



Prüfungsbericht

Brückenerhaltung

korrekt. sachlich. konsequent.
Vertrauen durch Kompetenz.

Auskünfte

Burgenländischer Landes-Rechnungshof

Post

Eisenstadt, Landhaus-Neu, Zugang Waschstattgasse

Telefon

A-7000 Eisenstadt, Europaplatz 1

E-Mail

+43 2682 63066

Internet

post@blrh.at

<https://www.blrh.at>

Berichtstitel

Prüfung Brückenerhaltung

Berichtszahl

LRH-320-35/62-2023

Datum

Dezember 2023

Redaktion, Grafik

Bgld. Landes-Rechnungshof

Titelbild

Land Burgenland

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	1
Abkürzungsverzeichnis.....	3
Abbildungsverzeichnis.....	5
Tabellenverzeichnis.....	6
Glossar.....	7
Vorlage an den Landtag.....	10
Darstellung der Prüfungsergebnisse.....	10
Kurzfassung.....	11
Zahlen und Fakten.....	16
Grundlagen.....	17
Prüfungsergebnis.....	19
RAHMENBEDINGUNGEN.....	19
1 Wegehalterhaftung.....	19
2 Bgld. Straßengesetz 2005.....	19
3 Normen und Richtlinien.....	21
4 Begriffe.....	22
5 Systematisches Erhaltungsmanagement.....	23
ORGANISATION.....	25
6 Politische und fachliche Zuständigkeiten.....	25
7 Baudirektion.....	25
8 Internes Kontrollsystem und Compliance.....	28
BRÜCKENNETZ.....	34
9 Brückendatenbank.....	34
10 Verträge mit Dritten.....	37
STRATEGISCHE GRUNDLAGEN.....	40
11 Ziele und Strategie.....	40
12 Investitionsplan.....	42
13 Bauprogramm.....	45
BRÜCKENINSPEKTION.....	48
14 Vorgehensweise.....	48
15 Intervalle.....	50
16 Personelle Ausstattung.....	53
17 Ausbildungs- und Schulungskonzept.....	57

18	Durchführung.....	59
19	Brückenbesichtigung und Lafnitzbrücke	62
	BRÜCKENZUSTAND.....	65
20	Objekt- und Bauteilbewertung.....	65
21	Zustandsentwicklung	67
	LANDESHAUSHALT	72
22	Budgetierung	72
23	Mittelverwendung	73
	VERGABE.....	78
24	Vergaberecht	78
	Schlussbemerkungen	83
	Anlagen.....	87
	Anlage 1: Regelwerke	87
	Anlage 2: Aufbauorganisation der Baudirektion bis Februar 2021	88
	Anlage 3: Aufbauorganisation der Baudirektion per Februar 2021	89
	Anlage 4: Standortverteilung, Stand März 2023.....	90
	Anlage 5: CMS-Aktivitäten laut Tätigkeitsbericht 2022.....	91

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ABGB	Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch
Abs.	Absatz
Abt.	Abteilung
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
AV	Abteilungsvorstand
BBN	Bau- und Betriebsdienstleistungszentrum Nord, Bau und Betrieb Nord
BBS	Bau- und Betriebsdienstleistungszentrum Süd, Bau und Betrieb Süd
BBZ	Bau- und Betriebsdienstleistungszentrum Nord und Süd, Bau und Betrieb Nord und Süd
BGBI.	Bundesgesetzblatt
Bgld. LRHG	Burgenländisches Landes-Rechnungshof-Gesetz
Bgld. StraßenG	Burgenländisches Straßengesetz 2005
Bgld.	Burgenland, Burgenländische(r)
BLRH	Burgenländischer Landes-Rechnungshof
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BVergG	Bundesvergabegesetz 2018
B-VG	Bundesverfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
CMS	Compliance Management-System
d.h.	das heißt
d.s.	das sind
Dir.	Direktor
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
FH	Fachhochschule
FIPOS	Finanzposition
FISTL	Finanzstelle
FSV	Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
GeOA	Geschäftsordnung des Amtes der Bgld. Landesregierung

GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HR BUT	Hauptreferat Bau- und Umwelttechnik
HTL	Höhere Technische Lehranstalt
idgF.	in der geltenden Fassung
iHv.	in Höhe von
IKS	Internes Kontrollsystem
INTOSAI	Internationale Organisation der Obersten Rechnungskontrollbehörden
IR	Referat Interne Revision und Compliance
ISO	Internationale Organisation für Normung
KFG	Kraftfahrgesetz
km	Kilometer
LADir	Landesamtsdirektor
Lfd. Soll	laufendes Soll
LGBl.	Landesgesetzblatt
NVA	Nachtragsvoranschlag
OHB	Organisationshandbuch
ONR	ON-Regel
PMS	Pavement Management-System
PSP	Projektstrukturplan
RA	Rechnungsabschluss
rd.	rund
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
S.	Seite
StVO	Straßenverkehrsordnung
TU	Technische Universität
UA	Unterabschnitt
VA	Voranschlag
VASSt	Voranschlagsstelle
VBÄ	Vollbeschäftigungsäquivalent
VRV	Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung
z.B.	zum Beispiel

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Straßenerhalter	21
Abbildung 2: Schematische Darstellung einer Brücke	22
Abbildung 3: Systematisches Erhaltungsmanagement	24
Abbildung 4: Durchschnittliche jährliche Bauraten gemäß Investitionsplänen	43
Abbildung 5: VBÄ für die Brückenprüfung und -kontrolle	55
Abbildung 6: Zustand der Brücken 2004 bis 2022	68
Abbildung 7: Zusammenhang Zustand und Alter des Brückennetzes 2022	69
Abbildung 8: Vergleich Bauraten gemäß Investitionsplänen zu Auszahlungen	75

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Straßennetz Burgenland im Jahr 2022.....	20
Tabelle 2: Personalstand der Baudirektion	26
Tabelle 3: CMS-Schulungsnachweise.....	31
Tabelle 4: Ausgewählte Kenndaten des Brückennetzes	35
Tabelle 5: Brücken nach Tragwerksmaterial	35
Tabelle 6: Baukosten der Erhaltungsmaßnahmen	36
Tabelle 7: Bauraten gemäß Bauprogramm	46
Tabelle 8: Vorgehensweise bei der Brückeninspektion	49
Tabelle 9: Brückenprüfungen und -kontrollen.....	50
Tabelle 10: Prüf- und Kontrollintervalle	51
Tabelle 11: Inspektionstermine der zehn Brücken.....	52
Tabelle 12: Ablauf der Brückenprüfung und -kontrolle.....	59
Tabelle 13: Besichtigte Brücken	62
Tabelle 14: Zu bewertende Bauteile	65
Tabelle 15: Bewertungssystem des Erhaltungszustands.....	65
Tabelle 16: Objektbewertung	66
Tabelle 17: Bauteilbewertung	66
Tabelle 18: Voranschläge und Nachtragsvoranschläge.....	72
Tabelle 19: Rechnungsabschlüsse.....	73
Tabelle 20: Abweichung VA, NVA und RA.....	74
Tabelle 21: Auszahlungen bauliche Erhaltung der Brücken	74
Tabelle 22: Vergabeverfahren	79
Tabelle 23: Überprüfte Vergabeverfahren	80

Glossar

Die **Bauwerksfläche** errechnet sich aus der Brückenbreite (Randbalkenaußenkante bis Randbalkenaußenkante) und der Bauwerkslänge (mittlere Länge beider Randbalken).

Eine **Brücke** ist die Überführung eines Verkehrsweges über einen Geländeeinschnitt, einen anderen Verkehrsweg, ein Gewässer oder tiefer liegendes Gelände, wenn die lichte Weite rechtwinklig zwischen den Widerlagern gemessen über zwei Meter beträgt.

Die **Dauerhaftigkeit** ist die Anforderung an das Bauwerk, während der geplanten Nutzungsdauer seine Funktion zu erfüllen. Dies betrifft insbesondere die Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit ohne wesentlichen Verlust der Nutzungseigenschaften bei einem angemessenen Instandhaltungsaufwand.

Ein **Durchlass** ist ein kleineres Bauwerk mit einer lichten Weite bis zu zwei Metern, das Dämme durchquert, um kleine Gerinne, untergeordnete Verkehrswege, Leitungen und dergleichen hindurchzuführen. Dazu gehören beispielsweise Rohr-, Viehdurchlässe, Kanäle sowie Drainagen.

Der **Erhaltungszustand** ist der Zustand, in dem sich das Bauwerk zum Betrachtungszeitpunkt befindet.

Die **Erneuerung** bezeichnet den Abbruch und Ersatz bzw. Austausch wesentlicher Bauwerksteile (z.B. Überbau) oder des gesamten Tragwerks.

Die **Ertüchtigung** umfasst alle baulichen Maßnahmen, die zu einer Tragfähigkeitsverbesserung über den ursprünglichen Sollzustand hinausgehen. Dazu gehören beispielsweise Tragwerks-, Pfeiler- und Fundamentverstärkungen.

Die **Funktionsfähigkeit** ist die Eignung des Bauwerks zur Funktionserfüllung aufgrund seines Erhaltungszustands.

Die **Gebrauchstauglichkeit** ist die Eignung eines Bauwerks oder Bauteils für einen bestimmungsgemäßen Verwendungszweck, die auf feststellbaren Gebrauchseigenschaften beruht und deren Bedeutung sich aus individuellen Bedürfnissen ableitet.

Die **Inspektion** bezeichnet die Maßnahmen zur Feststellung und Bewertung des bautechnischen Istzustands von Brücken sowie verwandter Kunstbauten. Sie umfasst im Wesentlichen die Prüfung, Kontrolle und laufende Überwachung der Brücken.

Die **Instandhaltung** ist die Kombination aller technischen und administrativen Maßnahmen sowie Maßnahmen des Managements während des Lebenszyklus einer Einheit, die dem Erhalt oder der Wiederherstellung ihres funktionsfähigen Zustands dient, sodass sie die geforderte Funktion erfüllen kann.

Die **Instandsetzung** umfasst alle baulichen Maßnahmen zur Wiederherstellung des Sollzustands. Beispiele dafür sind Verfugungsarbeiten, Mauerwerksinjektionen, Betoninstandsetzungen sowie Erneuerung des Korrosionsschutzes, von Abdichtungen und Randbalken.

Die **Lebenszykluskosten** sind die gesamten verzinsten Kosten eines Bauwerks über den gesamten Lebenszyklus.

Die **Nutzungsdauer** ist die übliche Verwendungsdauer eines Bauwerks (Anlageguts) entsprechend seiner vorgesehenen Nutzungsart (z.B. Straßen-, Eisenbahn- und Radwegbrücke). Dabei wird zwischen der betriebsgewöhnlichen, der technischen, der theoretischen und wirtschaftlichen Nutzungsdauer unterschieden.

Öffentliche Straßen sind alle dem Verkehr von Menschen und Fahrzeugen dienenden Grundflächen, die ausdrücklich oder stillschweigend dem Gemeingebrauch gewidmet sind, ohne Rücksicht auf ihre Bezeichnung (z.B. Straße, Weg und Platz) oder die Art der Oberflächenbefestigung.

Bei der **Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV)** handelt es sich um einen gemeinnützigen Verein. Dessen Hauptaufgabe ist die Weiterentwicklung und Dokumentation der Erkenntnisse aus dem gesamten Verkehrswesen in Zusammenwirken von Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung.

Ein **Pavement Management System (PMS)** ist ein Instrument zur systematischen Erfassung aller für die Straßenerhaltung notwendigen Informationen. Hierbei werden die Zustandsmerkmale von Straßen elektronisch erfasst. Diese können in weiterer Folge mit einer Zustandsprognose verknüpft werden. Insofern dient ein PMS der besseren Beurteilbarkeit von Erhaltungsmaßnahmen und deren wirtschaftlichen Auswirkungen.

PSP-Element ist die Bezeichnung für Kosten- und Unterkostenstellen des Straßenbauprogramms des Landes Burgenland.

Die **Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)** sind das zentrale Regelwerk für das Verkehrs- und Straßenwesen. Herausgeber ist die Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr.

Risiko ist das Produkt von Eintrittswahrscheinlichkeit und Ereignisschwere bzw. Schadensausmaß.

Der **Rückbau** entspricht im Wesentlichen dem Abbruch eines Bauwerks in umgekehrter Reihenfolge zu dessen Errichtung. Ziel ist es, die anfallenden Materialien weitgehend einer Wiederverwendung, einer Vorbereitung zur Wiederverwendung oder einem Recycling zuzuführen.

Der **Sollzustand** ist der plangemäße Zustand zum Zeitpunkt der Errichtung einschließlich aller Erneuerungen, Ertüchtigungen und Instandsetzungen.

Die **Tragfähigkeit** ist die mechanische Eigenschaft eines Bauteils oder Bauteilquerschnitts im Hinblick auf den Widerstand gegen unterschiedliche Versagensformen wie etwa Biege-, Knick- und Zugwiderstand.

Das **Tragwerk** bezeichnet die Tragkonstruktion einer Brücke, die einen Unterbau benötigt (z.B. Balken, Platten und Bögen). Ebenso werden jene Tragkonstruktionen, die den Unterbau inkludiert haben (z.B. Gewölbe) unter dem Begriff Tragwerk zusammengefasst.

Die **Verkehrssicherheit** ist die Eigenschaft eines Bauwerks, im Rahmen seiner geplanten Funktion die Sicherheit für Verkehrsteilnehmer, Fahrzeuge, Personen und Sachen im Umfeld des Bauwerks zu gewährleisten.

Zur **Wartung** zählen alle Maßnahmen zur Bewahrung des Sollzustands. Dazu zählen etwa Reinigung, Bewuchsentfernung, Spülen von Entwässerungsleitungen, Räumen von Schächten sowie Kleinstbaumaßnahmen.

Vorlage an den Landtag

Der Burgenländische Landes-Rechnungshof (BLRH) hat gemäß § 8 Bgld. LRHG unverzüglich nach Abschluss einer Prüfung das Ergebnis dem Bgld. Landtag, der antragstellenden und der geprüften Stelle sowie der Bgld. Landesregierung in einem schriftlichen Bericht zur Kenntnis zu bringen.

Das vorliegende Prüfungsergebnis behandelt alle aus Sicht des BLRH wesentlichen Sachverhalte. Der BLRH berät die geprüfte Stelle durch seine Empfehlungen. Als prüfendes und beratendes Organ des Bgld. Landtages ist es dem BLRH ein zentrales Anliegen, über seine Prüfungsberichte auf die Nutzung vorhandener sowie die Schaffung neuer Verbesserungspotenziale hinzuwirken.

Prüfungsberichte des BLRH erwecken vordergründig den Anschein, eher Defizite denn Stärken der geprüften Stellen aufzuzeigen. Daraus soll und kann nicht grundsätzlich auf eine mangelhafte Arbeit der geprüften Stellen geschlossen werden. Dies auch dann nicht, wenn nach Auffassung der geprüften Stellen die Darstellung ihrer Stärken in den Hintergrund getreten erscheint. Die Tätigkeit des BLRH soll über die gegebenen Empfehlungen dazu beitragen, das vielfach bereits anerkannt hohe Niveau der Leistungsfähigkeit nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit noch weiter zu verbessern.

Darstellung der Prüfungsergebnisse

Das Prüfungsergebnis ist in thematische Abschnitte gegliedert (z.B. **RAHMEN-BEDINGUNGEN**). Jeder Abschnitt ist in Unterabschnitte gegliedert (z.B. **1 Wegehalterhaftung**). Diese beinhalten die jeweils überprüften Faktenkreise. Den **Endziffern** der Unterabschnitte ist dabei folgende Bedeutung zugeordnet:

- 1.1 Sachverhaltsdarstellung
- 1.2 Beurteilung durch den BLRH
- 1.3 Stellungnahme der geprüften Stelle
- 1.4 Gegenäußerung des BLRH (optional)

Im Bericht verwendete geschlechterspezifische Bezeichnungen gelten grundsätzlich für alle geschlechtlichen Identitäten.

In Tabellen, Abbildungen und Anlagen des vorliegenden Prüfungsergebnisses können bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Brückenerhaltung

Kurzfassung

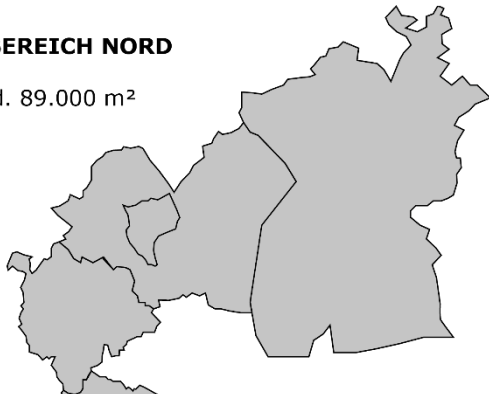


Brückenerhaltung

Der BLRH überprüfte die Brückenerhaltung im Burgenland von 2019 bis 2021. Das aus 583 Brücken bestehende Brückennetz wies einen altersentsprechenden Erhaltungszustand auf. Eine Gesamtstrategie der Bgld. Landesregierung auf Basis messbarer Ziele fehlte jedoch.

ERHALTUNGSBEREICH NORD

244 Brücken
Brückenfläche rd. 89.000 m²



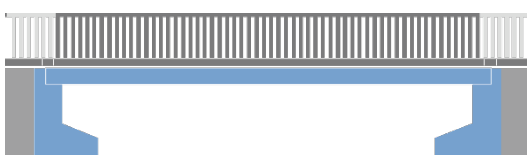
Lafnitz-
brücke

ERHALTUNGSBEREICH SÜD

339 Brücken
Brückenfläche rd. 104.000 m²



**Mittleres Alter der Brücken:
rd. 42 Jahre**



GESAMTSTRATEGIE

- ❌ Keine Gesamtstrategie für das Brückennetz auf Basis messbarer Ziele
- ❌ Kein Sollzustand für das Brückennetz festgelegt
- ❌ Keine Wirkungsanalysen zum Brückennetz

MITTELVERWENDUNG

10,75

Mio. Euro Auszahlungen

BRÜCKENINSPEKTION

- ❌ Inspektionsintervalle nicht durchgängig eingehalten
- ❌ Fehlende bzw. lückenhafte Dokumentation der Brückenüberwachung
- ❌ Lafnitzbrücke von 2011 bis 2023 nicht überprüft

VERGABERECHT

- ❌ Unzulässige Direktvergabe durchgeführt

Kenndaten und Zahlen

Mit Stand Juni 2023 umfasste das vom Land Burgenland zu erhaltende Brückennetz 583 Brücken mit einer Brückenfläche von rd. 193.000 m². Davon waren rd. 91,8 Prozent mit einem Stahlbetontragwerk ausgestattet. Das Brückennetz erreichte Ende 2022 eine durchschnittliche Zustandsnote von rd. 2,4. Es wies damit einen altersentsprechenden Erhaltungszustand auf. (Unterabschnitte 9 und 21)

Gesamtstrategie

Für die Erhaltung des Brückennetzes bestand keine von der Bgld. Landesregierung beschlossene Gesamtstrategie auf Basis messbarer Ziele. Insbesondere war kein Sollzustand festgelegt. Dazu zählten etwa zulässige Bandbreiten der Zustandsklassen. Ebenso wenig lagen umfassende Wirkungsanalysen zum Brückennetz vor.

Klare strategische Zielvorgaben bildeten jedoch eine wesentliche Voraussetzung für einen effektiven und effizienten Mitteleinsatz. Wirkungsanalysen waren für die Beurteilung der Zielerreichung und Steuerung des Mitteleinsatzes erforderlich. (Unterabschnitt 11)

Investitionsplan und Mittelverwendung

Von 2019 bis 2021 gab das Land Burgenland für die Brückenerhaltung rd. 10,75 Mio. Euro aus. Dieser Betrag entsprach rd. 25,7 Prozent der Gesamtauszahlungen für den Straßenbau.

Die jährlichen Auszahlungen lagen in einer Bandbreite von rd. 2,61 Mio. Euro und rd. 4,44 Mio. Euro. Sie unterschritten damit den zehnjährigen Investitionsplan des Landes Burgenland. Die jährlichen Planabweichungen betragen im überprüften Zeitraum im Mittel bis zu rd. 2,75 Mio. Euro.

Der BLRH konnte die Auswirkungen der Planabweichungen auf das Brückennetz mangels Wirkungsanalysen nicht abschließend beurteilen. (Unterabschnitte 11, 12, 21 und 23)

Brückeninspektion

Bei den Brückeninspektionen waren die erforderlichen Inspektionsintervalle nicht durchgängig eingehalten. In diesem Zusammenhang kritisierte der BLRH vor allem die fehlende bzw. lückenhafte Dokumentation der Brückenüberwachung durch den Streckendienst. (Unterabschnitt 15)

Das Land Burgenland schloss im November 2011 mit dem Land Steiermark ein Grenzbrückenübereinkommen ab. Dieses verpflichtete das Land Burgenland unter anderem zur Erhaltung der Lafnitzbrücke bei Burgauberg. Dennoch führte das Land Burgenland bis Juli 2023 weder Brückenprüfungen noch -kontrollen durch. Somit verfügte es über keine Informationen über Funktionsfähigkeit sowie Belastbarkeit der Brücke. Ebenso wenig waren Überwachungstätigkeiten durch den burgenländischen Streckendienst und etwaige Erhaltungsmaßnahmen an der Brücke dokumentiert. (Unterabschnitt 19)

Der BLRH wies darauf hin, dass die Nichteinhaltung geltender Normen und Richtlinien sowie die Vernachlässigung der Erhaltungspflicht für den Straßenerhalter das Risiko von Schadenersatzleistungen bei Unfällen barg. (Unterabschnitte 1 bis 3)

Vergaberecht

Der BLRH überprüfte stichprobenartig die Vergabe von 15 Bau- und Dienstleistungsaufträgen mit einem geschätzten Auftragswert von rd. 6,46 Mio. Euro.

Dabei kritisierte er die fehlende Dokumentation über die jeweilige Berechnung des geschätzten Auftragswerts. Somit war nicht nachvollziehbar, anhand welcher konkreten Daten und Grundlagen die Schätzung der Auftragswerte erfolgte.

Bei einem Vergabefall hielt das Land Burgenland die Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes nicht ein. Es führte eine Direktvergabe durch, die aufgrund der Auftragswertschätzung von 100.000 Euro (netto) nicht zulässig war. Das Land Burgenland wählte somit das falsche Vergaberegime. (Unterabschnitt 24)

Weitere Feststellungen

Verbesserungspotenzial sah der BLRH auch in der Dokumentation der Kostenermittlung im Rahmen der Investitionsplanung und Bauprogrammerstellung. Gleiches galt für das Interne Kontrollsystem und Compliance Management in der Baudirektion, wobei der BLRH in diesem Zusammenhang insbesondere auf fehlende Risikoanalysen verwies. (Unterabschnitte 8, 12 und 13)

ZENTRALE EMPFEHLUNGEN

Auf Basis seiner Feststellungen hob der BLRH von seinen insgesamt 51 Empfehlungen an das Land Burgenland folgende Empfehlungen hervor:

- Für die Erhaltung des Brückennetzes sollte eine Gesamtstrategie auf Basis messbarer Ziele beschlossen werden. Insbesondere wäre ein Sollzustand festzulegen. (Unterabschnitte 11 und 21)
- Die strategischen Entscheidungen sollten auf Prognoserechnungen in Abhängigkeit des jährlichen Mitteleinsatzes basieren und laufend in Form von Wirkungsanalysen evaluiert werden. (Unterabschnitte 11 und 21)
- Die Gesamtstrategie sollte als Grundlage für die Investitionsplanung, Bauprogrammerstellung sowie Mittelbudgetierung herangezogen werden. (Unterabschnitte 11, 12, 13 und 22)
- Im Rahmen der Brückeninspektion sollten die vorgeschriebenen Inspektionsintervalle eingehalten werden. Ebenso wäre die Durchführung der Inspektionen nachvollziehbar zu dokumentieren. (Unterabschnitte 15 und 19)
- Bei Auftragsvergaben sollte die jeweilige Berechnung des geschätzten Auftragswerts nachvollziehbar dokumentiert werden. Ebenso sollten die Regeln jenes Vergaberegimes, welche sich aus der korrekten Auftragswertschätzung ergeben, eingehalten werden. (Unterabschnitt 24)

Zahlen und Fakten

Brückenerhaltung im Burgenland				
Rechtsgrundlage	Bgl. Straßengesetz 2005, LGBL. Nr. 79/2005 idgF.			
Brückenbestand (Stand Juni 2023)	Anzahl	Fläche	Mittleres Alter	
	[...]	[m ²]	[Jahre]	
Brücken	583	192.981	42	
<i>Bereich Bau und Betrieb Nord</i>	244	89.198	-	
<i>Bereich Bau und Betrieb Süd</i>	339	103.784	-	
Tragwerksmaterial (Stand Juni 2023)	Brücken	Verteilung		
	[Anzahl]	[%]		
Beton	3	0,5		
Kombinierte Materialien	1	0,2		
Spannbeton	11	1,9		
Stahl	32	5,5		
Stahlbeton	535	91,8		
Sonstiges	1	0,2		
Summe	583	100,0		
	2019	2020	2021	2019-2021
	[Anzahl]			
Brückenprüfungen	93	79	46	218
Brückenkontrollen	131	266	294	691
Summe	224	345	340	909
Rechnungsabschluss	2019	2020	2021	2019-2021
	Im Bau befindliche Straßenbauten			
	[Euro]			
Gesamtausgaben	18.627.510	12.131.548	11.130.756	41.889.814
davon bauliche Brückenerhaltung	4.437.860	2.606.868	3.709.581	10.754.308
<i>Planungsleistungen Brücke</i>	251.732	164.183	294.282	710.198
<i>Brückenbau</i>	4.182.200	2.429.465	3.407.628	10.019.293
<i>Prüfkosten Brückenbau</i>	3.928	13.219	7.671	24.818
	[%]			
Anteil bauliche Brückenerhaltung	23,8	21,5	33,3	25,7

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Grundlagen

Prüfungsgegenstand

Der BLRH überprüfte die Brückenerhaltung im Burgenland.

Rechtliche Grundlagen

Der Prüfung lagen die §§ 2, 4, 5 und 6 Bgld. LRHG zugrunde.

Prüfungsanlass

Es lag eine Initiativprüfung gemäß § 5 Abs. 2 Bgld. LRHG vor.

Geprüfte Stellen

Geprüfte Stelle war das Land Burgenland, Abteilung 5-Baudirektion.

Prüfungsziele

Bei der Prüfung handelte es sich um eine Systemprüfung. Prüfungsgegenstand war die Erhaltung der Brücken entlang der Landesstraßen.

Prüfungsziele waren vor allem:

- Rechtliche Rahmenbedingungen
- Organisation
- Strategische Grundlagen
- Brückeninspektion
- Zustandsentwicklung
- Mittelplanung und -verwendung
- Vergabe ausgewählter Bau-, Liefer- und Dienstleistungen

Prüfungsnichtziele

Nichtziele der Prüfung waren etwa Fahrbahnen, Rampen, Stütz-, Futtermauern, Straßenböschungen, Lärmschutzwände sowie Geh- und Radwege.

Der BLRH verwies hinsichtlich der Erhaltung der Landesstraßen auf den Prüfungsbericht „*Straßenerhaltung*“ vom Juli 2021.

Überprüfter Zeitraum

Der überprüfte Zeitraum erstreckte sich vom 01.01.2019 bis 31.12.2021. Die für spezifische Einzelbetrachtungen erforderlichen Dokumente und Vorgänge außerhalb dieses überprüften Zeitraumes bezog der BLRH nach Erfordernis in die Prüfungshandlungen mit ein.

Prüfungshandlungen

Die Prüfung umfasste folgende Prüfungshandlungen:

- Einsichtnahme in Unterlagen
- Befragungen und Einholung schriftlicher Auskünfte
- Objektbesichtigungen
- Einschau an Ort und Stelle
- Plausibilisieren
- Nachvollziehen
- Analytische Prüfungshandlungen

Prüfungsablauf

(1) Der BLRH leitete die Prüfung im Jänner 2023 ein. Die Sachverhaltserhebung endete im August 2023.

(2) Auf Einladung des BLRH fand im September 2023 eine Schlussbesprechung statt. Daran nahmen Vertreter der Abteilung 5-Baudirektion sowie der Landesamtsdirektion teil.

(3) Der BLRH übergab das vorläufige Prüfungsergebnis an den Landesamtsdirektor im September 2023. Die Stellungnahmefrist gemäß § 7 Bgld. LRHG endete im November 2023.

Vollständigkeitserklärung

Die geprüfte Stelle gab im November 2023 eine Vollständigkeitserklärung ab. Darin bestätigte sie, *„dass der Bgld. Landes-Rechnungshof sämtliche Aufklärungen und Nachweise, die im Zusammenhang mit der Überprüfung angefordert wurden bzw. die zur Klärung des Sachverhaltes erforderlich waren, gem. § 6 Bgld. LRHG vollständig und wahrheitsgemäß erhalten hat.“*

Stellungnahme

Das Land Burgenland nahm zum vorläufigen Prüfungsergebnis Stellung. Die Stellungnahme langte beim BLRH fristgerecht ein. Der BLRH berücksichtigte die berichtsrelevanten bzw. zuordenbaren Aspekte in den einzelnen Unterabschnitten.

Prüfungsbehinderung

Der BLRH stellte keine Prüfungsbehinderungen fest.

Sonstiges

Der BLRH hob die konstruktive Zusammenarbeit mit der Abteilung 5-Baudirektion ausdrücklich hervor.

