

**Burgenländischer
Landes-Rechnungshof**



Prüfungsbericht

**betreffend die Aktivitäten der
Bgld. Landesregierung im
Zusammenhang mit dem
geplanten Bau der
S7 Fürstenfelder Schnellstraße**

Eisenstadt, im Juni 2006



Auskünfte

Burgenländischer Landes-Rechnungshof
7000 Eisenstadt, Technologiezentrum, Marktstraße 3
Telefon: 05/9010-8220
Fax: 05/9010-82221
E-Mail: post.lrh@blrh.at
Internet: www.blrh.at
DVR: 2110059

Impressum

Herausgeber: Burgenländischer Landes-Rechnungshof
7000 Eisenstadt, Technologiezentrum, Marktstrasse 3
Berichtszahl: LRH-200-1/18-2006
Redaktion und Grafik: Burgenländischer Landes-Rechnungshof
Herausgegeben: Eisenstadt, im Juni 2006

Abkürzungsverzeichnis

a. o.	außerordentlich
Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
Abt. 5	Abteilung 5 – Anlagenrecht, Umweltschutz und Verkehr
Abt. 8	Abteilung 8 – Straßen-, Maschinen- und Hochbau
AG	Aktiengesellschaft
Arg.	Argumentation
Art.	Artikel
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
ASG	Alpen Straßen Aktiengesellschaft
ATS	Österreichische Schilling
betr.	betreffend
BGBI.	Bundesgesetzblatt
Bgld.	Burgenland; Burgenländische(r)
BH	Bezirkshauptmannschaft
BLRH	Burgenländischer Landes-Rechnungshof
BMG	Bau Management GmbH
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMwA	Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
BMWV	Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr
BStG	Bundesstraßengesetz
B-VG	Bundesverfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
d. h.	das heißt
d. s.	das sind
dgl.	dergleichen
ebd.	ebenda
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
evtl.	eventuell
f.	für
ff.	und folgende
FLWPL	Flächenwidmungsplan/-pläne
GB	Geschäftsbericht(e)
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
ggst.	gegenständliche(s)
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSD-Studie	Studie über die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVP-Ö	Generalverkehrsplan Österreich
GZ	Geschäftszahl
idgF.	in der geltenden Fassung
idR.	in der Regel
iHv.	in Höhe von
incl.	inklusive
iSd.	im Sinne der/des
iVm.	in Verbindung mit
KG	Katastralgemeinde oder Kommanditgesellschaft
LAD	Landesamtsdirektor, Landesamtsdirektion

leg. cit.	legis citatae
LGBl.	Landesgesetzblatt
lit.	litera
LRHG	Landes-Rechnungshof-Gesetz
lt.	laut
m ²	Quadratmeter
m ³	Kubikmeter
MA	Mitarbeiter
mind.	mindestens
Mio.	Millionen
Nr.	Nummer
o.	ordentlich
o. a.	oben angeführten
ÖBA	örtliche Bauaufsicht
od.	oder
ÖSAG	Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen Aktiengesellschaft/GmbH
Pkt.	Punkt
rd.	rund
RH	Rechnungshof
S7	S7 Fürstenfelder Schnellstraße
StF	Stammfassung
SV	Sachverhalt
Tab.	Tabelle
TEN	Trans-European Networks
u. a.	unter anderem
Ust.	Umsatzsteuer
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
v. a.	vor allem
vgl.	vergleiche
vsl.	voraussichtlich
Z	Ziffer
z. B.	zum Beispiel
Zl.	Zahl
ZLV	Ziel- und Leistungsvereinbarung
ZT	Ziviltechniker
zzgl.	zuzüglich

Inhalt

I. TEIL	6
1. VORLAGE AN DEN LANDTAG	6
2. DARSTELLUNG DER PRÜFUNGSERGEBNISSE	6
II. TEIL	7
1. ZUSAMMENFASSUNG	7
2. GRUNDLAGEN	9
2.1 Prüfungsgegenstand und -ablauf	9
2.2 Prüfungsanlass	9
2.3 Zeitliche Abgrenzung	9
2.4 Gesetzliche Grundlagen	9
2.5 Ergänzende(r) Fragenkatalog(e)	9
III. TEIL	11
1. RÜCKBLICK UND STUFENBAU DER PLANUNGSVORGABEN	11
1.1 Europäische Ebene	11
1.2 Bundesebene	12
1.3 Landesebene	13
2. RECHTLICHE GRUNDLAGEN	14
2.1 Bundesgesetzliche Ebene	14
2.2 Landesgesetzliche Ebene	15
2.3 Ziel- und Leistungsvereinbarung	16
3. BETEILIGUNGSVERHÄLTNISSE SOWIE PRÜFUNGSBEFUGNIS DES BLRH	16
3.1 ASFINAG	16
3.2 ÖSAG	17
3.3 ASFINAG Bau Management GmbH	17
4. S7-PLANUNGSPROZESS	18
4.1 BMVIT-Projektierungsdienstanweisung	18
4.2 Grundlagen, Voruntersuchungen	19
4.3 Projektträger	19
4.4 Vorprojekt-Organisation	19
4.5 Vorprojekt-Ablauf	20
4.6 Trassenfindung	20
5. MITWIRKUNG DES LANDES BURGENLAND AM PLANUNGSPROZESS DER S7	22
5.1 Allgemeines	22
5.2 Vertragsgrundlagen	23
5.3 Organisation	24
5.4 Sach- und Personalaufwand	26
6. SCHLUSSBEMERKUNGEN	29
IV. TEIL ANLAGEN	30
Anlage 1 Prinzipschema Planungsablauf mit Verfahrensschritten	30
Anlage 2 Erarbeitete Varianten Bereich Mitte und Ost	31
Anlage 3 Auswahlvariante	32
Anlage 4 Überblick über den Trassenfindungsprozess (Bgl. Teilstück)	33
Anlage 5 S7-Organisationsstruktur (vereinfachte Darstellung)	34
Anlage 6 Vorleistungen der Abt. 8 von 1990 bis 2004	35

I. Teil

1. Vorlage an den Landtag

Der Burgenländische Landes-Rechnungshof (BLRH) erstattet gemäß § 8 Bgld. LRHG¹ nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei der durchgeführten Prüfung getroffen hat.

Der Bericht konzentriert sich auf alle aus Sicht des BLRH bedeutsam erscheinende Sachverhalte, die Bewertung von Stärken, Schwächen und Risiken sowie die daraus abgeleiteten Empfehlungen.

