1,70 Mill. m ³
Bauzeit	November 2004 bis Ende 2007
Kosten	182 Mill. EUR (Stand November 2004)
betroffene Gemeinden	Land Burgenland: Gemeinden Bruckneudorf, Gattendorf, Kittsee, Pama, Parndorf, Neudorf, Potzneusiedl; Land Niederösterreich: Marktgemeinde Prellenkirchen

Projektentwicklung

Chronologie	
Dezember 1992	Beauftragung einer Generellen Studie zur Untersuchung der Trassierungsmöglichkeiten im Großraum Wien – Bratislava südlich der Donau; Auftraggeber: Länder Burgenland und Niederösterreich
September 1997	Beauftragung des Vorprojekts; Auftraggeber: Länder Burgenland und Niederösterreich
November 2000	Genehmigung des Vorprojekts durch das BMVIT; Beauftragung des Einreichprojekts; Auftraggeber: Länder Burgenland und Niederösterreich
Jänner 2003	Projektübernahme durch die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft m.b.H. (ÖSAG): Verantwortlichkeit für die Planung sowie den Bau bis zur Verkehrsfreigabe; Mitwirkung der Länder Burgenland und Niederösterreich aufgrund von Ziel- und Leistungsvereinbarungen
Juni 2003	Einreichung der Unterlagen des Einreichprojekts einschließlich jener zur Umweltverträglichkeitsprüfung beim BMVIT
März 2004	Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens
April 2004	öffentliche Erörterung
November 2004	Bestimmung des Straßenverlaufes: Trassenverordnung gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BGBl. II Nr. 446/2004)
Beteiligungsverhältnisse der ÖSAG	<u>bis 1. Jänner 2005</u> Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG): 79,9 % Land Steiermark: 15,9 % Land Oberösterreich: 4,1 % Land Wien: 0,1 % <u>ab 1. Jänner 2005</u> neue Konzernstruktur der ASFINAG; Fortführung der Aufgaben der bisherigen ÖSAG in der ASFINAG Bau Management GmbH

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte im März und April 2004 die Gebarung der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft m.b.H. (ÖSAG) hinsichtlich der Planung der A 6 Nordost Autobahn. Grund dafür war die Aktualität der Verbindung Österreichs mit den Nachbarstaaten und nunmehrigen EU-Mitgliedsländern durch das höchstrangige Straßennetz. Prüfungsthemen waren die Planungsgeschichte, die Projektentwicklung samt dem Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung, die Planungsdauer sowie die Kostenentwicklung.

Zu dem im August 2004 übermittelten Prüfungsergebnis gaben das BMVIT sowie die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) im November 2004 Stellungnahmen ab. Die Stellungnahmen der Länder Niederösterreich und Burgenland langten im Dezember 2004 bzw. Jänner 2005 ein. Die Bundeshauptstadt Wien sowie die Länder Oberösterreich und Steiermark verzichteten auf eine Stellungnahme. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im Jänner 2005.

Projektgeschichte und Planungsvorgaben

Rahmenbedingungen

2 Infolge der Ostöffnung im Jahr 1989, dem Beitritt Österreichs zur EU 1995 und den Beitrittsansuchen der östlichen Nachbarstaaten war mit einer Zunahme des Personen- und Güterverkehrs auf der Straße zu rechnen. Die slowakische Autobahn D 61 wurde bereits am 1. Juli 1999 bis zur Staatsgrenze bei Kittsee fertig gestellt.

In Österreich waren die Kompetenzen für Infrastrukturplanungen bis zu Beginn des Jahres 2000 auf zwei Ministerien aufgeteilt: während das damalige BMWV für die Verkehrspolitik und die Schieneninfrastruktur zuständig war, lag die Verantwortung für den Ausbau der Straßeninfrastruktur beim damaligen BMwA.

Vorgaben des Bundes

3 (1) Im Jahr 1991 veröffentlichte das damalige BMWV das Österreichische Gesamtverkehrskonzept als Basis für verkehrspolitische Entscheidungen sowie als verkehrsträgerübergreifendes Planungsinstrument. Dieses verfolgte die Ziele der Vermeidung des unnötigen Verkehrs, der Verlagerung des Verkehrs auf umweltschonende Verkehrsträger (Schiene, Wasserstraße) sowie der verträglichen Gestaltung des Verkehrs. Geplant war, diese Vorgaben im Rahmen eines Bundesverkehrswegeplans räumlich zu konkretisieren und Prioritäten für den Ausbau bzw. die Neugestaltung der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur festzulegen.

Das damalige BMWV begann 1993 mit den Arbeiten am Bundesverkehrswegeplan, führte ihn jedoch nur teilweise zum Abschluss. Im Jahr 1998 wurde der Masterplan, der das Kernstück bildete, vorgelegt. Darin wurde die Entwicklung des hochrangigen Eisenbahn- und Straßennetzes bis 2015 auf der Grundlage einer volkswirtschaftlichen Optimierung festgelegt. Nach Jahren intensiver Investitionstätigkeit auf der Straße bestand ein Nachholbedarf auf der Schiene; das Straßennetz sollte nur behutsam ergänzt werden. Der Masterplan – Straße definierte das Netz und den Ausbaugrad; konkrete Projekte sowie eine Prioritätenreihung waren darin nicht enthalten.

(2) Im selben Jahr begann das damalige BMwA mit den Arbeiten an einer „Studie über die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“, die 1999 abgeschlossen wurden. Ausgehend von der Feststellung, dass der Wirtschaftsstandort Österreich nicht ausreichend mit den benachbarten Wirtschaftsräumen im Norden und Osten verbunden war, sollte das österreichische Straßennetz an die europäischen Anforderungen angepasst werden.

Als Ergebnis der funktionellen Bewertung des Bundesstraßennetzes wurden ein höchstrangiges Straßennetz (Typ I) und ein hochrangiges Straßennetz (Typ II) definiert. Alle übrigen Bundesstraßen wurden als Typ III eingestuft. In Ergänzung zu dem bereits bestehenden TEN-Netz* (Typ I-Straßen) enthielt der Netzvorschlag noch weitere TEN-würdige Streckenabschnitte, unter anderem auch die Spange Kittsee (B 50) – Richtung Bratislava.

* TEN: Trans-European Network (Transeuropäische Verkehrsnetze)

(3) Nach Vorlage der Berichte zum Bundesverkehrswegeplan sowie zur Studie über die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich wurden die beiden Ministerien vom Nationalrat beauftragt, die sich aus dem Masterplan und der erwähnten Studie ergebenden weiterführenden Arbeiten gemeinsam vorzunehmen und im Bundesverkehrswegeplan zusammenzuführen. Da jedoch ab Februar 2000 sämtliche verkehrspolitischen Angelegenheiten und die Verantwortung für alle Verkehrsträger im BMVIT zusammengefasst wurden, wurde dieser nicht mehr fertig gestellt.



(4) Der Generalverkehrsplan Österreich 2002 baute inhaltlich auf den vorangegangenen Studien auf und ersetzte diese. Er stellte einen Konsens zwischen dem Bund und den Ländern über dringende und wichtige Vorgaben der Infrastruktur für alle Verkehrsträger, für Strecken und Knoten sowie für den Aus- und Neubau dar. Zu den Zielsetzungen des Generalverkehrsplans Österreich 2002 zählten unter anderem

- die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Österreich,
- der effiziente und bedarfsgerechte Ausbau der Netze,
- die Erhöhung der Sicherheit,
- die Sicherstellung der Finanzierung sowie
- die Verkürzung der Planungsabläufe durch die Konzentration von Verfahren und ein straffes Projektmanagement.

Erstmals wurden in einem bundesweiten Konzept klare Ziele, Prioritäten und Fertigstellungshorizonte festgeschrieben sowie Kostenschätzungen durchgeführt. Der Ausbau des Abschnitts Wien – Bratislava im Donaukorridor wurde im Generalverkehrsplan Österreich 2002 vorrangig bewertet.

Ein wichtiges Ergebnis der Arbeit am Generalverkehrsplan Österreich 2002 war auch die Überantwortung der regional bedeutsamen Bundesstraßen an die Länder und die Übertragung des gesamten hochrangigen bemaubaren Straßenverkehrsnetzes an die ASFINAG.

Landesplanungen

- 4 Das NÖ Landesverkehrskonzept 1997 mit der Ergänzung und Anpassung 2001 stufte den Ausbau der Spange A 4 – Kittsee – Bratislava als notwendig ein und führte sie als kurzfristige, bereits in Realisierung befindliche Maßnahme mit der Priorität 1a an.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Burgenland 1994 wurde die Verbindung Bratislava – Kittsee/Berg – Parndorf als Teil des Transitkorridors von Nord- nach Südosteuropa angeführt und sollte Variantenuntersuchungen unterzogen werden. In der Neuauflage 2002, welche die Herstellung der internationalen und die Verbesserung der nationalen Erreichbarkeit als das wichtigste verkehrspolitische Ziel erachtete, wurde die Spange Kittsee erstmals mit der Bezeichnung A 6 angeführt.