Prüfungsergebnis

RAHMENBEDINGUNGEN

1 Wegehalterhaftung

- 1.1 In Österreich hatte der jeweilige Straßenerhalter für den ordnungsgemäßen Zustand eines Weges bzw. einer Straße zu sorgen. Dieser haftete im Schadensfall gemäß dem Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch¹ (**ABGB**) für vorsätzlich oder grob fahrlässig verschuldete Mängel (Wegehalterhaftung).² Zum Weg bzw. zur Straße gehörten auch Brücken und Durchlässe.

Die Judikatur legte für die Wegehalterhaftung einen hohen Sorgfaltsmaßstab fest. Zur Vermeidung einer haftungsrechtlichen Inanspruchnahme war der Straßenerhalter deshalb angehalten, vor Gefahren zu warnen und diese zu beseitigen. Dies konnte mit einer nachhaltigen Sanierung der Gefahrenstelle verbunden sein.³

Für den Straßenerhalter war es daher notwendig, eine genaue Kenntnis über den Zustand des von ihm zu betreuenden Straßen- und Brückennetzes zu haben.⁴

2 Bgld. Straßengesetz 2005

- 2.1 (1) Die gesetzliche Grundlage für die Verwaltung öffentlicher Straßen im Burgenland bildete das Bgld. Straßengesetz 2005⁵ (**Bgld. StraßenG**). Dieses definierte die Bestandteile der Straßen. Dazu zählten unter anderem Brücken und Durchlässe.⁶

(2) Gemäß Bgld. StraßenG waren Straßen „[...] *derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, dass sie dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne besondere Gefahr benützlich sind; hierbei sind auch die Interessen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu wahren.*“

Der Straßenerhalter hatte zudem sämtliche im Zuge öffentlicher Straßen liegende Brücken, Durchlässe und Stützmauern regelmäßig auf ihre Standfestigkeit zu überprüfen.⁷

¹ JGS 946/1811 idgF.

² § 1319a ABGB idgF.

³ Vgl. Rechnungshof: Brückenerhaltung in Vorarlberg im Jänner 2022, Reihe Vorarlberg 2022/1, S. 18ff.

⁴ Vgl. Weninger-Vycudil/Litzka/Veit-Egerer/Buchta/Maurer/Furtner: Handbuch Bauliche Erhaltung kommunaler Straßen (2013) S. 9.

⁵ LGBl. Nr. 79/2005 idgF.

⁶ § 2 Bgld. StraßenG.

⁷ § 7 Bgld. StraßenG.

(3) Das Bgld. StraßenG unterschied zwischen

- Verkehrsflächen des Landes,
- Verkehrsflächen der Gemeinde sowie
- dem öffentlichen Verkehr dienenden Privatstraßen.

Die Verkehrsflächen des Landes bestanden aus Landesstraßen B und Landesstraßen L mit einer Gesamtlänge von rd. 1.800 km. Diese waren in der Bgld. Landesstraßenverordnung⁸ festgelegt.

Nachfolgende Tabelle veranschaulicht das burgenländische Straßennetz im Jahr 2022:⁹

Tabelle 1: Straßennetz Burgenland im Jahr 2022

Burgenland	2022	
	[km]	[%]
Bundesstraßen	142	1,6
davon Autobahnen	80	0,9
davon Schnellstraßen	63	0,7
Landesstraßen	1.778	19,5
davon Landesstraßen B	579	6,3
davon Landesstraßen L	1.199	13,1
Gemeindestraßen	7.198	78,9
Summe	9.118	100,0

Quelle: BMK¹⁰; Darstellung: BLRH

(4) Die Einteilung in unterschiedliche Verkehrsflächen hatte Auswirkungen auf die Rolle des Straßenerhalters. Diese kam bei Verkehrsflächen des Landes dem Land Burgenland, bei Verkehrsflächen der Gemeinde der Gemeinde und bei dem öffentlichen Verkehr dienenden Privatstraßen dem Eigentümer bzw. einer Gemeinde zu.¹¹

⁸ LGBl. Nr. 54/2007 idgF.

⁹ Autobahnen und Schnellstraßen: Stand 01.01.2022, Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen: Stand 15.02.2022.

¹⁰ Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Statistik Straße und Verkehr vom April 2022, S. 10.

¹¹ Letzteres nur wenn die Öffentlichkeit der Straße mittels Bescheid festgestellt wurde.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsflächen, Straßenkategorien sowie die jeweiligen Straßenerhalter:

Abbildung 1: Straßenerhalter

Verkehrsfläche	Land	Gemeinde	dem öffentlichen Verkehr dienende Privatstraßen
Kategorie	Landesstraßen B, Landesstraßen L	Gemeindestraßen, Güterwege	dem Gemeingebrauch dienende Straßen oder Wege, die nicht Bundes-, Landes-, Gemeinstraßen oder öffentliche Güterwege sind
Straßenerhalter	Land	jeweilige Gemeinde	Grundeigentümer oder Gemeinde

Quelle: Bgld. StraßenG; Darstellung: BLRH

(5) Im Burgenland nahm die Aufgaben des Straßenerhalters auf Landesstraßen die Abteilung 5-Baudirektion des Amtes der Bgld. Landesregierung (**Baudirektion**) wahr. (vgl. Unterabschnitt 7)

3 Normen und Richtlinien

3.1 Gemäß Bgld. StraßenG waren Straßen nach dem Stand der Technik zu planen, zu bauen und zu erhalten. (vgl. Unterabschnitt 2)

Den Stand der Technik für Planung, Bau und Erhaltung von Straßen bildeten insbesondere die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (**RVS**) ab.¹² Diese beruhten auf gesetzlichen, normativen und weiteren technischen Regeln bzw. gaben einen grundsätzlich erprobten Standard wider. Herausgeber der RVS war die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (**FSV**).

Für die Brückenerhaltung waren darüber hinaus die einschlägigen ÖNORMEN zu beachten, die unter anderem auf das Kraftfahrzeuggesetz 1967¹³ referenzierten.¹⁴

Anlage 1 gibt einen Überblick über die im überprüften Zeitraum maßgeblichen Regelwerke für die Brückenerhaltung.

¹² Die RVS waren für Bundesstraßen verbindlich anzuwenden. Die Verbindlichkeitserklärung erfolgte mittels Erlass des zuständigen Bundesministers. Dieser regte jedoch an, die RVS auch außerhalb des Bundesstraßenbereichs anzuwenden.

¹³ BGBl. Nr. 267/1967 idgF.

¹⁴ Aus dem Kraftfahrzeuggesetz leiteten sich insbesondere die Regelfahrzeuge ab, die für die Brückenbelastung und -dimensionierung relevant waren (z.B. Saug-Druck-Tankfahrzeug mit 38 Tonnen Gesamtgewicht).

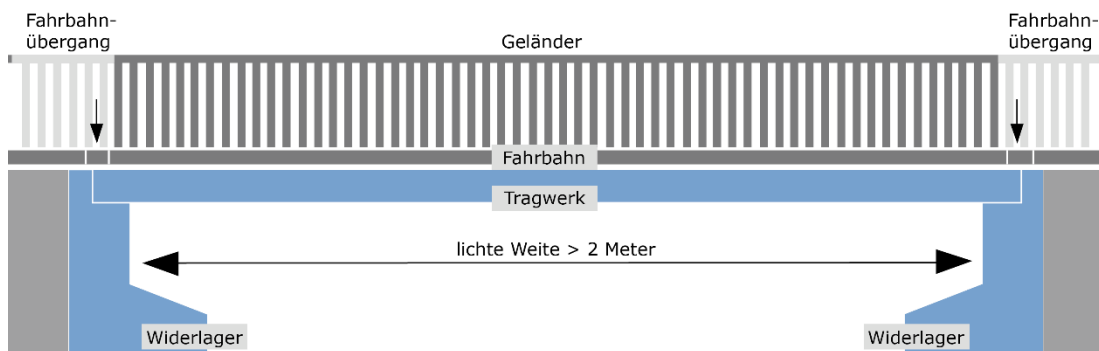
- 3.2 Der BLRH wies darauf hin, dass ein Abweichen vom Stand der Technik für den Straßenerhalter das Risiko von Schadenersatzleistungen bei Unfällen barg. Dies ergab sich aufgrund des Bgld. StraßenG und der Wegehalterhaftung nach ABGB.
- 3.3 Das Land Burgenland teilte in seiner Stellungnahme mit, nicht nur danach zu trachten, den Stand der Technik einzuhalten. Ebenso sei es maßgeblich an dessen Weiterentwicklung beteiligt. Das Land Burgenland leite seit dem Jahr 2014 das Arbeitsgruppenkomitee „Brückenbau“ bei der FSV und arbeite auch in den wesentlichsten Arbeitsgruppen dieses Komitees mit. Ferner sei das Land Burgenland im ASI (Normungsinstitut), in den Normungskomitees „Betonbau“ und „Brückenbau“ sowie in verschiedenen Arbeitsgruppen dieser Komitees vertreten.

4 Begriffe

- 4.1 (1) Brücken waren gemäß RVS¹⁵ Bauwerke mit einer lichten Weite von über zwei Metern. Bauwerke mit einer lichten Weite bis zu zwei Metern galten als Durchlässe. Auf die Brückenerhaltung hatte die Unterscheidung zwischen Brücken und Durchlässen keine Relevanz, weshalb der BLRH im gegenständlichen Prüfungsbericht ausschließlich die Bezeichnung Brücken verwendete.

Nachfolgende Abbildung stellt eine Brücke schematisch dar:

Abbildung 2: Schematische Darstellung einer Brücke



Quelle: Rechnungshof¹⁶; Darstellung: BLRH

- (2) Bei der Brückenerhaltung konnte zwischen der baulichen und der betrieblichen Brückenerhaltung unterschieden werden.

Die bauliche Brückenerhaltung betraf alle Baumaßnahmen, die entweder einmalig oder zumindest mit der Absicht erbracht wurden, für unbestimmte Zeit am Bauwerk zu verbleiben. Dazu gehörten etwa Erneuerung, Ertüchtigung, Instandsetzung sowie Rückbau.

¹⁵ RVS 13.03.11.

¹⁶ Vgl. Rechnungshof: Brückenerhaltung in Vorarlberg, Reihe Vorarlberg 2022/1, S. 21.

Die betriebliche Brückenerhaltung umfasste jene Maßnahmen, die wiederkehrend zu erbringen waren, um dem Verkehrsteilnehmer sichere Brücken zu gewährleisten. Sie betraf insbesondere Winterdienst, Gehölz-, Grünflächenpflege, Reinigung, Inspektion sowie Wartung.

5 Systematisches Erhaltungsmanagement

5.1 (1) Die nachhaltige Gewährleistung eines verkehrssicheren Straßen- bzw. Brückenzustands, eines optisch soliden Erscheinungsbilds sowie einer ausreichenden Zuverlässigkeit erforderten ein systematisches Erhaltungsmanagement.¹⁷

Eine wesentliche Voraussetzung bildeten strategische Erhaltungsziele und eine übergeordnete Erhaltungsstrategie (Gesamtstrategie). (vgl. Unterabschnitt 11)

Der in der Strategie festgelegte Sollzustand war in einem langfristigen Investitionsplan in Form von Maßnahmen¹⁸ abzubilden, wobei der Finanzbedarf mittels Kostenschätzungen festzulegen war. (vgl. Unterabschnitt 12)

Ziel des auf dem Investitionsplan basierenden Bauprogramms war es, die Dringlichkeit der Erhaltungsmaßnahmen zu eruieren und eine Prioritätenreihung zu erstellen. Zudem sollten erhöhte Folgekosten vermieden werden. Das Bauprogramm war mittel- bis langfristig zu planen. (vgl. Unterabschnitt 13)

Im Rahmen der Bauabwicklung erfolgte die Umsetzung der im Bauprogramm identifizierten Maßnahmen.¹⁹

Eine wesentliche Voraussetzung für das systematische Erhaltungsmanagement bildete die periodische Zustandserfassung bzw. Brückeninspektion. Diese versetzte den Straßenerhalter in die Lage, Mängel bzw. Schäden zu beheben, bevor ein größerer wirtschaftlicher Schaden eintrat oder die Verkehrssicherheit beeinträchtigt war.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Zustandserfassung sollten verschiedene Szenarien der Zustandsentwicklung erstellt werden.²⁰ Diese sollten den strategischen Entscheidungen, der Programmplanung und der Mittelbudgetierung zugrunde liegen. (vgl. Unterabschnitt 21)

Die einzelnen Erhaltungsmaßnahmen waren einem laufenden Controlling zu unterziehen. Hierbei war die Qualität der Erhaltungsmaßnahmen sowie die benötigten Finanzmittel zu evaluieren. Ferner sollten die Auswirkungen auf die Zustandsentwicklung untersucht werden. (vgl. Unterabschnitt 14)

¹⁷ Vgl. BLRH: Straßenerhaltung vom Juli 2021, S. 31.

¹⁸ Z.B. Erneuerungs-, Ertüchtigungs- und Instandsetzungsprojekte.

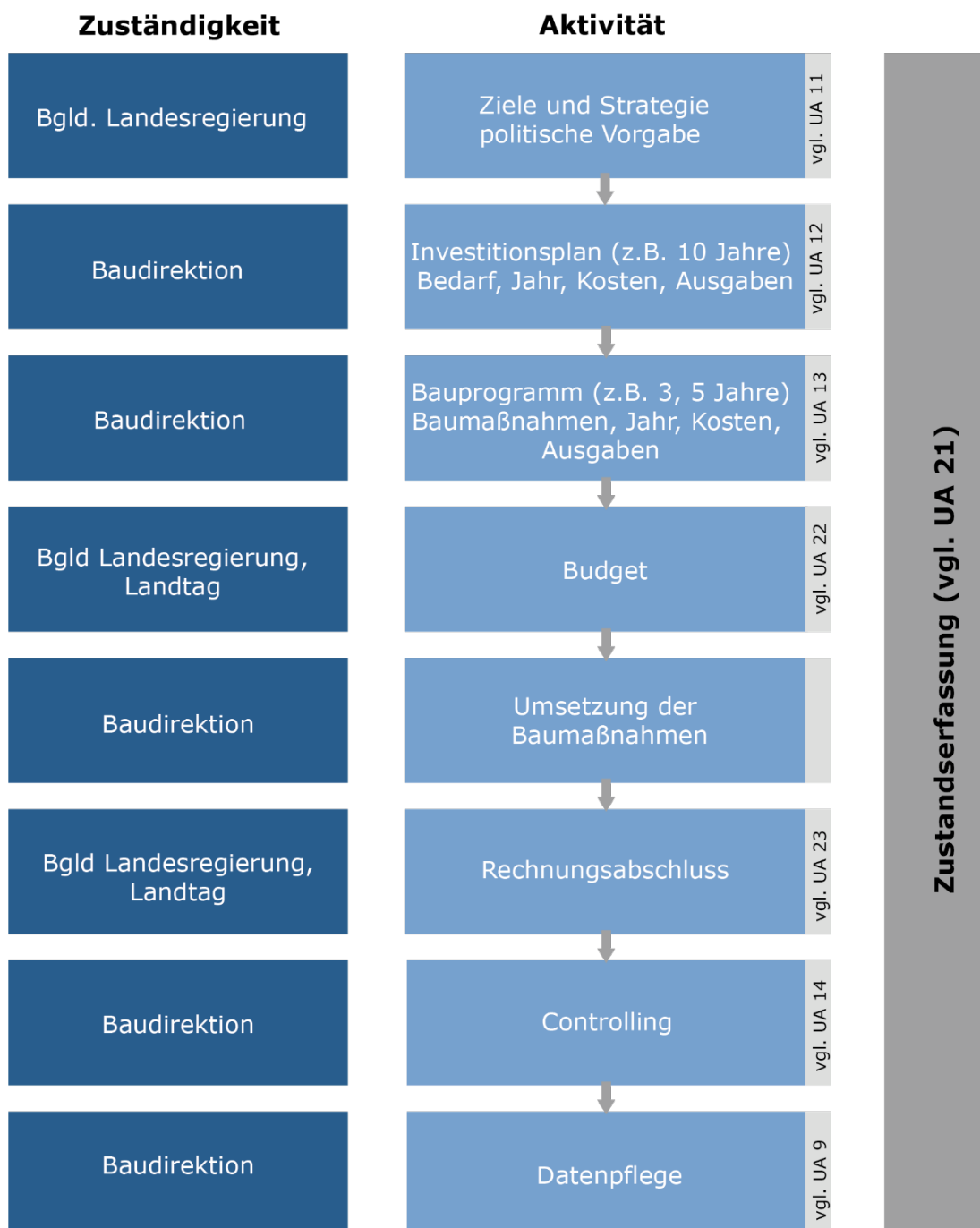
¹⁹ Die Bauabwicklung war von der gegenständlichen Prüfung nicht umfasst.

²⁰ Z.B. Prognoserechnungen und Wirkungsanalysen.

Ein zentraler Bestandteil eines systematischen Erhaltungsmanagements war ein umfassendes Dokumentationssystem. Dieses sollte die Informationen aus der Zustandserfassung berücksichtigen. Im Rahmen einer laufenden Datenpflege sollten die Informationen zum Brückenzustand nach Durchführung der Erhaltungsmaßnahmen aktualisiert werden. (vgl. Unterabschnitt 9)

(2) Nachfolgende Abbildung veranschaulicht die maßgeblichen Elemente eines systematischen Erhaltungsmanagements bezogen auf das burgenländische Brückennetz:

Abbildung 3: Systematisches Erhaltungsmanagement



Quelle und Darstellung: BLRH

ORGANISATION

6 Politische und fachliche Zuständigkeiten

6.1 Die politischen und fachlichen Zuständigkeiten waren in der Referatseinteilung der Bgld. Landesregierung²¹ sowie der Geschäftseinteilung des Amtes der Bgld. Landesregierung²² geregelt.

Die Angelegenheiten des Straßen- und Brückenbaus²³ waren ab Februar 2019 Landesrat Mag. Heinrich Dorner zugewiesen (**Straßenbaureferent**).²⁴

Als zuständige Fachabteilung fungierte im überprüften Zeitraum die Abteilung 5-Baudirektion (**Baudirektion**). Diese war seit Jänner 2020 der Gruppe 4 zugeordnet.

7 Baudirektion

7.1 (1) Die abteilungsinterne Zuständigkeit war in den Organisationsverfügungen des Landesamtsdirektors (**LADir**) festgelegt. Im überprüften Zeitraum waren vor allem die Organisationsverfügungen vom Jänner 2018, Dezember 2019 und Dezember 2020 maßgeblich. Letztgenannte war mit Februar 2021 wirksam (**Organisationsänderung 2021**).

(2) Die Baudirektion verfügte bis Februar 2021 über vier Fachgruppen, die in Hauptreferate und Referate gegliedert waren.²⁵

Zu den vier Fachgruppen zählten:

- Allgemeine Dienste und Koordination
- Wasser, Umwelt und Ländliche Struktur
- Straße, Brücke und Planung
- Betriebliche und Bauliche Erhaltung

Der Fachgruppe Betriebliche und Bauliche Erhaltung waren die beiden Bau- und Betriebsdienstleistungszentren (**BBZ**) zugeordnet. Hierbei handelte es sich um das Bau- und Betriebsdienstleistungszentrum Nord in Eisenstadt (**BBN**) sowie das Bau- und Betriebsdienstleistungszentrum Süd (**BBS**) in Oberwart.

Das BBN betreute die Bezirke Neusiedl am See, Eisenstadt-Umgebung²⁶, Mattersburg sowie Oberpullendorf. Die Bezirke Oberwart, Güssing und Jennersdorf fielen in den Erhaltungsbereich des BBS.

Der LADir löste mit der Organisationsverfügung 2021 die Fachgruppen auf und verteilte die Aufgaben auf Hauptreferate sowie Referate. Insbesondere richtete der LADir in den nunmehr als **Bau und Betrieb Nord (BBN)** sowie **Bau und Betrieb Süd (BBS)** bezeichneten BBZ zwölf Referate bzw. Standorte (**Standorte**) ein.

²¹ LGBl. Nr. 34/2015 idgF., LGBl. Nr. 77/2017 idgF., LGBl. Nr. 13/2019 idgF. und LGBl. Nr. 7/2020 idgF.

²² LGBl. Nr. 35/2016 idgF.

²³ Z.B. Projektierung, Bau, Erhaltung, Betrieb sowie Förderung.

²⁴ Bis Februar 2019 war Landesrat Mag. Hans Peter Doskozil zuständig.

²⁵ Das Hauptreferat Sachverständigendienst mit den zugehörigen Referaten sowie das Referat Technische Koordination war dem Abteilungsvorstand (Baudirektor) zugewiesen.

²⁶ Inklusive der Magistrate Eisenstadt und Rust.

In den Anlagen 2, 3 und 4 sind die Aufbauorganisation der Baudirektion mit den zuständigen Dienststellen für die Brückenerhaltung sowie die Standortverteilung dargestellt.

(3) Als Führungskräfte fungierten der Abteilungsvorstand (Baudirektor), die Fachgruppen-, Hauptreferats-, Referatsleiter, BBZ-Leiter sowie Standortleiter.

(4) Gemäß den Organisationsverfügungen umfasste die Brückenerhaltung insbesondere folgende Aufgaben:

- Mitarbeit bei der Erstellung des Bauprogramms
- Projektierung und Ausschreibung von Planungs- sowie Bauleistungen²⁷
- Durchführung von Bauwerksprüfungen
- Erstellung statischer und brückenbautechnischer Gutachten
- Führung der Brückendatenbank
- Sachverständigengutachten für Sondertransporte
- Betriebliche und bauliche Erhaltung an Landesstraßen²⁸
- Ausbau von Landesstraßen, Landesbrücken, Kunstbauten, Stützmauern sowie Errichtung wasserbaulicher Anlagen

(5) In den Jahren 2019 bis 2021 waren in der Baudirektion bis zu 732 Bedienstete mit rd. 725 Vollbeschäftigungsäquivalenten (**VBÄ**) beschäftigt. Davon waren bis zu 30 Bedienstete mit rd. 20 VBÄ in der Brückenerhaltung tätig:

Tabelle 2: Personalstand der Baudirektion

	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021
	[VBÄ]	[VBÄ]	[VBÄ]
Zentrale	220,5	219,7	195,4
BBN	258,6	240,6	256,3
BBS	246,3	236,1	243,8
Summe	725,4	696,4	695,4
Brückenerhaltung	19,8	19,7	18,1
<i>davon Verwaltungspersonal</i>	7,4	7,3	6,9
<i>davon handwerkliches Personal</i>	12,4	12,4	11,2

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

(6) Von fünf Bediensteten²⁹ in der Brückenerhaltung lagen keine unterfertigten und datierten Stellenbeschreibungen vor.

(7) Die Baudirektion führte ein Organisationshandbuch (**OHB**) gemäß Geschäftsordnung des Amtes der Bgld. Landesregierung³⁰ (**GeOA**). Davon bestanden mehrere Versionen.³¹

²⁷ Z.B. Brücken, Durchlässe und Stützmauern.

²⁸ Inklusive Nebenanlagen, Entwässerungseinrichtungen und Grünflächen.

²⁹ Die Bediensteten zählten zum handwerklichen Personal.

³⁰ LGBl. Nr. 36/2016 idgF.

³¹ OHB 2018, OHB 2021, OHB 2022 sowie OHB 2023.

Auf dem OHB 2018 fehlte der Bearbeitungs- und Genehmigungsstand. Zudem stimmte die Bezeichnung einiger Dienststellen nicht mit den Organisationsverfügungen des LADir vom Jänner 2018 und Dezember 2019 überein. Dazu zählten etwa das Hauptreferat Brückenbau und Bodenerkundung sowie das Referat Brückenausbau und -erhaltung.³² (vgl. Anlagen 2 und 3)

(8) Die OHB verwiesen auf Ablaufbeschreibungen bzw. Prozesse und Arbeitsanweisungen, die diesen nicht beigelegt waren. Das Land Burgenland übermittelte ergänzend dazu eine Gesamtprozesslandkarte der Baudirektion mit 92 Prozessen samt Prozessbeschreibungen. Diese stammte vom September 2022. Prozesslandkarten, Vorversionen und etwaige Aktualisierungen der Gesamtprozesslandkarte mit den zugehörigen Genehmigungsvermerken ab dem Jahr 2019 lagen der Gesamtprozesslandkarte nicht bei.

In Verbindung mit der Brückenerhaltung bestanden Prozessdarstellungen für

- die Brückenplanung,
- den Brückenbau,
- die Brückenprüfung,
- die Erstellung des Bauprogramms sowie
- die Stellungnahmen für Sondertransporte.

Deren Bearbeitungs- und Genehmigungsstand war nicht dokumentiert. Gleiches galt für etwaige vorgenommene Aktualisierungen im überprüften Zeitraum.

Die Auswirkungen der Organisationsänderung 2021 auf die Prozesse der Brückenerhaltung waren dem OHB und der Gesamtprozesslandkarte nicht zu entnehmen.

7.2 Zu (6) Der BLRH bemängelte, dass nicht für alle Bediensteten in der Brückenerhaltung unterfertigte und datierte Stellenbeschreibungen vorlagen. Diese stellten eine verbindliche Festlegung der organisatorischen Eingliederung in die Organisationseinheit dar. Insofern bildeten Stellenbeschreibungen ein wesentliches Kontroll- und Steuerungsinstrument.

Der BLRH empfahl, von allen Bediensteten unterfertigte und datierte Stellenbeschreibungen sicherzustellen.

Zu (7) Der BLRH kritisierte, dass der Bearbeitungs- und Genehmigungsstand des OHB 2018 nicht dokumentiert war. Zudem wich dieses hinsichtlich der Bezeichnung der Dienststellen von den Organisationsverfügungen des LADir ab.

Der BLRH empfahl, auf dem OHB den jeweiligen Bearbeitungs- und Genehmigungsstand zu vermerken.

Ferner empfahl der BLRH darauf zu achten, dass das OHB mit den Organisationsverfügungen des LADir übereinstimmt.

³² Das OHB 2018 wies die Dienststellen als Hauptreferat Brückenausbau und Brückenerhaltung sowie als Referat Brückenerhaltung aus.

Zu (8) Der BLRH beanstandete, dass die Erstellung, Genehmigung und Weiterentwicklung der Prozesse der Baudirektion im überprüften Zeitraum nicht nachvollziehbar dokumentiert waren. Umfassende Prozessanalysen waren daher nicht möglich. Dies betraf etwa die Beurteilung der Auswirkungen der Organisationsänderung 2021 auf die Prozesse der Brückenerhaltung.

Der BLRH empfahl, die Erstellung, Genehmigung und Weiterentwicklung der Prozesse sowie die Auswirkungen von Organisationsänderungen nachvollziehbar darzustellen bzw. zu dokumentieren.

- 7.3 Das Land Burgenland gab in seiner Stellungnahme bekannt, dass der Bearbeitungs- und Genehmigungsstand lediglich in der OHB-Ausgabe aus 2018 nicht vermerkt sei. Alle nachfolgenden OHB-Ausgaben würden den Genehmigungs- und Bearbeitungsstand enthalten. Die Dienststellenbezeichnung würde lediglich in der OHB-Ausgabe aus 2018 von der Organisationsverfügung abweichen. Alle nachfolgenden OHB-Ausgaben würden betreffend die Dienststellenbezeichnung mit der Organisationsverfügung übereinstimmen.

Weiters hätte der LADir als Leiter des Inneren Diensts gemäß § 3 der GeOA und mit Zustimmung des Landeshauptmanns die organisatorische Gliederung der Gruppe 4 verfügt. Dies wäre nach Vorliegen des Ergebnisses der von Gruppenleiter 4 eingesetzten vier Arbeitsgruppen mit externer Begleitung erfolgt. Das Ergebnis sei in einem Endbericht der jeweiligen Arbeitsgruppe dokumentiert und die Umsetzung nach Abstimmung mit den Regierungsmitgliedern sowie der Personalvertretung sukzessive im vierten Quartal 2020 beschlossen worden. Die Landesamtsdirektion wäre mit Regierungsbeschluss vom 15.09.2020 beauftragt worden, alle mit der Umsetzung der Struktur 2021 im Zusammenhang stehenden Maßnahmen (z.B. legislative, organisatorische, personalorganisatorische, IT-technische, budgetäre sowie raumbezogene Maßnahmen) durchzuführen und zu veranlassen. Die Umsetzung der Struktur zur inneren Gliederung der Gruppe 4 wäre entsprechend dem vorangeführtem Regierungsbeschluss innerhalb der jeweiligen Linienorganisation erfolgt.

- 7.4 Der BLRH wies darauf hin, dass er nicht die Umsetzung der Organisationsänderung 2021 kritisierte. Er konnte jedoch nicht die Auswirkung dieser Organisationsänderung auf die Gesamtprozesslandkarte der Baudirektion abschließend beurteilen.

8 Internes Kontrollsystem und Compliance

- 8.1 (1) Das Interne Kontrollsystem (IKS) war ein in die Arbeits- und Betriebsabläufe einer Organisation eingebetteter Prozess, den die Führungskräfte und Mitarbeiter vornahmen. Zielsetzung des IKS war es, bestehende Risiken zu erfassen, zu steuern und mit ausreichender Gewähr sicherstellen zu können, dass die Organisation ihre Ziele erreicht.

Compliance bezeichnete im Wesentlichen die Einhaltung von Regeln unter Berücksichtigung ethischer sowie moralischer Grundsätze. Dazu gehörten unterschiedliche Themen- und Regelungsbereiche wie Kartell-, Kapitalmarkt-, Arbeits- und Sozialrecht. Ein Teilaspekt von Compliance bildete die Einhaltung von Regelungen zur Vermeidung von Korruption.