Als prüfendes und beratendes Organ des Bgld. Landtages ist es dem BLRH ein zentrales Anliegen, über seine Prüfberichte auf die Nutzung vorhandener sowie die Schaffung neuer Verbesserungspotenziale hinzuwirken. Strukturelle Verbesserungen stehen dabei im Vordergrund.

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

2. Darstellung der Prüfungsergebnisse

Der Bericht ist vertikal in drei Ebenen gegliedert.

- I. Teil
- 1. Kapitel
- 1.1. Abschnitt

Jeder Abschnitt gliedert sich in Unterabschnitte, wobei den Endziffern der Unterabschnitte folgende Bedeutung zugeordnet ist:

- 1. Sachverhaltsdarstellung
- 2. Beurteilung durch den BLRH
- 3. *Stellungnahme der geprüften Stelle (kursiv)*
- 4. Stellungnahme des BLRH (optional)

Beim Zahlenwerk wurden gegebenenfalls kaufmännische Auf- und Ab-
rundungen vorgenommen.

Im Bericht verwendete geschlechterspezifische Bezeichnungen gelten grundsätzlich für Frauen und Männer.

¹ Bgld. Landes-Rechnungshof-Gesetz, LGBl. Nr. 23/2002.

II. Teil

1. Zusammenfassung

- 1.1 Grundlagen** Die Planung und Errichtung der S7 Fürstenfelder Schnellstraße fand ihre fachliche bzw. rechtliche Grundlage sowohl auf europäischer Ebene als auch auf Bundes- und Landesebene.
- 1.2 Projektträger** Die Verantwortung und die Entscheidungskompetenz im S7-Planungsprozess (Vorprojekt) lag jeweils als Projektträger bei den beiden ASFINAG-Tochtergesellschaften ÖSAG (bis 31.12.2004) und ASFINAG BMG (ab 01.01.2005).
- 1.3 Prüfungsbefugnis** Auf Grund der Eigentümerstruktur der ASFINAG sowie deren Tochtergesellschaften war eine Prüfungsbefugnis des BLRH auf Grundlage des Bgld. LRHG nicht gegeben.
- 1.4 Mitwirkung Land Burgenland** Die Mitwirkung des Landes Burgenland am S7-Planungsprozess erfolgte durch die Mitarbeit einzelner Fachabteilungen und Dienststellen des Amtes der Bgld. Landesregierung in den vom Projektträger (ÖSAG bzw. ASFINAG BMG) eingerichteten Gremien.
- 1.5 Mitwirkung- Abt. 5, Abt. 8** (1) Die Realisierung einer Trassenvariante südlich der Lafnitz (Variante „Ost-Süd1“) wurde durch ein vom Projektträger ÖSAG in Auftrag gegebenes Fachgutachten als nicht naturverträglich eingestuft. Dieses Gutachten wurde auf Einladung der ÖSAG von der Abteilung 5 – Anlagenrecht, Umweltschutz und Verkehr des Amtes der Bgld. Landesregierung fachlich geprüft und bestätigt. Deshalb wurde die o. a. Variante im Rahmen des Trassenfindungsprozesses verworfen bzw. keiner weiteren Untersuchung unterzogen.
- (2) Die Abteilung 8 – Straßen-, Maschinen- und Hochbau des Amtes der Bgld. Landesregierung war durch zwei Bedienstete in sämtlichen Projektgruppen vertreten.
- 1.6 Ziel- und Leistungsvereinbarung** Die Zusammenarbeit der Abt. 8 mit dem Projektträger (ÖSAG bzw. ASFINAG BMG) basierte auf den grundlegenden Festlegungen einer Besprechung am 06.11.2002. Ferner orientierte man sich an einem von beiden potentiellen Vertragspartnern (ÖSAG, Land Burgenland) nicht unterfertigten Entwurf einer Ziel- und Leistungsvereinbarung (ZLV) vom 14.02.2003. Zum Zeitpunkt der Prüfungshandlungen des BLRH lag ein überarbeiteter ZLV-Entwurf vom 23.02.2006 vor, der von beiden Seiten (Land Burgenland, ASFINAG BMG) weiterhin nicht unterfertigt war.
- Der BLRH kritisierte, dass bis zum Abschluss der Prüfungshandlungen keine Ziel- und Leistungsvereinbarung als Grundlage für die Projektmitarbeit und Leistungsabgeltung abgeschlossen wurde.

1.7 Zusammen- arbeit Abt. 8- Projektträger

(1) Die beiden Bediensteten der Abt. 8 waren auch mit der Koordination der betroffenen Fachabteilungen und Dienststellen des Amtes der Bgld. Landesregierung im Namen des Projektträgers (ÖSAG bzw. ASFINAG BMG) betraut. Die o. a. ZLV-Entwürfe sahen jeweils ein projektbezogenes Weisungs- bzw. Anordnungsrecht des Projektträgers gegenüber den beiden Bediensteten der Abt. 8 vor. Zugleich fungierten diese Bediensteten für den Projektträger als direkte Ansprechpartner des Landes Burgenland. Als Landesbedienstete, die sie während des Planungsprozesses waren bzw. blieben, hatten sie ausschließlich Landesinteressen wahrzunehmen.

Der BLRH verwies kritisch auf die daraus resultierenden unvermeidlichen Interessenskonflikte der beiden Bediensteten der Abt. 8 bei der Mitarbeit am S7-Projekt.

(2) Für die operative Durchführung der Koordinierungsarbeit gab es keine verbindlichen Regelungen hinsichtlich Inhalt, Umfang und Vorgangsweise (z. B. Dienstanweisung, Handbuch).

Der BLRH vermerkte kritisch das Fehlen derartiger ablauforganisatorischer Festlegungen bei Projekten dieser Größenordnung.

1.8 Sach- und Personal- aufwand

(1) Gemäß den beiden o. a. ZLV-Entwürfen sollte das Land Burgenland zur Erbringung von Planungsleistungen verpflichtet werden und dafür vom Projektträger (ÖSAG bzw. ASFINAG BMG) eine Abgeltung erhalten. Darüber hinaus war die Refundierung von Vorleistungen vorgesehen, welche vom Land Burgenland bereits getätigt und dem Projektträger für die S7-Planung zur Verfügung gestellt wurden.

(2) Die vom Land Burgenland im Zeitraum 1990 bis 2004 iSd. Beauftragung von Dritten durch die Abt. 8 (z. B. Luftbildpläne, terrestrische Vermessungsarbeiten) erbrachten Vorleistungen beliefen sich auf rd. EUR 376.378 (inkl. Ust.). Von 2002 bis 2005 wurden von den beiden Bediensteten der Abt. 8 im Rahmen der S7-Planung 1.104 Stunden erbracht. Der zugehörige Personalaufwand betrug mind. rd. EUR 38.421.