Projektgeschichte und Planungsvorgaben

Von der Planungsgemeinschaft Ost* wurde 1997 die Studie „Verkehrsentwicklung in der Ostregion“ erstellt. Die Verkehrsverbindung zwischen Wien und Bratislava wies darin eine besondere Priorität auf, weil in dieser Region die stärkste Dynamik der Verkehrsentwicklung erwartet wurde.

* Die Planungsgemeinschaft Ost ist eine im Jahr 1978 gegründete, gemeinsame Organisation der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland zur Vorbereitung und Koordinierung raumrelevanter Aktivitäten.

Europäische Rahmenbedingungen

- 5 Die Verkehrspolitik der EU strebt unter anderem den Aufbau transeuropäischer Verkehrsnetze (TEN) an und stützt sich dabei auf die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.* Die Spange Parndorf – Kittsee wurde 1994 nicht in die Liste von besonders wichtigen Projekten aufgenommen.

* Dadurch können Mitgliedstaaten Finanzmittel für die Planung und Errichtung von ausgewählten Verkehrsinfrastrukturen in Anspruch nehmen.

Inzwischen wurden die prioritären Vorhaben grundlegend überarbeitet und die neuen TEN-Leitlinien mit der Entscheidung Nr. 884/2004/EG am 29. April 2004 verabschiedet. Die A 6 Nordost Autobahn wurde zwar in das TEN-Straßennetz aufgenommen, zählt jedoch nicht zu den vorrangigen Vorhaben. Mit einem TEN-Zuschuss ist daher nicht zu rechnen.

Zusammenfassende Beurteilung

- 6 Nachdem der Bundesverkehrswegeplan in den 90er Jahren trotz politischer Willenserklärungen nicht abgeschlossen werden konnte, brachten zuerst die Studie über die Gestaltung des Straßennetzes im Donau-europäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich 1999 und in weiterer Folge der Generalverkehrsplan Österreich 2002 eine Wende in der Verkehrspolitik.

Dies betraf insbesondere das Projekt A 6 Nordost Autobahn. Die Verbindung zu den Nachbarstaaten wurde als bundespolitisches Anliegen formuliert. Positiv wirkte sich die Konzentration der Verantwortung für die Verkehrspolitik in einem Ressort aus.

Nach Ansicht des RH trugen das Fehlen eindeutiger Ziel- und Zeitvorgaben durch den Bund und unter anderem die ursprüngliche Aufteilung der Kompetenzen erheblich zur Verzögerung der Errichtung der Spange Kittsee bei.

Gesetzliche Grundlagen

7 Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971, enthielt in seiner ersten Fassung im Verzeichnis 1 „Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)“ bereits die damals als Preßburger Autobahn bezeichnete Streckenführung der A 6 von Parndorf (A 4) bis zur Staatsgrenze bei Kittsee. Mit der Novelle 1983 wurde diese Strecke aus dem Verzeichnis herausgenommen. In den Novellen 1986 und 1994 wurde die Verbindung als Bundesstraße (B 50) angeführt, in der Novelle 1999 erfolgte eine Aufteilung in drei Abschnitte.*

* B 50a Wolfsthaler Straße von Wolfsthal bis Kittsee, B 307 Parndorfer Straße von der Staatsgrenze bei Kittsee über Kittsee bis Parndorf und B 50 Burgenland Straße von Parndorf bis Hartberg

Durch die Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971 ab 1. April 2002 (Artikel 4 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes, BGBl. Nr. 50/2002) gelten nur mehr Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen als Bundesstraßen. Gleichzeitig wurde die A 6 Nordost Autobahn, Parndorf (A 4) – Staatsgrenze bei Kittsee, neuerlich in das Verzeichnis der Bundesautobahnen aufgenommen.

Bereits mit Bundesgesetz vom 8. Oktober 1982, BGBl. Nr. 591, war die ASFINAG mit der Finanzierung, der Planung, dem Bau und der Erhaltung der Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) und Bundesstraßen B beauftragt worden.

Projektorganisation

Projektübernahme durch die ÖSAG

8.1 Vor Erlass des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes am 1. April 2002 waren die Ämter der Landesregierungen im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Planung von Bundesstraßen verantwortlich. Im Burgenland war dies die Abteilung 8 – Straßen-, Maschinen- und Hochbau, in Niederösterreich die Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen. Sie beauftragten die Generelle Studie 1995, das Vorprojekt 1999 sowie das Einreichprojekt und koordinierten die erforderlichen Planungsschritte.

Im Sommer 2002 wurde zwischen der ÖSAG und den Ländern Burgenland und Niederösterreich die Übernahme des Projekts durch die ÖSAG im Auftrag der ASFINAG nach Fertigstellung des Einreichprojekts für den Herbst 2002 vereinbart. Aufgrund von Verzögerungen in der Projektabwicklung erfolgte diese erst im Jänner 2003. Danach war die ÖSAG für die weitere Planung und den Bau bis zur Verkehrsfreigabe verantwortlich.

Projektorganisation

Im Zuge der Umstrukturierung der ASFINAG wurde die ÖSAG in den Konzern eingegliedert. Das Management von Neubauprojekten und damit auch der A 6 Nordost Autobahn wird seit 1. Jänner 2005 von der ASFINAG Bau Management GmbH abgewickelt.

- 8.2** Der RH bewertete die Übernahme durch die ÖSAG trotz guter Kooperation der Länder positiv, weil damit eine Beschleunigung des Planungsverfahrens durch ein straffes, zentralisiertes Projektmanagement, eine laufende Kostenkontrolle und kürzere Entscheidungswege verbunden war.

Vereinbarungen

- 9.1** Als Grundlage für die neue Projektorganisation sollten ein Ziel- und Leistungsübereinkommen zwischen der ÖSAG und der ASFINAG sowie projektbezogene Ziel- und Leistungsvereinbarungen zwischen der ÖSAG und den Bundesländern Burgenland und Niederösterreich dienen, die im Entwurf vorlagen. Die Länder sollten zur Erbringung verschiedener Leistungen (z.B. Mitarbeit bei der Projekterstellung, bei Grundeinlösen usw.) verpflichtet werden und dafür ein Entgelt von 0,7 % der Nettoherstellungskosten der A 6 erhalten.

Auch die Refundierung der bisherigen Planungsleistungen war Teil dieser Vereinbarung. Obwohl Leistungen bereits erbracht wurden, wurde bisher lediglich das Ziel- und Leistungsübereinkommen zwischen der ASFINAG Bau Management GmbH und der ASFINAG abgeschlossen.

- 9.2** Der RH empfahl, die Verträge zwischen der ASFINAG Bau Management GmbH und den Ländern Burgenland und Niederösterreich so rasch wie möglich abzuschließen.
- 9.3** *Die ASFINAG teilte mit, dass von der Niederösterreichischen Landesregierung eine offizielle Stellungnahme zum Vertragsentwurf noch ausständig sei.*

Die Niederösterreichische Landesregierung sagte in ihrer Stellungnahme ihr Bemühen um einen raschen Abschluss zu.

Projektentwicklung und Verfahren

Generelle Studie 1995 **10** Die Länder Burgenland und Niederösterreich beauftragten im Dezember 1992 eine Generelle Studie zur Untersuchung der Trassierungsmöglichkeiten im Großraum Wien – Bratislava südlich der Donau. Die verstärkten wirtschaftlichen Beziehungen mit den östlichen Nachbarstaaten ließen ein starkes Verkehrswachstum entlang der grenzüberschreitenden Verkehrswege, unter anderem der B 50 und der B 10, erwarten.

Ziele waren unter anderem die Entlastung der Grenzübergänge sowie der Ortskerne von Parndorf, Neudorf, Gattendorf und Kittsee sowie die Bündelung des internationalen Verkehrs. Als Varianten wurden der Ausbau der B 9 (mit Tunnelstrecken in Hainburg und Wolfsthal), der Bau von Ortsumfahrungen entlang der B 50 und der B 10 sowie der Bau einer Verbindungsspanne zwischen Kittsee und der A 4 untersucht.

Ergebnis war, dass der Korridor B, der den Knoten mit der A 4 östlich der bestehenden Leithabrücke vorsah und über die Parndorfer Platte Richtung Potzneusiedl/Deutsch Haslau zur B 50 verlief, aus natur-schutzfachlichen Überlegungen sowie aus Kostengründen weiterverfolgt werden sollte.

Vorprojekt 1999 **11** Auf Basis der gesetzlichen Rahmenbedingungen beauftragten die Länder Burgenland und Niederösterreich im September 1997 das Vorprojekt. Gegenstand der Untersuchungen waren Trassenvarianten im Korridor B. Im Zuge der Trassenfindung wurden vier Varianten ausgearbeitet, einer Wirkungsanalyse für Raum und Umwelt sowie einer Kosten-Wirksamkeitsanalyse unterzogen. Danach wurden die Varianten auf Länder- sowie Gemeindeebene diskutiert und um zwei weitere Varianten ergänzt.