IKS und Compliance verfolgten somit das Ziel, externe und interne Vorgaben einzuhalten.³³

IKS und Compliance spielten auch bei Straßen- und Brückenbauprojekten eine wesentliche Rolle. Dies betraf insbesondere folgende Bereiche:

- Prozess- und Risikomanagement
- Funktionstrennung
- Berichts- und Dokumentationswesen
- Controlling
- Ganzheitliches Qualitätsmanagement
- Wahrnehmung der Vorbildfunktion durch Führungskräfte
- Festlegung von Antikorruptionszielen
- Erstellung eines umfassenden Korruptionspräventionsprogramms³⁴

(2) Gemäß GeOA hatten die Landesdienststellen ein IKS einzurichten. Die Implementierung eines Compliance-Management-Systems (**CMS**) im Amt der Bgld. Landesregierung und in den Bezirkshauptmannschaften beschloss die Bgld. Landesregierung im September 2019. Dem Regierungsbeschluss lag eine CMS-Strategie (**CMS-Strategie 2019**) zugrunde, die insbesondere folgende Elemente umfasste:

- Kultur
- Risikoanalysen
- Aufklärung und Schulungen
- Organisation
- Kommunikation
- Überwachung und Verbesserung

Konkrete Vorgaben oder Umsetzungsmaßnahmen in der Baudirektion enthielt die CMS-Strategie nicht.³⁵

(3) Eine wesentliche Voraussetzung für das IKS und CMS bildete das Risikomanagement. Dieses umfasste im Wesentlichen:

- Risikoidentifizierung
- Risikoanalyse
- Risikobewertung
- Setzung von Maßnahmen in Abhängigkeit der Risikoschwere
- Laufende Überwachung

³³ Vgl. Rechnungshof: Leitfaden zur Überprüfung von Internen Kontrollsystemen und Leitfaden für die Überprüfung von Korruptionspräventionssystemen, Reihe 2016/3, S. 8ff.

³⁴ Vgl. Rechnungshof: Management von öffentlichen Bauprojekten, Verbesserungsvorschläge des Rechnungshofes vom Herbst 2018, S. 15ff.

³⁵ Die CMS-Strategie war von der gegenständlichen Prüfung nicht umfasst.

Das Risikomanagement in der Landesverwaltung befand sich bis Ende 2022 in Umsetzung.

(4) Das Risikomanagement bildete ferner die Grundlage für ein Korruptionspräventionsprogramm (**CMS-Programm**). Dies enthielt insbesondere die bei festgestellten Korruptionsfällen zu ergreifenden Maßnahmen.

(5) Zur Erhebung des Ist-Zustands und Selbstbewertung zum IKS stellte der LADir den Dienststellen im Jahr 2017 eine IKS-Checkliste zur Verfügung.

Im September 2022 übermittelte der LADir den Dienststellen Handlungsanleitungen bzw. Unterlagen sowohl zum IKS als auch zum CMS. Hierbei handelte es sich insbesondere um:

- Überarbeitete IKS-Checkliste
- CMS-Evaluierungsbogen
- Handbuch zum IKS- und CMS-Risikomanagement

Die Unterlagen erstellte das Referat Interne Revision und Compliance der Landesamtsdirektion (**IR**). Diese basierten auf nationalen und internationalen Standards wie ISO³⁶, ONR³⁷, INTOSAI³⁸ sowie dem COSO-Modell. Ebenso fand der Leitfaden des Rechnungshofs für die Prüfung von Korruptionspräventionssystemen³⁹ Berücksichtigung.

Die Dienststellen hatten die überarbeitete IKS-Checkliste zu befüllen, aktualisieren und dokumentieren. Darüber hinaus hatten sie eine IKS-Risikoanalyse durchzuführen. Für das CMS hatten sie eine Ersterhebung der Risikobereiche vorzunehmen sowie einen Evaluierungsbogen auszufüllen.

Das Land Burgenland legte dazu unter anderem eine von der Baudirektion ausgefüllte IKS-Checkliste sowie einen überarbeiteten, jedoch nicht befüllten Evaluierungsbogen zum IKS und CMS vor. Über Risikoanalysen in der Baudirektion verfügte das Land Burgenland nicht.⁴⁰ Diese waren nach Auskunft des Landes Burgenland in Arbeit.

(6) Für die Umsetzung der Vorgaben des LADir stand die IR den Dienststellen beratend in Form von Schulungen bzw. Workshops zur Verfügung. Dies betraf insbesondere die Durchführung der Risikoanalysen in den Dienststellen. Die Schulungsstatistik der IR von Februar 2019 bis Dezember 2022 enthielt keinen Hinweis darauf, dass Bedienstete der Baudirektion an den Schulungen bzw. Workshops teilnahmen.

(7) Für das IKS und CMS in der Baudirektion waren das Referat Controlling und ab Februar 2021 das Referat Rechnungswesen, IKS und Inventar zuständig. (vgl. Anlagen 2 und 3)

³⁶ Z.B. ISO 3100.

³⁷ Z.B. ONR 49000.

³⁸ INTOSAI: Prüfungsrichtlinien für Korruptionsprävention.

³⁹ Rechnungshof: Leitfaden für die Überprüfung von Korruptionspräventionssystemen, Reihe 2016/3.

⁴⁰ Z.B. Risiko-Kontroll-Matrix, Risikobeurteilungsblatt, Risikoarten, Maßnahmen und Kontrollinstrumente, Auswirkungen, Eintrittswahrscheinlichkeit und Risikograph.

Die OHB enthielten zum IKS im Wesentlichen Hinweise auf die IKS-Verantwortlichen und Aufgabenbeschreibungen der zuständigen Referate. Eine detaillierte Darstellung des IKS mit den einzelnen IKS-Prozessen samt Prozessbeschreibungen⁴¹ waren dem OHB nicht zu entnehmen. Die Gesamtprozesslandkarte wies derartige Prozesse nicht aus.

Die Zuständigkeiten und Abläufe zum CMS waren in den OHB bzw. in der Gesamtprozesslandkarte nicht abgebildet. Beispielsweise war kein Compliance-Officer in der Baudirektion benannt.

(8) Das Land Burgenland legte Ausbildungsnachweise von drei Bediensteten der Baudirektion zum Thema CMS für den Zeitraum von 2019 bis 2022 vor:

Tabelle 3: CMS-Schulungsnachweise

Bedienstete	Gegenstand	Veranstalter, Organisation	Datum
Leiter BBS	Grundausbildungslehrgang für Integritätsbeauftragte	Bundesamt zur Korruptionsprävention und Korruptionsbekämpfung	08.04.2019 bis 12.04.2019
Leiter Referat Brückenbau	Seminar Korruptionsprävention-Compliance-Integrität	Akademie Burgenland GmbH	24.10.2019
Leiter Referat Straße, Brücke und Verkehr; Außenstelle Süd			
Leiter Referat Brückenbau	Compliance Online Schulung	Abt. 1-Personal	12.12.2022

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

(9) Die IR erstellte für die Jahre 2019 bis 2022 Tätigkeitsberichte zum CMS. Demnach setzte das Land Burgenland Aktivitäten bei allen CMS-Elementen. Der Umsetzungsprozess war bis Ende des Jahres 2022 nicht abgeschlossen.

In Anlage 5 sind die wesentlichen CMS-Aktivitäten des Landes Burgenland bis Ende 2022 abgebildet.⁴²

- 8.2 Zu (2), (3) und (9) Der BLRH hielt fest, dass das Land Burgenland sowohl die Rahmenbedingungen für ein IKS und CMS in der Landesverwaltung schuf als auch entsprechende Maßnahmen setzte. Die Implementierung war bis Ende des Jahres 2022 nicht abgeschlossen. Dies betraf insbesondere das Risikomanagement.
- Zu (4) und (5) Der BLRH kritisierte, dass keine IKS- und CMS-Risikoanalysen für die Baudirektion bestanden. Besonders risikosensible Bereiche in der Brückenerhaltung waren beispielsweise die Verträge mit Dritten, die Brückeninspektion sowie die Vergaben. Er verwies auf seine Ausführungen in den Unterabschnitten 10, 15, 16 sowie 24.

⁴¹ IKS-charakteristische Prozesse im Finanzbereich waren etwa Kassa, Buchhaltung, Zahlungsabwicklung, Rechnungsbearbeitung und Bestellwesen.

⁴² Der BLRH führte dazu keine weiteren Prüfungshandlungen durch.

Der BLRH wies darauf hin, dass das Risikomanagement eine wesentliche Voraussetzung für ein funktionierendes IKS und CMS darstellte. Ferner bildete es die Grundlage für das CMS-Programm.

Der BLRH empfahl, in der Baudirektion Risikoanalysen zum IKS und CMS anzustellen. Für den Bereich der Brückenerhaltung sollten diese insbesondere die Risiken aus Verträgen mit Dritten, der Brückeninspektion sowie von Vergaben umfassen. Er verwies auf seine Ausführungen in den Unterabschnitten 10, 15, 16 sowie 24.

Zu (6) Der BLRH wies darauf hin, dass die Baudirektion das Schulungsangebot der IR nicht in Anspruch nahm. Dies betraf insbesondere die Schulungen bzw. Workshops für die Erstellung der Risikoanalysen.

Der BLRH empfahl, seitens der Baudirektion das Schulungsangebot des Referats Interne Revision und Compliance der Landesamtsdirektion zum IKS und CMS in Anspruch zu nehmen.

Zu (7) Der BLRH kritisierte, dass die Organisationsvorschriften bzw. Gesamtprozesslandkarte die Zuständigkeiten und Abläufe des IKS sowie CMS in der Baudirektion nicht nachvollziehbar regelten.

Der BLRH empfahl, die Aufbau- und Ablauforganisation des IKS sowie CMS in der Baudirektion zu präzisieren bzw. klar festzulegen. Diese wäre in den Organisationsvorschriften und Prozesslandkarten nachvollziehbar darzustellen.

Zu (8) Der BLRH beurteilte positiv, dass einzelne Bedienstete der Baudirektion CMS-Ausbildungen absolvierten. Er stellte jedoch fest, dass das Land Burgenland keine Compliance Funktion in der Baudirektion implementiert hatte.

Der BLRH empfahl, die Bediensteten mit einer CMS-Ausbildung in die CMS-Organisation zu integrieren (z.B. Bestellung zum Compliance Officer).

- 8.3 Das Land Burgenland teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die Analyse und Bewertung von Compliance- bzw. Korruptions-Risiken ein Kernelement im CMS in der Bgld. Landesverwaltung sei und damit die Grundlage für die Planung sowie Umsetzung von Maßnahmen darstellen würde.

Ein adäquates IKS würde wesentliche Maßnahmen zur Verhinderung von Non-Compliance beinhalten. Die Identifikation und Bewertung prozessbezogener Risiken sowie Compliance-Risiken und die daraus abgeleiteten Maßnahmen würden aktuell im Rahmen der Workshops „IKS- und Compliance-Risikoanalysen“ in den Landesdienststellen erfolgen. Die Baudirektion begann im September 2023 mit den ersten Workshops. Diese würden die systematische Identifikation und Bewertung prozessbezogener Risiken sowie Compliance-Risiken umfassen. Nach Abschluss der Risikoanalysen sei die Dokumentation der Ergebnisse im OHB geplant.

Die Zuständigkeiten und Abläufe zum CMS seien in der Compliance-Strategie des Landes Burgenland angeführt. Als zentrale Compliance-Ansprechstelle würde das Referat Interne Revision und Compliance fungieren. Dieses würde die Dienststellen und Behörden in compliance-relevanten Fragen servicieren. Es würde den einzelnen Organisationseinheiten obliegen, für IKS- und Compliance-Agenden in ihrem Zuständigkeitsbereich eigene Bedienstete zu betrauen. Aktuell bestünde keine Verpflichtung zur Einrichtung bzw. Benennung von Compliance-Beauftragten („*Compliance-Officer*“) in den Dienststellen und Behörden.

Die Baudirektion hätte bereits in der Vergangenheit Bedienstete zur Teilnahme am IBN-Lehrgang im Rahmen österreichweiten Integritätsbeauftragten-Netzwerks nominiert. Diese Bediensteten seien wichtige Multiplikatoren für Compliance-Zielsetzungen, würden aber keine formelle Funktion als Compliance-Officer wahrnehmen.

- 8.4 In Anbetracht der Bedeutung des Themas Compliance begrüßte der BLRH die zugesagte Weiterentwicklung im Bereich der IKS- und CMS-Risiken.

BRÜCKENNETZ

9 Brückendatenbank

9.1 (1) Die Kenndaten von Bauwerken wiesen auf mögliche Schadensbilder, die verbleibende technische Nutzungsdauer sowie den Zeithorizont notwendiger Sanierungen bzw. Neubauten hin. Sie bildeten neben den periodischen Zustandserfassungen die Grundlage für das Erhaltungsmanagement von Brücken.

(2) Das Land Burgenland verfügte seit dem Jahr 2004 über eine EDV-gestützte Bauwerksdatenbank (**Brückendatenbank**). Darin waren Brücken, Durchlässe sowie Mauern⁴³ (**Stützmauern**) auf dem Bundes- und Landesstraßennetz erfasst.⁴⁴

(3) Im Rahmen der gegenständlichen Prüfung nahm der BLRH Einschau in die Brückendatenbank. Zudem forderte er insbesondere folgende Bauwerkskenndaten an:

- Objekt- und Tragwerksnummer
- Erhaltungsstatus⁴⁵
- Bezeichnung und Standort
- Erhaltungsbereich (BBN und BBS)
- Eigentumsverhältnisse⁴⁶
- Erhalter
- Baujahr bzw. Errichtung
- Bauwerkslänge und -fläche
- Konstruktion und Material
- Systembeschreibung
- Zulässige Belastung
- Baukosten
- Brückenkontrollen und -prüfungen
- Durchgeführte und geplante Maßnahmen

Das Land Burgenland stellte die Bauwerkskenndaten in Form von Auswertungen, Datenblättern, Verzeichnissen sowie Prüf- und Kontrolllisten zur Verfügung (**Brückenauswertungen**).⁴⁷ Ebenso legte es Übersichtskarten des Brückennetzes, technische Projektberichte, Prüf- und Kontrollberichte vor.

(4) Die Führung der Bauwerksdatenbank oblag bis Februar 2021 dem Referat Brückenausbau und -erhaltung, danach dem Referat Brückenbau. (vgl. Anlagen 2 und 3) Dafür bestand ein Berechtigungskonzept. Als Administrator fungierte der Referatsleiter Brückenbau.⁴⁸

⁴³ Z.B. Stütz- und Futtermauern.

⁴⁴ Die Stützmauern waren nicht Gegenstand der Prüfung.

⁴⁵ Z.B. Abbruch, außer Betrieb, in Planung, in Bau sowie in Erhaltung.

⁴⁶ Objekt-, Grundstückseigentümer und Grundstücksnummer.

⁴⁷ Die Unterlagen stammten aus der Brückendatenbank.

⁴⁸ Vormals Hauptreferatsleiter Brückenbau und Bodenerkundung bzw. Referatsleiter Brückenausbau und -erhaltung.

Das Berechtigungskonzept für die Brückendatenbank umfasste 14 Personen wie beispielsweise die Referatsleiter, Brückenprüfer und -kontrolleure. Die organisatorisch und fachlich zuständigen Vorgesetzten der Prüf- und Kontrollorgane waren im Berechtigungskonzept nicht berücksichtigt. Dazu zählten insbesondere die BBZ- und Standortleiter. (vgl. Unterabschnitte 7 und 14)

(5) Im Juni 2023 umfasste das vom Land Burgenland zu erhaltende Brückennetz 583 Brücken⁴⁹ mit einer Brückenfläche⁵⁰ von rd. 193.000 m². Deren mittleres Alter betrug rd. 42 Jahre.⁵¹

Nachfolgende Tabelle veranschaulicht ausgewählte Kenndaten des Brückennetzes:

Tabelle 4: Ausgewählte Kenndaten des Brückennetzes

Brückenbestand (Stand Juni 2023)	
Brücken [Anzahl]	583
<i>davon BBN</i>	244
<i>davon BBS</i>	339
Brückenfläche [m ²]	192.981
<i>davon BBN</i>	89.198
<i>davon BBS</i>	103.784
Mittlere Brückenfläche [m ²]	331
Mittleres Alter [Jahre]	42

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Die Verteilung der Brücken nach Tragwerksmaterial stellte sich wie folgt dar:

Tabelle 5: Brücken nach Tragwerksmaterial

	Anzahl	Verteilung
	[...]	[%]
Beton	3	0,5
Kombinierte Materialien	1	0,2
Spannbeton	11	1,9
Stahl	32	5,5
Stahlbeton	535	91,8
Sonstiges	1	0,2
Summe	583	100,0

Quelle: Land Burgenland, Darstellung: BLRH

⁴⁹ Darunter befanden sich 15 Durchlässe, wovon elf in den Erhaltungsbereich des BBN und vier in den Erhaltungsbereich des BBS fielen.

⁵⁰ Bauwerksfläche: Brückenbreite (Randbalkenaußenkante bis Randbalkenaußenkante) mal der Bauwerkslänge (mittlere Länge beider Randbalken).

⁵¹ Das Alter der einzelnen Brücken schwankte zwischen einem Jahr und 96 Jahren.

(6) Die Auswertungen aus der Brückendatenbank enthielten unter anderem Kosten. Nach Auskunft des Landes Burgenland handelte es sich dabei um die Baukosten der jeweiligen Erhaltungsmaßnahmen an den Brücken. Diese betragen im überprüften Zeitraum rd. 9,88 Mio. Euro:

Tabelle 6: Baukosten der Erhaltungsmaßnahmen

	2019	2020	2021	2019-2021	
	[Euro]			[Euro]	[%]
Errichtung	-	-	187.483	187.483	1,9
Erneuerung	2.902.743	1.336.491	2.385.207	6.624.440	67,0
Ertüchtigung	623.757	1.391.502	540.163	2.555.422	25,9
Randbalken	27.337	-	-	27.337	0,3
Umbau	489.080	-	-	489.080	4,9
Summe	4.042.917	2.727.992	3.112.853	9.883.762	100,0

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Weitere externe Kosten in Verbindung mit der Brückenerhaltung, wie die Kosten für Planung und Bauvorbereitung enthielten die Brückenauswertungen bzw. Brückendatenbank nicht.

9.2 Zu (1) bis (3) Der BLRH hob positiv hervor, dass das Land Burgenland mit der Brückendatenbank sowohl Kenntnis über den Brückenbestand hatte als auch über aussagekräftige Bauwerkskenndaten verfügte.

Zu (4) Der BLRH kritisierte, dass die Vorgesetzten der Brückenprüfer und -kontrolleure im Berechtigungskonzept der Brückendatenbank nicht abgebildet waren. Diesen oblag die Dienst- und Fachaufsicht über die betreffenden Bediensteten. Dazu gehörten etwa die Genehmigung der Dienstreiseaufträge, Reiserechnungen, Fahrtenbücher und Urlaubsscheine.

Der BLRH empfahl, die in die Brückeninspektion involvierten Führungskräfte im Berechtigungskonzept der Brückendatenbank abzubilden.

Zu (6) Der BLRH hielt kritisch fest, dass die Informationen der Brückenauswertungen auf die Baukosten der jeweiligen Erhaltungsmaßnahmen beschränkt waren. Andere externe Kosten, wie die Projektierungskosten waren in den Brückenauswertungen nicht abgebildet.

Nach Auffassung des BLRH könnten detaillierte Kosteninformationen in der Brückendatenbank etwa für Soll/Ist-Analysen der jeweiligen Objekte herangezogen werden. Ohne diese Angaben würden Kostenanalysen kein getreues Bild der finanziellen Leistungen liefern.

Der BLRH empfahl, in der Brückendatenbank sämtliche Kosten für die Brücken zu erfassen und zu erläutern. Die Informationen sollten sowohl für Soll/Ist-Analysen dienen als auch in die Erstellung des Investitionsplans und Bauprogramms einfließen. Er verwies auf seine Ausführungen in den Unterabschnitten 12 und 13.

- 9.3 Das Land Burgenland teilte in seiner Stellungnahme mit, dass Bedienstete mit Zugriff auf das Brückenlaufwerk auch Leserechte in der Datenbank hätten. Somit würden die dienstrechtlich Vorgesetzten bereits über Leserechte sowie Zugriff auf die Standardabfragen verfügen. Die dienstrechtlich Vorgesetzten seien nicht einzeln abgebildet, da sie keine Schreibrechte oder Abfragen, welche Sonderrechte erfordern, benötigen würden.

Die Brückendatenbank würde im Wesentlichen der Administration der technischen Daten dienen. Im Regelfall würden Baumaßnahmen 14 Jahre im Voraus eingestellt. Obwohl die Kostenprognose auf den historischen Daten der exakten Baukosten ähnlicher Objekte basiere, seien sie aufgrund der langen zeitlichen Voraussicht mit sehr großen Unsicherheiten behaftet.

Für die konkrete Kostenplanung würde die Bauvorhabensmanagementdatenbank der Baudirektion verwendet. Dort würden die Kosten entsprechend der technischen Untergliederungen (z.B. Grundeinlöse, Planung, Vermessung, Nebenmaßnahmen, Baukosten, Prüfkosten, Bodenmarkierung) abgeschätzt und eingestellt. Somit würden diese auch für Auswertungen zur Verfügung stehen sowie eine detaillierte Abbildung in der Brückendatenbank eine Doppelverwaltung darstellen.

- 9.4 Der BLRH stellte klar, dass im vorgelegten Berechtigungskonzept die von der geprüften Stelle genannten Berechtigungen der dienstrechtlich Vorgesetzten nicht abgebildet waren. Er betrachtete dies vor allem in Hinblick auf die Organisationsänderung 2021 kritisch. Aus Sicht des BLRH stellte eine Dokumentation aller Berechtigungen in einer Datenbank ein wesentliches Element eines Informationssicherheitsmanagement-Systems dar.

Weiters entgegnete der BLRH, dass die in der Brückendatenbank enthaltenen Kosten weder vollständig erfasst, noch näher erläutert waren. Ebenso fehlten Hinweise auf die in der Stellungnahme angeführten Bauvorhabensmanagementdatenbank, welche nach Darstellung der geprüften Stelle für die konkrete Kostenplanung verwendet wird. Somit war eine direkte Überleitung der Kosten und Soll/Ist-Analysen auf mehreren Ebenen nicht oder nur bedingt möglich.

Nach Auffassung des BLRH sollten die in der Brückendatenbank dargestellten Kosten vollständig sein und nachvollziehbar erläutert werden. Diese sollten sich widerspruchsfrei in der Bauvorhabensmanagementdatenbank widerspiegeln und ebenso für Soll/Ist-Analysen herangezogen werden.

10 Verträge mit Dritten

- 10.1 (1) Mit den Ländern Steiermark und Niederösterreich bestanden Verwaltungsübereinkommen (**Grenzbrückenübereinkommen**) aus den Jahren 2011 sowie 2012. (vgl. Unterabschnitt 19)

Die Grenzbrückenübereinkommen regelten die Verwaltung und Erhaltung von Grenzbrücken entlang von Landesstraßen. Die Übereinkommen betrafen sieben Grenzbrücken zur Steiermark und neun Grenzbrücken zu Niederösterreich. Davon hatte das Land Burgenland insgesamt acht Brücken zu erhalten.⁵²

(2) Für bestimmte Brücken schloss das Land Burgenland Vereinbarungen mit den Gemeinden ab. Diese Vereinbarungen betrafen insbesondere

- Brücken, die sowohl das Land Burgenland als auch die Gemeinden erhielten sowie
- Brücken, die sich auf Gemeindegrund befanden und das Land Burgenland erhielt.

Das Land Burgenland stellte Vereinbarungen mit der Gemeinde Forchtenstein und mit der Stadtgemeinde Mattersburg aus den Jahren 2010 sowie 2018 zur Verfügung.

Die Vereinbarung mit der Gemeinde Forchtenstein umfasste die Erhaltung von 27 Objekten entlang der L 223 Rosalia Straße. Die Vereinbarungen mit der Stadtgemeinde Mattersburg regelten die Kostentragung von Planung, Bau und Erhaltung zweier Wulkabrücken in Mattersburg.

(3) Für bahnfremde Anlagen auf Bahngrund sowie im Bauverbots- und Gefährdungsbereich von Eisenbahnanlagen sah das Eisenbahngesetz 1957⁵³ die Einholung von Einverständniserklärungen bzw. den Abschluss von Dienstbarkeitsverträgen vor.

So bestand beispielweise mit der ÖBB-Infrastruktur AG bzw. ÖBB-Immobilienmanagement GmbH ein Dienstbarkeitsvertragsvertrag aus dem Jahr 2018. Dieser regelte Errichtung, Bestand, Betrieb sowie Erhaltung einer Straßenverkehrsbrücke über eine ÖBB-Strecke.

(4) Über die Benützung von Öffentlichem Wassergut waren mit der Republik Österreich⁵⁴ Übereinkommen abzuschließen. Gegenstand waren Errichtung, Betrieb sowie Instandhaltung der Brücken.

Das Land Burgenland legte exemplarisch das Übereinkommen zur Zillingtalbachbrücke in Zillingtal aus dem Jahr 2021 vor.

(5) Ebenso schloss das Land Burgenland Grundbenützungübereinkommen mit Grundeigentümern ab.

Das vorgelegte Grundbenützungübereinkommen aus dem Jahr 2017 regelte etwa Gestattung, Abbruch, Errichtung, Führung und Erhaltung einer Brücke entlang der L 209 Oggauer Straße.

⁵² Fünf Brücken waren Grenzbrücken zur Steiermark und drei Brücken waren Grenzbrücken zu Niederösterreich.

⁵³ BGBl. Nr. 60/1957 idgF.

⁵⁴ Vertreter des Öffentlichen Wasserguts war der Landeshauptmann. Die Unterfertigung des Übereinkommens in dessen Namen erfolgte durch den Leiter des Hauptreferats Wasserwirtschaft der Baudirektion.

(6) Die Verträge enthielten Rechte und Pflichten für das Land Burgenland. Dazu zählten etwa Haftungsbestimmungen bei nicht vertrags- bzw. richtlinienkonformer Ausführung und Erhaltung der Brücken. Darüber hinaus erteilte der Grundeigentümer im Grundbenützungsbereinkommen aus dem Jahr 2017 seine Zustimmung für einen befristeten Zeitraum.⁵⁵

(7) Das Land Burgenland verfügte über keine Gesamtübersicht über die im überprüften Zeitraum wirksamen Verträge mit Dritten.⁵⁶ Ebenso wenig lagen Analysen der daraus resultierenden Risiken vor.⁵⁷ (vgl. Unterabschnitt 8)

- 10.2 Zu (7) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland in Bezug auf die Brückenerhaltung keine Gesamtübersicht über die im überprüften Zeitraum wirksamen Verträge mit Dritten hatte. Ferner fehlten Analysen der daraus resultierenden Vertragsrisiken. Der BLRH verwies auf seine Ausführungen in Unterabschnitt 8.

Der BLRH empfahl, die Verträge mit Dritten zu erfassen und die daraus resultierenden Vertragsrisiken in die Risikoanalysen einzubeziehen. Er verwies auf seine Ausführungen in Unterabschnitt 8.

- 10.3 Das Land Burgenland gab in seiner Stellungnahme bekannt, dass die Verträge entsprechend der jeweiligen Kanzleiordnung bzw. Büroordnung protokolliert seien. Die Vertragsrisiken würden aufgrund der Vertragspartner (in der Regel andere Gebietskörperschaften bzw. Rechtsträger ähnlichen Ranges) und des Vertragsinhalts als gering eingestuft.

Das Land Burgenland beabsichtige, im Zuge der Brückenprüfungen sämtliche Verträge digital verfügbar zu machen bzw. zu scannen. In diesem Zuge würde auch die bisherige Erfassung in der Brückendatenbank zu einer Gesamtübersicht im Sinne der Empfehlung weiterentwickelt.

- 10.4 Der BLRH begrüßte die Erstellung einer Gesamtübersicht über alle Verträge im Sinne seiner Empfehlung. Er betonte jedoch, dass über die Einstufung der Vertragsrisiken aufgrund der Vertragspartner und des Vertragsinhalts keine Risikoanalysen vorlagen.

⁵⁵ Die Zustimmung war mit dem Jahr 2037 befristet.

⁵⁶ Z.B. Objekt, Vertragsgegenstand, -inhalt, -partner, -datum, und -laufzeit.

⁵⁷ Z.B. Erfassung und Bewertung der rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Risiken.

STRATEGISCHE GRUNDLAGEN

11 Ziele und Strategie

11.1 (1) Erhaltungsziele waren als der festgelegte Sollzustand zu verstehen und konnten als Grundlage für den Erhaltungsbedarf bzw. von Entscheidungen definiert werden. Diese sollten nach einem höchstmöglichen „[...] Maß an Qualität der Straßeninfrastruktur [...]“ für den Straßenerhalter sowie Nutzer bzw. Verkehrsteilnehmer gewählt⁵⁸ und mit messbaren Zielen versehen werden.

Wesentliche Erhaltungsziele in der Brückenerhaltung waren etwa:

- Kosten⁵⁹
- Zustandsklassen und deren Veränderung⁶⁰
- Auswirkungen auf Nutzer
- Netzsicherheit⁶¹
- Netzdurchlässigkeit⁶²
- Ausgleich der Altersstruktur des Bestands

(2) Für das Brückennetz bestand keine von der Bgld. Landesregierung beschlossene Gesamtstrategie auf Basis messbarer Ziele. Bis Juli 2023 war eine Strategie für Straßen und Brücken in Arbeit.⁶³

(3) Auf Objektebene wendete das Land Burgenland folgende Erhaltungsstrategien an:

- Prävention
- Reaktion
- Kontrollierte Alterung

Die Prävention hielt die Bauwerkssubstanz während der gesamten Nutzungsdauer auf einem guten Niveau. Dies erfolgte mit Hilfe relativ kleiner bzw. kurzperiodischer Erhaltungsmaßnahmen.