Der von der Abt. 8 für den Projektträger (ÖSAG bzw. ASFINAG BMG) geleistete Sach- und Personalaufwand betrug somit rd. EUR 414.800.

(3) Es erfolgten bis zum Abschluss der Prüfungshandlungen durch den BLRH keinerlei Zahlungen vom Projektträger (ÖSAG bzw. ASFINAG BMG) an das Land Burgenland. Dies vor allem auf Grund des Fehlens einer verbindlichen (unterfertigten) Ziel- und Leistungsvereinbarung.

(4) Der BLRH kritisierte, dass seitens der Abt. 8 ohne jeglichen Zahlungsausgleich Sach- und Planungsleistungen in der Höhe von rd. EUR 414.800 zur Verfügung gestellt bzw. getätigt wurden. Er verwies in diesem Zusammenhang auf die dadurch verlorene Liquiditätswirkung und die entstandenen Opportunitätskosten zumindest in Höhe der entgangenen Zinsen von mind. rd. EUR 54.692.

2. Grundlagen

- 2.1 Prüfungsgegenstand und -ablauf ^{2.1.1} (1) Der BLRH überprüfte die Aktivitäten der Bgld. Landesregierung und des Amtes der Bgld. Landesregierung im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der S7 Fürstenfelder Schnellstraße (im Folgenden nur „S7“ genannt). Prüfungsgegenstand war der Planungsprozess der S7.
- Die Prüfungsschwerpunkte lagen neben der Mitwirkung der Bgld. Landesregierung an diesem Straßenbauprojekt vor allem auf der Untersuchung der Entscheidungskompetenzen und Verantwortlichkeiten sowie der Einbettung der S7 in übergeordnete Planungskonzepte.
- (2) Die Prüfungseinleitung mit dem Landesamtsdirektor-Stv. des Amtes der Bgld. Landesregierung erfolgte am 08.02.2006.
- (3) Das Abschlussgespräch mit dem Landesamtsdirektor des Amtes der Bgld. Landesregierung erfolgte am 05.05.2006. Die Stellungnahmefrist der geprüften Stelle endete gem. § 7 Bgld. LRHG am 01.06.2006.
- 2.2 Prüfungsanlass ^{2.2.1} Dem Prüfungsbericht lag ein Prüfungsantrag des Landeskontrollausschusses gemäß § 5 Abs. 3 Z 4 Bgld. LRHG über die *„Aktivitäten der Burgenländischen Landesregierung im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der S7“* zugrunde.²
- Der o. a. Prüfungsantrag wurde vom Landeskontrollausschuss in seiner 20. Sitzung am 15.09.2005 beschlossen.
- 2.3 Zeitliche Abgrenzung ^{2.3.1} Der Überprüfungszeitraum begann mit der Einleitung der Planungsarbeiten für das S7-Vorprojekt am 13.01.2003 durch die ÖSAG und endete mit der Einreichung des Vorprojektes durch die ASFINAG BMG um Erlassung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gem. § 14 BStG 1971³ beim Bundesministerium für Innovation und Technologie (BMVIT) am 30.09.2005. Für spezifische Einzelbetrachtungen wurde der Überprüfungszeitraum bis Ende April 2006 ausgedehnt.
- 2.4 Gesetzliche Grundlagen ^{2.4.1} Der Gebarungsüberprüfung lagen die §§ 2, 4 und 5 Bgld. LRHG zugrunde.
- 2.5 Ergänzende(r) Fragenkatalog(e) ^{2.5.1} (1) In der 20. Sitzung des Landeskontrollausschusses wurde festgelegt, dass zur ggst. Antragsprüfung im Rahmen einer späteren Abstimmungssitzung dem BLRH ein Fragenkatalog übergeben werden soll. Diese Sitzung fand am 23.09.2005 statt. Bei dieser Sitzung wurden dem BLRH *„[...] zwei Fragenkataloge über 2 bzw. 62 Fragepunkte mit dem Ersuchen der Klärung der Prüfungskompetenz des BLRH auf Grund der geltenden Rechtslage übergeben“*.⁴

² vgl. Zl.: 1487/25-XVIII.Gp-2005 vom 16.09.2005.

³ Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971 idGF.

⁴ vgl. Zl.: LRH-200-1/3-2005.

(2) Gem. § 5 Abs. 4 Bgld. LRHG haben Verlangen auf Durchführung einer Antragsprüfung *„den Gegenstand und den Umfang [...] der gewünschten Prüfung möglichst genau darzulegen.“* Zudem sind diese schriftlich einzubringen.

(3) Durch die Landesamtdirektion, Stabsstelle Verfassungsdienst, wurde in diesem Zusammenhang gegenüber dem BLRH festgestellt, dass *„[...] die Darstellung des Gegenstandes und des Umfanges der Prüfung zeitgleich mit dem Prüfungsauftrag zu erfolgen [...]“* hat, *„[...] eine nachträgliche Präzisierung im Gesetz nicht vorgesehen [...]“* ist und sich auch in den Gesetzesmaterialien kein diesbezüglicher Hinweis finden würde.⁵

(4) Der BLRH trat grundsätzlich diesem Teil der o. a. Rechtsmeinung bei. Ungeachtet dessen, dass – wie oben dargetan – die übermittelten beiden Fragenkataloge keinerlei bindende Wirkung auf die Prüfungshandlungen des BLRH entfalten konnten⁶, zog der BLRH dennoch die 64 Einzelfragen nach Zulässigkeit in seine Prüfungs- und Begutachtungstätigkeit mit ein.

Dabei gelangte er in Anlegung der Normierungen des Bgld. LRHG zum Schluss, dass rd. 6 % der übermittelten Fragen als durchführbar iSd. Bestimmungen des Bgld. LRHG anzusehen waren und deshalb im Prüfungsbericht bearbeitet wurden.

Alle übrigen Fragen konnten mangels Prüfzuständigkeit des BLRH keiner Behandlung unterzogen werden.

- 2.5.2 In Lichte der obigen Ausführungen empfahl der BLRH Präzisierungen zu Antragsprüfungen an der Norm abzugleichen und diese vom Antrag/Beschluss zu umfassen, so deren verbindliche Behandlung durch den BLRH vom Antragsteller intendiert sein sollte.

⁵ vgl. ZI.: LAD-VD-L278-10024-3-2005.

⁶ Arg.: Beide Fragenkataloge waren vom ggst. Beschluss des Landeskontrollausschusses nicht umfasst.