Die aus fachlicher Sicht getroffene Reihung der Varianten (Variante 3 vor Variante 5 und Variante 4) wurde aufgrund der sozialen Präferenz der Gemeinden verändert, so dass dem BMVIT im Jänner 2000 die ursprünglich zweitgereimte Variante als Hauptvariante zur Genehmigung vorgelegt wurde.

Das BMVIT genehmigte im November 2000 das Vorprojekt mit dem Hinweis, im Bereich der Leithaquerung die Variante 3 – sie verlief zwischen der Gemeinde Potzneusiedl und der Wangheimer Schlinge über eine Schmalstelle der Leitha-Au – durchzuführen. Im weiteren Verlauf Richtung A 4 sollte die Variante 5 umgesetzt werden.

Projektentwicklung und Verfahren

Einreichprojekt 2003 und Umweltverträglichkeitsprüfungsprojekt

12 Ende 2000 beauftragten die Länder Burgenland und Niederösterreich das Einreichprojekt. Die Einreichung der Unterlagen einschließlich jener zur Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte am 2. Juni 2003 beim BMVIT durch die ÖSAG.

Nach Erstellung eines Umweltverträglichkeitsgutachtens gemäß § 24c des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000, BGBl. Nr. 89/2000, im März 2004 durch Sachverständige der Behörde fand am 15. April 2004 die öffentliche Erörterung statt. Die Trassenverordnung gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 erging am 25. November 2004 (BGBl. II Nr. 446/2004).

Umplanungen

13.1 Die Zusammenführung vielfältiger Interessen sowie Verschiebungen der Trasse machten bis zuletzt immer wieder umfangreiche Umplanungen erforderlich. So forderten die Standortgemeinden bzw. die angrenzenden Gemeinden Trassenkorrekturen im Bereich des Windschutzgürtels Neudorf und im Wangheimer Feld. Auch die Abstimmung mit behördlichen Sachverständigen, insbesondere mit jenen aus den Fachbereichen Naturschutz und Wildökologie, zog zahlreiche Projektänderungen nach sich.

Wesentliche Verzögerungen in der Einreichplanung ergaben sich im Zusammenhang mit der Bewilligung von Windkraftanlagen im Gemeindegebiet von Parndorf entlang der Gemeindegrenze zu Neudorf. Hatte die im Vorprojekt geplante Trasse der A 6 die als Grünland mit Sondernutzung Windpark gewidmete Fläche noch gequert, wurde sie im weiteren Planungsverlauf derart verschoben, dass sie nicht mehr auf dieser Widmung zu liegen kam, jedoch weiterhin nahe der Gemeindegrenze verlief.

Die Gemeinde Parndorf bewilligte am 15. Oktober 2001 die Errichtung von sieben Windkraftanlagen mit einer Höhe von 140 m.* Der Baubeginn wurde am 5. Juli 2002 bei der Gemeinde angezeigt.

* Masthöhe: 100 m, Rotorradius: 40 m

Erst nach der endgültigen Trassenfestlegung mit allen betroffenen Gemeinden am 15. Mai 2002 und knapp vor Fertigstellung der Projektunterlagen erlangte das Planungsteam Kenntnis von der Errichtung der Windkraftanlagen. Es stellte sich heraus, dass der Abstand zwischen den Windkraftanlagen und der geplanten Trasse der A 6 zu gering war, um die Gefahr des Eiswurfes zu vermeiden und ausreichende Sicherheit für den Verkehr zu gewährleisten.

Die Ermittlung des notwendigen, gesetzlich jedoch nicht geregelten Mindestabstandes, die in der Folge erforderliche Verschiebung der Trasse sowie die dadurch ausgelösten Projektänderungen führten zu einer wesentlichen Verzögerung des Planungsprozesses.

- 13.2** Der RH bemängelte, dass die Gemeinde, welche die Errichtung der Windkraftanlagen bewilligt hatte, das Planungsteam der A 6 nicht darüber informierte, obwohl sie laufend in den Planungsprozess eingebunden war. Darüber hinaus ortete der RH Kommunikationsprobleme zwischen den Abteilungen der Burgenländischen Landesregierung, weil dem am 15. Oktober 2001 erteilten Baubewilligungsbescheid der Gemeinde bereits die luftfahrt- sowie die elektrizitätsrechtliche Genehmigung durch das Land Burgenland vorausgegangen waren.

Durch die interne Weitergabe dieser Informationen hätten spätere Umplanungen des Projekts zum Teil vermieden werden können.

Trassensicherung

- 14.1** Das Bundesstraßengesetz 1971 bietet Projektwerbern mit dem § 14 die Möglichkeit, vor Erlassung der Trassenverordnung begleitend zur Einreichung des Vorprojekts das Gelände, das für die spätere Führung der Bundesstraße in Betracht kommt, durch Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet erklären zu lassen. In der Folge dürfen in diesen Gebieten keine Neu-, Zu- und Umbauten vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch abgeändert werden.

Ausnahmen können vom BMVIT erlassen werden, wobei jedoch der Bundesstraßenverwaltung Parteistellung zukommt. Bei der Planung der A 6 stellten die Länder keinen Antrag gemäß § 14 des Bundesstraßengesetzes 1971 zur Sicherung des Geländestreifens für die Trasse. Die ÖSAG strebt diese Verfahren im Rahmen ihrer Projekte zumeist an.

- 14.2** Nach Ansicht des RH wäre jedenfalls die Verordnung des Geländes zum Bundesstraßenplanungsgebiet anzustreben gewesen, weil auf diese Weise die während der Planungsphase der A 6 getroffenen baulichen Maßnahmen Dritter (z.B. Windkraftanlagen) im Umfeld der geplanten Trasse zumindest hätten beeinflusst werden können. Die diesbezügliche Planungspraxis der ÖSAG bewertete der RH positiv und empfahl auch in Hinkunft einen verstärkten Einsatz der Verfahren gemäß § 14 des Bundesstraßengesetzes 1971.

Projektentwicklung und Verfahren

- 14.3** Laut Stellungnahme der Niederösterreichischen Landesregierung erachte sie das Verfahren zur Sicherung des Bundesstraßenplanungsgebietes als geeignete Maßnahme bei möglichen Gefährdungen oder Erschwerissen des Vorhabens. Sie habe die Empfehlung bereits im Falle der A 5 sowie der S 1 umgesetzt.

Auch die Burgenländische Landesregierung bewertete die Durchführung von § 14-Verfahren positiv, vertrat jedoch die Ansicht, dass die Windkraftanlagen im Bereich Neuhof (Katastralgemeinde Parndorf) bereits vor einer möglichen § 14-Verordnung baubehördlich genehmigt worden seien.

- 14.4** Nach Ansicht des RH hätte – trotz Widmung der Flächen für die Standorte der Windkraftanlagen in der Gemeinde Parndorf seit 1997 – durchaus die Möglichkeit bestanden, ein Verfahren gemäß § 14 des Bundesstraßengesetzes 1971 zur Sicherung des Geländestreifens für die Trasse der A 6 anzustreben. Das diesbezügliche Ansuchen hätte von den damaligen Planungsverantwortlichen, den Ländern Niederösterreich und Burgenland, beim BMVIT eingebracht werden müssen.

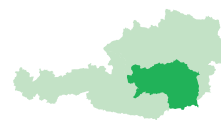
Leithaquerung

- 15.1** Die Querung der Leitha–Au stellte eine der sensibelsten Aufgaben der Projektplanung dar.* Bei der Genehmigung des Vorprojekts wurde die Umsetzung der aus ökologischer Sicht optimalen Variante 3 gefordert.

* Die Leitha bildet in diesem Bereich die Grenze zwischen den Ländern Burgenland und Niederösterreich.

Auch bei der im Rahmen des Einreichprojekts erstellten Studie „Standortsuche für eine umweltverträgliche Leithaquerung“ erwies sich die Variante 3 als die ökologisch weitaus günstigste. Da diese Trasse jedoch näher als die zweitgerühete Variante 4 an den Ortsgebieten der Gemeinden Potzneusiedl und Deutsch Haslau verlaufen wäre, befürchteten die betroffenen Gemeinden erhöhte Lärmimmissionen.

Aus Gründen der sozialen Akzeptanz und trotz naturschutzfachlicher Vorbehalte der Sachverständigen der Landesregierungen Burgenlands und Niederösterreichs fiel nach intensiven Diskussionen die Entscheidung schließlich auf die Variante 4. Im Einreichprojekt querte diese die Leitha südlich der Wangheimer Schlinge mit einer 410 m langen Brücke.



Entgegen der naturschutzfachlichen Empfehlung, den Flusslauf möglichst im rechten Winkel zu queren, wurde aufgrund technischer Notwendigkeiten eine Schräglage gewählt, so dass sich die Querungsstrecke verlängerte und in den südlich angrenzenden Auwald hineinreichte.