Die Reaktion bündelte die notwendigen Arbeiten über längere Zeiträume zu größeren Instandsetzungs- bzw. Ertüchtigungsmaßnahmen. Die Umsetzung erfolgte durch Baufirmen.

Bei der kontrollierten Alterung fand der Eingriff dann statt, wenn die Standsicherheit bzw. Verkehrssicherheit des Bauwerks dies erforderten.

Die Erhaltungsstrategien bildeten die Grundlage der jeweiligen Baumaßnahmen, wie Erneuerung, Ertüchtigung, Instandsetzung und Rückbau.

⁵⁸ Vgl. Weninger-Vycudil/Litzka/Weiter-Egerer/Buchta/Maurer/Furtner: Bauliche Erhaltung kommunaler Straßen (2013) S. 22.

⁵⁹ Z.B. Planungs-, Bau-, Instandsetzungs-, Instandhaltungs-, Folge- und Lebenszykluskosten.

⁶⁰ Z.B. zulässige Häufigkeitsverteilung oder Bandbreiten der Zustandsklassen, Zielwert für die mittlere Zustandsnote sowie maximaler Prozentsatz von Zustandsnoten in Abhängigkeit der Netzbedeutung und Leistungsfähigkeit.

⁶¹ Z.B. für den Individual- und Güterverkehr

⁶² Z.B. für genehmigungspflichtige Sondertransporte.

⁶³ Die Baudirektion legte exemplarisch den Strategiebericht vom Mai 2023 vor.

Ziele der Erhaltungsstrategien waren nach Darstellung des Landes Burgenland insbesondere die Gewährleistung eines verkehrssicheren Zustands der Brücken, eines optisch soliden Erscheinungsbilds sowie einer ausreichenden Zuverlässigkeit. Diese Ziele leitete das Land Burgenland insbesondere aus der Wegehalterhaftung gemäß ABGB und den RVS ab.

In diesem Zusammenhang legte das Land Burgenland unter anderem statische Berechnungen sowie Auswertungen der Zustandsentwicklung der Brücken vor. (vgl. Unterabschnitt 21) Ferner verwies es auf die vorgelegten Prüf- und Kontrollberichte. (vgl. Unterabschnitt 9)

Umfassende Wirkungsanalysen zum Brückennetz lagen nicht vor. Dazu zählten etwa Analysen über die Auswirkungen der angewendeten Erhaltungsstrategien bzw. der umgesetzten Baumaßnahmen auf das Brückennetz (z.B. auf Kosten, Nutzer, Netzsicherheit und -durchlässigkeit).⁶⁴

- 11.2 Der BLRH kritisierte, dass für die Erhaltung des Brückennetzes keine von der Bgld. Landesregierung beschlossene Gesamtstrategie auf Basis messbarer Ziele bestand. Ebenso wenig lagen umfassende Wirkungsanalysen zum Brückennetz vor. Der BLRH wies darauf hin, dass strategische Zielvorgaben in Bezug auf das Brückennetz eine wesentliche Voraussetzung für einen effektiven und effizienten Mitteleinsatz waren. Zudem waren Wirkungsanalysen für die Beurteilung der Zielerreichung und Steuerung des Mitteleinsatzes erforderlich.

Der BLRH empfahl, eine Gesamtstrategie zur Erhaltung des Brückennetzes auf Basis klarer Ziele zu beschließen. Die Ziele sollten spezifisch, messbar, realisierbar und terminisiert sein. Die Gesamtstrategie sollte sich in den einzelnen Erhaltungsstrategien auf Objektebene klar widerspiegeln.

Weiters empfahl der BLRH, die Gesamtstrategie in regelmäßigen Abständen hinsichtlich der Zielerreichung zu evaluieren (z.B. Wirkungsanalysen).

Der BLRH empfahl, die Gesamtstrategie als Grundlage für die Investitionsplanung, Bauprogrammplanung sowie Mittelbudgetierung heranzuziehen. Er verwies auf seine Ausführungen in den Unterabschnitten 12, 13 und 22.

- 11.3 Das Land Burgenland teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die vom BLRH angeführten Ziele wie Netzsicherheit für den Individual- und Güterverkehr als auch die Netzdurchlässigkeit für genehmigungspflichtige Sondertransporte gegeben seien, da die lastbeschränkten Brücken sukzessive erneuert worden seien. Die Erneuerung des letzten lastbeschränkten Objekts sei im Jahr 2017 erfolgt.

Seit 2004 sei kein Sondertransport aus statischen Gründen abgelehnt worden. Dies, obwohl Transporte bis zu 600 Tonnen Gesamtgewicht angesucht hätten und deren Zulässigkeit statisch nachzuweisen gewesen wäre. Insofern sei auch in dieser Hinsicht das Netz voll durchlässig.

⁶⁴ Die Informationen waren im Wesentlichen auf die Zustandsentwicklung beschränkt. (vgl. Unterabschnitt 27)

Im Sinne einer Gesamtstrategie sei stets die Entwicklung des mittleren Erhaltungszustandes als auch die Summe des zukünftigen Mittelbedarfs über zehn Jahre auf Basis der Brückenprüfung verfolgt worden. Der Wert des Mittelbedarfs sei seit 2004 nahezu konstant geblieben. Der mittlere Erhaltungszustand sei gut und die Entwicklung unauffällig.

Wie vom BLRH empfohlen, würde derzeit zusätzlich eine Strategie ausgearbeitet.

Dabei sei der geprüften Stelle bewusst, dass die Kennzahlen durch die normgemäße Nutzungsdauer von 100 Jahren für Brücken einerseits träge reagieren, andererseits deren Änderung nur über einen mehrjährigen Zeitraum zu analysieren seien, da sie durch die Konzentration von Baumaßnahmen im Zuge von Großbaulosen mit systembedingten Diskontinuitäten behaftet seien.

Ferner würde die Strategie durch Megatrends im Brückenbau getriggert. Dazu würden in der Vergangenheit der Wiederaufbau nach 1945, die Materialminimierung zu Zeiten des Baubooms, die Robustheit und Lebenszyklusbetrachtungen zählen. Aktuell würde der Ressourcenschonung hohes Augenmerk geschenkt.

Auf Objektebene hätte die Entscheidung über Maßnahmen stets auf Basis der technischen Beurteilung im Einzelfall zu erfolgen, wobei die Gewährleistung der Brückensicherheit ist unverrückbar sei.

12 Investitionsplan

12.1 (1) Das Land Burgenland erstellte im überprüften Zeitraum für den Brückenbau einen Investitionsplan mit einem Planungshorizont von zehn Jahren. Planungsprämisse war die Erreichung der theoretischen Nutzungsdauer der Brücken von 100 Jahren und die richtlinienkonforme Erhaltung. (vgl. Unterabschnitt 21)

Der Investitionsplan stellte laut Land Burgenland eine Gesamtübersicht aller erforderlichen Baumaßnahmen sowie der geplanten Gesamtbaukosten dar.

(2) Das Land Burgenland erhob die erforderlichen Baumaßnahmen auf Grundlage der Brückenprüfungen und stellte diese im Investitionsplan dar.⁶⁵

Der Investitionsplan bildete neben der Brückenbezeichnung sowie einer Objekt-Nummer die geplanten Gesamtbaukosten sowie deren Verteilung auf die folgenden zehn Jahre ab.

Erstellung, Aufbau, Genehmigung sowie Dokumentation des Investitionsplans waren nicht formalisiert. Es fehlten beispielsweise Programmplanungs- und Dokumentationsrichtlinien.

(3) Das Land Burgenland gab bekannt, dass es die geplanten Gesamtbaukosten für die jeweiligen Objekte auf Basis von Werten der Bauleistungen vorangegangener Projekte in Verbindung mit der Bauwerks- und Tragwerksfläche berechnete.

⁶⁵ Der Investitionsplan enthielt auch die Auszahlungen für Stützmauern, welche nicht Gegenstand der Prüfung waren.

Die vorgelegte Kostenermittlung auf Preisbasis Mai 2020 enthielt unter anderem Angaben über die Bauwerks- sowie Tragwerksflächen und die Plankosten für Neubau sowie Sanierung je Objekt. Die Ermittlung dieser Plankosten war nicht dokumentiert.

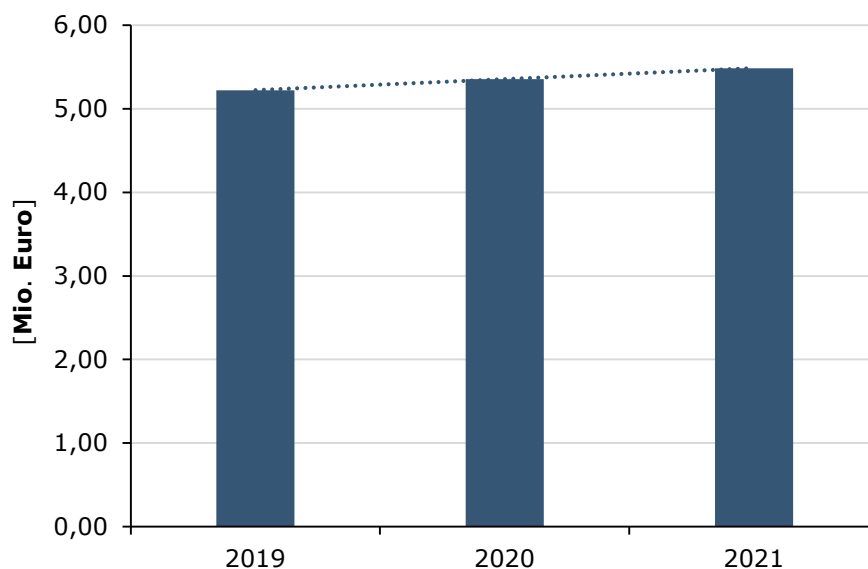
Darüber hinaus übermittelte die geprüfte Stelle eine Kostenkalkulation mit den Berechnungsgrundlagen für die geplanten Gesamtbaukosten des Jahres 2023.⁶⁶ Den Investitionsplänen 2019 bis 2021 lagen keine detaillierten Berechnungsgrundlagen samt Erläuterungen bei.

(4) Die geplanten Gesamtbaukosten im Investitionsplan betrafen laut Land Burgenland vorrangig Erneuerungen und Ertüchtigungen. Bei der Berechnung berücksichtigte es ausschließlich Fremdleistungen, da es im Brückenbau keine baulichen Eigenleistungen erbrachte.

Gemäß den Investitionsplänen 2019 bis 2021⁶⁷ schwankten die für den Planungshorizont von zehn Jahren geplanten Gesamtbaukosten von rd. 52,20 Mio. Euro bis rd. 54,85 Mio. Euro.

Die durchschnittlichen jährlichen Bauraten betragen demnach zwischen rd. 5,22 Mio. Euro (2019) und rd. 5,48 Mio. Euro (2021):

Abbildung 4: Durchschnittliche jährliche Bauraten gemäß Investitionsplänen



Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

⁶⁶ Der BLRH führte keine Überprüfung dieses Datenblatts durch.

⁶⁷ Die Investitionspläne 2019 und 2020 umfassten den Zeitraum 2018 bis 2028, der Investitionsplan 2021 den Zeitraum 2021 bis 2031.

Die Abbildung zeigt eine lineare Kostensteigerung in den Jahren 2019 bis 2021 von insgesamt rd. 264.000 Euro (rd. 5,1 Prozent).

(5) Der Investitionsplan war laut Land Burgenland ein dynamisches Planungsinstrument, da auch unterjährig eine Priorisierung umzusetzender Baumaßnahmen stattfinden konnte.⁶⁸ Das Land Burgenland teilte dazu mit, dass es den Investitionsplan bei Bekanntwerden von Änderungen laufend aktualisierte und zumindest jährlich archivierte.

(6) Das Land Burgenland plante die Baumaßnahmen nach den jeweiligen Brückenprüfungen umzusetzen, wobei es budgetäre Rahmenbedingungen zu berücksichtigen hatte. Ebenso war eine Abstimmung mit der Straßenerhaltung erforderlich. Die Entscheidungsfindung war im Investitionsplan weder erläutert noch diesem beigeschlossen.

- 12.2 Zu (2) Der BLRH kritisierte, dass Erstellung, Aufbau, Genehmigung sowie Dokumentation des Investitionsplans nicht formalisiert waren.

Der BLRH empfahl, Erstellung, Aufbau, Genehmigung und Dokumentation der Investitionspläne zu regeln (z.B. Programmplanungs- und Dokumentationsrichtlinien).

Zu (3) Der BLRH kritisierte die fehlende Dokumentation der Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung der Gesamtbaukosten der Investitionspläne der Jahre 2019 bis 2021. Darüber hinaus war nicht dokumentiert, auf welcher Grundlage bzw. nach welchem Aufteilungsschlüssel die Verteilung der Gesamtbaukosten auf die einzelnen Jahre erfolgte.

Der BLRH empfahl, dem Investitionsplan detaillierte Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung der Gesamtbaukosten beizulegen und diese zu erläutern (z.B. Berechnungsparameter).

Ebenso empfahl der BLRH, den Verteilungsschlüssel der Gesamtbaukosten auf die Planjahre zu dokumentieren und zu erläutern.

Zu (6) Der BLRH wies kritisch darauf hin, dass dem Investitionsplan keine Erläuterungen zur Entscheidungsfindung über umzusetzende Brückenbaumaßnahmen beilagen.

Der BLRH empfahl, die Grundlagen zur Entscheidungsfindung über geplante Brückenbaumaßnahmen zu erläutern und zu begründen. Diese wären dem Investitionsplan beizufügen.

- 12.3 Gemäß Stellungnahme des Landes Burgenland sei im übermittelten Prozess zur Brückenprüfung eindeutig geregelt, dass die „Festlegung von baulichen Maßnahmen“ ein wesentlicher Teil der Brückenprüfung ist. Der Investitionsplan sei nur eine Abfrage dieser Maßnahmen in einer Kreuztabelle. Die Dokumentation zu den Einträgen wäre der jeweilige Brückenprüfbericht. Über die Genehmigung der Brückenprüfberichte sei dieser Prozess eindeutig formalisiert.

⁶⁸ Z.B. aufgrund der Ergebnisse der Brückenprüfungen.

Die Berechnungsgrundlage für die Kosten seien die indexbereinigten Kosten vorangegangener Bauvorhaben. Der Algorithmus sei im Sourcecode der Datenbank abgebildet und somit auch historisiert verfügbar. Die Kosten würden auf das jeweilige geplante Jahr der Umsetzung indiziert hochgerechnet.

- 12.4 Der BLRH entgegnete, dass der Investitionsplan ein wesentliches Element des systematischen Erhaltungsmanagements darstellt. Insofern war eine Formalisierung und nachvollziehbare Dokumentation der Berechnungsgrundlagen aus Sicht des BLRH jedenfalls erforderlich. Die Brückenprüfberichte gaben Auskunft über die erforderlichen baulichen Maßnahmen, enthielten jedoch keine Informationen über die Kosten. Diese stellten daher nur bedingt eine Grundlage für die Erstellung des Investitionsplans dar.

Aus Sicht des BLRH sollten Berechnungsgrundlagen auch ohne vertiefende Kenntnisse eines Quellcodes einer Datenbank transparent ableitbar sein.

13 Bauprogramm

- 13.1 (1) Das Land Burgenland führte im überprüften Zeitraum ein mehrjähriges Bauprogramm, das geplante Baumaßnahmen für Straßen als auch Brücken umfasste. In diesem konkretisierte es seine geplanten Bauvorhaben. Das Bauprogramm basierte vorrangig auf dem Investitionsplan und Bauvorhaben aus der Bauvorhabenmanagementdatenbank⁶⁹ in Folge der Brückenprüfungen.

Der Prozess der Bauprogrammerstellung war formalisiert und in der Gesamtprozesslandkarte dargestellt. (vgl. Unterabschnitt 7)

(2) Die Bauprogramme der Jahre 2019 bis 2021 enthielten folgende Angaben:

- Geplante Gesamtbaukosten
- Ist-Kosten
- Bauraten (Plankosten) des Folgejahres und weiterer vier Jahre.⁷⁰

Die Ermittlung dieser Kosten war in den Bauprogrammen weder erläutert noch diesen beigefügt (z.B. Berechnungsgrundlagen, Kostenschätzungen, Abrechnungen).

Den jeweiligen Projekten war ein sogenanntes „PSP-Element“⁷¹ zugeordnet. (vgl. Unterabschnitt 22) Eine Differenzierung nach betrieblichen sowie baulichen Kriterien⁷² bzw. Instandsetzungs- und Instandhaltungsmaßnahmen war den jährlichen Bauprogrammen nicht zu entnehmen. Das Land Burgenland teilte dazu mit, dass das Bauprogramm *„auch die Kosten für die Instandhaltung umfasst, sofern es sich um Instandsetzungen größeren Umfangs handelt [...]“*.

⁶⁹ Die Bauvorhabenmanagementdatenbank diene der Dokumentation, Freigabe und Steuerung von Bauvorhaben. Diese wurde vom BLRH keiner Beurteilung unterzogen.

⁷⁰ Das Bauprogramm 2021 umfasste das aktuelle Jahr und die nächsten zwei Jahre.

⁷¹ Ein „PSP-Element“ war Teil eines Strukturplanes. Dieses beschrieb eine konkrete Aufgabe oder Teilaufgabe.

⁷² D.h. Neubau oder Sanierung.

Eigenleistungen in der baulichen Brückenerhaltung gab es laut Auskunft des Landes Burgenland nicht. Die Eigenleistungen⁷³ für die betriebliche Brückenerhaltung würde es in der Bauvorhabenmanagementdatenbank abbilden.

(3) Eine direkte Überleitung der geplanten Gesamtbaukosten bzw. jährlichen Bauraten aus den Investitionsplänen in die Bauprogramme war für den BLRH nicht möglich. Inwieweit die Gesamtbaukosten und die jährlichen Bauraten aus den Investitionsplänen in den Bauprogrammen ihren Niederschlag fanden, war nicht dokumentiert.

Darüber hinaus fehlten Auswertungen bzw. Nachweise über die Umsetzung des Bauprogramms. Insbesondere war der Umsetzungsgrad bzw. -stand der jeweiligen Projekte nicht dokumentiert.

(4) Das Land Burgenland setzte die Empfehlung des BLRH aus seinem Prüfungsbericht zur Straßenerhaltung⁷⁴ betreffend die Priorisierung der einzelnen Baumaßnahmen im Bauprogramm 2021 teilweise um. Dieses enthielt zwar eine Prioritätenreihung nach festgelegten Kriterien, das Endergebnis für die jeweiligen Beurteilungen war nicht dokumentiert.

(5) Nachfolgende Tabelle zeigt die Gesamtbauraten sowie jene der Brückenerhaltung aus den Bauprogrammen 2019 bis 2021:

Tabelle 7: Bauraten gemäß Bauprogramm

	2019	2020	2021
	Baurate		
	[Euro]		
Gesamt	14.576.000	12.300.000	10.605.048
<i>davon Brücken</i>	<i>5.108.000</i>	<i>2.300.000</i>	<i>2.115.148</i>
	[%]		
Anteil	35,0	18,7	19,9

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Der Anteil der geplanten Bauraten für die Brücken an den geplanten Gesamtbauraten lag in den Jahren 2019 bis 2021 in einer Bandbreite von rd. 18,7 Prozent bis rd. 35,0 Prozent.

13.2 Zu (2) Der BLRH wies kritisch darauf hin, dass das Land Burgenland in den Bauprogrammen die Ermittlung der geplanten Gesamtbauraten, Ist-Kosten sowie geplanten jährlichen Bauraten weder erläuterte noch dokumentierte.

Weiters hielt er kritisch fest, dass die Bauprogramme keine Differenzierung zwischen betrieblicher und baulicher Maßnahmen bzw. Instandhaltungs- oder Instandsetzungsmaßnahmen enthielten. Darüber hinaus fehlte eine Gesamtübersicht aller geplanten Erhaltungsmaßnahmen einschließlich Eigenleistungen.

⁷³ Darunter verstand der BLRH die landeseigenen Geräte- und Personalkosten. Diese Leistungen erbrachten die BBN und BBS.

⁷⁴ Vgl. BLRH: Prüfungsbericht Straßenerhaltung vom Juli 2021, S. 59.

Der BLRH empfahl, die Ermittlung der Gesamtbauraten sowie der geplanten jährlichen Bauraten zu erläutern und zu dokumentieren (z.B. Berechnungsgrundlagen, Kostenschätzungen, Abrechnungen).

Ebenso empfahl der BLRH, sowohl die betrieblichen als auch die baulichen Maßnahmen in einer Gesamtübersicht abzubilden. Diese sollte einen Gesamtüberblick aller geplanten Erhaltungsmaßnahmen gewährleisten.

Zu (3) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland nicht dokumentierte, inwieweit die Gesamtbaukosten und jährlichen Bauraten aus den Investitionsplänen in den Bauprogrammen ihren Niederschlag fanden.

Zudem merkte der BLRH kritisch an, dass keine Auswertungen bzw. Nachweise über den Umsetzungsgrad bzw. -stand der jeweiligen Projekte vorlagen.

Der BLRH empfahl, die Überleitung der geplanten Gesamtbaukosten sowie der jährlich geplanten Bauraten vom Investitionsplan in das Bauprogramm transparent darzustellen. Abweichungen wären zu erläutern.

Weiters empfahl der BLRH, den Umsetzungsgrad bzw. -stand der Projekte zumindest jährlich zu erheben. Dieser sollte widerspruchsfrei Auskunft darüber geben, welche geplanten Projekte umgesetzt, zum Teil umgesetzt oder nicht umgesetzt waren. Das Ergebnis der Erhebung sollte dokumentiert und dem Bauprogramm beigelegt werden.

Zu (4) Der BLRH hielt fest, dass das Land Burgenland die Empfehlungen des BLRH im Bauprogramm 2021 teilweise umsetzte, indem es die geplanten Projekte priorisierte. Er kritisierte jedoch, dass es die Kriterien für die Beurteilung nicht dokumentierte.

Der BLRH empfahl, die Entscheidungsfindung über die Priorisierung der Projekte zu erläutern und dem Bauprogramm beigelegen.

- 13.3 Das Land Burgenland gab dazu unter Hinweis auf die Stellungnahme zu Unterabschnitt 12.2 bekannt, dass die Basis der Kosten automatisiert ermittelt werden würde. Ferner würden die geplanten Kosten mit schrittweiser Detaillierung der Randbedingung Kosten aktualisiert. Derzeit sei die Dokumentation dazu implizit aus Unterlagen zur Projektentwicklung ableitbar.
- 13.4 Der BLRH entgegnete, dass seine Kritik und Empfehlung nicht auf die Vorgangsweise der Kostenberechnung, sondern vielmehr auf deren Dokumentation und Nachvollziehbarkeit im Bauprogramm abzielte. In seiner Stellungnahme teilte das Land Burgenland mit, dass die geplanten Kosten den Unterlagen zur Projektentwicklung zu entnehmen waren. Diese Unterlagen sollten dem Bauprogramm beigelegt werden.

BRÜCKENINSPEKTION

14 Vorgehensweise

14.1 (1) Nach RVS⁷⁵ waren Brücken hinsichtlich der Zuverlässigkeit⁷⁶ und der Verkehrssicherheit einer bautechnischen Überwachung (**Brückeninspektion**) zu unterziehen. Dabei war vor allem der Erhaltungszustand zu erheben. (vgl. Unterabschnitte 20 und 21)

Der Straßenerhalter war dadurch in der Lage, Mängel bzw. Schäden zu beheben, bevor ein größerer wirtschaftlicher Schaden eintrat oder die Verkehrssicherheit beeinträchtigt war.

Die Vorgehensweise der Brückeninspektion war mehrstufig und umfasste:

- Laufende Überwachung (**Brückenüberwachung**)
- Kontrolle (**Brückenkontrolle**)
- Prüfung (**Brückenprüfung**)

Gemäß RVS hatte die erhaltungspflichtige Organisation die Voraussetzungen für die Brückenüberwachung, -kontrolle und -prüfung zu schaffen.

(2) Die Organisationsverfügungen des LADir wiesen die Brückenprüfung dem Referat Brückenausbau und -erhaltung zu.⁷⁷ Ab Februar 2021 waren das Referat Brückenbau sowie das Referat Straße, Brücke und Verkehr-Außenstelle Süd zuständig. (vgl. Anlagen 2 und 3)

Für die Brückenkontrolle und -überwachung waren in den Organisationsverfügungen weder Stellen noch Aufgaben definiert.

(3) Der Prozess der Brückenprüfung war in der Gesamtprozesslandkarte abgebildet. Dieser Prozess verwies auf die Fachgruppe Betriebliche und Bauliche Erhaltung, die mit Februar 2021 nicht mehr bestand. (vgl. Unterabschnitt 7, Anlagen 2 und 3)

Die Prozesse in Verbindung mit der Brückenüberwachung und -kontrolle waren nicht formalisiert.⁷⁸

(4) Eine Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung der Brückeninspektion war nicht vorhanden bzw. in den Organisationsverfügungen nicht vorgesehen.

⁷⁵ RVS 13.03.11.

⁷⁶ Die Zuverlässigkeit umfasste die Tragsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit.

⁷⁷ Die Organisationsvorschriften bezeichneten die Brückenprüfung als Bauwerksprüfung.

⁷⁸ Die Prozessdarstellungen waren auf Brückenprüfung, -planung, -bau, Erstellung des Bauprogramms und Stellungnahmen zu Sondertransporten beschränkt.

(5) Nachfolgende Tabelle veranschaulicht Vorgehensweise und Zuständigkeiten der Brückeninspektion: (vgl. Unterabschnitt 18)

Tabelle 8: Vorgehensweise bei der Brückeninspektion

	Überwachung	Kontrolle	Prüfung
Intervalle	mind. alle 4 Monate	mind. alle 2 Jahre	mind. alle 6 Jahre/12 Jahre*
Durchführung	Streckendienst oder gleichwertig Befähigte	Sachkundige Person (z.B. Ingenieur) oder geschultes/erfahrenes Fachpersonal (z.B. Brückenmeister)	Sachkundige Person (Ingenieur) mit einschlägiger Erfahrung
Ergebnis	Schriftliche Meldung von Schäden an den Erhaltungspflichtigen	Schriftlicher Befund inkl. Vergleich mit dem letzten Befund	Ausführliche Dokumentation des Erhaltungszustands, Befund inkl. erforderlicher Maßnahmen
Zuständigkeit	Straßenerhaltungsfachkräfte	Brückenkontrolleure inklusive Arbeitspartien zur Umsetzung der Maßnahmen	Brückenprüfer
Organisatorisch	BBZ (BBN und BBS) Bis 02/2021: Straßenmeister, Bereichs- und BBZ-Leiter	BBZ bzw. BBZ-Leiter	Bis 02/2021: Hauptreferat Brückenbau und Bodenerkundung bzw. Hauptreferatsleiter Ab 02/2021: BBZ bzw. Standort- und BBZ-Leiter
Fachlich	Ab 02/2021: Erhaltungstechniker, Standort-, BBZ-Leiter		Bis 02/2021: Hauptreferat Brückenbau und Bodenerkundung bzw. Hauptreferatsleiter Ab 02/2021: Referat Brückenbau sowie Referat Straße, Brücke und Verkehr-Außenstelle Süd bzw. Referatsleiter
Regelungen	nicht vorhanden		vorhanden, nicht aktuell
Koordinierungsstelle	nicht vorhanden		

* Das zulässige Prüfintervall betrug sechs Jahre. Dieses konnte allerdings vom Brückenprüfer unter bestimmten Voraussetzungen auf bis zu zwölf Jahre ausgedehnt werden.

Quelle: RVS 13.03.11, Bauliche Erhaltung kommunaler Straßen⁷⁹; Darstellung: BLRH

14.2 Der BLRH kritisierte, dass das in der RVS vorgesehene mehrstufige System der Brückeninspektion in den Organisationsverfügungen für die Baudirektion nicht abgebildet war. Die Regelungen und Prozessdarstellungen waren im Wesentlichen auf die Brückenprüfung beschränkt und zudem nicht aktuell. Ebenso wenig war eine Stelle zur ganzheitlichen Koordinierung, Steuerung und Überwachung der Brückeninspektion eingerichtet.

Der BLRH empfahl, das System der Brückeninspektion gemäß RVS in den Organisationsvorschriften nachvollziehbar abzubilden. Dies sollte sowohl die Zuständigkeiten als auch die Prozesse umfassen.

Ebenso empfahl der BLRH, eine Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung der Brückeninspektion einzurichten. Diese wäre mit den notwendigen Befugnissen auszustatten und mit den entsprechenden Informationen zu versorgen.

⁷⁹ Vgl. Weninger-Vycudil/Litzka/Weiter-Egerer/Buchta/Maurer/Furtner: Bauliche Erhaltung kommunaler Straßen (2013), S. 51.

Der BLRH empfahl, die Organisation der Brückeninspektion im Hinblick auf IKS- und CMS-Standards zu evaluieren bzw. weiterzuentwickeln. Er verwies auf seine Ausführungen in Unterabschnitt 8.

- 14.3 Gemäß Stellungnahme des Landes Burgenland sei durch die Verwendung der Brückendatenbank als zentrale Basis für die Inspektion sichergestellt, dass jeder Benutzer mit dem aktuellen Informationsstand versorgt sei. Ferner könne dieser aufgrund der Rechtezuteilung nur Eintragungen vornehmen, die seiner Rolle zugewiesen seien. Dadurch sei gewährleistet, dass die einzelnen Stellen technisch eng vernetzt arbeiten.
- 14.4 Der BLRH stellte klar, dass seine Kritik und Empfehlung auf die fehlenden organisatorischen Regelungen zur Brückeninspektion und nicht auf die Brückendatenbank gerichtet war. Letztgenannte behandelte er insbesondere in den Unterabschnitten 9 und 18.