III. Teil

S7 – Kenndaten (Auswahlvariante)	
Projektname	S7 Fürstenfelder Schnellstraße Riegersdorf (A2) – Heiligenkreuz (Staatsgrenze)
Projektträger	ÖSAG/ASFINAG Bau Management GmbH
Länge der Haupttrasse	rd. 29 km
Länge des Bgld. Abschnittes⁷	rd. 19 km
Querschnitt (Freilandbereich)	zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zuzüglich Sicherheitsstreifen (Pannestreifen) und Mittelstreifentrennung
Kronenbreite (Freiland)	30 m
Massen	467.000 m ³
geschätzte Kosten	rd. EUR 481,7 Mio.

Tab. 1

Quelle: Amt der Bgld. Landesregierung; Darstellung BLRH

1. Rückblick und Stufenbau der Planungsvorgaben

- 1.1 Europäische Ebene ^{1.1.1} (1) Mit der Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates wurden die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) verabschiedet.⁸ Diese EU-Richtlinie war u. a. das Ergebnis nachstehender Erwägungen:

„[...] Der Auf- und Ausbau der transeuropäischen Netze dient wichtigen Gemeinschaftszielen wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts.

[...] Mit dem Auf- und Ausbau transeuropäischer Verkehrsnetze im gesamten Gebiet der Gemeinschaft wird insbesondere auch bezweckt, einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozial- und umweltverträglichen sowie sicherheitsorientierten Bedingungen zu gewährleisten und alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile zu integrieren. Die Schaffung von Arbeitsplätzen ist eine der möglichen Auswirkungen des transeuropäischen Netzes [...].“

⁷ Der Bgld. Abschnitt der S7 umfasste die Projektabschnitte Mitte und Ost.

⁸ vgl. Richtlinie 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.07.1996.

(2) Im Jahre 2004 wurde eine umfassende Überarbeitung der Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz vorgenommen. Dies erfolgte durch die Verabschiedung der neuen TEN-Leitlinien und der TEN-Prioritätenliste.⁹

Die als S7 bezeichnete Straßenverbindung von der A2 Süd Autobahn bei Riedersdorf in Richtung Westungarn/Budapest bis zum Grenzübergang Heiligenkreuz war darin berücksichtigt, galt allerdings nicht als prioritäres Vorhaben.¹⁰

1.2 Bundesebene 1.2.1 (1) Bis zum Beginn des Jahres 2000 waren die Kompetenzen für Infrastrukturplanungen auf Bundesebene in der Form geregelt, dass die Verkehrspolitik und die Schieneninfrastruktur vom damaligen Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr (BMWV) und jene für den Ausbau der Straßeninfrastruktur vom ehemaligen Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten (BMWA) wahrgenommen wurden.

Ab Feber 2002 wurden sämtliche verkehrspolitischen Angelegenheiten und die Verantwortung für alle Verkehrsträger im Bundesministerium für Innovation und Technologie (BMVIT) vereint.¹¹

(2) Im Feber 1999 wurde die Studie über die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich (GSD-Studie 1999) abgeschlossen. Auftraggeber dieser Studie war das ehemalige BMWA.

Ziel dieser Studie war die verkehrsübergreifende Anpassung des österreichischen Straßennetzes an die gesamteuropäischen Anforderungen.

Als Ergebnis wurden für Österreich ein im Zuge einer Revision des TEN-Netzes zu ergänzendes höchstrangiges Straßennetz (Typ I) und ein hochrangiges Straßennetz (Typ II) definiert. Die übrigen Bundesstraßen wurden als Typ III eingestuft.

Die im ursprünglichen TEN-Netz noch nicht enthaltene Straßenverbindung von der A2 zum Grenzübergang Heiligenkreuz wurde in den GSD-Netzvorschlagn mit der Bezeichnung „Graz-Westungarn/Budapest über die B 65“¹² aufgenommen und zudem als Typ I klassifiziert.¹³

(3) In der GSD-Studie 1999 wurden für einige Verbindungen neben der Festlegung des Typs weiterführende Überprüfungen u. a. im Sinne von Korridoruntersuchungen empfohlen, wobei dabei auch die Querschnittsgestaltung und der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen waren.¹⁴

Die B65 war eine dieser Verbindungen, weshalb im Jahre 1999 von einem Ziviltechnikerbüro eine Korridoruntersuchung durchgeführt wurde. Diese Untersuchung wurde auskunftsgemäß vom BMWA

⁹ vgl. Richtlinie 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.04.2004 sowie BMVIT (Homepage), Abfrage: 24.04.2006.

¹⁰ vgl. Trans-European Networks (Homepage), Abfrage: 07.04.2006.

¹¹ vgl. Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes, Zl. 001.501/094-E1/05, S. 5f.

¹² Die B65 Gleisdorfer Straße stellte innerhalb des Burgenlandes den zur parallel zur S7-Trasse verlaufenden hochrangigen Straßenzug von der Landesgrenze Steiermark bis zum Grenzübergang Heiligenkreuz dar.

¹³ vgl. GSD-Studie: Hauptergebnisse, BMWA, Wien 1999, S. 4ff und S. 20ff.

¹⁴ ebd., S. 27f.

beauftragt¹⁵ und umfasste eine Raumwiderstandsanalyse, eine Verkehrsuntersuchung sowie eine Wirkungsanalyse der gewählten Trassenbündel.

(4) Seitens des BMVIT wurde gemeinsam mit den Bundesländern, den Infrastrukturgesellschaften des Bundes und gesetzlichen Interessensvertretungen der Österreichische Generalverkehrsplan 2002 (GVP-Ö 2002) ausgearbeitet.

Dieser stellte ein langfristiges strategisches Ausbauprogramm für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes dar und basierte auf einer Reihe von Grundlagen, Vorschlägen und Beurteilungen (z. B. Gesamtverkehrskonzept Österreich 1991, Bundesverkehrswegeplan, Masterplan 1998 und GSD-Studie 1999) bzw. ersetzte diese.

In diesem bundesweiten Konzept fand auch die S7 Berücksichtigung. Der Realisierungszeitraum dafür wurde mit 2002 bis 2011 ausgewiesen und die Gesamtkosten mit EUR 64,0 Mio. beziffert.¹⁶

1.3 Landesebene 1.3.1

(1) Erste Entwürfe für die S7 bestanden auskunftsgemäß bereits in den 70er-Jahren. Anlass dafür war deren Aufnahme im Verzeichnis 2 des BStG 1971.¹⁷

(2) Eintragungen über einen möglichen Trassenverlauf der Schnellstraße fanden sich auch in den Flächenwidmungsplänen der Gemeinden Rudersdorf, Eltendorf, Königsdorf und Heiligenkreuz, welche auf Grundlage des Bgld. Raumplanungsgesetzes¹⁸ erstellt wurden.¹⁹

(3) Da die S7 in der Bundesstraßengesetznovelle 1983²⁰ nicht mehr enthalten war, wurden diese Entwürfe auskunftsgemäß nicht mehr weiterentwickelt.