- 15.2** Der RH vermerkte kritisch, dass die Variantenuntersuchung zur Querung der Leitha ausschließlich ökologische Aspekte behandelte, der Auswahl der eingereichten Variante jedoch auch andere Kriterien zugrunde lagen. Die Entscheidungsgründe für die mit stärkeren naturräumlichen Auswirkungen verbundene Variante 4 waren nicht nachvollziehbar.
- 15.3** *Laut Mitteilung der Niederösterreichischen Landesregierung sei nach Abwägung aller Vor- und Nachteile jene Variante gewählt worden, die aus ökologischer Sicht gerade noch umsetzbar erschien, jedoch die Belastungen der angrenzenden bebauten Gebiete auf ein Minimum reduzierte, um eine soziale Akzeptanz durch die betroffene Bevölkerung zu erhalten.*

Forderungen der
behördlichen
Sachverständigen

- 16.1** Um die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Straßenprojekts zu minimieren, wurden bereits bei der Planung des Einreichprojekts Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Rund 165 ha waren für landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen und 53 ha für ökologische Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Dennoch forderten die naturschutzfachlichen Sachverständigen weitere umfangreiche Ausgleichsflächen im Ausmaß von rd. 60 ha.

Durch das geplante Vorhaben entstehende Barrierewirkungen für Wildtiere sollten mit Hilfe von zehn Wildquerungshilfen und weiteren, schmäleren Wildkorridoren vermindert werden. Aufgrund der wildökologisch hohen Bedeutung des Raumes erachteten die Sachverständigen aus den Fachbereichen Wildbiologie/Jagdwirtschaft sowie Naturschutz-Ökologie die Verlängerung der Landschaftsbrücke beim Wangheimer Feld über die bestehende B 50 als weitere notwendige Maßnahme. Die Kosten dafür beliefen sich auf rd. 1,3 Mill. EUR.

Zum Schutz der Vogelfauna wurde die Errichtung von 4 m hohen Lärm- und Sichtschutzwänden auf der Leitha-Brücke gefordert.

Umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen erachteten auch die Sachverständigen aus dem Fachbereich „Wasser“ für notwendig, um die Auswirkungen der Querung der Leitha-Au auszugleichen. So war zusätzlich zu den geplanten Maßnahmen eine Fischaufstiegshilfe rd. 2 km flussabwärts der geplanten Brücke beim Gattendorfer Wehr zu errichten.

Der Aufwand (ohne Grundeinlöse) für die unbedingt erforderlichen Maßnahmen wurde mit rd. 5,5 Mill. EUR geschätzt. Unter Berücksichtigung der zusätzlichen Flächen für Ausgleichsmaßnahmen, die sich auf rd. 3 Mill. EUR beliefen, verursachten die im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschriebenen Auflagen daher Kosten von rd. 8,5 Mill. EUR.

16.2 Der RH anerkannte das Bemühen um eine umweltverträgliche Gestaltung des Straßenbauvorhabens durch Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen. Er kritisierte aber die untergeordnete Bedeutung von ökonomischen Aspekten bei den Forderungen der Sachverständigen. Zur Begrenzung der Kosten infolge von Umweltauflagen sollten auch die Kriterien der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden.

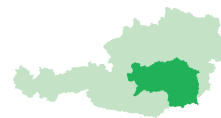
Grundsätzliche
Rechtsfragen zum
Genehmigungs-
verfahren

17.1 Gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 hatte der Bund für bestimmte Straßenbauvorhaben gemeinsam mit dem Verfahren zur Erlassung der Trassenverordnung (§ 4 des Bundesstraßengesetzes 1971) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. In Umsetzung der Umweltverträglichkeitsprüfungs-Richtlinie der EU (Art. 8) waren die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in der Entscheidung zu berücksichtigen.

Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes können in einer Trassenverordnung jedoch keine Nebenbestimmungen rechtsverbindlich festgesetzt werden. Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung konnten daher nur in jenen Teilbereichen, in denen nach Erlassung der Trassenverordnung noch nachfolgende Genehmigungsverfahren durchzuführen waren, durch Bescheid berücksichtigt werden. Bei Bundesstraßenvorhaben konnte die Behörde in vielen Fachbereichen nur mittels interner Weisungen (so genannter „Dienstabweisungen“) auf die Planung und Ausführung der Projekte einwirken.*

* Entsprechend einem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes ist die ASFINAG aufgrund des Fruchtgenussvertrages mit dem Bund verpflichtet, diesen Dienstabweisungen Folge zu leisten. Die Frage der Durchsetzbarkeit der nur innenwirksamen Weisungen blieb bisher jedoch offen.

Durch die Genehmigung per Verordnung traten sowohl für den Projektwerber als auch für die betroffenen Nachbarn und Parteien Rechtsschutzprobleme auf, weil im Verordnungserlassungsverfahren die Einräumung einer Parteistellung sowie die Inanspruchnahme von Parteirechten ausscheiden.



Mit der Novelle 2004 zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. I Nr. 153/2004, und der Novelle zum Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. I Nr. 154/2004, wurde das Verfahren für Bundesstraßen dahin gehend abgeändert, dass nunmehr eine Genehmigung durch Bescheid erfolgt. Auch eine Verfahrensabstufung zur Durchführung von Grundsatz- und Detailgenehmigungsverfahren wurde im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 vorgenommen.

- 17.2** Der RH befürwortete eine Verfahrensabstufung bei der Genehmigung von Bundesstraßen sowie die Entscheidung in Bescheidform, weil auf diese Weise eine höhere Rechtssicherheit erzielt werden kann. Die von der ASFINAG angestrebte Verfahrensbeschleunigung kann jedoch nach Ansicht des RH nur durch eine ausreichende personelle Ausstattung der zuständigen Abteilung im BMVIT bewältigt werden.
- 17.3** *Laut Stellungnahme der ASFINAG habe sich der Kapazitätsengpass auf Behördenseite beim Projekt A 6 besonders deutlich gezeigt. Die Verordnung nach § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 sei erst rd. sieben Monate nach Durchführung der öffentlichen Erörterung erlassen worden.*

Planungsdauer

Zeitvorgaben und Zeitpläne

- 18** Bis zur Phase der Einreichplanung wurden weder durch den Bund noch durch die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung verbindliche Zeitvorgaben aufgestellt. Erstmals sah der Generalverkehrsplan Österreich 2002 eine Realisierung des Vorhabens im Zeitraum 2002 bis 2011 vor. Durch Konzentration der Genehmigungsverfahren und ein straffes Planungsmanagement sollte unter Berücksichtigung eines Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verfahrens 75 Monate (rd. sechs Jahre) nach dem Projektstart mit dem Bau begonnen werden.

Verzögerungen

- 19.1** Der gesamte Planungsprozess nahm – ausgehend vom Beginn der Generellen Studie 1992 bis zur Einreichung der Trassenverordnung gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 – rd. zwölf Jahre in Anspruch. Von der Erstellung des Vorprojekts 1997 bis zum geplanten Baubeginn Ende 2004 dauerte es sieben Jahre. In der Abwicklung der einzelnen Projektphasen (Generelles Projekt, Vorprojekt, Einreichprojekt) entstanden immer wieder Verzögerungen und Stillstände im Planungsprozess.

Im Gegensatz dazu optimierte die ÖSAG bei den von ihr abgewickelten Vorhaben die Planungsdauer durch Überschneidung der einzelnen Planungsphasen.

Planungsdauer

In der Phase des Einreichprojekts ergaben sich im Zusammenhang mit der Genehmigung der Windkraftanlagen in Parndorf wesentliche Verzögerungen. Nach bereits festgelegter Trassierung wurde eine nochmalige tief greifende Umplanung der Trasse in diesem Bereich erforderlich. In der Folge forderten auch andere Standortgemeinden umfangreiche Trassenkorrekturen.

Ebenso verzögerte sich die Abstimmung der Leithaquerung. Der von der Behörde geforderte diesbezügliche Bericht wurde nicht – wie geplant – Ende Juni 2002, sondern erst im Februar 2003 vorgelegt. Sah der Zeitplan des Einreichprojekts eine Planungsdauer von rd. 20 Monaten vor, verlängerte sich diese auf rd. 31 Monate bzw. 2,5 Jahre. Dadurch konnte auch der Genehmigungsantrag mit der Umweltverträglichkeitserklärung nicht – wie geplant – am 5. Juli 2002, sondern erst rd. elf Monate später bei der Behörde eingereicht werden.

- 19.2** Nach Ansicht des RH war die lange Vorplanungsphase wesentlich durch die fehlenden Zeit- und Zielvorgaben seitens des Bundes und der Länder begründet. Neben einem verbindlichen bundesweiten Verkehrskonzept fehlte auch die Sicherung der finanziellen Mittel für das Vorhaben. Eine Planungskontinuität war nicht gegeben.

Der RH erachtete die Planungsdauer für die A 6 Nordost Autobahn als um rd. zwei Jahre zu lang. Ein kontinuierlicher Planungsablauf ohne Unterbrechungen zwischen den einzelnen Planungsphasen hätte eine Beschleunigung um rd. 15 Monate bewirkt; durch Vermeidung der umfangreichen Umplanungen nach bereits erfolgter Trassenabstimmung hätten weitere neun Monate eingespart werden können.