15 Intervalle

- 15.1 (1) In den Jahren 2019 bis 2022 fanden gemäß den Brückenauswertungen 1.251 Brückenprüfungen und -kontrollen statt:

Tabelle 9: Brückenprüfungen und -kontrollen

	2019	2020	2021	2022	2019-2022
	[Anzahl]				
Brückenprüfungen	93	79	46	49	267
Brückenkontrollen	131	266	294	293	984
Summe	224	345	340	342	1.251

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Somit erfolgten von 2019 bis 2022 durchschnittlich rd. 67 Brückenprüfungen und rd. 246 Brückenkontrollen.

(2) Gemäß RVS⁸⁰ waren Brückenprüfungen mindestens alle sechs bzw. zwölf Jahre⁸¹ und Brückenkontrollen mindestens alle zwei Jahre vorzunehmen. Die Brückenüberwachung durch den Streckendienst hatte mindestens alle vier Monate stattzufinden. (vgl. Unterabschnitt 14)

⁸⁰ RVS 13.03.11.

⁸¹ Der Brückenprüfer durfte das Intervall bei Brücken ohne mechanisch bewegliche Teile und einfachen statischen Verhältnissen auf zwölf Jahre ausdehnen. Voraussetzung war, dass die Brückenkontrollen sach- und termingerecht durchgeführt sowie die Benutzbarkeit im bisherigen Umfang bestätigt wurden.

(3) Der BLRH überprüfte die Einhaltung der Intervalle der Brückenprüfungen und -kontrollen hinsichtlich der Vorgaben der RVS. Dies erfolgte anhand der zwischen den vorletzten und letzten Inspektionen liegenden Zeiträume. Grundlage bildeten die in den Brückenauswertungen ausgewiesenen Prüf- und Kontrolljahre. Diese reichten bei den Brückenprüfungen bis ins Jahr 2004 und bei den Brückenkontrollen bis ins Jahr 2016 zurück.⁸²

Jene Brücken, bei denen keine Inspektionen vermerkt waren⁸³, fanden keine Berücksichtigung. Gleiches galt für die von 2011 bis 2023 weder geprüfte noch kontrollierte Lafnitzbrücke. (vgl. Unterabschnitt 19)

Aus den Brückenauswertungen konnten bis zum Jahr 2022 insgesamt 998 Intervalle ermittelt werden, wovon 550 auf Brückenprüfungen und 448 auf Brückenkontrollen entfielen.

Nachfolgende Tabelle fasst das Ergebnis der Intervallanalyse zusammen:

Tabelle 10: Prüf- und Kontrollintervalle

	Brückenprüfung		Brückenkontrolle		Summe	
	[Anzahl]	[%]	[Anzahl]	[%]	[Anzahl]	[%]
analysierte Intervalle*	550	100,0	448	100,0	998	100,0
<i>Intervall eingehalten</i>	513	93,3	424	94,6	937	93,9
<i>Intervall nicht eingehalten</i>	37	6,7	24	5,4	61	6,1

* Brückenprüfung: 12 Jahre (2004 bis 2022)

Brückenkontrolle: 2 Jahre (2016 bis 2022)

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

(4) Die Termine der Brückenüberwachung durch den Streckendienst waren in den Brückenauswertungen nicht abgebildet und nicht digital erfasst.

Das Land Burgenland stellte dazu Dokumentationen zur Verfügung. Dabei handelte es sich um exemplarische Objektverzeichnisse mit handschriftlichen Eintragungen der Termine und Tätigkeiten durch die Bediensteten des Streckendienstes.⁸⁴ Durchgängige, das gesamte Landesgebiet umfassende Dokumentationen zur Brückenüberwachung waren nicht vorhanden.

(5) Ferner überprüfte der BLRH die Intervalle der Brückeninspektion anhand der zehn besichtigten Brücken. Grundlage bildeten die Brückenauswertungen und Dokumentationen zur Brückenüberwachung. (vgl. Unterabschnitte 9 und 19)

⁸² Für die Brückenprüfung zog der BLRH das Zwölf-Jahres-Intervall heran. Die Beurteilung der Einhaltung etwaiger Sechs-Jahres-Intervalle war anhand der Brückenauswertungen nicht möglich.

⁸³ Z.B. aufgrund von Baumaßnahmen wie Neuerrichtung, Erneuerung, Ertüchtigung und Rückbau.

⁸⁴ Die Überwachungslisten stellte die Fachgruppe Straße, Brücke und Planung bzw. das Hauptreferat Straße Brücke den BBZ zur Verfügung. Die Informationen stammten aus der Brückendatenbank.

Nachfolgende Tabelle fasst das Ergebnis zusammen:

Tabelle 11: Inspektionstermine der zehn Brücken

Nr.	Objekt	Bezeichnung, Standort	Intervalle eingehalten		
			Prüfung	Kontrolle	Überwachung
1	2002	Leithabrücke in Gattendorf	ja	ja	nein
2	2003	Brücke über die Hirschländer Rinne und einen Wirtschaftsweg mit Wilddurchlass bei Prellenkirchen (Grenzbrücke)	ja	ja	
3	9014	Nodbachbrücke bei Siegendorf - Gewerbepark	ja	ja	lückenhaft dokumentiert
4	8002	Brücke über einen Feldweg bei Walbersdorf	ja	ja	nicht dokumentiert
5	12014	Stoosbachbrücke in Neutal	ja	ja	
6	18003	Pinkabrücke in Oberwart	ja	ja	
7	15054	Tschabbachbrücke bei Bad Tatzmannsdorf	ja	ja	
8	22004	Brücke über den Entwässerungsgraben bei Gaas	nein	ja	
9	23037	Gritschbachbrücke bei Gritsch	ja	ja	
10	17024	Lafnitzbrücke bei Burgauberg (Grenzbrücke)	nein	nein	

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Bei einer Brücke Nr. 10 fand weder eine Brückenprüfung noch eine Brückenkontrolle statt. Eine Überwachung war nicht dokumentiert. (vgl. Unterabschnitt 19) Im Fall der Brücke Nr. 8 lagen zwischen der vorletzten und letzten Brückenprüfung 13 Jahre. Bei den Brücken Nr. 4 bis 9 fehlten Dokumentationen zur Brückenüberwachung. Bei der Brücke Nr. 3 waren in den Jahren 2019 und 2021 lediglich zwei Überwachungen dokumentiert. Bei den Brücken Nr. 1 und 2 bestanden zwar Dokumentationen zur Brückenüberwachung, jedoch waren die Intervalle gemäß RVS im überprüften Zeitraum nicht durchgängig erfüllt.

- 15.2 Der BLRH wies kritisch darauf hin, dass bei den Brückeninspektionen die Intervalle gemäß RVS nicht durchgängig eingehalten waren. In diesem Zusammenhang kritisierte er vor allem die fehlende bzw. lückenhafte Dokumentation der Brückenüberwachung durch den Streckendienst. Der BLRH verwies dazu vor allem auf die Beweisbarkeit der Einhaltung des hohen Sorgfaltsmaßstabs des Straßenerhalters.

Der BLRH empfahl, durch organisatorische und personelle Maßnahmen sicherzustellen, dass die Inspektionstermine gemäß RVS sowohl eingehalten als auch nachvollziehbar dokumentiert werden. Er verwies auf seine Ausführungen in Unterabschnitte 16 und 19.

Im Fall der Brückenüberwachung empfahl der BLRH, standardisierte Melde- bzw. Nachweispflichten einzurichten. Ferner wären die Überwachungstermine und -tätigkeiten digital zu erfassen bzw. in der Brückendatenbank abzubilden.

Ebenso empfahl der BLRH, die Risiken bei Nichteinhaltung der Inspektionsintervalle in die Risikoanalysen einzubeziehen. Er verwies auf seine Ausführungen in Unterabschnitt 8.

- 15.3 Das Land Burgenland teilte hinsichtlich der Überwachung mit, dass sie den Stand der Technik in vollem Umfang eingehalten hätte, da gemäß RVS 13.03.11 keine schriftliche Aufzeichnung erforderlich sei, sofern die Brücken keine Schäden oder auffällige Veränderungen aufweisen.

Jene sechs Prozent der Brücken, bei denen die Intervalle der Kontrolle bzw. Prüfung nicht eingehalten werden konnten, seien im Zuge der Jour Fixe bzw. der Jahresstartbesprechungen mündlich erörtert worden. Dabei sei abgeklärt worden, ob diese Brücken technische Mängel aufweisen. Diese Brücken seien somit ebenso zeitgerecht inspiziert worden. Es konnte nur die Dokumentation nicht zeitgerecht fertig gestellt werden.

- 15.4 Es war zutreffend, dass gemäß RVS schriftliche Aufzeichnungen der Brückenüberwachung grundsätzlich nicht bzw. nur bei Schäden oder auffälligen Veränderungen erforderlich waren. Der BLRH wies in diesem Zusammenhang jedoch erneut auf die Beweisbarkeit der Einhaltung des hohen Sorgfaltsmaßstabs des Straßenerhalters hin.

Aufgrund der fehlenden bzw. lückenhaften Dokumentation war das Land Burgenland nicht in der Lage, die richtlinienkonforme Brückenüberwachung als Straßenerhalter nachzuweisen. Dies barg nach Auffassung des BLRH das Risiko von Schadenersatzleistungen bei Unfällen.

16 Personelle Ausstattung

- 16.1 (1) Von 2019 bis 2022 erfolgten die Brückeninspektionen durch Bedienstete der Baudirektion. Brückenprüfungen nahmen acht Personen und Brückenkontrollen drei Personen⁸⁵ vor. Die Brückenüberwachung erfolgte durch rd. 400 Bedienstete des Streckendienstes.⁸⁶

(2) Die Bediensteten erledigten die Brückenprüfungen und -kontrollen neben ihren anderen Aufgaben.

⁸⁵ Das BBN verfügte jeweils über zwei Brückenkontrolleure und das BBS über einen Brückenkontrolleur.

⁸⁶ Zur personellen Ausstattung des Streckendienstes führte der BLRH keine weiteren Prüfungshandlungen durch.

Zu den Aufgaben der Brückenprüfer, die im gesamten Landesgebiet tätig waren, zählten insbesondere:

- Prüfung von 103 Stützmauern entlang der Landesstraßen
- Stellungnahmen zu überschweren Sondertransporten
- Mitwirkung bei der Projektierung
- Bauvorbereitung
- Ausschreibung und Vorbereitung der Vergabe der Bauleistungen
- Technische und kaufmännische Bauaufsicht bzw. Bauleitung als Bauherrenvertreter
- Abrechnung
- Amtssachverständigentätigkeit in Behördenverfahren

Die beiden Brückenkontrolleure im BBN betreuten die Bezirke Neusiedl am See, Eisenstadt-Umgebung⁸⁷, Mattersburg und Oberpullendorf. Einer fungierte bis Dezember 2022 als Brückenprüfer und danach als Brücken- und Straßenmeister.⁸⁸

Der Brückenkontrolleur im BBS war Brückenmeister und für die Bezirke Oberwart, Güssing sowie Jennersdorf verantwortlich.

Zu den Hauptaufgaben der Brückenmeister⁸⁹ zählte die Leitung ihrer Arbeitspartien⁹⁰ im Rahmen der Erhaltungstätigkeiten.⁹¹ Hinzu kam die Abarbeitung der Prüfberichte in Abstimmung mit den Brückenprüfern. (vgl. Unterabschnitt 18)

⁸⁷ Inklusive Magistrate Eisenstadt und Rust.

⁸⁸ Der vormalige Brückenmeister war ab dem Jahr 2023 als Straßenmeister tätig.

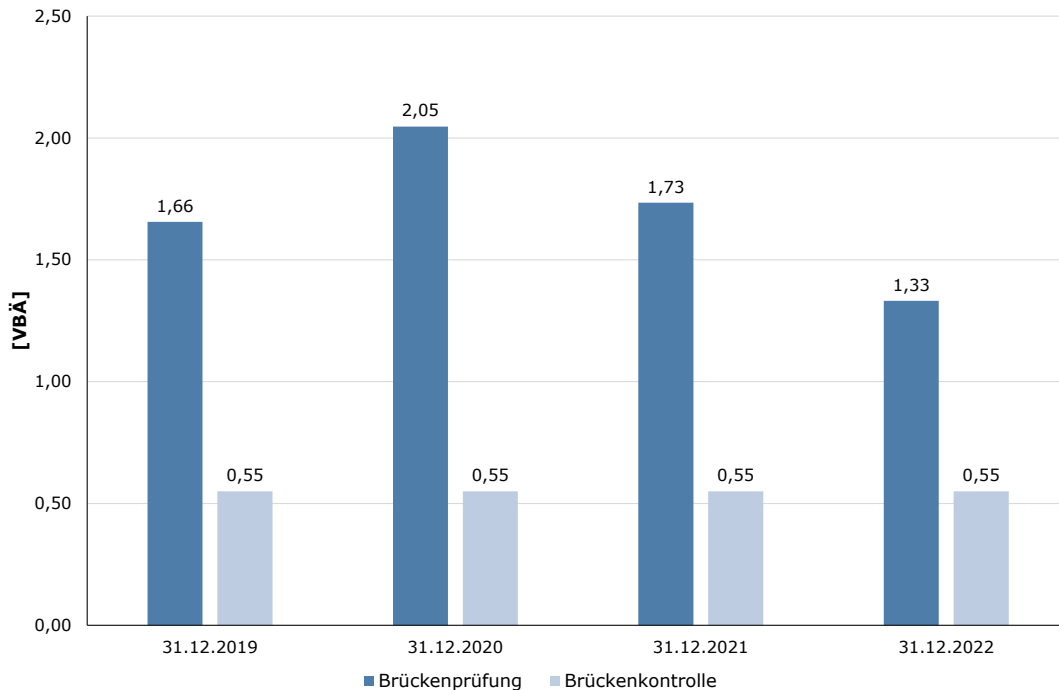
⁸⁹ Die Brücken- und Straßenmeister trugen ab Februar 2021 die Bezeichnung Erhaltungstechniker.

⁹⁰ Die Arbeitspartien bestanden aus den Bediensteten im handwerklichen Dienst. (vgl. Unterabschnitt 7)

⁹¹ Z.B. Instandsetzungs-, Instandhaltungs- und Wartungstätigkeiten.

(3) Die Mitarbeiterlisten der Baudirektion wiesen für den Zeitraum 2019 bis 2022 folgende VBÄ für die Brückenprüfung und -kontrolle aus:

Abbildung 5: VBÄ für die Brückenprüfung und -kontrolle



Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Im Jahr 2019 waren rd. 1,66 VBÄ für die Brückenprüfung zuständig. Dieser Wert stieg bis zum Jahr 2020 auf rd. 2,05 VBÄ. Bis zum Jahr 2022 sanken die VBÄ für die Brückenprüfung um rd. 35,1 Prozent auf rd. 1,33. Die VBÄ für die Brückenkontrolle blieb von 2019 bis 2022 mit rd. 0,55 konstant.

Das Land Burgenland begründete die sinkenden VBÄ für die Brückenprüfungen von 2020 bis 2022 mit Bauabwicklungen, welche die Bediensteten in ihrer Funktion als Bauleiter und Bauaufsichten vorrangig zu erledigen hatten. Hinzu kam der Wegfall von Bediensteten durch Pensionierung oder Verwendung in anderen Dienststellen.

Die VBÄ beruhen auf keinen Zeitaufzeichnungen der Bediensteten, sondern auf Berechnungen des Landes Burgenland anhand der durchgeführten Prüfungen und Stundensätze gemäß RVS⁹². Für die Jahre 2019 bis 2022 standen keine Erhebungen über den tatsächlichen Zeitaufwand der Bediensteten zur Verfügung.

⁹² RVS 06.02.42.

Das Land Burgenland bezifferte den jährlichen Zeitaufwand für die Brückenprüfung mit rd. 2.339 Stunden und den Personalbedarf mit rd. 1,46 VBÄ. Dieser erhöhte sich bei Berücksichtigung des Prüfaufwands für die 103 Stützmauern auf rd. 1,72 VBÄ. Dabei ging die geprüfte Stelle von einem Gesamtprüfaufwand für das Brückennetz⁹³ von rd. 23.335 Stunden aus, wobei es für ein VBÄ rd. 1.602 Stunden ansetzte.⁹⁴

(4) Gemäß den Brückenauswertungen fungierte in zumindest 40 Fällen der jeweilige Prüfer auch als Bauleiter bzw. Bauaufsicht von Baumaßnahmen an der Brücke.

- 16.2 Zu (3) Der BLRH hielt fest, dass laut den Berechnungen des Landes Burgenland für die Brückenprüfung im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2020 deutlich weniger VBÄ zur Verfügung standen. Ferner unterschritten die ermittelten VBÄ im Jahr 2022 den Personalbedarf für die Brückenprüfung.

Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland den ermittelten Stundenaufwand und Personalbedarf mit keinen Zeitaufzeichnungen belegen konnte.

Dessen ungeachtet wies er darauf hin, dass für die Brückenprüfung eine entsprechende Personalausstattung erforderlich war. So bargen etwa die Überschreitung der Prüfintervalle oder die Vernachlässigung der Beurteilung einzelner Bauteile das Risiko von Schadenersatzleistungen. Er verwies auf seine Ausführungen in den Unterabschnitten 3 und 15.

Der BLRH empfahl, den tatsächlichen Stundenaufwand für die Brückenprüfung zu erheben (z.B. Zeitaufzeichnungen) und die vorhandenen Berechnungen zu plausibilisieren. Auf dieser Grundlage sollte die personelle Ausstattung für die Brückenprüfung festgelegt werden.

Zu (4) Der BLRH kritisierte, dass Brückenprüfer bei demselben Objekt zugleich als Bauleiter bzw. Bauaufsicht fungierten. Dies kam einer Selbstkontrolle gleich, die mit IKS- und CMS-Standards aufgrund möglicher Interessenkonflikte nicht vereinbar war.

Der BLRH empfahl, Unvereinbarkeiten und mögliche Interessenkonflikte der Bediensteten in der Brückeninspektion zu vermeiden. Dies wäre bei der Festlegung der personellen Ausstattung der Brückenprüfung zu berücksichtigen.

Weiters empfahl der BLRH, die Risiken möglicher Interessenkonflikte in der Brückenerhaltung in die Risikoanalysen einzubeziehen. Er verwies auf seine Ausführungen in Unterabschnitt 8.

- 16.3 Das Land Burgenland teilte in seiner Stellungnahme mit, dass das Leistungsbild der RVS zur Brückenprüfung stets eingehalten würde. Je nach Bedarf würde es aber erweitert werden (Grundlagenerhebungen, Archivpflege, Sonderprüfung und Vorbereitungsarbeiten zur Projektierung). Aus diesem Grunde seien Stundenaufzeichnungen zum Vergleich mit der RVS Leistungsbild-Brückenprüfung nicht aussagekräftig.

⁹³ Inklusive Stützmauern.

⁹⁴ Die Baudirektion stellte Auswertungen der erbrachten Prüfstunden von acht Brückenprüfern von 2017 bis 2022 zur Verfügung. Diese umfassten Brücken, Durchlässe und Stützmauern. Der BLRH nahm diesbezüglich keine weiteren Prüfungshandlungen vor.

Die erste Prüfung vor Ablauf der Gewährleistung sei als Bauabschlusstätigkeit und zur exakten Verifizierung der zu archivierenden Bestandsunterlagen, denen ein besonders hoher Stellenwert für den Betrieb der Brücke zukommt, zweckmäßigerweise durch den Bauleiter oder die Bauaufsicht durchzuführen.

- 16.4 Der BLRH stellte klar, dass die alleinige Heranziehung der RVS für die Bemessung der Personalressourcen keine ausreichende Entscheidungsgrundlage bot. Dafür sollten ebenso aussagekräftige Zeitaufzeichnungen über einen gewissen Beobachtungszeitraum herangezogen werden. Der BLRH betrachtete dies vor allem vor dem Hintergrund, dass die Brückenprüfer auch andere Tätigkeiten, wie vor allem Bauleitung und Bauaufsicht, zu erledigen hatten.

Die (periodische) Prüfung einer Brücke durch die selbe Bauleitung bzw. Bauaufsicht barg das grundsätzliche Risiko eines möglichen Interessenskonflikts. Der BLRH betonte in diesem Zusammenhang abermals die Bedeutung entsprechender Regelungen, um bereits den Anschein möglicher Befangenheiten zu vermeiden.

17 Ausbildungs- und Schulungskonzept

- 17.1 (1) Personen, die in der Brückeninspektion tätig waren, hatten gemäß RVS⁹⁵ eine bestimmte Qualifikation aufzuweisen.

Mit der Brückenüberwachung waren Personen des Streckendienstes gemäß RVS⁹⁶ oder gleichwertig Befähigte zu betrauen. Eine Brückenkontrolle durfte nur eine sachkundige Person (Ingenieur), geschultes oder erfahrenes Fachpersonal (z.B. Brückenmeister) durchführen. Mit einer Brückenprüfung durfte nur eine sachkundige Person (Ingenieur) mit einschlägiger Erfahrung in der Brückenprüfung bzw. im Brückenbau betraut werden.⁹⁷

Schulungen konnten interne Ausbildungen der Brückenerhaltung, Aus- und Weiterbildungen der FSV oder Gleichwertiges sein.

(2) Ein Ausbildungs- und Schulungskonzept, das insbesondere Erstausbildung, Aufbauschulungen, Fortbildungen, Workshops sowie Seminare umfasste bzw. die RVS dahingehend präzisierete, war nicht vorhanden.

(3) Nach Darstellung des Landes Burgenland erfolgte die Mitarbeiterschulung in der Brückenüberwachung im laufenden Betrieb. Diese hatten nach Dienstantritt eine Schulung für beedete Straßenaufsichtsorgane gemäß Straßenverkehrsordnung 1960⁹⁸ zu absolvieren. Je nach Bedarf und Anweisung durch den Vorgesetzten kamen weitere Schulungen hinzu.⁹⁹ Vor Überstellung in die nächste Entlohnungsgruppe hatten die Bediensteten zudem eine Grundausbildung¹⁰⁰ zu absolvieren.

⁹⁵ RVS 13.03.11.

⁹⁶ RVS 12.01.12.

⁹⁷ Der Begriff „Ingenieur“ war in der RVS nicht näher definiert, etwa hinsichtlich Ausbildung (z.B. TU-, FH-, HTL-Ausbildung oder Masterstudium) und/oder Fachrichtung (z.B. Hoch-, Tiefbau, Bau-, Wirtschaftsingenieurwesen).

⁹⁸ BGBl. 159/1960 idgF.

⁹⁹ Z.B. Motorsägen- und Kranführerkurs.

¹⁰⁰ Vormalis Facharbeiteraufstiegsprüfung.

Die im überprüften Zeitraum tätigen Brückenprüfer und -kontrolleure verfügten über eine mehrjährige Erfahrung im Brückenbau bzw. in der Brückenprüfung.

Spezifische Ausbildungs- und Schulungsnachweise bestanden von fünf Brückenprüfern bzw. -kontrolleuren.¹⁰¹ Diese reichten bis zum Jahr 2000 zurück. Von jenen sechs Bediensteten, die von 2019 bis 2022 ebenfalls Brückenprüfungen bzw. -kontrollen vornahmen, lagen keine spezifischen Ausbildungs- und Schulungsnachweise vor.

- 17.2 Zu (1) und (2) Der BLRH kritisierte, dass für die Brückeninspektoren kein spezifisches Ausbildungs- und Schulungskonzept auf Basis der Qualifikationsanforderungen der RVS bestand.

Nach Ansicht des BLRH bildete ein solches Konzept einen wesentlichen Bestandteil des Qualitätsmanagements und der Qualitätssicherung.

Der BLRH empfahl, für die Brückeninspektoren ein umfassendes Ausbildungs- und Schulungskonzept zu erstellen. Dieses sollte auf den Qualifikationsanforderungen der RVS beruhen bzw. diese präzisieren.

Zu (3) Der BLRH wies darauf hin, dass nicht für alle Bediensteten, die von 2019 bis 2022 Brückenprüfungen und -kontrollen vornahmen, spezifische Ausbildungs- und Schulungsnachweise vorlagen.

Der BLRH empfahl, im Rahmen der Umsetzung des Ausbildungs- und Schulungskonzepts auf die nachvollziehbare Dokumentation der entsprechenden Teilnahmebestätigungen bzw. Zeugnisse zu achten.

- 17.3 Das Land Burgenland gab in seiner Stellungnahme bekannt, dass der erforderliche Schulungsbedarf individuell auf Basis der Vorerfahrung der Mitarbeiter festgelegt sowie die ersten Inspektionen immer gemeinsam mit einem erfahrenen Kollegen durchgeführt werden würden. Jene Mitarbeiter, für die keine Schulungsnachweise vorgelegt wurden, seien bereits in Pension, in Langzeitkrankenstand oder hatten bereits bevor die Schulungen durch die FSV angeboten wurden umfassende Ausbildung und Erfahrung im Brückenbau.

- 17.4 Der BLRH stellte klar, dass er seine Beurteilung ausschließlich auf Basis der vorgelegten Unterlagen durchführte. Fehlende Schulungs- und Ausbildungsnachweise konnten daher nicht berücksichtigt werden.

¹⁰¹ Z.B. Abschlusszeugnisse von Brückeninspektorenlehrgängen der FSV.

18 Durchführung

18.1 (1) Das Land Burgenland erläuterte den Ablauf der Brückenprüfung und -kontrolle im Rahmen der gegenständlichen Prüfung. Dies erfolgte vor allem im Zuge der Brückenbesichtigung sowie durch Vorlage folgender Dokumentationen:

- Prüf- und Kontrollaufträge
- Prüf- und Kontrolllisten
- Bauzeitpläne für die Umsetzung der Maßnahmen
- Vollzugsmeldungen
- Mitteilungen zu offenen Prüfberichten bzw. Maßnahmen

(2) Nachfolgende Tabelle fasst den Ablauf der Brückenprüfung und -kontrolle zusammen:

Tabelle 12: Ablauf der Brückenprüfung und -kontrolle

Prozessschritt	Involvierte Stellen/Mitarbeiter
Brückenprüfung	
Erteilung der Prüfaufträge an Brückenprüfer zu Jahresbeginn durch Referatsleiter	Referatsleiter Brückenbau und Straße, Brücke und Verkehr; Außenstelle Süd, Brückenprüfer
Vorerhebungen und Vorbereitungsarbeiten (z.B. Schalungs-, Bewehrungspläne, statische Berechnungen, Grundstücks-, Eigentumsverhältnisse)	Brückenprüfer
Befundaufnahme Vor-Ort (z.B. Bauteilkontrolle, Messungen, Fotodokumentation)	Brückenprüfer
Erstellung des Prüfberichts	Brückenprüfer
Genehmigung und Übermittlung des Prüfberichts an BBZ/Brückenmeister	Referatsleiter, BBZ und Brückenmeister
Abarbeiten des Prüfberichts/Umsetzung der Maßnahmen	BBZ, Brückenmeister, Arbeitspartien
Vollzugsmeldung über die Umsetzung der Maßnahmen an Brückenprüfer	Brückenmeister, Brückenprüfer
Überprüfung der Umsetzung der Maßnahmen durch Brückenprüfer	Brückenprüfer
Bei ordnungsgemäßer Umsetzung der Maßnahmen und positiver Beurteilung durch den Brückenprüfer - Eintragung in die Brückendatenbank	Brückenprüfer
Bei nicht ordnungsgemäßer Umsetzung und negativer Beurteilung durch den Brückenprüfer - Erteilung eines Verbesserungsauftrags an Brückenmeister	Brückenprüfer, Brückenmeister
Brückenkontrolle	
Erteilung der Kontrollaufträge an Brückenmeister/-kontrolleure	BBZ-Leiter
Durchführung der Kontrolle/Umsetzung der Maßnahmen	Brückenmeister/-kontrolleur, Arbeitspartien
Eintragung der Umsetzung der Maßnahmen in Brückendatenbank	Brückenmeister/-kontrolleur

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

(3) Die Brückenprüfer erhielten jeweils zu Jahresbeginn die Prüfaufträge von den Referatsleitern Brückenbau und Straße, Brücke und Verkehr-Außenstelle Süd.¹⁰² Die Referatsleiter generierten die Bauwerksinformationen aus der Brückendatenbank. (vgl. Unterabschnitt 9)

Die Brückenprüfungen umfassten im Wesentlichen:

- Vorerhebungen und Vorbereitungsarbeiten
- Befundaufnahme Vor-Ort
- Dokumentation der Prüfergebnisse bzw. Erstellung des Prüfberichts

Für die Durchführung der Prüfung stand den Brückenprüfern eine Mustervorlage bzw. Checkliste mit den zu beurteilenden Bauteilen gemäß RVS zur Verfügung.

Die Prüfberichte der Brückenprüfer bestanden aus einem Datenblatt und einer Dokumentation samt Bildaufnahmen. Im Datenblatt waren die Bauwerksdaten erfasst.¹⁰³ Die Dokumentation enthielt die von den Brückenprüfern beurteilten Bauteile samt Prüfergebnissen.

Die Brückenprüfer bestätigten die Funktionsfähigkeit und Belastbarkeit der Brücke bis zur nächsten Prüfung vorbehaltlich der Durchführung der erforderlichen Maßnahmen.¹⁰⁴ Ferner erhoben sie sowohl den Zustand der Einzelbauteile als auch den Gesamtzustand der Brücke und bewerteten diese nach dem Schulnotensystem gemäß RVS. (vgl. Unterabschnitt 20)

Im Datenblatt waren die erforderlichen Maßnahmen sowie die Benotung der Bauteile und des Gesamtobjekts erfasst.