(4) Im Jahre 1994 wurde das Gesamtverkehrskonzept Burgenland 1994 (GVK Burgenland 1994) erstellt.

Dessen Ziel war auf die Bündelung der Verkehrsströme im Transit- und Durchgangsverkehr, die Entlastung der Transitkorridore durch Alternativvarianten (außerhalb Österreichs) sowie die Verbesserung der internationalen Erreichbarkeit gerichtet.

Die B65 wurde darin auf Grund ihrer hohen Bedeutung für den Durchgangs- und Transitverkehr als besonders neuralgischer Straßenabschnitt klassifiziert.²¹

Aus diesem Grund wurde unter Hinweis auf eine Studie über die Trassenführung von kleinräumigen Umfahrungen der Ortsgebiete Rudersdorf, Dobersdorf, Königsdorf, Eltendorf, Poppendorf und Heiligenkreuz aus dem Jahre 1993 die Errichtung von Ortsumfahrungsstraßen entlang der B65 zur Entlastung der Siedlungsgebietes für notwendig erachtet.

¹⁵ vgl. ZI.: 8-2-007/273-2006.

¹⁶ vgl. Generalverkehrsplan Österreich 2002, S. 47.

¹⁷ BGBl. Nr. 286/1971.

¹⁸ LGBl. Nr. 18/1969.

¹⁹ vgl. ZI.: LAD-RO-VS400-2006.

²⁰ BGBl. Nr. 63/1983.

²¹ vgl. Gesamtverkehrskonzept Burgenland 1994, Externe Rahmenbedingungen, S. 36f.

Diesem Ausbauvorhaben wurde für den Straßenbau im Südburgenland oberste Priorität eingeräumt.²²

(5) Aufbauend auf dem GVK Burgenland 1994 und dem GVP-Ö 2002 wurde im Jahre 2002 das Gesamtverkehrskonzept Burgenland 2002 (GVK Burgenland 2002) ausgearbeitet. Dieses wurde vom Bgld. Landtag am 27.06.2002 beschlossen.

Das GVK Burgenland 2002 war eine Nachführung und Anpassung an die geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Ferner stellte dieses Konzept eine Neupositionierung des Burgenlandes im nationalen sowie internationalen Verkehr dar.

Die Hauptaufgabe des GVK Burgenland 2002 bestand in der Erstellung eines kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmenkonzeptes vor allem für den hoch- und höherrangigen Verkehr im Burgenland.

Neben der Feststellung, dass es sich bei der B65 um einen Straßenzug von hoher Bedeutung für den Transit- und Durchgangsverkehr handelt, wurde im GVK Burgenland 2002 unter Verweis auf den GVP-Ö 2002 sowohl die Aufnahme der S7 in das hoch-/höherrangige Straßennetz als auch deren Ausbau zwischen 2002 und 2006 ausgewiesen.²³

2. Rechtliche Grundlagen

2.1 Bundesgesetzliche Ebene

2.1.1 (1) Grundlage für Planung, Bau und Erhaltung von Bundesstraßen bildete das BStG 1971²⁴.

(2) Mit Erlassung des ASFINAG-Gesetzes 1982²⁵ wurde die Autobahn- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) errichtet, deren gesamte Anteile dem Bund vorbehalten blieben.

(3) Durch das Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997²⁶ wurden der ASFINAG (als bis dahin reinen Finanzierungsgesellschaft) die Anteilsrechte des Bundes an den zu diesem Zeitpunkt schon bestehenden Bundesstraßengesellschaften Alpen Straßen AG (ASG) und Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-AG (ÖSAG) übertragen. Ferner wurde der ASFINAG das Recht der „Fruchtnießung“ (z. B. Mauteinnahmen) eingeräumt.

Die beiden o. a. Bundesstraßengesellschaften waren seit dem Jahre 1993²⁷ mit der Planung und Errichtung einzelner Strecken betraut und darüber hinaus für die Organisation und Durchführung aller Maßnahmen der baulichen und betrieblichen Erhaltung zuständig.²⁸

Mit dem Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 wurde auch der gemäß ASFINAG-Gesetz 1982 idGF. definierte Unternehmensgegenstand der ASFINAG u. a. auf die Planung, den Bau und die Erhaltung von Bun-

²² vgl. Gesamtverkehrskonzept Burgenland 1994, Maßnahmenkatalog Verkehrswegekonzept, S. 43f.

²³ vgl. Gesamtverkehrskonzept Burgenland 2002, S. 4ff und S. 47.

²⁴ BGBl. Nr. 286/1971 idGF.

²⁵ BGBl. Nr. 591/1982.

²⁶ BGBl. I Nr. 113/1997.

²⁷ vgl. Firmenbuchauszug vom 25.01.2006 und 22.02.2006.

²⁸ vgl. ASFINAG: Geschäftsbericht über das Jahr 2001, Wien 2002, S. 15.

des Autobahnen/-schnellstraßen und bestimmte Bundesstraßen B ausgedehnt.

(4) Der GVP-Ö 2002 wurde am 25.01.2002 der Öffentlichkeit vorgelegt, fand jedoch keine weitere rechtliche Verankerung.²⁹

Im Rahmen seiner Erstellung wurde das gesamte hochrangige bebaubare Straßennetz (Bundesstraßen A und S) der ASFINAG, dagegen die bedeutsamen Bundesstraßen (Bundesstraßen B) den Ländern übertragen. Die gesetzliche Grundlage dafür wurde mit dem Bundesstraßen-Übertragungsgesetz 2002³⁰ geschaffen, worin auch die S7 Eingang fand.

2.2 Landesgesetzliche Ebene

2.2.1 (1) Im Burgenland wurde der Natur- und Landschaftsschutz durch das Bgld. Naturschutz- und Landschaftspflegegesetz 1990³¹ geregelt. Durch eine Novelle zum Bgld. Naturschutz- und Landschaftspflegegesetz im Jahre 1996³² und zum Bgld. Jagdgesetz im Jahre 1997³³ fanden die beiden für den Biotop- und Artenschutz auf EU-Ebene wesentlichen³⁴ EU-Naturschutzrichtlinien V-RL (Vogelschutzrichtlinie)³⁵ und FFH-RL (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)³⁶ nationale bzw. regionale Umsetzung.