- 19.3** *Laut Mitteilung des BMVIT hätten sich nach der Ostöffnung aufgrund der vorherrschenden Verkehrspolitik nicht nur der Bund, sondern auch die Länder Burgenland und Niederösterreich gegen einen raschen Ausbau der A 6 ausgesprochen. Daher seien die Planungen der A 6 nicht forciert worden. Das damalige BMwA habe in der Studie über die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich die Notwendigkeit einer hochrangigen Straßenverbindung südlich der Donau zwischen Wien und Bratislava zum Ausdruck gebracht.*



Laut Stellungnahme der Burgenländischen Landesregierung sei einer der Gründe für die lange Dauer der Vorplanung der A 6 der Umstand gewesen, dass dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit einer Bahnverbindung Wien – Bratislava der Vorzug gegeben worden sei. Außerdem sei die Phase der Übergabe der Planungen an die ÖSAG durch Planungspausen bzw. langsamere Weiterplanungen gekennzeichnet gewesen.

- 19.4 Der RH bestätigte die Aussage des BMVIT dahingehend, dass die beiden Länder zwar die Initiative ergriffen, die Projektphasen jedoch mit erheblichen Zeitabständen und einer insgesamt langen Dauer abgewickelt hatten. Einer nahtlosen Beauftragung der Planungsschritte wäre jedoch nichts entgegengestanden.

Die Feststellung des Landes Burgenland hinsichtlich der Übergabe der Planungen an die ÖSAG konnte der RH nicht bestätigen. Verzögerungen im Planungsablauf entstanden vielmehr durch neuerliche umfangreiche Umplanungen und schwierige Abstimmungsprozesse kurz vor Fertigstellung des Einreichprojekts.

Mautentgang

- 20 Ausgehend von der Annahme, dass im Falle einer früheren Fertigstellung und Inbetriebnahme der A 6 eine Bemautung* der Strecke erfolgt wäre, ermittelte der RH den durch die vermeidbare Verzögerung von rd. zwei Jahren verlorenen Mautentgang der ASFINAG.

* fahrleistungsabhängige Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht

Bei einem Verkehrsaufkommen von werktags rd. 2.800 LKW pro Tag (Verkehrsprognose 2007) und einer durchschnittlichen Kilometer-Maut von 0,21 EUR ergab sich für die rd. 21,8 km lange Strecke der A 6 ein Einnahmentgang* von rd. 6 Mill. EUR.

* anteilige Erlöse durch die Autobahnvignette wurden nicht berücksichtigt

Kosten und Finanzierung

21.1 Die Generelle Studie 1995 ging von einem zweispurigen Ausbau der B 50 sowie einer Streckenlänge von 14 km aus und gelangte zu Nettokosten von rd. 41,08 Mill. EUR. Hingegen lag der Kostenschätzung des Vorprojekts 1999 mit rd. 74,16 Mill. EUR bereits der vierspurige Ausbau der B 307 mit einer Länge von rd. 20 km zugrunde, enthielt jedoch lediglich den Straßenbau, den Brückenbau sowie die Grundeinlösen.

Der Generalverkehrsplan Österreich 2002 (Jänner 2002), der erstmals von einer Autobahnverbindung ausging, wies Nettokosten von rd. 88,99 Mill. EUR aus, die sich aus den Schätzkosten des Vorprojekts, ergänzt um 20 % Unvorhergesehenes und Preisgleitung, ergaben. Im Oktober 2002 gelangte die ÖSAG im Zuge einer Neuberechnung der Kosten zu einer Summe von 150 Mill. EUR; dies entsprach einer Steigerung um 68,6 %.

Dieser Betrag erhöhte sich kurz darauf auf 157 Mill. EUR infolge von Änderungen bei den Baukosten sowie durch Einbeziehung der Kosten für Planung und Projektmanagement.

Mit dem Vorliegen des Einreichprojekts im April 2003 stieg die Kostenschätzung neuerlich um 11,1 % auf 174,5 Mill. EUR. Diese basierte auf einer Massenermittlung und berücksichtigte erstmals Begleitpflanzungen, Sichtschutzdämme, Leitungsverlegungen sowie die erforderlichen Umlegungen im Bereich der B 50. Gesamt gesehen war im Zeitraum zwischen Jänner 2002 und April 2003 nahezu eine Verdoppelung der Nettokosten (Steigerung um 96,1 %) für die A 6 Nordost Autobahn zu verzeichnen.

Danach lagen die Schätzkosten stabil bei rd. 175 Mill. EUR. Die im Zuge des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verfahrens von Sachverständigen jedenfalls geforderten Maßnahmen werden rd. 8,5 Mill. EUR betragen; diese können durch die in der Kostenplanung enthaltene Position „Unvorhergesehenes“ abgedeckt werden.

Die aktuelle Kostenerhöhung auf rd. 182 Mill. EUR wurde mit dem Anstieg des Stahlpreises und dessen Auswirkungen auf den Brücken- und Straßenbau begründet. Die Finanzierung des Projekts erfolgt durch Mauteinnahmen der ASFINAG.



- 21.2** Der RH beanstandete die zu niedrigen Kostenschätzungen im Vorprojekt sowie im Generalverkehrsplan Österreich 2002. Trotz des geringeren Detaillierungsgrads in der Vorplanungsphase wäre eine umfassendere Berücksichtigung der zu erwartenden Kostenkomponenten zweckmäßig und möglich gewesen. Er bemängelte die Erhöhung der Schätzkosten um nahezu das Doppelte. In Hinkunft sollten Kostenschätzungen schon in frühen Planungsphasen auf eine realitätsnahe Basis gestellt werden.
- 21.3** *Laut Stellungnahme der Burgenländischen Landesregierung hätten die Kostenschätzungen im Generalverkehrsplan Österreich 2002 auf einem einfachen Kilometersatz ohne ausreichende Kenntnis der Sensibilität des Raumes basiert. Im Vorprojekt sei ebenfalls nicht die Notwendigkeit des gesamten Maßnahmenbündels zur Erlangung der Umweltverträglichkeit gesehen worden.*

Laut Mitteilung der Niederösterreichischen Landesregierung seien erst im Zuge der Erstellung des Einreichprojekts in den Jahren 2000 bis 2002 aufgrund des Detaillierungsgrads und der Diskussion mit Betroffenen wesentliche Details (z.B. längere Abschnitte der Trasse in Tieflage, Grünbrücken, ökologische Ausgleichsmaßnahmen) herausgearbeitet worden; diese hätten zu einer Kostensteigerung geführt.

- 21.4** Nach Ansicht des RH musste bereits beim Vorprojekt absehbar gewesen sein, dass sowohl die Herstellung einer vierspurigen Bundesstraße als auch einer Autobahn hohe Zusatzkosten für ökologische Ausgleichsmaßnahmen erfordern würde. Mit den Erfahrungen aus dem Bau der A 4 Ost Autobahn wäre eine Grobschätzung der Kostenkomponenten zumutbar gewesen. Die Aussage betreffend die Kostenschätzung des Generalverkehrsplans Österreich 2002 erachtete der RH deshalb als nicht überzeugend.

**Schluss-
bemerkungen**

22 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

- (1) Die Ziel- und Leistungsvereinbarungen zwischen der ASFINAG Bau Management GmbH und den Ländern Burgenland und Niederösterreich wären so rasch wie möglich abzuschließen.
- (2) Verfahren zur Sicherung von Bundesstraßenplanungsgebieten sollten auch in Hinkunft verstärkt durchgeführt werden.
- (3) Zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren für Bundesstraßen sollte für eine ausreichende personelle Ausstattung der zuständigen Abteilung im BMVIT gesorgt werden.
- (4) Bei der Forderung von Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen durch die Behörde sollten auch die Kriterien der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden.
- (5) Die Schätzung der Projektkosten sollte bereits in frühen Planungsphasen realitätsnah erfolgen.

Steirische Wirtschaftsförderungsgesellschaft m.b.H.

Die von der Steirischen Wirtschaftsförderungsgesellschaft m.b.H. für die Ansiedlung von Betrieben gesetzten Maßnahmen waren zweckmäßig. Die Arbeitsabläufe im Geschäftsfeld Standortmanagement waren wirtschaftlich. Über die künftige Ausgestaltung dieses Geschäftsfeldes lag noch keine endgültige Entscheidung vor.

Kurzfassung

Die Gesellschaft konzentrierte ihr Dienstleistungsangebot zur Betriebsansiedlung auf die Bereitstellung von zielgruppenorientierten Beratungs- und Informationsleistungen und auf die Abwicklung von finanziellen Förderungen nach dem „One-Stop-Shop-Prinzip“. Das Angebot war auf Unternehmungen der Bereiche Werkstoffe und Metalle, Mobilität, Humantechnologie, Holz sowie „Wirtschaftsnahe Dienstleistungen“ ausgerichtet.