Die Brückenprüfer übermittelten die Prüfberichte an die BBZ bzw. Brückenmeister¹⁰⁵, welche diese abzuarbeiten und die Maßnahmen umzusetzen hatten. Dies hatte spätestens im Zuge der nächsten Kontrolle stattzufinden. Die Maßnahmen erledigten die Brückenmeister und/oder ihre Arbeitspartien. Danach verständigten die Brückenmeister die Brückenprüfer über die Erledigung der Maßnahmen (Vollzugsmeldung). Diese nahmen eine neuerliche Vor-Ort-Kontrolle vor. Bei positiver Beurteilung pflegten die Brückenprüfer dies in die Brückendatenbank ein.¹⁰⁶ Widrigenfalls erging ein Verbesserungsauftrag an die Brückenmeister.

Die erledigten und geprüften Maßnahmen waren im Datenblatt dokumentiert.

(4) Die Brückenkontrollen fanden zusätzlich zur Abarbeitung der Prüfberichte durch die Brückenmeister bzw. Brückenkontrolleure statt.¹⁰⁷ Diese erhielten die Kontrollaufträge von den Referatsleitern im Weg der BBZ-Leiter.

¹⁰² Bis Februar 2021 erteilte die Prüfaufträge der Leiter des Hauptreferats Brückenbau und Bodenerkundung, der zugleich Leiter des Referats Brückenausbau und -erhaltung war.

¹⁰³ Z.B. durchgeführte Baumaßnahmen, Bauleiter, Bauaufsicht, Planer, Baufirma, Prüffahrer, Prüfer, Zustandsbeurteilung, Erledigungsstatus sowie Tragwerksdaten.

¹⁰⁴ Z.B. Austausch beschädigter Leitschienen, Instandsetzung von Fahrbahnübergängen, Reinigung verlegter Straßenabläufe.

¹⁰⁵ Die Referatsleiter hatten die Übermittlung der Prüfberichte zu genehmigen bzw. diese vor Abfertigung zur Kenntnis zu nehmen.

¹⁰⁶ Die Erledigung und positive Beurteilung durch den Brückenprüfer war in der Brückendatenbank mit dem Erledigungsstatus 9 versehen.

¹⁰⁷ Nach Möglichkeit kombinierten die Brückenkontrollen die Abarbeitung der Prüfberichte mit den periodischen Brückenkontrollen.

Die Brückenkontrolleure des BBN zogen in der Regel die Arbeitspartien bereits bei den Kontrollen bei. Diese erledigten zugleich die vom Brückenkontrolleur festgestellten Maßnahmen. Der Brückenkontrolleur des BBS nahm die Kontrollen selbst vor. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgte entweder durch den Brückenkontrolleur selbst oder unmittelbar danach durch seine Arbeitspartien.¹⁰⁸

Über die Brückenkontrollen bestanden Kontrollberichte. Diese enthielten insbesondere die Bauwerksdaten, die erforderlichen und durchgeführten Maßnahmen sowie die kontrollierten Bauteile.¹⁰⁹ Hierbei handelte es sich um die Bauteile gemäß RVS wie Tragwerk, Gründung sowie Widerlager.

Die Brückenkontrolleure bestätigten im Rahmen der Kontrollen die Funktionsfähigkeit und Belastbarkeit der Brücken vorbehaltlich der Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen spätestens bis zur nächsten Brückenprüfung.

Ferner nahmen die Brückenkontrolleure eine Bewertung der Einzelbauteile nach dem Schulnotensystem vor. Eine Gesamtobjektbeurteilung fand nicht statt. Diese oblag ausschließlich den Brückenprüfern.

Die Eintragungen in die Brückendatenbank nahmen die Brückenkontrolleure vor.

Die Brückenkontrollen mit den durchgeführten Maßnahmen waren im Datenblatt erfasst.

(5) Gemäß Brückenauswertungen waren mit Stand Juni 2023 die erforderlichen Maßnahmen an 487 Brücken (rd. 83,5 Prozent) erledigt. Bei 96 Brücken (rd. 16,5 Prozent) waren die Maßnahmen in Umsetzung.¹¹⁰

18.2 Zu (3) bis (5) Der BLRH hielt fest, dass die Prüf- und Kontrollberichte sowohl einem einheitlichen Standard entsprachen als auch die zu beurteilenden Bauteile gemäß RVS enthielten. Ebenso war der Erledigungsstatus der Maßnahmen in den Datenblättern bzw. in der Brückendatenbank dokumentiert.

¹⁰⁸ Der Brückenkontrollleur im BBS war zugleich Brückenmeister. Auskunftsgemäß nahm er während oder nach Umsetzung der Maßnahmen durch die Arbeitspartien Kontrollen vor.

¹⁰⁹ Die Bewertungssystematik bzw. die zu bewertenden Bauteile waren durch die Brückendatenbank vorgegeben (z.B. nicht vorhanden, nicht prüfbar, sehr gut, gut und ausreichend).

¹¹⁰ Weitere Prüfungshandlungen führte der BLRH in diesem Zusammenhang nicht durch.

19 Brückenbesichtigung und Lafnitzbrücke

19.1 (1) Der BLRH besichtigte im Juni 2023 mit Vertretern des Landes Burgenland¹¹¹ folgende Brücken:¹¹²

Tabelle 13: Besichtigte Brücken

Nr.	Objekt	Bezeichnung, Standort	Bezirk	Straße
1	2002	Leithabrücke in Gattendorf	Neusiedl am See	B 50
2	2003	Brücke über die Hirschländer Rinne und einen Wirtschaftsweg mit Wilddurchlass bei Prellenkirchen (Grenzbrücke)	Neusiedl am See	B 50
3	9014	Nodbachbrücke bei Siegendorf - Gewerbepark	Eisenstadt-Umgebung	B 16
4	8002	Brücke über einen Feldweg bei Walbersdorf	Mattersburg	B 50
5	12014	Stoobachbrücke in Neutal	Oberpullendorf	L 336
6	18003	Pinkabrücke in Oberwart	Oberwart	L 269
7	15054	Tschabbachbrücke bei Bad Tatzmannsdorf	Oberwart	L 376
8	22004	Brücke über den Entwässerungsgraben bei Gaas	Güssing	B 56
9	23037	Gritschbachbrücke bei Gritsch	Jennersdorf	B 57
10	17024	Lafnitzbrücke bei Burgauberg (Grenzbrücke)	Güssing	L 107

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

(2) Im Rahmen der Brückenbesichtigungen erfolgte eine Erörterung der Brücken zu folgenden Fragestellungen:

- Baujahr
- Durchgeführte Baumaßnahmen
- Zustandsentwicklung
- Vorgehensweise bei Brückenprüfungen und -kontrollen im Hinblick auf die gemäß RVS¹¹³ zu beurteilenden Bauteile
- Umsetzung der Maßnahmen

Die Vertreter des Landes Burgenland beantworteten die Fragen des BLRH unter Vorlage von Projektunterlagen.¹¹⁴ Zur Lafnitzbrücke bei Burgauberg Nr. 10 konnten sie die Fragestellungen nicht abschließend beantworten.

(3) Das Land Burgenland hatte gemäß Grenzbrückenübereinkommen mit dem Land Steiermark vom November 2011 fünf Grenzbrücken zu erhalten. (vgl. Unterabschnitt 10) Dazu zählte unter anderem die Lafnitzbrücke bei Burgauberg entlang der L 107 Burgauer Ast.¹¹⁵

¹¹¹ Z.B. Leiter des Referats Brückenbau, Brückenprüfer und Brückenkontrolleure.

¹¹² Auswahlkriterien waren vor allem Bezirk, Zustand, Einbeziehung von Grenzbrücken und sonstige Auffälligkeiten (z.B. Hinweise auf fehlende Brückenprüfungen und -kontrollen in den Brückenauswertungen).

¹¹³ RVS 13.03.11.

¹¹⁴ Z.B. Schalungs-, Bewehrungspläne, statische Berechnungen sowie Bildaufnahmen.

¹¹⁵ Objekt Nr. 17024, L 107 Burgauer Ast; Lafnitzbrücke Burgauberg-Landesgrenze, km 0,065.

(4) Das Grenzbrückenübereinkommen sah folgende Tätigkeiten vor:

- Brückeninspektion
- Brückenerhaltung, Instandsetzung und Neubau
- Verwaltung
- Betriebliche Straßenerhaltung

Die Brückeninspektion umfasste gemäß Grenzbrückenübereinkommen die laufende Überwachung, die periodische Kontrolle und Brückenprüfung gemäß RVS¹¹⁶.

Die Brückenerhaltung, Instandsetzung und Neubau beinhalteten alle Arbeiten am Bauwerk samt deren Ausrüstung. Hinzu kamen Absicherungsmaßnahmen und Notbrücken bei Elementarereignissen.

Die Verwaltung umfasste die Führung der Objekte in Bauwerksdatenbanken, die Bewilligung von Sondertransporten, Sondernutzungen im Brückenbereich und die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen gegenüber Dritten.

Zur betrieblichen Straßenerhaltung zählten gemäß Grenzbrückenübereinkommen insbesondere der Winterdienst und die Fahrbahnreinigung.¹¹⁷

Das Land Burgenland übernahm für die fünf Grenzbrücken die Verantwortung für deren Erhaltung, Verwaltung und Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit nach dem ABGB.

(5) Die Brückenauswertungen wiesen für die Jahre 2011 bis 2022 weder Brückenprüfungen noch -kontrollen aus. Überwachungstätigkeiten durch den Streckendienst und etwaige Erhaltungsmaßnahmen an der Lafnitzbrücke waren nicht dokumentiert.

Das Land Burgenland begründete dies mit einem Eintragungsfehler in der Brückendatenbank, welche das Land Steiermark irrtümlich als Brückenerhalter auswies. Das Land Burgenland behob im Mai 2023 den Eintragungsfehler und veranlasste zugleich eine Brückenprüfung.

(6) Im August 2023 legte das Land Burgenland einen Prüfbericht zur Lafnitzbrücke vor. Dessen Genehmigung durch den Referatsleiter und Übermittlung an das BBS (Brückenmeister) erfolgten im Juli 2023.

Gemäß Prüfbericht war die Funktionsfähigkeit und Belastbarkeit der Brücke gegeben, sofern bestimmte Maßnahmen durchgeführt werden. Hierbei handelte es sich um Maßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit. Diese betrafen im Wesentlichen das Brückengeländer¹¹⁸, die Brückenabdichtung und -entwässerung.

Der Brückenprüfer bewertete die Brücke zudem mit der Zustandsnote 3. (vgl. Unterabschnitt 20)

¹¹⁶ RVS 13.03.11.

¹¹⁷ Die betriebliche Straßenerhaltung gemäß Grenzbrückenübereinkommen war von der gegenständlichen Prüfung nicht umfasst.

¹¹⁸ Es bestand Absturzgefahr für Kinder und Verletzungsgefahr für Verkehrsteilnehmer durch spitze Holzspäne.

- 19.2 Zu (2) bis (6) Der BLRH kritisierte, dass bei der Lafnitzbrücke bei Burgauberg bis Juli 2023 weder eine Brückenprüfung noch eine Brückenkontrolle stattfand. Ebenso wenig waren Überwachungstätigkeiten durch den Streckendienst und etwaige Erhaltungsmaßnahmen an der Brücke dokumentiert. Dies obwohl das Land Burgenland gemäß Grenzbrückenübereinkommen mit dem Land Steiermark vom November 2011 dazu verpflichtet gewesen wäre.

Der BLRH empfahl, die Lafnitzbrücke bei Burgauberg gemäß dem Grenzbrückenübereinkommen mit dem Land Steiermark zu erhalten. Insbesondere wären die erforderlichen Brückeninspektionen durchzuführen und die vom Brückenprüfer im Juli 2023 empfohlenen Maßnahmen ehestmöglich umzusetzen.

Ferner empfahl der BLRH, den Erhaltungsstatus der in der Brückendatenbank erfassten Brücken zu evaluieren und mit den geltenden Verträgen abzugleichen.

Der BLRH empfahl, die Brückendatenbank in Bezug auf die Vollständigkeit der vom Land Burgenland zu erhaltenden Brücken zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren.

- 19.3 Das Land Burgenland teilte in seiner Stellungnahme mit, dass im Zuge der Besprechungen im Vorfeld des Grenzbrückenübereinkommens die Wendepunkte der betrieblichen Erhaltung (jeweils nach der Brücke) erörtert worden seien. Insofern sei davon auszugehen, dass die Lafnitzbrücke von beiden Straßenverwaltungen überwacht worden sei. Zusätzlich sei die Brücke nach persönlicher Auskunft des Brückenmeisters im Sinne der Warn- und Hinweispflicht kontrolliert worden. Die Zeit seit der Übergabe im Jahr 2011 würde einem Regelintervall für Brücken ohne bewegliche Teile entsprechen. Die im Zuge der Brückenprüfung vorgeschriebenen und empfohlenen Maßnahmen seien bis auf die Erneuerung des Geländers (lt. Prüfbericht bis Ende 2026 zu erneuern) mit 13.09.2023 erledigt.

Im Zuge der Prüfung durch den BLRH sei eine Prüfung der Daten der Brückendatenbank in vielfacher Hinsicht auf Konsistenz erfolgt, weitere Datenfehler seien nicht aufgefallen.

Ebenso seien die Brückendaten dem BMK gemeldet worden, auch bei der Prüfung durch das BMK seien keine Dateninkonsistenzen zutage getreten.

- 19.4 Der BLRH wies neuerlich darauf hin, dass über die Brückenüberwachung keine Dokumentationen vorlagen. Die Angaben der geprüften Stelle, wonach eine Überwachung der Brücke im Sinne der Warn- und Hinweispflicht erfolgt sei, konnte er nicht verifizieren.

BRÜCKENZUSTAND

20 Objekt- und Bauteilbewertung

20.1 (1) Gemäß RVS¹¹⁹ hatten die Brückenprüfer und -kontrolleure den Erhaltungszustand der Brücken zu erheben sowie folgende Bauteile zu bewerten:

Tabelle 14: Zu bewertende Bauteile

Bauteil	Beschreibung
Unterbau	Gründungselemente, Widerlager, Pylon, Pfeiler, Flügelmauern, Gerinne, Böschungen usw.
Überbau	Tragwerk
Deckschicht	Deckschichten von Fahrbahnen, Geh- und Radwegen sowie deren Anschlüsse
Lager	Brückenlager und Gelenke
Fahrbahnübergangskonstruktion	Fahrbahnübergangskonstruktion einschließlich elastischer Dehnfugen in der Fahrbahn
Abdichtung/Entwässerung	Brückenabdichtung und Entwässerungseinrichtungen
Randbalken	Randbalken einschließlich der Bordsteine und Randbalkenfugen
Sonstige Ausrüstung	Geländer, Lärmschutzeinrichtungen, Spritzschutz, Abwurfsicherungen, Beleuchtung, Leitungen, allgemeine und objektbezogene Verkehrszeichen usw.

Quelle: RVS; Darstellung: BLRH

Die Brückenprüfer hatten darüber hinaus das Gesamtobjekt zu bewerten.

(2) Bei der Bewertung der Einzelbauteile und des Gesamtobjekts wendete das Land Burgenland das Schulnotensystem nach RVS an:¹²⁰

Tabelle 15: Bewertungssystem des Erhaltungszustands

Bewertungssystem	
Sehr gut	1
Gut	2
Ausreichend	3
Schlecht	4
Sehr schlecht	5

Quelle: RVS; Darstellung: BLRH

¹¹⁹ RVS 13.03.11.

¹²⁰ Bei der Brückenkontrolle war das Bewertungssystem nicht zwingend vorgesehen.

(3) Nachfolgende Tabellen zeigen die Objekt- und Bauteilbewertung gemäß RVS:

Tabelle 16: Objektbewertung

Objektbewertung	
Note	Beschreibung
1	Keine oder sehr geringe Schäden; Mängel aus der Bauzeit wie Abweichungen der Abmessungen, ästhetische Mängel. Keine Einschränkung der Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit. Keine Maßnahmen erforderlich.
2	Geringe, leichte Schäden; Mängel aus der Bauzeit, die noch keine Verschlechterung zeigen. Keine Einschränkung der Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit. Bei Nichtbeheben kommt es erst längerfristig zu einer Verminderung der Gebrauchstauglichkeit bzw. Dauerhaftigkeit.
3	Mittelschwere Schäden, die keine Einschränkung der Tragfähigkeit zur Folge haben. Es sind Anzeichen einer Verminderung der Gebrauchstauglichkeit bzw. Dauerhaftigkeit des Bauwerks zu erkennen. Eine geeignete Maßnahme sollte mittelfristig eingeleitet werden, um die Gebrauchstauglichkeit bzw. die Dauerhaftigkeit auf das geplante Maß anzuheben.
4	Schwere Schäden, die derzeit noch keine Einschränkung der Tragfähigkeit zur Folge haben. Es ist eine Verminderung der Gebrauchstauglichkeit und der Dauerhaftigkeit deutlich erkennbar. Eine geeignete Maßnahme soll kurzfristig eingeleitet werden, um die Gebrauchstauglichkeit bzw. die Dauerhaftigkeit auf das geplante Maß anzuheben.
5	Schwere Schäden, die eine Einschränkung der Tragfähigkeit und/oder Gebrauchstauglichkeit zur Folge haben. Maßnahmen sind unverzüglich einzuleiten.

Quelle: RVS; Darstellung: BLRH

Tabelle 17: Bauteilbewertung

Bauteilbewertung	
Note	Beschreibung
1	Keine oder sehr geringe Schäden; Mängel aus der Bauzeit wie Abweichungen der Abmessungen, ästhetische Mängel. Keine Einschränkung der Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit. Keine Maßnahmen erforderlich.
2	Geringe, leichte Schäden; Mängel aus der Bauzeit, die noch keine Verschlechterung zeigen. Keine Einschränkung der Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit. Bei Nichtbeheben kommt es erst längerfristig zu einer Verminderung der Gebrauchstauglichkeit bzw. der Dauerhaftigkeit. Keine Maßnahmen erforderlich; eventuell Behebung im Zuge von Wartungsarbeiten.
3	Mittelschwere Schäden an den Bauteilen oder mehrere leichte Schäden. Keine Einschränkung der Tragfähigkeit. Es sind Anzeichen einer Verminderung der Gebrauchstauglichkeit bzw. der Dauerhaftigkeit des Bauteils zu erkennen. Eine geeignete Maßnahme sollte mittelfristig eingeleitet werden, um die Gebrauchstauglichkeit bzw. die Dauerhaftigkeit auf das geplante Maß anzuheben.
4	Schwere Schäden an den Bauteilen, die derzeit noch keine Einschränkung der Tragfähigkeit, jedoch Verminderung der Gebrauchstauglichkeit und/oder der Dauerhaftigkeit deutlich erkennbar. Maßnahmen kurzfristig einleiten, um die Gebrauchstauglichkeit und/oder Dauerhaftigkeit auf das geplante Maß anzuheben.
5	Schwere Schäden an den Bauteilen, die eine Einschränkung der Tragfähigkeit und/oder der Gebrauchstauglichkeit zur Folge haben. Nicht mehr vorhandene sicherheitsrelevante Bauteile. Maßnahmen sind unverzüglich einzuleiten.

Quelle: RVS; Darstellung: BLRH

21 Zustandsentwicklung

21.1 (1) Nach RVS¹²¹ betrug die theoretische Nutzungsdauer einer Brücke 100 Jahre. Über diesen Zeitraum durchlief die Brücke mehrere Lebensphasen, die sich in ihrem Erhaltungszustand widerspiegelten.

Der Erhaltungszustand war insbesondere vom Alter und der richtlinienkonformen Erhaltung¹²² der Brücke abhängig. Dieser variierte zwischen Note 1 (sehr gut) und 5 (sehr schlecht). (vgl. Unterabschnitt 20)

Die theoretische Nutzungsdauer einer Straßenbrücke begann mit dem Jahr der Fertigstellung mit dem Zustand 1. Nach etwa 15 Jahren erreichte sie den Zustand 2 und nach etwa 40 Jahren den Zustand 3. Ausgehend von zumindest einer umfangreichen Instandsetzung hatte die Brücke mit einem Alter von rd. 70 Jahren den Zustand 4, der weitere 30 Jahre andauerte. Danach war die theoretische Nutzungsdauer von 100 Jahren bzw. der Zustand 5 erreicht. Eine Nutzung der Brücke war nicht mehr möglich und erforderte umfangreiche Baumaßnahmen (z.B. Abbruch, Neubau und Erneuerung).

(2) Das Land Burgenland stellte eine Auswertung des Erhaltungszustands der Brücken von 2004 bis 2022 zur Verfügung. Diese umfasste zwischen 542 und 582 Brücken.¹²³

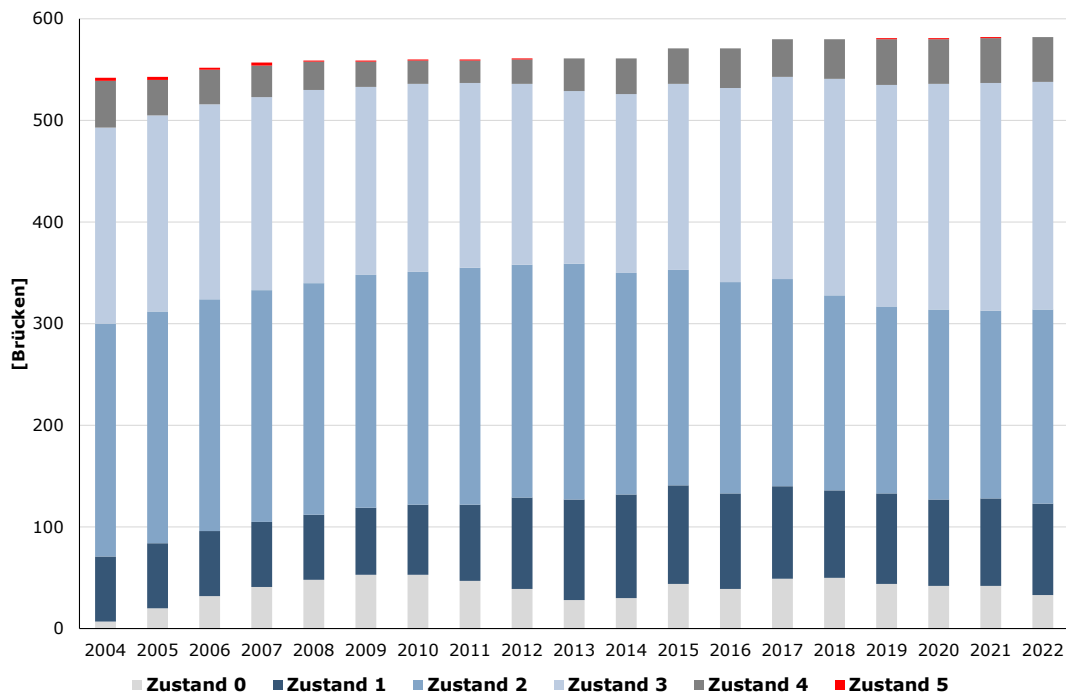
¹²¹ RVS 13.05.11.

¹²² Laufende Instandhaltung und Wartung sowie eine große Instandsetzung während der Nutzungsdauer.

¹²³ Exklusive Objekt Nr. 17024, Lafnitzbrücke bei Burgauberg. (vgl. Unterabschnitt 19)

Nachfolgende Abbildung veranschaulicht die Zustandsentwicklung der Brücken von 2004 bis 2022:

Abbildung 6: Zustand der Brücken 2004 bis 2022



Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Brücken mit dem Zustand 0 betrafen Neubauten, bei denen noch keine Brückenprüfung bzw. Zustandserfassung durch einen Brückenprüfer des Landes Burgenland stattfand.

Im Jahr 2004 wiesen 422 von 542 Brücken den Zustand 2 und 3 (rd. 42,3 Prozent bzw. rd. 35,6 Prozent) auf. Den Zustand 1 erreichten 64 Brücken (rd. 11,8 Prozent). Drei Brücken erhielten die Zustandsnote 5. Die restlichen rd. 8,5 Prozent entfielen auf 46 Brücken mit dem Zustand 4. Sieben Brücken waren mit dem Zustand 0 ausgewiesen (rd. 1,3 Prozent).

Im Jahr 2022 verwaltete das Land Burgenland 582 Brücken. Davon hatten 191 Brücken den Zustand 2 (rd. 32,8 Prozent) und 224 Brücken den Zustand 3 (rd. 38,5 Prozent). Den Zustand 1 wiesen 90 Brücken (rd. 15,5 Prozent) auf. Brücken mit der Zustandsnote 5 gab es im Jahr 2022 nicht. Den Zustand 4 erreichten 44 Brücken (rd. 7,6 Prozent). Zehn dieser Brücken wiesen diesen Zustand seit dem Jahr 2004 auf. Mit dem Zustand 0 waren 33 Brücken ausgewiesen (rd. 5,7 Prozent).

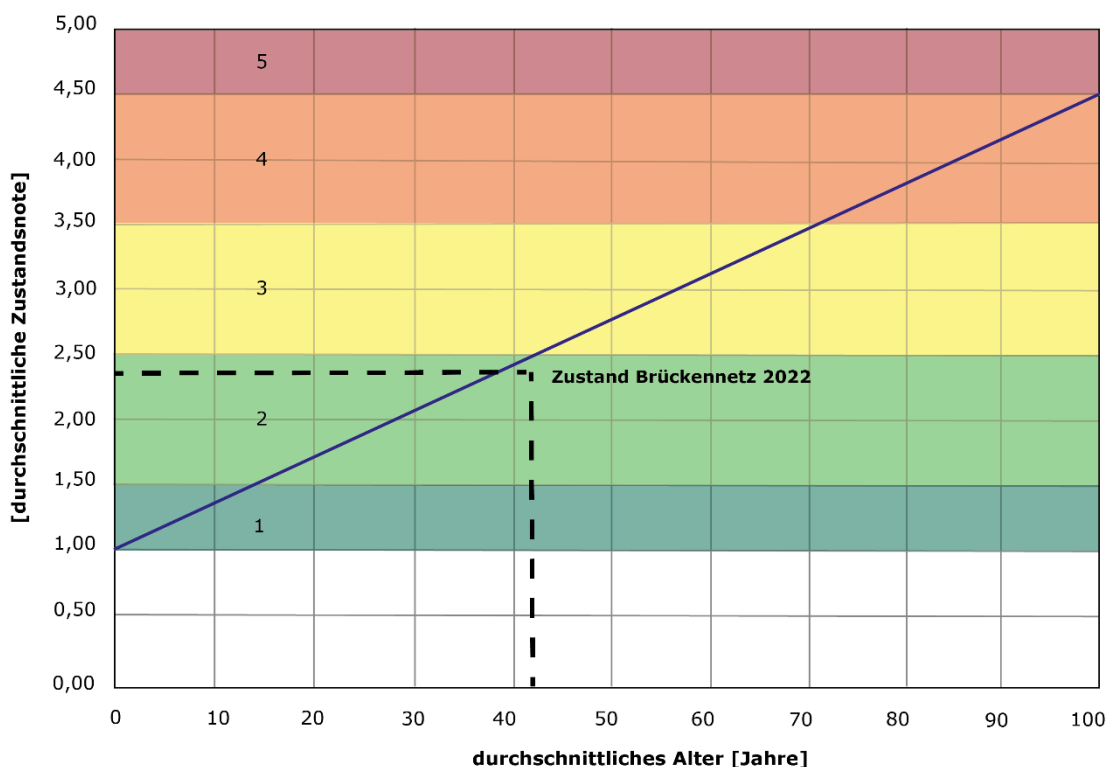
Den Brücken mit dem Zustand 4 legte das Land Burgenland die Einzelstrategien „kontrollierte Alterung“ und „reaktiv“ zugrunde. (vgl. Unterabschnitt 11) Gemäß den Prüfberichten war deren Funktionsfähigkeit und Belastbarkeit gegeben.¹²⁴

¹²⁴ Weitere Prüfungshandlungen führte der BLRH dazu nicht durch.

(3) Der Zustand des Brückennetzes resultierte aus dem arithmetischen Mittel der Einzelzustände.¹²⁵ Das Brückennetz erreichte Ende 2022 eine durchschnittliche Zustandsnote von rd. 2,4.¹²⁶ Dieser Wert entsprach einem mittleren Erhaltungszustand und korrelierte mit dem mittleren Alter der Brücken von rd. 42 Jahren. (vgl. Unterabschnitt 9)

Nachfolgende Abbildung zeigt den theoretischen Zusammenhang zwischen dem durchschnittlichen Zustand und Alter des Brückennetzes unter Berücksichtigung des Zustands im Jahr 2022:

Abbildung 7: Zusammenhang Zustand und Alter des Brückennetzes 2022



Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

(4) Ein Sollzustand für das Brückennetz war nicht festgelegt. Dazu zählten etwa:

- Zulässige Häufigkeitsverteilung oder Bandbreiten der Zustandsklassen
- Zielwerte für die mittlere Zustandsnote
- Maximaler Prozentsatz von Zustandsnoten¹²⁷

Eine Gesamtstrategie auf Basis entsprechender Ziele sowie Wirkungsanalysen lagen nicht vor. (vgl. Unterabschnitt 11)

¹²⁵ Summe der einzelnen Zustandsnoten dividiert durch die Brückenanzahl.

¹²⁶ Exklusive Brücken mit dem Zustand 0. Deren Berücksichtigung ergab einen Wert von rd. 2,3.

¹²⁷ Z.B. in Abhängigkeit der Netzbedeutung und Leistungsfähigkeit.

(5) Über den Zustand des Landesstraßennetzes bestand eine Pavement Management System-Analyse (**PMS-Analyse**) eines externen Ingenieurbüros. Hierbei handelte es sich um eine Lebenszykluskostenanalyse aus dem Jahr 2017, die verschiedene Eingangsgrößen¹²⁸ anhand mehrerer Budgetszenarien betrachtete.