Durch diese EU-Richtlinien wurden die Mitgliedstaaten verpflichtet, Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung als schutzwürdige Gebiete und Arten zu nominieren und zu schützen. Hiefür waren bestimmte Kriterien in Bezug auf Lebensraumtypen und Arten einzuhalten.

Bei diesen Schutzgebieten handelte es sich um sogenannte „Natura 2000“-Gebiete, die von der Bgld. Landesregierung durch Beschluss zu nominieren und sodann bei der Europäischen Kommission einzureichen waren. Dabei war festzuhalten, dass der Schutz dieser Gebiete grundsätzlich bereits ab dem Zeitpunkt der Meldung der Bgld. Landesregierung an die Europäische Kommission galt.

Sämtliche „Natura 2000“-Gebiete des Burgenlandes wurden im Dezember 2004 von der Europäischen Kommission bestätigt und damit auch auf EU-Ebene als solche ausgewiesen bzw. anerkannt.³⁷

(2) Das Lafnitztal war von der Gemeinde Lafnitz bis zur Staatsgrenze bei Heiligenkreuz ein „Natura 2000“-Gebiet. Dessen Nominierung bzw. Einreichung bei der Europäischen Kommission erfolgte in zwei Schritten:

- Jener Teil der Lafnitz, der sich von der Gemeinde Lafnitz bis nach Deutsch Kaltenbrunn erstreckte, wurde von der Bgld. Landesregierung am 20.01.1998 beschlossen.

²⁹ vgl. BMVIT (Homepage), Abfrage: 17.01.2006.

³⁰ BGBl. I Nr. 50/2002.

³¹ LGBl. Nr. 27/1991 idGF.

³² LGBl. Nr. 66/1996.

³³ LGBl. Nr. 55/1997.

³⁴ vgl. Umweltbundesamt (Homepage), Abfrage: 02.03.2006.

³⁵ vgl. Richtlinie 79/409/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 02.04.1979.

³⁶ vgl. Richtlinie 92/43/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.05.1992.

³⁷ vgl. Zl.: 5-N-B2404/37-06.

- Der verbleibende Abschnitt von Rudersdorf bis zur Staatsgrenze Heiligenkreuz wurde mit Beschluss der Bgld. Landesregierung vom 01.07.2003 nominiert. Anlassfall dazu bildete eine Aufforderung der Europäischen Kommission.³⁸

2.3 Ziel- und Leistungsvereinbarung

(1) Für die Projektorganisation der S7 sollte zwischen dem Land Burgenland und der ÖSAG bzw. ASFINAG BMG eine vertragliche Regelung in Form einer Ziel- und Leistungsvereinbarung (ZLV) getroffen werden. Zum Zeitpunkt der Prüfungshandlungen des BLRH lagen die zwei im Nachfolgenden angeführten ZLV-Entwürfe vor:

- „Ziel- und Leistungsvereinbarung und Kaufvertrag über Planungsleistungen“ vom 14.02.2003 (Land Burgenland, ÖSAG),
- „Ziel- und Leistungsvereinbarung und Entgeltleistung für bisherige Planungsleistungen“ vom 23.02.2006 (Land Burgenland, ASFINAG BMG).

Beide Vertragsentwürfe waren von den beiden potentiellen Vertragspartnern zum Zeitpunkt der Prüfungshandlungen des BLRH nicht unterfertigt.

Seitens der Abt. 8 wurde der „[...] unterschriftsreife Vorschlag der Ziel- und Leistungsvereinbarung und Entgeltleistung für bisherige Planungsleistungen für die S7 Fürstenfelder Schnellstraße“ am 14.03.2006 an die ASFINAG BMG zur Unterfertigung übermittelt.³⁹

(2) Gemäß beiden ZLV-Entwürfen sollte das Land Burgenland zur Erbringung von Planungsleistungen verpflichtet werden und dafür von der ÖSAG bzw. ASFINAG BMG eine Abgeltung erhalten. Darüber hinaus war die Refundierung von Vorleistungen vorgesehen, welche vom Land Burgenland bereits getätigt und dem Projektträger für die S7-Planung zur Verfügung gestellt wurden.⁴⁰

3. Beteiligungsverhältnisse sowie Prüfungsbefugnis des BLRH

3.1 ASFINAG

3.1.1 (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) wurde im Jahre 1982 gegründet. Die gesetzliche Grundlage dafür wurde mit dem ASFINAG-Gesetz geschaffen. Der Zweck dieses Unternehmens bestand insbesondere darin, die für die Errichtung von Bundesautobahnen und –schnellstraßen erforderlichen Finanzmittel bereitzustellen. Die Ersteintragung im Firmenbuch erfolgte am 27.12.1982. Alleinaktionär dieser AG war die Republik Österreich.⁴¹

(2) Anhand der Geschäftsberichte der ASFINAG (1999 bis 2004⁴²) wurde eine Überprüfung auf etwaige Beteiligungen des Landes Burgenland vorgenommen. Seitens des BLRH konnte dabei keine Beteiligung des Landes Burgenland an dieser Unternehmung festgestellt werden.

³⁸ vgl. Zl.: 5-N-B2404/37-06, Bericht des gemeinsamen Ländervertreeters zum Kontinentalen Seminar NaturA2000 in Postdam vom 11. bis 13.11.2002.

³⁹ vgl. E-Mail der Abt. 8 an die ASFINAG.

⁴⁰ vgl. Kapitel 5.

⁴¹ vgl. Firmenbuchauszug vom 22.09.2005.

⁴² vgl. ASFINAG (Homepage), Abfrage im Jänner 2006.

Als Alleineigentümer war die Republik Österreich ausgewiesen.

- 3.1.2 Zu (1, 2) Auf Grund der Eigentümerstruktur der ASFINAG war eine Prüfungsbefugnis gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 und 4 Bgld. LRHG nicht gegeben.

3.2 ÖSAG

- 3.2.1 (1) Die ÖSAG wurde im Firmenbuch am 23.04.1993 als Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft eingetragen und war ursprünglich neben der Alpen Straßen AG (ASG) eine Bundesstrassengesellschaft.

Auf Grund des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 wurde die ÖSAG eine Tochtergesellschaft der ASFINAG. Innerhalb des ASFINAG-Konzerns war sie für die Bereiche Planung, Bau, betriebliche Erhaltung sowie die Abwicklung des Mautwesens verantwortlich.⁴³

(2) Im Jahre 2002 fand eine gesellschaftsrechtliche und organisatorische Restrukturierung der ÖSAG statt. Dabei wurde die ÖSAG in eine GmbH umgewandelt. Der Eintrag ins Firmenbuch erfolgte mit 06.07.2002.