Die Höhe der Förderungen wurde nach einem mehrdimensionalen Bewertungsschema anhand objektiv nachvollziehbarer Kriterien ermittelt. Mit der Analyse von Wertschöpfungsketten wurde nach Lücken in Verarbeitungsstufen gesucht, um geeignete Unternehmungen zur Betriebsansiedlung in der Steiermark zu gewinnen.

Eine reduzierte Investorentätigkeit sowie die sich nach der EU-Osterweiterung ab 2007 abzeichnenden Veränderungen bei den Förderungsrahmenbedingungen führten im Jahr 2004 zu einem deutlichen Rückgang an positiv abgeschlossenen Projekten.

Die begrenzten Interventionsmöglichkeiten der Wirtschaftspolitik zeigten sich in der Praxis auch daran, dass die Forderung nach Schaffung von Arbeitsplätzen nur schwer durchsetzbar war.

Nach Ansicht des RH stellen vor allem infrastrukturelle Faktoren, wie etwa die Nähe zu Forschungs- und Entwicklungsstätten, die Höhe der Unternehmenssteuern, die verfügbaren Verkehrsanbindungen sowie die Verfügbarkeit von Arbeitskräftenreserven, die entscheidenden Standortfaktoren im internationalen Wettbewerb dar. Ein besonderer Stellenwert kommt der langfristig gesicherten Energieversorgung und den dafür benötigten Transportkapazitäten zu. Diese Maßnahmen sind jedoch vorrangig Aufgabe der überregionalen Wirtschaftspolitik und durch regionale Förderungseinrichtungen nur bedingt beeinflussbar.

Kenndaten der Steirischen Wirtschaftsförderungsgesellschaft m.b.H.

Eigentümer	Land Steiermark 100 %				
Rechtsform	Gesellschaft mit beschränkter Haftung				
Unternehmensgegenstand	Förderung der steirischen Wirtschaft Beteiligung an Unternehmungen				
	2000	2001	2002	2003	2004
Gebarung	in Mill. EUR				
Bilanzsumme	0,85	1,95	1,57	2,85	3,71
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 0,67	- 0,88	- 1,23	- 5,05	- 5,12
	Anzahl				
betreute Projekte	127	175	170	153	124
neu geschaffene Arbeitsplätze bei geförderten Projekten	98	459	320	169	62
Beschäftigte im Bereich Standortmanagement (per 31. Dezember)	2	2	2	1	2

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte im Oktober und November 2004 die Gebarung der Steirischen Wirtschaftsförderungsgesellschaft m.b.H. (SFG). Schwerpunkt der Überprüfung waren die Maßnahmen zur Wirtschaftsförderung im Bereich der Betriebsansiedlung. Die Überprüfung umfasste die Jahre 2000 bis 2004. Zeitgleich überprüfte der RH auch die Aktivitäten zur Betriebsansiedlung bei der ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH, um Gemeinsamkeiten und Unterschiede beider Unternehmungen aufzuzeigen.

Zu den im April 2005 an das Land Steiermark und an die SFG gerichteten Prüfungsmittelungen nahm die Steiermärkische Landesregierung im Juni 2005 Stellung. Die SFG hatte ihre Stellungnahme der Steiermärkischen Landesregierung übermittelt und auf die Abgabe einer gesonderten Stellungnahme verzichtet. Der RH gab seine Gegenäußerung im August 2005 ab.

**Allgemeines**

2 Das Stammkapital der SFG betrug 0,48 Mill. EUR (2004) und war zur Gänze vom Land Steiermark eingezahlt. Gegenstand der Unternehmung war die Förderung der steirischen Wirtschaft, insbesondere in den Bereichen Technologiepolitik, Betriebsansiedlungspolitik, Ausbildungspolitik, Infrastruktur und Regionalpolitik, sowie die Beratung und die Beteiligung an anderen Unternehmungen.

Gemeinsam mit dem Amt der Landesregierung war die SFG für die Durchführung der Wirtschaftsförderung in der Steiermark nach den Bestimmungen des Wirtschaftsförderungsgesetzes des Landes zuständig.

Die SFG wies in ihrem Jahresabschluss für das Jahr 2004 eine Bilanzsumme von 3,71 Mill. EUR, betriebliche Erträge von 0,66 Mill. EUR und ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von – 5,12 Mill. EUR aus.

Leistungsangebot

3.1 (1) Bei der SFG war das Geschäftsfeld Standortmanagement für die Betriebsansiedlung zuständig. Die SFG richtete ihr Dienstleistungsangebot an Unternehmungen der Bereiche Werkstoffe und Metalle, Mobilität, Humantechnologie, Holz sowie „Wirtschaftsnahe Dienstleistungen“. Die Leistungen umfassten eine durchgängige Projektbetreuung vom Erstkontakt bis zur Realisierung der Betriebsansiedlung durch das Angebot von Standortvorschlägen, die Vermittlung von Kontakten und Informationen über rechtliche Rahmenbedingungen, Förderungsprogramme, Verkehrsverbindungen usw.

Die Arbeitsabläufe des Geschäftsfeldes wurden mit einer selbst entwickelten Projektdatenbank unterstützt. Im Geschäftsfeld Standortmanagement waren zum 31. Dezember 2004 zwei Mitarbeiter beschäftigt.

Leistungsangebot

Die Kennzahlen im Zusammenhang mit den von der SFG in der Steiermark betreuten Betriebsansiedlungen entwickelten sich wie folgt:

	2000	2001	2002	2003	2004
			Anzahl		
betreute Projekte gesamt	127	175	170	153	124
davon abgeschlossene Projekte	33	73	87	76	41
<i>davon positiv abgeschlossene Projekte</i>	20	30	37	37	7
<i>davon negativ abgeschlossene Projekte</i>	13	43	50	39	34
Erstkontakte	80	84	104	121	91
neu geschaffene Arbeitsplätze	98	459	320	169	62
Förderungsfälle	4	6	7	13	1
			in Mill. EUR		
Förderungsvolumen der SFG*	0,69	2,12	5,11	2,31	4,10

* Bei Kofinanzierung ist nur der SFG-Anteil dargestellt.

Der Rückgang an positiv abgeschlossenen Projekten im Jahr 2004 wurde nach Aussage der SFG durch eine reduzierte Investorentätigkeit und die sich nach der EU-Erweiterung ab 2007 abzeichnenden Veränderungen bei den Förderungsrahmenbedingungen verursacht.

Durch den verstärkten Ausbau von Technologie- und Impulszentren sowie die Bildung weiterer Netzwerke soll der steigenden Standortkonkurrenz begegnet werden.

(2) Weitere Aktivitäten des Standortmanagements betrafen die Positionierung und Profilierung der Steiermark als dynamischer und know-how-intensiver Wirtschaftsraum. Dazu dienten Marketingmaßnahmen in Form von Auftritten bei wichtigen Veranstaltungen zu den strategischen Geschäftsfeldern, die Auflage von Druckwerken und die Weiterentwicklung der Website.

Die SFG nahm im überprüften Zeitraum an insgesamt 16 Veranstaltungen teil. Im Jahr 2002 wurde eine Intensivierung der Marketingmaßnahmen beschlossen, wodurch sich die Erstkontakte von 104 (2002) auf 121 (2003) erhöhten. Im Jahr 2004 reduzierte sich die Anzahl der Erstkontakte bei gleichzeitiger Erhöhung des Marketingaufwands auf 91.



- 3.2 Die Verknüpfung eines vielfältigen Angebots an Leistungen für potenzielle Betriebsansiedler mit der Förderungsabwicklung trug nach Ansicht des RH maßgeblich zur raschen und unkomplizierten Erledigung der Anträge im Sinne des „One-Stop-Shop-Prinzips“ bei. Dabei stellte die funktionelle Projektdatenbank ein wesentliches Instrument für eine effiziente Arbeitserledigung dar.

Der RH wertete die konzentrierte Ausrichtung der Marketingmaßnahmen auf die Zielmärkte der SFG positiv. Angesichts der sich durch die Erweiterung der EU abzeichnenden Änderungen bei den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der rückläufigen Anzahl der Erstkontakte empfahl der RH, die Marketingmaßnahmen laufend auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen.

Projektentwicklung

Ablauf

- 4.1 Wenn ein Förderungswerber mehr als 70 Arbeitnehmer beschäftigte oder zu beschäftigen beabsichtigte und der Barwert der Förderung aus Landesmitteln 0,10 Mill. EUR überstieg, hatte die SFG das Förderungsübereinkommen vor Abschluss dem Wirtschaftsförderungsbeirat zur Begutachtung vorzulegen.

Dazu sahen die „Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen nach dem Steiermärkischen Wirtschaftsförderungsgesetz“ vor, dass der Förderungsanspruch erlischt bzw. bereits bezahlte Förderungen sofort ganz oder teilweise zur Rückzahlung fällig werden, wenn die Auflagen oder Bedingungen des Förderungsübereinkommens nicht oder nicht rechtzeitig erfüllt werden.