Im Rahmen der PMS-Analyse erfolgte die Berechnung des Substanz-, Gebrauchs- und Gesamtwerts der Straßen. Preisbasis war das Jahr 2017. Der Substanzwert berücksichtigte im Wesentlichen die strukturelle Beschaffenheit, Altersstruktur sowie Aufbaugeschichte. Der Gebrauchswert bildete den Fahrkomfort und die Fahrsicherheit eines Straßenabschnitts rechnerisch ab. Aus diesen beiden Parametern errechnete sich der Gesamtwert.

Die PMS-Analyse enthielt unter anderem Zustandsprognosen für das Landesstraßennetz in Abhängigkeit des jährlichen Mitteleinsatz bis zum Jahr 2032 (Szenarioanalysen). Die Zustandsentwicklung der Brücken waren in der PMS-Analyse nicht berücksichtigt.¹²⁹ Entsprechende Prognoserechnungen waren nicht vorhanden.

Das Land Burgenland führte etwa im Jahr 2010 Lebenszykluskostenberechnungen auf Objektebene durch. Diese dienten der Festlegung der Erhaltungsstrategien und lagen den Investitionsentscheidungen für andere Projekte zugrunde. Berechnungsgrundlage bildeten die Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten für Brücken und sonstige Ingenieurbauwerke des Bundesministeriums für Verkehr der ehemaligen BRD aus dem Jahr 1980.¹³⁰

Seit April 2012 standen für Lebenszykluskostenberechnungen entsprechende RVS¹³¹ zur Verfügung.

21.2 Zu (3) Der BLRH hielt fest, dass das Brückennetz einen altersentsprechenden Erhaltungszustand aufwies.

Zu (4) Der BLRH kritisierte, dass der Entwicklung des Brückennetzes kein definierter Sollzustand bzw. keine verbindliche Gesamtstrategie auf Basis messbarer Ziele zugrunde lag. Ebenso wenig lagen Wirkungsanalysen vor. Er verwies auf seine Ausführungen in Unterabschnitt 11.

Der BLRH empfahl, einen Sollzustand für das Brückennetz festzulegen bzw. diesen im Rahmen einer Gesamtstrategie zu beschließen. Er verwies auf seine Ausführungen im Unterabschnitt 11.

Zu (5) Der BLRH kritisierte, dass über die Zustandsentwicklung des Brückennetzes keine Prognoserechnungen in Abhängigkeit des jährlichen Mitteleinsatzes vorlagen. Diese bildeten eine wesentliche Grundlage für die strategischen Entscheidungen.

¹²⁸ Z.B. Daten des Straßennetzes, der Straßengeometrie, des Oberbaus sowie Verkehrsdaten.

¹²⁹ Vgl. BLRH: Straßenerhaltung vom Juli 2021, S. 46ff.

¹³⁰ Die Baudirektion legte exemplarisch die Lebenszyklusberechnung einer Brücke vor. Der BLRH führte dazu keine weiteren Prüfungshandlungen vor.

¹³¹ Von April 2012 bis April 2017: RVS 15.02.13. Seit April 2017: RVS 13.05.11 und seit April 2018: RVS 13.05.2021.

Der BLRH empfahl, Prognoserechnungen des Brückennetzes in Abhängigkeit des jährlichen Mitteleinsatzes anzustellen und den strategischen Entscheidungen zugrunde zu legen.

Weiters empfahl der BLRH, Lebenszykluskostenberechnungen in die Wahl der Erhaltungsstrategien und Festlegung der konkreten Baumaßnahmen einzubeziehen. Diese sollten nach aktuellen Berechnungsstandards angestellt werden (z.B. RVS).

- 21.3 Gemäß Stellungnahme des Landes Burgenland würde sich aus Abbildung 7 ableiten lassen, dass - um eine normgemäße Lebensdauer von 100 Jahren als Sollzustand zu erreichen - ein asymptotisches Heranführen des Durchschnittsalters an 50 Jahre erforderlich sei. Würde dann die mittlere Zustandsnote weniger als 2,75 betragen, läge die Qualität des Brückenbestands über der Norm und es sei eine längere mittlere Einsatzdauer als 100 Jahre zu erwarten. Somit würden Ressourcen geschont werden. Dennoch sei auf Objektebene die Entscheidung über Maßnahmen stets auf Basis der technischen Beurteilung im Einzelfall zu treffen, denn die Brückensicherheit darf unter keinen Umständen gefährdet werden.

LANDESHAUSHALT

22 Budgetierung

22.1 (1) Gemäß Bgld. StraßenG waren die Bau- und Erhaltungskosten grundsätzlich vom jeweiligen Straßenerhalter zu tragen. Demnach hatte das Land Burgenland die Kosten für die Landesstraßen aus dem eigenen Haushalt zu tragen. Transferzahlungen bzw. Zuschüsse des Bundes an das Land Burgenland für Erhaltungsmaßnahmen von Brücken gab es gemäß seiner Auskunft im überprüften Zeitraum nicht.

(2) Am Budgetierungsprozess waren die Baudirektion und die Abt. 3-Finzen (**Finanzabteilung**) beteiligt. Die Festlegung der Planwerte in den jährlichen Budgets erfolgte auf Basis der Bauprogramme in Abstimmung mit dem zuständigen Regierungsmitglied. (vgl. Unterabschnitt 6)

(3) Das Land Burgenland stellte die geplanten Auszahlungen für die Straßen- und Brückenerhaltung unter der Gruppe 6 „*Straßen- und Wasserbau, Verkehr*“ in seinen Voranschlägen (**VA**) und Nachtragsvoranschlägen (**NVA**) wie folgt dar:

Tabelle 18: Voranschläge und Nachtragsvoranschläge

Finanzposition	Bezeichnung	2019	2020	2021
		VA + NVA	VA + NVA	VA + NVA
[Euro]				
1-611603-0602	Im Bau befindliche Straßenbauten (d. Dritte)	15.942.600	0	0
1-611703-0602*	Im Bau befindliche Straßenbauten	0	11.938.600	13.124.900

* Änderung der Ansatzpost ab dem Finanzjahr 2020

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Nach Auskunft der Finanzabteilung war die Finanzposition 1-611603-0602 bzw. 1-611703-0602 „*Im Bau befindliche Straßenbauten*“ für die Budgetierung und Verrechnung der Bauabwicklung im Bereich Straße und Brücke maßgeblich. Davon umfasst waren laut Land Burgenland auch Auszahlungen für die gesamte Bauvorbereitung wie beispielsweise Grundeinlöse, Projektierung, Rechtsberatung und Notar.

(4) Eine Gliederung zwischen Straßen- und Brückenbau sahen die VA nicht vor.

Zudem legte das Land Burgenland in den VA keine Wirkungsziele und aussagekräftige Indikatoren, um deren Erreichen zu überprüfen, fest. Gemäß Finanzplan 2016-2020 war die Einführung bzw. Implementierung eines wirkungsorientierten Haushaltswesens vorgesehen.¹³² Die entsprechende Ankündigung durch den Landeshauptmann erfolgte im Rahmen der Landtagsitzung vom Jänner 2013.

¹³² Die Vorbereitungen dazu begannen

Nach der ersten Etappe mit dem Titel „*Transparenz und getreue Darstellung der finanziellen Lage*“ sollte in einer zweiten Etappe mit dem Titel „*Transparenz und Wirkungsorientierung*“ eine wirkungsorientierte Budgetierung und ergebnisorientierte Steuerung von Verwaltungseinheiten eingeführt werden.

- 22.2 Zu (4) Der BLRH hielt kritisch fest, dass die VA keine Gliederung zwischen Straßen- und Brückenbau vorsahen.

Weiters merkte er kritisch an, dass in den VA keine Wirkungsziele für die Straßen- und Brückenerhaltung definiert waren. Ebenso fehlten aussagekräftige Indikatoren zur Überprüfung der Wirksamkeit.

Der BLRH empfahl, aus Gründen der Transparenz die Auszahlungen für den Straßen- und Brückenbau in den VA getrennt abzubilden.

Zudem empfahl er, Wirkungsziele in den VA festzulegen sowie aussagekräftige Indikatoren zu definieren. Dies vergrößert die Transparenz, welche Wirkung mit dem Mitteleinsatz angestrebt wird, erleichtert die Prioritätensetzung, insbesondere der Verwaltung, sowie verstärkt die Ergebnisverantwortung in der Umsetzung.

23 Mittelverwendung

- 23.1 (1) Die Auszahlungen für die bauliche Erhaltung der Straßen und Brücken waren in den Rechnungsabschlüssen (**RA**) des Landes Burgenland wie folgt ausgewiesen:

Tabelle 19: Rechnungsabschlüsse

Finanzposition	Bezeichnung	RA 2019	RA 2020	RA 2021
		[Euro]		
1-611603-0602	Im Bau befindliche Straßenbauten (d. Dritte)	18.627.510	0	0
1-611703-0602*	Im Bau befindliche Straßenbauten	0	12.131.548	11.130.756

* Änderung der Ansatzpost ab dem Finanzjahr 2020

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Sowohl die VA und NVA als auch die RA stellten die Auszahlungen für die bauliche Straßen- und Brückenerhaltung in einer Summe dar. Eine getrennte Darstellung für die Bereiche „*Straße*“ und „*Brücke*“ war darin nicht vorgesehen.

Die Abweichung zwischen den VA und RA im überprüften Zeitraum lagen in einer Bandbreite zwischen rd. -2,0 Mio. Euro und rd. 2,68 Mio. Euro:

Tabelle 20: Abweichung VA, NVA und RA

	2019	2020	2021
	[Euro]		
VA + NVA	15.942.600	11.938.600	13.124.900
RA	18.627.510	12.131.548	11.130.756
Abweichung	2.684.910	192.948	-1.994.144

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Das Land Burgenland begründete die Abweichungen in seinen Erläuterungen zu den RA. Die Mehrauszahlungen im Jahr 2019 betrafen demnach das Bauprojekt B 61a. Die Minderauszahlungen im Jahr 2021 begründete das Land Burgenland mit der späten Aufhebung der Kreditsperre und der damit geringen Planungszeit für Neubauprojekte.

(2) Im Buchhaltungssystem war eine Differenzierung der Auszahlungen für die bauliche Straßen- bzw. Brückenerhaltung durch „PSP-Elemente“ möglich. Diese waren wiederum in „technische Untergliederungen“ (**T.UGL**) strukturiert, die Aufschluss über den Leistungsbereich gaben. Damit war ein Projekt entweder der Straßen- oder Brückenerhaltung zugeordnet.

Für die Brückenerhaltung waren drei Untergliederungen maßgeblich:

- 03 - Planungsleistungen Brücke
- 41 - Brückenbau (exklusive Prüfkosten)
- 42 - Prüfkosten Brückenbau

Demnach leistete das Land Burgenland für die bauliche Erhaltung seiner Brücken folgende Auszahlungen:

Tabelle 21: Auszahlungen bauliche Erhaltung der Brücken

	2019	2020	2021	2019-2021	Durchschnitt
	Im Bau befindliche Straßenbauten				
	[Euro]				
Gesamt (RA)	18.627.510	12.131.548	11.130.756	41.889.814	13.963.271
<i>davon bauliche Brückenerhaltung*</i>	4.437.860	2.606.868	3.709.581	10.754.308	3.584.769
<i>Planungsleistungen Brücke (T.UGL 03)</i>	251.732	164.183	294.282	710.198	236.733
<i>Brückenbau (T.UGL 41)</i>	4.182.200	2.429.465	3.407.628	10.019.293	3.339.764
<i>Prüfkosten Brückenbau (T.UGL 42)</i>	3.928	13.219	7.671	24.818	8.273
	[%]				
Anteil bauliche Brückenerhaltung [%]	23,8%	21,5%	33,3%	25,7%	25,7%

* Daten aus dem Buchhaltungssystem

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Im Zeitraum 2019 bis 2021 betragen die Auszahlungen für die bauliche Brückenerhaltung insgesamt rd. 10,75 Mio. Euro. Dies entsprach jährlichen Auszahlungen von durchschnittlich rd. 3,58 Mio. Euro.

Im überprüften Zeitraum entfiel rund ein Viertel der Gesamtauszahlungen für Straßenbauten auf die Brückenerhaltung.

(3) Mit Stand 31.12.2021 wies das Konto „0602-Im Bau befindliche Straßenbauten“ einen Saldo von rd. 11,13 Mio. Euro aus, wovon rd. 3,71 Mio. Euro auf die bauliche Brückenerhaltung entfielen.

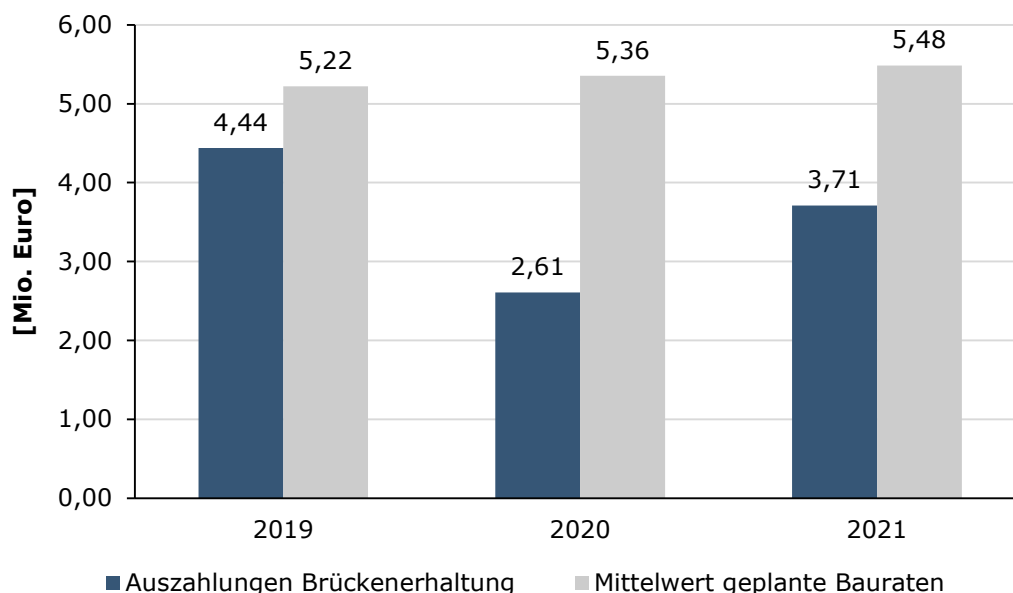
Das Buchhaltungssystem gab keine Auskunft darüber, ob eine Differenzierung zwischen Instandsetzung oder Instandhaltung dieser verrechneten Auszahlungen erfolgte.

Laut Angaben des Landes Burgenland erbrachte es in der baulichen Brückenerhaltung im überprüften Zeitraum keine Eigenleistungen.

(4) Gemäß den Investitionsplänen 2019 bis 2021 variierten die durchschnittlichen jährlichen Bauraten zwischen rd. 5,22 Mio. Euro und rd. 5,48 Mio. Euro. (vgl. Unterabschnitt 12).

Nachfolgende Abbildung stellt die durchschnittlichen geplanten Bauraten gemäß Investitionsplänen¹³³ den jährlichen Auszahlungen für die bauliche Brückenerhaltung gegenüber:

Abbildung 8: Vergleich Bauraten gemäß Investitionsplänen zu Auszahlungen



Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

¹³³ Geplante Gesamtbaukosten dividiert durch die Planjahre.

Die jährlichen Auszahlungen für die bauliche Brückenerhaltung unterschritten die in den Investitionsplänen 2019 bis 2021 geplanten Bauraten um bis zu rd. 2,75 Mio. Euro.¹³⁴

Über die mittel- bis langfristigen Auswirkungen der Planabweichung auf das Brückennetz lagen keine Wirkungsanalysen vor. (vgl. Unterabschnitte 11 und 21).

(5) Die geprüfte Stelle gab bekannt, dass die Dienststelle „Bau und Betrieb“ „betriebliche Erhaltungsmaßnahmen sowie Baumaßnahmen kleineren Umfangs“ im Bereich der Brücken umsetzte. Die BBN und BBS verrechneten den dadurch angefallenen Instandhaltungsaufwand auf den Kontoklassen 4 (Ge- u. Verbrauchsgüter) und 7 (Sonstiger Verwaltungs- und Betriebsaufwand). Das Land Burgenland bezifferte diesen in einer Bandbreite zwischen rd. 50.300 Euro (2019) und rd. 55.600 Euro (2020).

(6) Der BLRH stellte in seinem Prüfungsbericht über die Eröffnungsbilanz zum 01.01.2020¹³⁵ Mängel und einen damit einhergehenden Korrekturbedarf im Bereich der Straßen sowie Brücken fest. Diesen plante das Land Burgenland mit Unterstützung eines externen Beraters umzusetzen. Für die praktische Umsetzung richtete es Arbeitsgruppen ein.

Die Arbeitsgruppe „Korrektur Sachanlagevermögen“ umfasste insgesamt zwölf Personen aus der Baudirektion und Finanzabteilung. Diese definierten Arbeitspakete sowie einen Terminplan zur Mängelbehebung. Beide Abteilungen planten, die Korrekturen im Jahr 2024 abzuschließen.

- 23.2 Zu (3) Der BLRH merkte kritisch an, dass aus dem Buchhaltungssystem bei der Verrechnung der baulichen Straßen- und Brückenerhaltung keine Differenzierung nach Instandsetzung und Instandhaltung erkennbar war. Er erachtete dies jedoch insbesondere im Hinblick auf die Vermögens- sowie Ergebnisrechnung zukünftiger Rechnungsabschlüsse als notwendig.

Der BLRH empfahl, die Auszahlungen für Instandsetzung bzw. Instandhaltung zu erheben und im Buchhaltungssystem abzubilden.

Weiters hielt der BLRH fest, dass das Land Burgenland gemäß seinen Angaben im überprüften Zeitraum keine Eigenleistungen im Bereich der baulichen Brückenerhaltung erbrachte.

Zu (4) Der BLRH hielt kritisch fest, dass die im überprüften Zeitraum getätigten Auszahlungen für die Brückenerhaltung die in den Investitionsplänen enthaltenen Bauraten um bis zu rd. 2,75 Mio. Euro p.a. unterschritten.

Die Auswirkungen der Planabweichungen auf das Brückennetz konnte der BLRH aufgrund fehlender Wirkungsanalysen nicht abschließend beurteilen. Der BLRH verwies in diesem Zusammenhang auf seine Ausführungen in Unterabschnitt 11.

Der BLRH empfahl, eine Gesamtstrategie zur Werterhaltung der Brücken zu erstellen.

¹³⁴ Im Mittel.

¹³⁵ Vgl. BLRH: Prüfungsbericht Land Burgenland-Eröffnungsbilanz zum 01.01.2020 vom September 2021, S. 86f.

Ebenso empfahl er, Maßnahmen zu treffen, um einem allfälligen Investitionsstau entgegenzuwirken.

Zu (6) Der BLRH hielt fest, dass das Land Burgenland zur Korrektur der Eröffnungsbilanz Arbeitsgruppen einrichtete. Bedienstete aus der Baudirektion unterstützten diese. Bis zum Ende der Prüfungshandlungen lagen keine Handlungsanweisungen zur korrekten Darstellung vor.

Der BLRH empfahl bereits im Prüfungsbericht zum RA 2020 die Korrekturen zur Eröffnungsbilanz zügig abzuschließen.

Darüber hinaus empfahl er, Handlungsanweisungen zur korrekten Darstellung der Vermögenswerte bzw. Aufwendung im Buchhaltungssystem und Bauprogramm in Bezug auf Brücken festzulegen und zu dokumentieren.

VERGABE

24 Vergaberecht

24.1 (1) Das Land Burgenland unterlag als öffentlicher Auftraggeber dem Bundesvergabegesetz (**BVergG**).¹³⁶ Dieses regelte die Verfahren zur Beschaffung von Leistungen für öffentliche Auftraggeber.

Vor Durchführung eines Vergabeverfahrens hatte das Land Burgenland den Auftragswert sachkundig zu schätzen.¹³⁷ Dieser war von maßgeblicher Bedeutung für allfällige Veröffentlichungspflichten und die Wahl des Verfahrens. Beim Auftragswert handelte es sich um jenen Wert, den ein umsichtiger und sachkundiger öffentlicher Auftraggeber nach sorgfältiger Prüfung des relevanten Marktsegments¹³⁸ für die Beschaffung einer bestimmten Leistung veranschlagen würde. Die Berücksichtigung marktüblicher Preisnachlässe war zulässig.

Das Land Burgenland war in weiterer Folge an seine Auftragswertschätzung und das daraus resultierende Vergaberegime gebunden, unabhängig davon, ob sich zu einem späteren Zeitpunkt ein anderer Auftragswert ergab. Bei der Berechnung des geschätzten Auftragswertes war die Umsatzsteuer nicht zu berücksichtigen.¹³⁹

Ferner war das Land Burgenland verpflichtet, alle wesentlichen Entscheidungen und Vorgänge im Zusammenhang mit einem Vergabeverfahren so ausreichend zu dokumentieren, dass sie nachvollzogen werden konnten.¹⁴⁰

(2) Überdies waren zur Zeit der Prüfung interne Richtlinien¹⁴¹ des LADir für das Beschaffungswesen in Kraft. Diese regelten insbesondere die Vorgehensweise bei Direktvergaben¹⁴². Eine solche war ausschließlich zulässig, wenn der geschätzte Auftragswert 100.000 Euro¹⁴³ (netto) nicht erreichte. Die internen Richtlinien normierten, dass der geschätzte Auftragswert vor der Durchführung eines Vergabeverfahrens sachkundig zu ermitteln und zu dokumentieren war. Zudem sahen sie eine nach Wertgrenzen differenzierte Verpflichtung zur Einholung von Angeboten oder unverbindlichen Preisauskünften bei Direktvergaben vor:

Bei einem geschätzten Auftragswert

- bis maximal 5.000 Euro war die Einholung eines Angebots
- zwischen 5.001 Euro und 20.000 Euro war die Einholung von zwei Angeboten
- ab 20.001 Euro war die Einholung von drei Angeboten

erforderlich.

¹³⁶ BGBl. I Nr. 65/2018 idgF.

¹³⁷ § 13 BVergG 2018.

¹³⁸ Z.B. durch Prüfung von Firmenkatalogen oder Preislisten.

¹³⁹ § 13 BVergG 2018.

¹⁴⁰ § 49 Abs. 1 BVergG 2018.

¹⁴¹ Seit 07.03.2019 galt der Beschaffungserlass 2019. Bis dahin galt der Vergabe-Erlass 2016.

¹⁴² Bei dieser wurde eine Leistung formfrei von einem ausgewählten geeigneten Unternehmer gegen Entgelt bezogen.

¹⁴³ § 46 BVergG 2018.

(3) Das Land Burgenland führte zwischen 2019 und 2021 insgesamt 61 Vergabeverfahren zur baulichen Erhaltung von Brücken durch. Davon waren 45 Direktvergaben (rd. 73,8 Prozent) und 16 offene Verfahren im Unterschwellenbereich¹⁴⁴ (rd. 26,2 Prozent). Bis auf zwei Lieferaufträge umfassten alle Vergabeverfahren Bau- und Dienstleistungsaufträge.

Die Vergabe der Dienstleistungs- und Lieferaufträge erfolgte im Wege von Direktvergaben. Die offenen Verfahren im Unterschwellenbereich betrafen ausschließlich Vergaben von Bauleistungen. Alle angegebenen Beträge waren Bruttowerte in Euro. Nach Darstellung des Landes Burgenland dokumentierte es sämtliche Beträge inklusive Umsatzsteuer, da das Land Burgenland als Körperschaft öffentlichen Rechts nicht vorsteuerabzugsberechtigt war.

Nachfolgende Tabelle zeigt sämtliche Vergabeverfahren zwischen 2019 und 2021:

Tabelle 22: Vergabeverfahren

Verfahrensart	Bauleistung	Dienstleistung	Lieferung	Summe	geschätzter Auftragswert
	[Anzahl]				[Euro]
Direktvergaben	1	42	2	45	1.141.950
offene Verfahren	16	-	-	16	9.255.000
Summe	17	42	2	61	10.396.950

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Von den 61 durchgeführten Vergabeverfahren waren bis zum Ende der Sachverhaltserhebung 51 Aufträge mit einer Summe von rd. 7,47 Mio. Euro endabgerechnet.

(4) Zur Überprüfung der Abwicklung der Vergabeverfahren des Landes Burgenland wählte der BLRH insgesamt 15 Vergabefälle aus.¹⁴⁵ Hierbei handelte es sich um Direktvergaben und offene Verfahren im Unterschwellenbereich. Die überprüften Vergabefälle betrafen Bau- und Dienstleistungsaufträge. Davon waren zehn Aufträge mit einer Summe von rd. 4,43 Mio. Euro bereits endabgerechnet.

Der BLRH überprüfte den gesamten Vergabeprozess von der Bekanntmachung bzw. Einladung zur Teilnahme am Vergabeverfahren bis zur Zuschlagserteilung.

¹⁴⁴ § 12 BVergG 2018: Für Bauaufträge lag der Schwellenwert bei rd. 5,38 Mio. Euro sowie für Liefer- und Dienstleistungsaufträge bei 215.000 Euro. Vergaben ab diesen Schwellenwerten waren EU-weit bekannt zu machen.

¹⁴⁵ Auswahlkriterien waren vor allem Auftragsart, Art des Vergabeverfahrens und Auftragswert.

Nachfolgende Tabelle stellt die vom BLRH geprüften Vergabeverfahren dar:

Tabelle 23: Überprüfte Vergabeverfahren

	Vergaben	Direktvergaben	Offene Verfahren	Schlussrechnungs-summe	geschätzter Auftragswert
	[Anzahl]			[Euro]	
endabgerechnete Aufträge	10	3	7	4.425.015	4.975.000
nicht endabgerechnete Aufträge	5	4	1	-	1.480.000
Summe	15	7	8	4.425.015	6.455.000

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

(5) Das Land Burgenland übermittelte eine Liste der durchgeführten Vergabefälle. In dieser waren u.a. die jeweiligen geschätzten Auftragswerte ersichtlich¹⁴⁶. Es lagen jedoch in keinem der überprüften 15 Vergabefälle schriftliche Aufzeichnungen über die jeweilige Berechnung und Aufgliederung des geschätzten Auftragswerts vor. Ein Abgleich der vom Land Burgenland genannten Werte mit den konkreten Auftragswertberechnungen war somit nicht möglich.

(6) Bei den sieben überprüften Direktvergaben hielt das Land Burgenland seine Vorgaben zur Einholung von Angeboten ein.

(7) Zudem trat bei der Abwicklung der vom BLRH überprüften 15 Vergabefälle bei einem Fall ein Mangel bezüglich der Wahl des Vergabeverfahrens auf. Das Land Burgenland führte eine Direktvergabe durch, obwohl der geschätzte Auftragswert der Leistung 100.000 Euro (netto) erreichte. Das Land Burgenland teilte dazu unter anderem mit, dass es aufgrund der marktbedingt zu erwartenden Nachlässe davon ausging, dass das günstigste Angebot unter dem Wert von 100.000 Euro (netto) liegen würde.

(8) Das Land Burgenland reagierte auf die Entwicklungen im Zuge des sogenannten Baukartells.¹⁴⁷ In jenen Vergabeverfahren, in denen die verurteilten Bauunternehmen Best- bzw. Billigstbieter waren, holte es Nachweise zu den ergriffenen Selbstreinigungsmaßnahmen dieser Bauunternehmen ein.¹⁴⁸

24.2 Zu (1) und (3) Der BLRH stellte fest, dass das Land Burgenland sämtliche Auftragswertschätzungen inklusive Umsatzsteuer vornahm, obwohl nach dem BVergG bei der Berechnung des geschätzten Auftragswertes die Umsatzsteuer nicht zu berücksichtigen war.

Der BLRH empfahl, den geschätzten Auftragswert (auch) netto zu ermitteln und zu dokumentieren.

¹⁴⁶ Die Werte wurden aus EDV-Systemen entnommen.

¹⁴⁷ Absprachen und/oder abgestimmte Verhaltensweisen, die auf eine Verzerrung des Wettbewerbes abzielen.

¹⁴⁸ Schadensausgleich, aktive Zusammenarbeit mit den Ermittlungsbehörden und Umsetzung technischer, organisatorischer oder personeller Maßnahmen, die geeignet waren, das nochmalige Begehen der betreffenden strafbaren Handlungen bzw. Verfehlungen zu verhindern.

Zu (5) Der BLRH kritisierte die fehlende Dokumentation über die jeweilige Berechnung des geschätzten Auftragswerts. Folglich konnte der BLRH nicht nachvollziehen, anhand welcher konkreten Daten und Grundlagen das Land Burgenland die jeweiligen Auftragswerte in der übermittelten Liste schätzte. Er hielt fest, dass dabei sowohl die Dokumentationspflichten des BVergG als auch der internen Richtlinien nicht eingehalten waren.

Der BLRH empfahl, die jeweilige Berechnung des geschätzten Auftragswerts (netto) nachvollziehbar zu dokumentieren.

Zu (7) Der BLRH stellte kritisch fest, dass das Land Burgenland die Bestimmungen des BVergG nicht einhielt. Es war an seine Auftragswertschätzung und folglich an jene Regeln des Vergaberechts gebunden, welche sich aus dieser Schätzung ergaben. Bei einer Auftragswertschätzung ab 100.000 Euro (netto) war eine Direktvergabe nicht zulässig. Das Land Burgenland führte dennoch eine Direktvergabe durch und wählte somit das falsche Vergaberegime.

Zudem kritisierte der BLRH die nicht sachkundige Auftragswertschätzung.

Der BLRH empfahl, die Auftragswertschätzung sachkundig und nach sorgfältiger Prüfung des relevanten Marktsegmentes vorzunehmen und schriftlich zu dokumentieren.