Mit 01.01.2002 und 01.01.2003 ergaben sich bei der ÖSAG nächstehende Beteiligungsverhältnisse am Stammkapital der Gesellschaft:

ÖSAG	Beteiligung [%]
ASFINAG	79,9
Land Steiermark	15,9
Land Oberösterreich	4,1
Land Wien	0,1
Gesamt	100,0

Tab. 2

Quelle: ASFINAG (GB 2002 und 2003); Darstellung BLRH

(3) Mit der Änderung der Rechtsform im Jahre 2002 ging eine Neuorganisation des Unternehmens einher. Dieses gliederte sich in die beiden Competence Center „Planung Bau“ und „Betrieb“ sowie das Service Center „Maut“.⁴⁴

(4) Die ÖSAG selbst wurde mit Firmenbucheintrag vom 14.05.2005 gelöscht.⁴⁵

- 3.2.2 Zu (1-4) Auf Grund der Eigentümerstruktur der ÖSAG war eine Prüfungsbefugnis gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 und 4 Bgld. LRHG nicht gegeben.

3.3 ASFINAG Bau Management GmbH

- 3.3.1 ASG und ÖSAG wurden mit 31.12.2004 mit der ASFINAG verschmolzen, wobei per 01.01.2005 sämtliche Geschäftsbereiche dieser beiden Gesellschaften an neue Tochtergesellschaften übertragen wurden. Die ASFINAG BMG war eine dieser neuen Tochtergesellschaften der ASFINAG. Deren Eintrag im Firmenbuch erfolgte am 26.11.2004.⁴⁶

⁴³ vgl. ASFINAG: Geschäftsbericht über das Jahr 2002, Wien 2003, S. 79.

⁴⁴ ebd.

⁴⁵ vgl. Firmenbuchauszug vom 25.01.2006.

⁴⁶ vgl. Firmenbuchauszug vom 22.9.2005.

Kernstück dieser GmbH war das Competence Center „Planung Bau“ der ÖSAG⁴⁷, wobei das Management von Neubauprojekten seit 01.01.2005 durch diese neue GmbH abgewickelt wurde.⁴⁸

- 3.3.2 Auf Grund der Eigentümerstruktur der ASFINAG BMG war eine Prüfungsbefugnis gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 und 4 Bgld. LRHG nicht gegeben.

4. S7-Planungsprozess

4.1 BMVIT-Projektierungsdienst-anweisung

- 4.1.1 (1) Ablauf, Inhalt und Umfang von Bundesstraßenprojekten wurden vom BMVIT mit der als verbindlich erklärten Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten („Projektierungsdienstanweisung“) festgeschrieben.⁴⁹

Darin waren u. a. Planungsgrundsätze und die Definition von Ziel, Aufgabe und Gliederung der Voruntersuchung bzw. des Vor-, Einreich- und Bauprojektes enthalten. Ferner wurde mit dieser Dienstanweisung die Projektvorlage an das BMVIT zur Kenntnisnahme bzw. Zustimmung in Abhängigkeit zum jeweiligen Projektsstadium geregelt.

In dieser Dienstanweisung brachte das BMVIT auch die Zweckmäßigkeit der Einbeziehung der Fachabteilungen der Bundesländer bzw. Behörden einschließlich des Umweltanwaltes zum Ausdruck.⁵⁰

(2) Gemäß der Projektierungsdienstanweisung war das Hauptziel des Vorprojektes mit der Trassenfindung definiert.

Hinsichtlich Vorgangsweise und Inhalt des Vorprojektes wurde seitens des BMVIT u. a. folgendes eingefordert:

- Aufzeigen aller zweckmäßigen und technisch möglichen Lösungen,
- Darstellung der Vor- und Nachteile der Lösungen (Nullvariante, Aus-/Neuvarianten unter Berücksichtigung von Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs),
- Variantenbeurteilung/-auswahl,
- Ermittlung der konkreten Auswirkungen und Konfliktmöglichkeiten der Auswahltrasse sowie Abklärung des Untersuchungsraumes/-rahmens und bei Umweltuntersuchungen der zugehörigen Untersuchungsmethoden.

(3) Das Vorprojekt war ferner dem BMVIT mit dem Antrag auf Erlassung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gemäß § 14 BStG 1971 idgF. oder zur Zustimmung vorzulegen.⁵¹

(4) In Abb. 1 wurden die Projektstadien „Voruntersuchung“ und „Vorprojekt“ vereinfacht dargestellt. Das gesamte Ablaufschema gemäß der ggst. Projektierungsdienstanweisung wurde der Anlage 1 beige-schlossen.

⁴⁷ Dem Competence Center „Planung Bau“ oblag die Planung und Ausführung aller Neubauvorhaben, mit denen die ÖSAG durch die ASFINAG beauftragt wurde.

⁴⁸ vgl. ASFINAG: Geschäftsbericht über das Jahr 2004, Wien 2005, S. 59.

⁴⁹ Zl.: 300040/11-ST-ALG/02 vom 15.01.2003.

⁵⁰ vgl. Projektierungsdienstanweisung, S. 3ff.

⁵¹ ebd., S. 9ff.