Weiters enthielt das zwischen dem Förderungswerber und der SFG zu schließende Übereinkommen in der Regel auch eine Bestimmung, welche die SFG zur Einforderung einer Bankgarantie zwecks Besicherung allfälliger Rückforderungsansprüche berechnete.

Die SFG ermittelte die Höhe von Projektkostenzuschüssen im Rahmen des Förderungsprogramms „Innovative Investitionen“ anhand eines selbst entwickelten Bewertungsschemas, das unternehmensbezogene Kriterien, die arbeits- und strukturpolitische Relevanz des Projekts und die Umweltverträglichkeit berücksichtigte.

- 4.2 In mehreren Fällen stellte der RH fest, dass die Projektkostenzuschüsse zwar ein Mehrfaches von 0,10 Mill. EUR betragen, die Mitarbeiterzahl jedoch unter 70 lag und somit keine Begutachtung durch den Wirtschaftsförderungsbeirat zu erfolgen hatte. Nach Ansicht des RH führte die Verknüpfung der Vorlagekriterien zu einer sachlich nicht gerechtfertigten Abgrenzung der begutachtungspflichtigen Förderungsfälle.

Der RH empfahl, die Auswahl der dem Beirat vorzulegenden Projekte nur von der Förderungshöhe abhängig zu machen. Weiters empfahl er, die Bereitstellung von Bankgarantien zur Sicherstellung allfälliger Rückforderungsansprüche als generelle Bedingung in die Rahmenrichtlinien aufzunehmen.

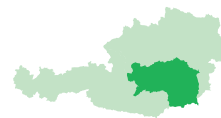
- 4.3 *Die Landesregierung führte dazu aus, dass die Beiratsmitglieder bisher keine Änderungswünsche in Zusammenhang mit der Begutachtung von Förderungsfällen geäußert hatten; ein unmittelbarer Handlungsbedarf sei nicht gegeben. Durch die Vorlage von Quartalsberichten sei die Transparenz der Förderungsvergabe jedenfalls gewährleistet.*

Zur Sicherstellung von Rückforderungsansprüchen durch die Bereitstellung von Bankgarantien würde eine entsprechende Formulierung im Zuge der nächsten Überarbeitung der Richtlinien bzw. Aktionsprogramme aufgenommen werden.

Durchführung von
Förderungsprojekten

- 5.1 (1) Die SFG förderte gemeinsam mit anderen Förderungsgebern, zu denen auch das Land Niederösterreich, das Land Steiermark und die Landeshauptstadt Graz gehörten, ein Kompetenzzentrum zur Forschung und Entwicklung im Bereich der thermischen Nutzung fester Biomasse. Der im August 2003 abgeschlossene Förderungsvertrag verpflichtete das Kompetenzzentrum, binnen Jahresfrist einen Aufsichtsrat einzurichten, wobei den landesseitigen Förderungsgebern das Nominierungsrecht für ein Aufsichtsratsmitglied zugestanden wurde.

(2) Wegen der angespannten finanziellen Situation der Landeshauptstadt wurde die Anweisung der im Förderungsplan für die Jahre 2003 und 2004 vorgesehenen Beträge ausgesetzt und diese ersatzweise von den übrigen Förderungsgebern geleistet. Dabei verpflichtete sich die Landeshauptstadt, die ausgesetzten Zahlungen ab dem Jahr 2005 in der Restlaufzeit nachzuholen.



- 5.2 Der RH stellte fest, dass die geförderte Unternehmung bis November 2004 noch keinen Aufsichtsrat eingerichtet hatte. Er empfahl der SFG, auf die Erfüllung der Auflage zu dringen und darauf zu achten, dass die Landeshauptstadt die zeitlich aufgeschobenen Zahlungen zeitgerecht leistet.
- 5.3 *Laut Stellungnahme der Landesregierung soll der Aufsichtsrat im Kompetenzzentrum noch im Jahr 2005 eingerichtet werden.*

Zur Vorfinanzierung des Förderungsanteils der Landeshauptstadt durch die SFG teilte die Landesregierung mit, dass die Anteile der SFG bei den Auszahlungen für das Jahr 2005 bereits zurückgenommen worden seien. Dadurch können höhere Leistungen der SFG als im Förderungsvertrag vorgesehen jedenfalls ausgeschlossen werden.

- 6.1 Bei einem Investitionsvorhaben zur Produktion von Leimholz ergab die Abrechnungskontrolle der SFG das Fehlen von Aufzeichnungen, weshalb Projektkosten in Höhe von 0,23 Mill. EUR nicht anerkannt wurden.
- 6.2 Der RH hob die genaue Abrechnungskontrolle durch die SFG hervor.

Wertschöpfungsketten

- 7.1 Die SFG ließ in den Branchen Automobilzulieferindustrie sowie Maschinen- und Anlagenbau durch eine Beratungsunternehmung untersuchen, ob Anbieter in einzelnen Verarbeitungsstufen in der Wertschöpfungskette fehlten.
- 7.2 Der RH anerkannte die Bemühungen der SFG, potenzielle Ansiedler zu selektieren und gezielt anzusprechen.

Evaluierungen

- 8.1 Das Qualitätsmanagement der SFG setzte sich im Standortmanagement den positiven Abschluss von mindestens 25 % der qualifizierten Projektanfragen als Ziel. In den Jahren 2000 bis 2003 lag das Verhältnis der positiv abgeschlossenen Projekte zu den Erstkontakten jeweils über der Zielvorgabe; im Jahr 2004 ging die Erfolgsquote auf rd. 8 % zurück. Angaben über die Gründe, warum ein Angebot von den Interessenten nicht angenommen wurde, waren der Dokumentation zumeist nicht zu entnehmen.

Die Aktivitäten des Geschäftsfeldes Standortmanagement waren noch nicht evaluiert worden.

- 8.2 Der RH regte an, die Ursachen für die negativen Entscheidungen zu erheben, um daraus Erkenntnisse für die zukünftige Gestaltung des Leistungsangebots im Standortmanagement zu gewinnen.
- 8.3 *Laut Stellungnahme der Landesregierung sei der Empfehlung, die Ursachen für negative Projektabschlüsse zu erheben, bereits nachgekommen worden.*

Weiterentwicklung des Standort- managements

- 9.1 Der Gesellschafterausschuss genehmigte im März 2000 ein Konzept über die künftige strategische Ausrichtung der Tätigkeit des Geschäftsfeldes Standortmanagement. Die SFG legte im August 2004 ein aktualisiertes Konzept vor, um den zunehmenden Standortwettbewerb und die dynamische Entwicklung in den Stärkefeldern zu berücksichtigen sowie den geänderten Rahmenbedingungen ab 2007 durch die Erweiterung der EU wirksam zu begegnen.

Ein Schwerpunkt bestand in der Entwicklung, der Akquisition und der Betreuung von Headquartern, wobei zur Bewältigung des Arbeitsvolumens ein Personalbedarf von mindestens fünf Personen ermittelt wurde und die Gesamtkosten in den Jahren 2005 bis 2007 – ohne internationale Marketingaktivitäten – auf 1,60 Mill. EUR geschätzt wurden. Dieses Konzept war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle allerdings noch nicht genehmigt.

- 9.2 Der RH anerkannte das aktive Bemühen der SFG, für die zukünftigen Herausforderungen gerüstet zu sein und empfahl, rasch über die künftige Ausrichtung und Ressourcenausstattung des Geschäftsfeldes Standortmanagement zu entscheiden.

Darüber hinaus werden nach Ansicht des RH die Ansiedlung von Unternehmen und die Sicherung bestehender Betriebsstandorte in Zukunft vor allem von professionellen Informations- und Beratungsleistungen sowie von infrastrukturellen Gegebenheiten abhängen. Dazu zählen insbesondere die Nähe zu Forschungs- und Entwicklungsstätten, die Höhe der Unternehmenssteuern, die Verfügbarkeit von Verkehrsanbindungen und Arbeitskraftreserven – d.h. von Faktoren, die im internationalen Wettbewerb als entscheidend angesehen werden.

- 9.3 *Laut Mitteilung der Landesregierung werde das neue Konzept des Geschäftsfeldes Standortmanagement im Wirtschaftsressort ausführlich diskutiert und beraten werden.*

**Standortfaktor
Energieversorgung**

- 10.1** Eine Studie, welche die Infrastruktur des Wirtschaftsstandortes Steiermark darstellte und auf Engpässe überprüfte, kam zum Ergebnis, dass die im Vergleich mit anderen Bundesländern relativ hohen Strompreise und die langfristig unzureichende Sicherheit der Energieversorgung im Land Steiermark einen Standortnachteil darstellen.
- 10.2** Angesichts der Tatsache, dass auch ein nur zeitweiser Ausfall der Energieversorgung die Bemühungen des Standortmanagements gefährden kann, empfahl der RH, vor allem dem Ausbau der Transportkapazitäten für Gas und Strom erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen. Allerdings stellen diese Maßnahmen eine vorrangige Aufgabe der überregionalen Wirtschaftspolitik dar und sind durch regionale Förderungseinrichtungen nur bedingt beeinflussbar.
- 10.3** *Dazu gab die Landesregierung keine Stellungnahme ab.*

**Schluss-
bemerkungen**

- 11** Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:
- (1) Es wäre rasch über die künftige Ausrichtung und Ressourcenausstattung des Geschäftsfeldes Standortmanagement zu entscheiden.
- (2) Dem Ausbau der Transportkapazitäten für Strom und Gas wäre wegen der Bedeutung der Energieversorgung als Standortfaktor erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen.
- (3) Die Auswahl der dem Wirtschaftsförderungsbeirat vorzulegenden Projekte sollte nur von der Förderungshöhe abhängig gemacht werden. Die Bereitstellung von Bankgarantien zur Sicherstellung allfälliger Rückforderungsansprüche wäre als generelle Bedingung in die Rahmenrichtlinien aufzunehmen.