Ferner empfahl er, die Regeln jenes Vergaberegimes einzuhalten, welche sich aus der korrekten Auftragswertschätzung ergeben.

- 24.3 Das Land Burgenland gab in seiner Stellungnahme bekannt, dass die Auftragswertschätzung der Projektierungskosten auf Basis der RVS 06.01.41 und 42 (Leistungsbild und Aufwandabschätzung) mittels eines dem BLRH übermittelten Excel-Tools erfolgt sei. Aus Sicht der geprüften Stelle würde diese Vorgangweise einer sachkundigen Auftragswertschätzung entsprechen. Zur Dokumentation seien die Ergebnisse in die Bauvorhabensmanagementdatenbank bzw. im ANKÖ eingepflegt worden.

Die Auftragswertschätzung der Baukosten würde auf indexbereinigten Kosten von vorangegangenen ähnlichen Bauvorhaben basieren. Diese nachvollziehbare Excel-Datei sei dem BLRH übermittelt worden. Im Laufe der Projektierung würden sich verschiedene Faktoren herausstellen, welche die Baukosten beeinflussen (z.B. Totalsperre, halbseitige Bauweise, Notbrücke oder Weiterverwendung der Gründung, Flachgründung, Tiefgründung oder Bau über freiem Gelände, Wasser, Straße, oder Flexibilität in der Bauzeit und nicht zuletzt konjunkturbedingte Marktverhältnisse). Die Auftragswertschätzung würde dann um diese Faktoren projektbezogen angepasst werden. Aus Sicht der geprüften Stelle würde diese Vorgangweise einer sachkundigen Auftragswertschätzung entsprechen. Zur Dokumentation seien die Ergebnisse in die Brückendatenbank und in die Bauvorhabensmanagementdatenbank eingepflegt worden und auch im ANKÖ-Portal hinterlegt.

Hinsichtlich der unzulässigen Direktvergabe sei der Auftragswert mit 100.000 Euro geschätzt worden, die marktüblichen Nachlässe seien irrtümlich nicht abgezogen worden. Es seien via ANKÖ geeignete vier Bieterinnen eingeladen und der Auftrag um 70.657,65 Euro gemäß § 46 BVergG an den Billigstbieter vergeben worden.

- 24.4 Der BLRH entgegnete, dass seine Kritik und Empfehlung nicht auf die Vorgangsweise der Auftragswertschätzung abzielte. Diese waren vielmehr auf deren jeweilige Dokumentation und Nachvollziehbarkeit im Vergabeakt gerichtet. Das Land Burgenland übermittelte zwar ein Excel-Tool. In keinem der überprüften 15 Vergabefälle lag dieses Excel-Tool um die jeweiligen projektbezogenen Faktoren, wie beschrieben, angepasst dem Vergabeakt bei. Diese Unterlage sollte dem jeweiligen Vergabeakt beigelegt werden.

Schlussbemerkungen

Zusammenfassend empfahl der BLRH dem Land Burgenland

Baudirektion

- (1) von allen Bediensteten unterfertigte und datierte Stellenbeschreibungen sicherzustellen. (siehe 7.2)
- (2) auf dem Organisationshandbuch den jeweiligen Bearbeitungs- und Genehmigungsstand zu vermerken. (siehe 7.2)
- (3) darauf zu achten, dass das Organisationshandbuch mit den Organisationsverfügungen des Landesamtsdirektors übereinstimmt. (siehe 7.2)
- (4) Erstellung, Genehmigung und Weiterentwicklung der Prozesse sowie die Auswirkungen von Organisationsänderungen nachvollziehbar darzustellen bzw. zu dokumentieren. (siehe 7.2)

Internes Kontrollsystem und Compliance

- (5) in der Baudirektion Risikoanalysen zum IKS und CMS anzustellen. Für den Bereich der Brückenerhaltung sollten diese insbesondere die Risiken aus Verträgen mit Dritten, der Brückeninspektion sowie von Vergaben umfassen. (siehe 8.2)
- (6) seitens der Baudirektion das Schulungsangebot des Referats Interne Revision und Compliance der Landesamtsdirektion zum IKS und CMS in Anspruch zu nehmen. (siehe 8.2)
- (7) die Aufbau- und Ablauforganisation des IKS sowie CMS in der Baudirektion zu präzisieren bzw. klar festzulegen. Diese wäre in den Organisationsvorschriften und Prozesslandkarten nachvollziehbar darzustellen. (siehe 8.2)
- (8) die Bediensteten mit einer CMS-Ausbildung in die CMS-Organisation zu integrieren (z.B. Bestellung zum Compliance Officer). (siehe 8.2)

Brückendatenbank

- (9) die in die Brückeninspektion involvierten Führungskräfte im Berechtigungskonzept der Brückendatenbank abzubilden. (siehe 9.2)
- (10) in der Brückendatenbank sämtliche Kosten für die Brücken zu erfassen und zu erläutern. Die Informationen sollten sowohl für Soll/Ist-Analysen dienen als auch in die Erstellung des Investitionsplans und Bauprogramms einfließen. (siehe 9.2)

Verträge mit Dritten

- (11) die Verträge mit Dritten zu erfassen und die daraus resultierenden Vertragsrisiken in die Risikoanalysen einzubeziehen. (siehe 10.2)

Ziele und Strategie

- (12) eine Gesamtstrategie zur Erhaltung des Brückennetzes auf Basis klarer Ziele zu beschließen. Die Ziele sollten spezifisch, messbar, realisierbar und terminisiert sein. Die Gesamtstrategie sollte sich in den einzelnen Erhaltungsstrategien auf Objektebene klar widerspiegeln. (siehe 11.2)

(13) die Gesamtstrategie in regelmäßigen Abständen hinsichtlich der Zielerreichung zu evaluieren (z.B. Wirkungsanalysen). (siehe 11.2)

(14) die Gesamtstrategie als Grundlage für die Investitionsplanung, Bauprogrammerstellung sowie Mittelbudgetierung heranzuziehen. (siehe 11.2)

Investitionsplan

(15) Erstellung, Aufbau, Genehmigung und Dokumentation der Investitionspläne zur regeln (z.B. Programmplanungs- und Dokumentations-richtlinien). (siehe 12.2)

(16) dem Investitionsplan detaillierte Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung der Gesamtbaukosten beizulegen und diese zu erläutern (z.B. Berechnungsparameter). (siehe 12.2)

(17) den Verteilungsschlüssel der Gesamtbaukosten auf die Planjahre zu dokumentieren und zu erläutern. (siehe 12.2)

(18) die Grundlagen zur Entscheidungsfindung über geplante Brückenbaumaßnahmen zu erläutern und zu begründen. Diese wären dem Investitionsplan beizufügen. (siehe 12.2)

Bauprogramm

(19) die Ermittlung der Gesamtbauraten sowie der geplanten jährlichen Bauraten zu erläutern und zu dokumentieren (z.B. Berechnungsgrundlagen, Kostenschätzungen, Abrechnungen). (siehe 13.2)

(20) sowohl die betrieblichen als auch die baulichen Maßnahmen in einer Gesamtübersicht abzubilden. Diese sollte einen Gesamtüberblick aller geplanten Erhaltungsmaßnahmen gewährleisten. (siehe 13.2)

(21) die Überleitung der geplanten Gesamtbaukosten sowie der jährlich geplanten Bauraten vom Investitionsplan in das Bauprogramm transparent darzustellen. Abweichungen wären zu erläutern. (siehe 13.2)

(22) den Umsetzungsgrad bzw. -stand zumindest jährlich zu erheben. Dieser sollte widerspruchsfrei Auskunft darüber geben, welche geplanten Projekte umgesetzt, zum Teil umgesetzt oder nicht umgesetzt sind. Das Ergebnis der Erhebung sollte dokumentiert und Bauprogramm beigefügt werden. (siehe 13.2)

(23) die Entscheidungsfindung über die Priorisierung der Projekte zu erläutern und dem Bauprogramm beizufügen. (siehe 13.2)

Vorgehensweise

(24) das System der Brückeninspektion gemäß RVS in den Organisationsvorschriften nachvollziehbar abzubilden. Dies sollte sowohl die Zuständigkeiten als auch die Prozesse umfassen. (siehe 14.2)

(25) eine Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung der Brückeninspektion einzurichten. Diese wäre mit den notwendigen Befugnissen auszustatten und mit den entsprechenden Informationen zu versorgen. (siehe 14.2)

(26) die Organisation der Brückeninspektion im Hinblick auf IKS- und CMS-Standards zu evaluieren bzw. weiterzuentwickeln. (siehe 14.2)

Intervalle

(27) durch organisatorische und personelle Maßnahmen sicherzustellen, dass die Inspektionstermine gemäß RVS sowohl eingehalten als auch nachvollziehbar dokumentiert werden. (siehe 15.2)

(28) im Fall der Brückenüberwachung standardisierte Melde- bzw. Nachweispflichten einzurichten. Ferner wären die Überwachungstermine und -tätigkeiten digital zu erfassen bzw. in der Brückendatenbank abzubilden. (siehe 15.2)

(29) die Risiken bei Nichteinhaltung der Inspektionsintervalle in die Risikoanalysen einzubeziehen. (siehe 15.2)

Personelle Ausstattung

(30) den tatsächlichen Stundenaufwand für die Brückenprüfung zu erheben (z.B. Zeitaufzeichnungen) und die vorhandenen Berechnungen zu plausibilisieren. Auf dieser Grundlage sollte die personelle Ausstattung der Brückenprüfung festgelegt werden. (siehe 16.2)

(31) Unvereinbarkeiten und mögliche Interessenkonflikte der Bediensteten in der Brückeninspektion zu vermeiden. Dies wäre bei der Festlegung der personellen Ausstattung der Brückenprüfung zu berücksichtigen. (siehe 16.2)

(32) die Risiken möglicher Interessenkonflikte in der Brückenerhaltung in die Risikoanalysen einzubeziehen. (siehe 16.2)

Ausbildungs- und Schulungskonzept

(33) für die Brückeninspektoren ein umfassendes Ausbildungs- und Schulungskonzept zu erstellen. Dieses sollte auf den Qualifikationsanforderungen der RVS beruhen bzw. diese präzisieren. (siehe 17.2)

(34) im Rahmen der Umsetzung des Ausbildungs- und Schulungskonzepts auf die nachvollziehbare Dokumentation der entsprechenden Teilnahmebestätigungen bzw. Zeugnisse zu achten. (siehe 17.2)

Brückenbesichtigung und Lafnitzbrücke

(35) die Lafnitzbrücke bei Burgauberg gemäß dem Grenzbrückenübereinkommen mit dem Land Steiermark zu erhalten. Insbesondere wären die erforderlichen Brückeninspektionen durchzuführen und die vom Brückenprüfer im Juli 2023 empfohlenen Maßnahmen ehestmöglich umzusetzen. (siehe 19.2)

(36) den Erhaltungsstatus der in der Brückendatenbank erfassten Brücken zu evaluieren und mit den geltenden Verträgen abzugleichen. (siehe 19.2)

(37) die Brückendatenbank in Bezug auf die Vollständigkeit der vom Land Burgenland zu erhaltenden Brücken zu überprüfen diese gegebenenfalls zu aktualisieren. (siehe 19.2)

Zustandsentwicklung

(38) einen Sollzustand für das Brückennetz festzulegen bzw. diesen im Rahmen einer Gesamtstrategie zu beschließen. (siehe 21.2)

(39) Prognoserechnungen über die Zustandsentwicklung des Brückennetzes in Abhängigkeit des jährlichen Mitteleinsatzes anzustellen und den strategischen Entscheidungen zugrunde zu legen. (siehe 21.2)

(40) Lebenszykluskostenberechnungen in die Wahl der Erhaltungsstrategien und Festlegung der konkreten Baumaßnahmen einzubeziehen. Diese sollten nach aktuellen Berechnungsstandards angestellt werden (z.B. RVS). (siehe 21.2)

Budgetierung

(41) aus Gründen der Transparenz die Auszahlungen für den Straßen- und Brückenbau in den Voranschlägen getrennt abzubilden. (siehe 22.2)

(42) Wirkungsziele in den Voranschlägen festzulegen sowie aussagekräftige Indikatoren zu definieren. Dies vergrößert die Transparenz, welche Wirkung mit dem Mitteleinsatz angestrebt wird, erleichtert die Prioritätensetzung insbesondere der Verwaltung sowie verstärkt die Ergebnisverantwortung in der Umsetzung. (siehe 22.2)

Mittelverwendung

(43) die Auszahlungen für Instandsetzung bzw. Instandhaltung zu erheben und im Buchhaltungssystem abzubilden. (siehe 23.2)

(44) eine Gesamtstrategie zur Werterhaltung der Brücken zu erstellen. (siehe 23.2)

(45) Maßnahmen zu treffen, um einem allfälligen Investitionsstau entgegenzuwirken. (siehe 23.2)

(46) die Korrekturen zur Eröffnungsbilanz zügig abzuschließen. (siehe 23.2)

(47) zur Handlungsanweisungen zur korrekten Darstellung der Vermögenswerte bzw. Aufwendung im Buchhaltungssystem und Bauprogramm in Bezug auf Brücken festzulegen und zu dokumentieren. (siehe 23.2)

Vergaberecht

(48) den geschätzten Auftragswert (auch) netto zu ermitteln und zu dokumentieren. (siehe 24.2)

(49) die jeweilige Berechnung des geschätzten Auftragswerts (netto) nachvollziehbar zu dokumentieren. (siehe 24.2)

(50) die Auftragswertschätzung sachkundig und nach sorgfältiger Prüfung des relevanten Marktsegmentes vorzunehmen und schriftlich zu dokumentieren. (siehe 24.2)

(51) die Regeln jenes Vergaberegimes einzuhalten, welche sich aus der korrekten Auftragswertschätzung ergeben. (siehe 24.2)

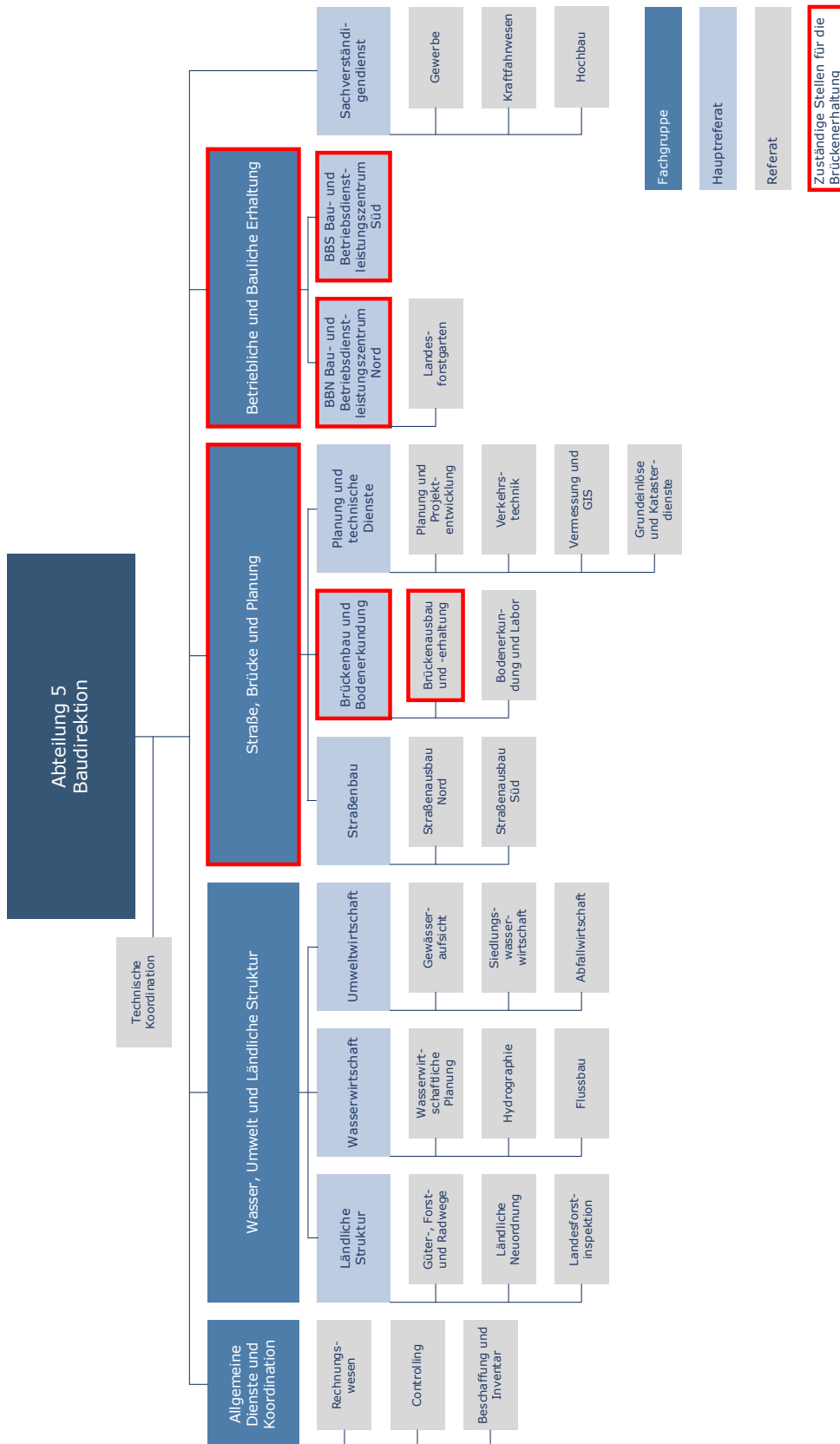
Anlagen

Anlage 1: Regelwerke

Regelwerk	Bezeichnung
RVS 02.01.22	Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen
RVS 06.02.42	Aufwand- und Kostenschätzung
RVS 10.01.11	Besondere rechtliche Vertragsbestimmungen für Bauleistungen an Straßen
RVS 12.01.12	Standards in der Betrieblichen Erhaltung von Landesstraßen
RVS 13.03.11	Straßenbrücken
RVS 13.04.01	Allgemeiner Teil
RVS 13.04.11	Brückenbauwerke
RVS 13.05.11	Lebenszykluskostenermittlung für Brücken
RVS 13.05.21	Ablösekostenermittlung für Brücken
ÖNORM A 2050	Vergabe von Aufträgen über Leistungen - Ausschreibung, Angebot, Zuschlag - Verfahrensnorm
ÖNORM B 2110	Allgemeine Vertragsbestimmungen für Bauleistungen - Werkvertragsnorm
ÖNORM B 4008-2	Bewertung der Tragfähigkeit bestehender Tragwerke - Teil 2: Brückenbau
ÖNORM B 4706	Instandsetzung von Betonbauwerken - Nationale Festlegungen für Produkte und Systeme für den Schutz und die Instandsetzung von Betonbauwerken gemäß ÖNORM EN 1504
ÖNORM B 4710-1	Beton - Festlegung, Eigenschaften, Herstellung, Verwendung und Konformität - Teil 1: Regeln zur Umsetzung der ÖNORM EN 206 für Normal- und Schwerbeton
ÖNORM EN & B 1990-x	Eurocode - Grundlagen der Tragwerksplanung (konsolidierte Fassung)
ÖNORM EN & B 1991-x	Eurocode 1 - Einwirkungen auf Tragwerke
ÖNORM EN & B 1992-x	Eurocode 2 - Bemessung und Konstruktion von Stahlbeton- und Spannbetontragwerken
ÖNORM B 4008-2	Bewertung der Tragfähigkeit bestehender Tragwerke - Teil 2: Brückenbau
ÖNORM EN 13306	Instandhaltung-Begriffe der Instandhaltung

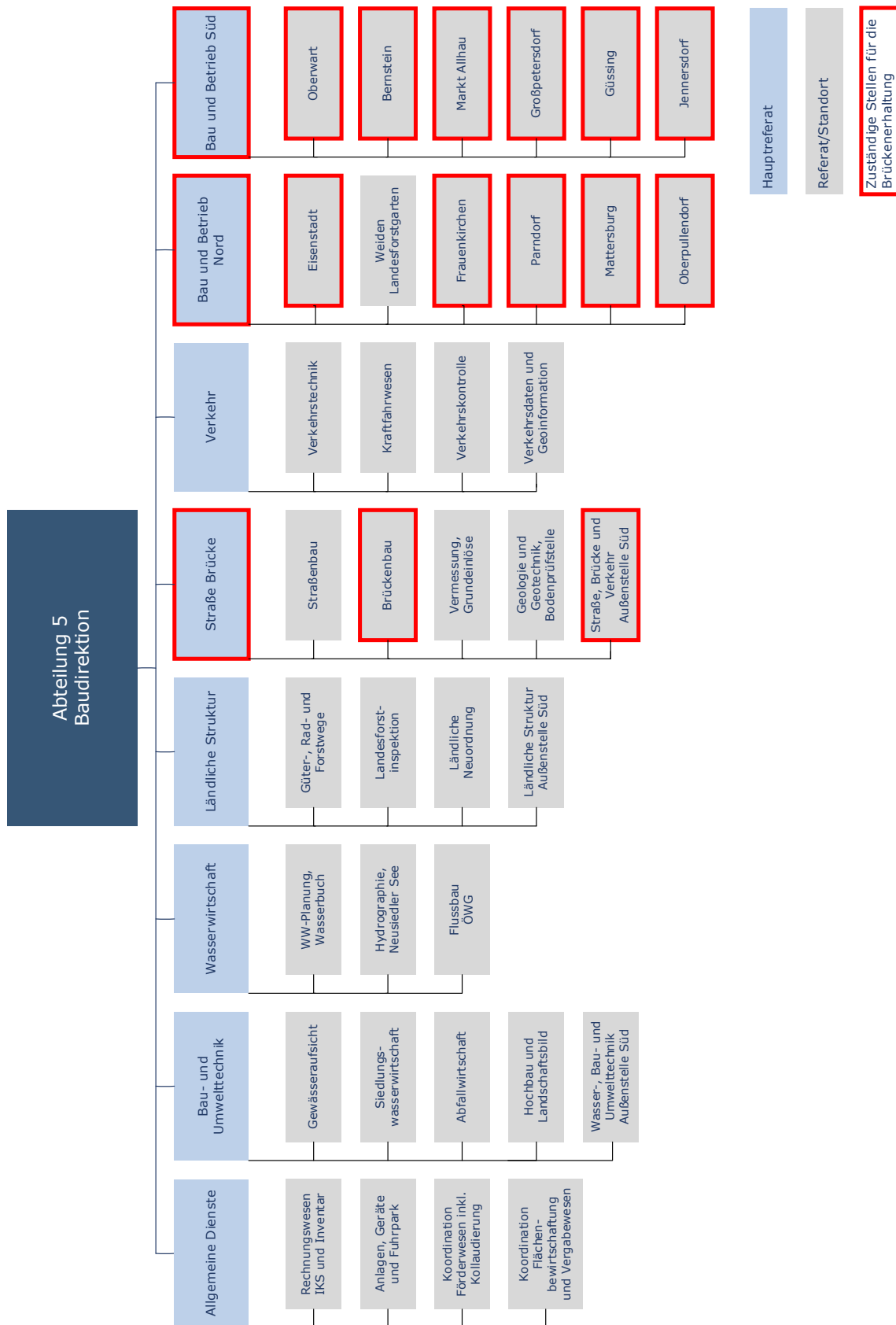
Quellen: Land Burgenland, FSV und Austrian Standards; Darstellung: BLRH

Anlage 2: Aufbauorganisation der Baudirektion bis Februar 2021



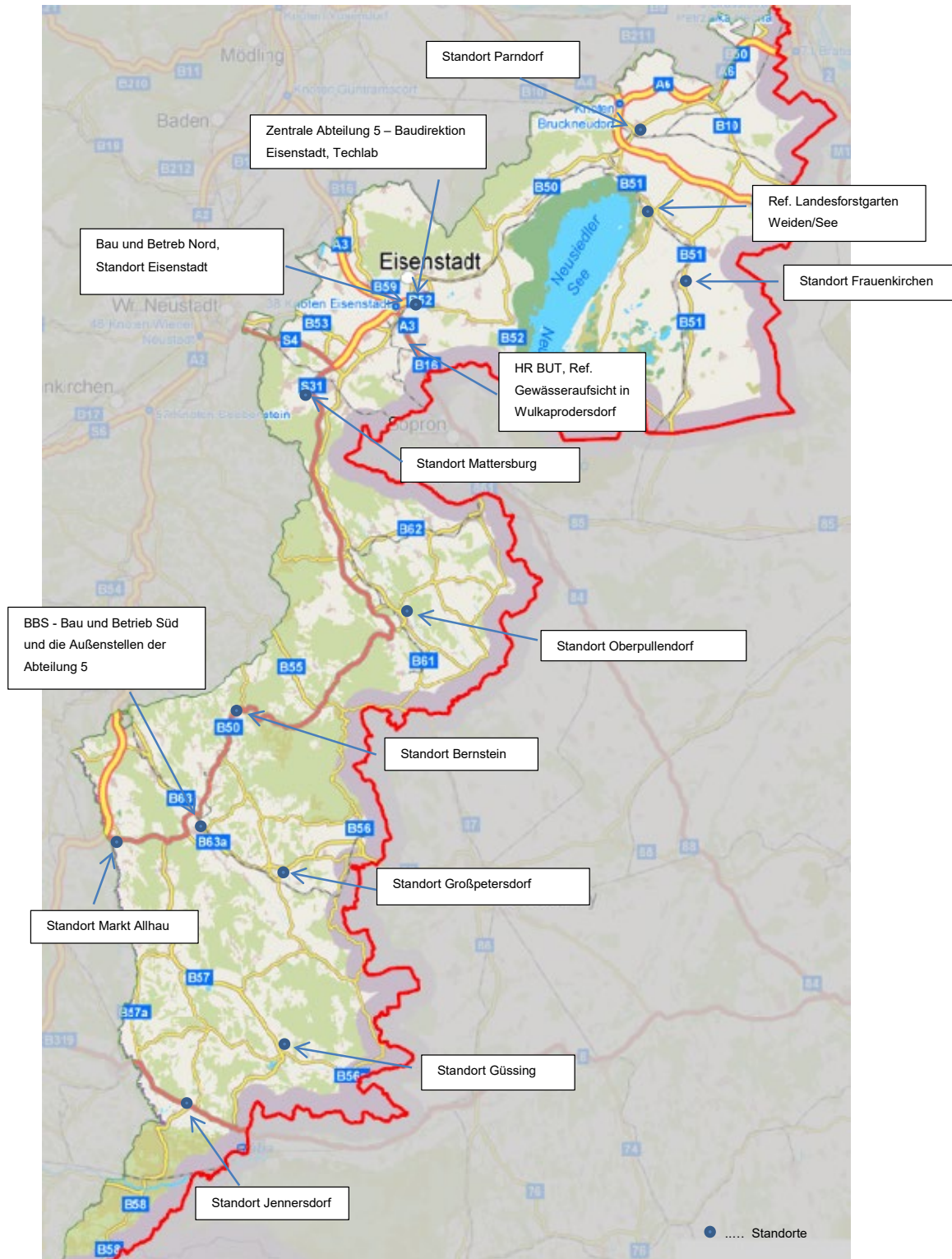
Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Anlage 3: Aufbauorganisation der Baudirektion per Februar 2021



Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Anlage 4: Standortverteilung, Stand März 2023



Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Anlage 5: CMS-Aktivitäten laut Tätigkeitsbericht 2022

CMS	Umgesetzt	Offen/geplant
Kultur	Verhaltenskodex, E-Learning-Programm	Integration des E-Learning-Programms in ein Lernmanagement-System
Risikoanalyse	Handbuch Risikomanagement, IKS- und Compliance-Risikoanalysen	Strategie 2023
	Umsetzungskonzepte für die Gruppe 3 und Bezirkshauptmannschaften	Umfassende Erhebung von Compliance-Risikobereichen inklusive Ersterhebung sowie einen Selbstbeurteilungs-Fragebogen zu Compliance-Risiken
	Workshops zu Compliance-Risikoanalysen	Workshops für die Gruppe 3 (Abteilungen 2, 6, 7 und 10) sowie die Bezirkshauptmannschaften
Regelungen	Geschenkannahme	Veröffentlichung eines Erlasses zum Umgang mit Geschenken und Einladungen
		Aktualisierung der Regelungen zum "Verwaltungssponsoring"
Beratung/Schulung	Referat Interne Revision und Compliance ist Ansprechpartner für Beratung und Schulung	Erhöhung der Schulungsquote von mind. 75 % der Führungskräfte
	Schulungskonzept „Compliance und IKS in der burgenländischen Landesverwaltung“	Adaptierung des „Informationstags“ für neue Bedienstete
	Compliance-Schulungen für Führungskräfte	Integration des E-Learning-Tools zum Verhaltenskodex
	Zielgruppenspezifische Schulungen	
	Integration in die Grundausbildung für Landes- und Gemeindebedienstete	
	Verhaltenskodex als „Willkommenspaket“ für neue Bedienstete	
Organisation	Referat Interne Revision und Compliance	Teilnahme eines Mitarbeiters des Referats Interne Revision und Compliance am Lehrgang für Integritätsbeauftragte
	Interne Meldestelle gemäß dem Bgld. Hinweisgeberschutzgesetz	
	Teilnahme an einschlägigen Arbeitsgruppen, Konferenzen und Veranstaltungen	
Kommunikation	Intranet und Internet - Information der Mitarbeiter sowie Bürger	Regelmäßige bzw. intensivere Aussendungen von Informationen mit CMS-Bezug
	Jour Fixe-Besprechungen mit Gruppen- und Abteilungsvorständen	
	Jährliche CMS-Unterweisungen durch Landesamtsdirektion	

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Eisenstadt, im Dezember 2023

Der Landes-Rechnungshofdirektor

Mag. Dr. René Wenk, MBA eh.