**Vergleich mit
der ecoplus.
Niederösterreichs
Wirtschaftsagentur
GmbH**

Gemeinsamkeiten

- 12 Die zeitgleich vorgenommene Überprüfung der Steirischen Wirtschaftsförderungsgesellschaft m.b.H. und der ecoplus, Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH ergab folgende Gemeinsamkeiten und Unterschiede:

Kern des Leistungsangebots zur Betriebsansiedlung war die Beratung von Interessenten, die Ausarbeitung von Standortvorschlägen sowie die Vermittlung von Kontakten.

Der verstärkte Standortwettbewerb nach der EU-Osterweiterung und die Marktmacht potenzieller Investoren machte in beiden Gesellschaften die Grenzen der regionalen Möglichkeiten zur Betriebsansiedlung deutlich.

Die Schaffung von Arbeitsplätzen stellte zwar bei der Betriebsansiedlung eine regelmäßig wiederkehrende Forderung dar, war in der Praxis jedoch nur bedingt durchsetzbar.

Um die Realisierung von aussichtsreicheren Projekten nicht zu gefährden, war es notwendig – vor allem im Umgang mit verhandlungsstarken und wirtschaftlich gefestigten Unternehmungen – individuelle Vereinbarungen zu treffen bzw. die Verfahrensabläufe anzupassen.



Unterschiede

	SFG	ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH
Unternehmensgegenstand	Förderung der steirischen Wirtschaft; Beteiligung an Unternehmungen	Förderung der Betriebsansiedlung und Regionalisierung in Niederösterreich
Geschäftsfelder/Leistungsbereiche	„Standortmanagement“	„Betriebsansiedlung und Investorenservice“; „Management der Wirtschaftsparks“
Zielgruppendefinition	Unternehmungen der Bereiche Werkstoffe und Metalle, Mobilität, Humantechnologie, Holz und „Wirtschaftsnahe Dienstleistungen“	Zielgruppen waren teilweise festgelegt, wurden in der Praxis jedoch nicht vorrangig bearbeitet.
Maßnahmen zur Betriebsansiedlung	durchgängige Projektbetreuung nach dem „One-Stop-Shop-Prinzip“ einschließlich finanzieller Förderungen	Ansiedlung von Betrieben sowie die Errichtung, Vermarktung und teilweise der Betrieb von Wirtschaftsparks; keine finanziellen Förderungen.
Umsetzung	aktive Suche nach potenziellen Investoren durch die Analyse von Wertschöpfungsketten und das Schließen von Lücken	Erwerb und Veräußerung von Liegenschaften; Planung, Errichtung, Vermietung und Verpachtung von Betriebsstandorten und -einrichtungen; Entwicklung interkommunaler Betriebsstandorte
Evaluierung	für das Standortmanagement noch ausständig	noch nicht abgeschlossen

Aufsichtsmaßnahmen der Landesregierung

- 1 Der RH überprüfte im Oktober und November 2004 ausgewählte Aufsichtsmaßnahmen der Steiermärkischen Landesregierung. Er erstellte dabei einen Katalog über Aufsichtsmaßnahmen einzelner Abteilungen bzw. Organisationseinheiten des Amtes der Landesregierung.

Zu dem im März 2005 übermittelten Prüfungsergebnis gab die Steiermärkische Landesregierung im Juni 2005 eine Stellungnahme ab. Sie brachte darin zum Ausdruck, die vom RH ausgesprochenen Hinweise und Anregungen zustimmend zur Kenntnis genommen zu haben, Empfehlungen umsetzen und die empfohlenen Prüfungen des Nutzens einer Änderung einzelner Verfahrensabläufe durchführen zu wollen.

Der RH verzichtete auf eine Gegenäußerung.

In Bezug auf die von der Überprüfung erfassten Organisationseinheiten berücksichtigte die Organisation der Landesverwaltung die Belange der Aufsicht und wies den Abteilungen des Amtes der Landesregierung und der Bezirkshauptmannschaften entsprechende Aufgaben zu.

Der RH stellte fest, dass die zur Durchführung der Aufsichtsmaßnahmen eingesetzten personellen Ressourcen in Anbetracht des Risikopotenzials in Summe angemessen waren. In einzelnen Bereichen, wie z.B. bei den Umweltinspektionen, lagen sie am unteren Limit; im Jugendwohlfahrtswesen waren sie nicht ausreichend, um die erforderlichen Aufsichtsmaßnahmen durchzuführen.

- 2 Für einige Bereiche der Aufsicht bzw. im Zusammenhang mit diesen Aufsichtsagenden war Verbesserungspotenzial gegeben. Der RH hob dazu im Einzelnen folgende Empfehlungen hervor:
 - Landesbeteiligungen sollten hinsichtlich ihrer aktuellen Notwendigkeit einer Evaluierung unterzogen werden; entbehrlich gewordene Beteiligungen wären zu beenden.
 - Im Bereich des Forstwesens sollte der Personaleinsatz unter Einbeziehung der Bezirkshauptmänner flexibler gestaltet werden.
 - Die Umsetzung des Projekts „Sozialdatenbanksystem“ sollte einen neuen Impuls erfahren.

- Im Bereich der Jugendwohlfahrt wäre eine Evaluierung der für eine gesetzeskonforme Wahrnehmung der Aufsichtsverantwortung notwendigen Ressourcen vorzunehmen, um über ausreichende Grundlagen für organisatorische und personelle Maßnahmen zu verfügen.
- Hinsichtlich der Überprüfungspflichten der Gewerbebehörden wäre eine Prioritätenreihung, die sich am Gefahrenpotenzial zu orientieren hat, und ein Personalkonzept zu erstellen.
- Die Neustrukturierung des Amtssachverständigendienstes sollte ehe baldigst umgesetzt werden.
- Gleichartige Aufsichtsmaßnahmen sollten in einer Abteilung des Amtes der Landesregierung konzentriert werden.

Wien, im November 2005

Der Präsident:

Dr. Josef Moser

ANHANG

Entscheidungsträger

(Aufsichtsratsvorsitzende und
deren Stellvertreter
sowie Vorstandsmitglieder)

der überprüften Unternehmungen

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in [Gründruck](#)

Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitzender	Ing. Mag. Christian TRATTNER (27. Juni 1996 bis 9. August 2001)
	Dr. Franz KUBIK (9. August 2001 bis 16. Februar 2002)
	Dr. Othmar BRUCKMÜLLER (13. März 2002 bis 12. Juni 2002)
	Dr. Johann QUENDLER (seit 12. Juni 2002)
Stellvertreter des Vorsitzenden	Sektionschef Dipl.-Ing. Hans MÜLLER (2. Juli 1999 bis 19. April 2001)
	Dr. Othmar BRUCKMÜLLER (7. Mai 2001 bis 13. März 2002)
	Dipl.-Ing. Michael RAMPRECHT (seit 13. März 2002)

Vorstand

Vorsitzender	Dr. Walter HECKE (15. September 2001 bis 17. Februar 2005)
Mitglieder	Dipl.-Ing. Bernhard ENGLER (1. November 1997 bis 14. September 2001)
	Dr. Engelbert SCHRAGL (1. November 1997 bis 14. September 2001)
	Dipl.-Ing. Franz LÜCKLER (seit 15. September 2001)
	Ing. Mag. Christian TRATTNER (seit 11. Februar 2002)

**Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-
Gesellschaft m.b.H. (ÖSAG)*****Aufsichtsrat**

Vorsitzender Dipl.-Ing. Dr. Richard SCHENZ
(6. Juli 2002 bis 31. Dezember 2004)

Stellvertreter des
Vorsitzenden Dipl.-Ing. Bernhard MEINDL
(6. Juli 2002 bis 31. Dezember 2004)

Geschäftsführung

Dipl.-Ing. Alois SCHEDL
(6. Juli 2002 bis 31. Dezember 2004)

Dipl.-Ing. Franz LÜCKLER
(6. Juli 2002 bis 20. Dezember 2002)

* Aufgrund einer neuen Struktur der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) führt ab 1. Jänner 2005 die ASFINAG Bau Management GmbH die Aufgaben der ÖSAG weiter. Geschäftsführer ist wie bisher Dipl.-Ing. Schedl.