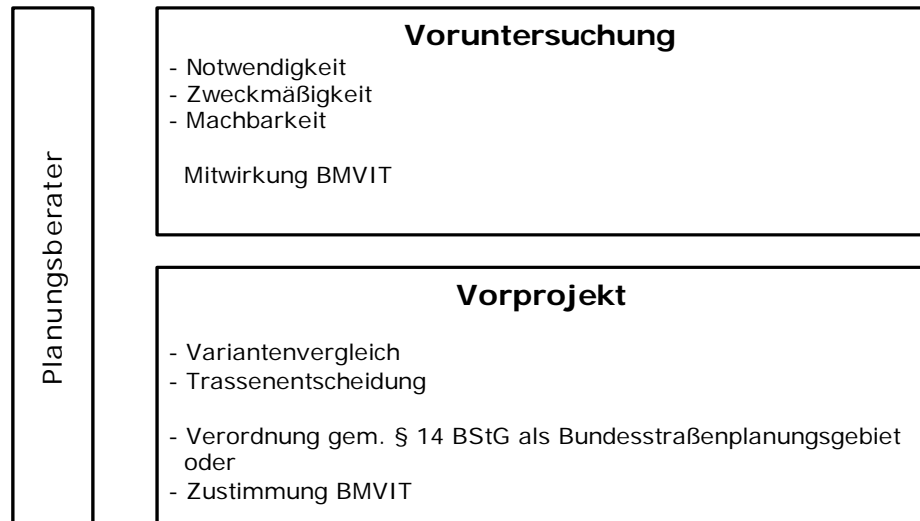


Abb. 1
Quelle: BMVIT, Darstellung: BLRH

- 4.2 Grundlagen, Voruntersuchungen
- 4.2.1 Die Projektierung der S7 beruhte, bezogen auf den im Burgenland liegenden Abschnitt, im Wesentlichen auf folgenden fachlichen bzw. rechtlichen Grundlagen⁵²:
- GSD-Studie 1999,
 - Korridoruntersuchung im Zuge der B65 aus dem Jahre 1999,
 - GVP-Ö 2002,
 - Bundesstraßen-Übertragungsgesetz 2002,
 - vorhandene Ortsumfahrungsprojekte entlang der B65 aus dem Jahre 1993,
 - GVK Burgenland 1994 und 2002.
- 4.3 Projektträger
- 4.3.1 (1) Durch die Aufnahme der S7 im Verzeichnis 2 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes 2002 wurde die Zuständigkeit für Planung, Bau und Erhaltung dieser Straßenverbindung der ASFINAG überantwortet. Zu diesem Zeitpunkt war die ÖSAG als Tochtergesellschaft der ASFINAG für die Bereiche Planung, Bau, betriebliche Erhaltung sowie die Abwicklung des Mautwesens im Namen und im Auftrag der ASFINAG verantwortlich. Für die operative Abwicklung des S7-Projektes im Sinne des Projektträgers agierte daher die ÖSAG.
- Mit 01.01.2005 wurden die Agenden der ÖSAG und damit einhergehend das ggst. Straßenbauprojekt von der ASFINAG BMG übernommen.⁵³
- (2) Die Verantwortlichkeit und Entscheidungskompetenz für den S7-Planungsprozeß lag als Projektträger bis 31.12.2004 bei der ÖSAG und im Anschluss daran bei der ASFINAG BMG.
- 4.4 Vorprojekt-Organisation
- 4.4.1 (1) Für die Durchführung der S7-Planung wurden vom Projektträger (ÖSAG bzw. ASFINAG BMG) nachstehende Gremien eingerichtet:
- Steuerungsgruppe,
 - Interne Planergruppe,

⁵² vgl. auch Kapitel 1f.

⁵³ vgl. auch Kapitel 3.

- Kernprojektteam,
- Standardprojektteam,
- Erweitertes Projektteam und Arbeitsgruppen.⁵⁴

(2) Die Aufgaben dieser Gruppen und Teams waren im Wesentlichen wie folgt definiert:

- Steuerungsgruppe: Koordination des Projektträgers mit dem BMVIT und den Ländern, Festlegung der Vorgangsweisen der einzelnen Projektschritte,
- Interne Planergruppe, Kernprojektteam: interdisziplinäre Zusammenarbeit des Planungsteams, Darstellung der Ergebnisse der einzelnen Fachbereiche, fachliche Trassenoptimierung,
- Standardprojektteam: Abstimmung der Zwischenschritte mit den maßgebenden Behörden,
- Erweitertes Projektteam und Arbeitsgruppen: Einbeziehung der Gemeinden.⁵⁵

4.5 Vorprojekt-Ablauf

- 4.5.1 (1) Dem Planungsprozess für das Vorprojekt der S7 wurde vom Projektträger u. a. die Projektierungsdienstleistung des BMVIT zugrunde gelegt. Überdies wurde der gesamte Planungsraum (Riegersdorf bis Grenzübergang Heiligenkreuz) in drei Abschnitte gegliedert:
- Abschnitt West: Gemeinde Hainersdorf, Großwilfersdorf, Bad Blumau und Altenmarkt,
 - Abschnitt Mitte: Gemeinde Fürstenfeld, Rudersdorf und Deutsch Kaltenbrunn,
 - Abschnitt Ost: Gemeinde Rudersdorf (Ortsteil Dobersdorf), Königsdorf, Eltendorf, Heiligenkreuz, Loipersdorf, Jennersdorf, Mogersdorf und Weichselbaum.⁵⁶

(2) Eingeleitet wurde das Vorprojekt durch den Projektträger ÖSAG mit dem „KICK OFF“-Meeting am 13.01.2003. Im Anschluss daran fanden Aufklärungsgespräche und Informationsveranstaltungen betreffend Projektorganisation/-ablauf statt.⁵⁷

Innerhalb der o. a. Teams und Gruppen wurden sodann die erforderlichen Datengrundlagen erhoben und mehrere Trassenvarianten diskutiert bzw. erarbeitet.⁵⁸

4.6 Trassenfindung

- 4.6.1 (1) Die Variantenentwicklung war die Ausgangsbasis für den mehrstufigen Trassenfindungsprozess.⁵⁹

(2) Die erste Stufe dieses Prozesses erstreckte sich von Mai bis Juni 2004. Hier wurden ähnliche Variantenabschnitte paarweise miteinander verglichen.⁶⁰ Dabei wurde nach fachlichen Kriterien wie z.B. Errichtungskosten, Lärm, Landschaftsbild, Pflanzen-, Tierlebensräume, Grund- und Hochwasser vorgegangen.⁶¹

⁵⁴ vgl. S7-Projekthandbuch 2005, Abt. 8, S. 11ff.

⁵⁵ vgl. Vorprojekt 2005, Technisches Projekt Auswahlvariante, Technischer Bericht, Einlage H.2, S. 30ff.

⁵⁶ ebd., S. 10 und S. 19f.

⁵⁷ vgl. Terminüberblick vom 25.02.2004.

⁵⁸ vgl. Vorprojekt 2005, Technisches Projekt Auswahlvariante, Technischer Bericht, Einlage H.2, S. 22ff.

⁵⁹ ebd., S. 22ff.

⁶⁰ ASFINAG-Presseaussendung S7 aktuell, Ausgabe Juni 2005, S. 2.

⁶¹ vgl. Vorprojekt 2005, Kurzfassung, Zusammenfassender Bericht, Einlage A.2, S. 24.

Insgesamt lagen für den Bgld. Teil (Bereich Mitte und Ost) 20 Untersuchungsvarianten zuzüglich fünf Verbindungsstrecken vor⁶² (siehe Anlage 2).

Ergebnis der paarweisen Variantengegenüberstellung war neben der Empfehlung der Vornahme diverser straßenbautechnischer Optimierungsmaßnahmen die Ausselektierung von Trassenteilstücken.⁶³

(3) In Stufe zwei des Trassenfindungsprozesses fand die Vorprüfung der Varianten auf Verträglichkeit im Sinne rechtlicher Vorgaben (Naturschutz und Landesverteidigung) statt.

Der Zweck dieses Vorprüfungsverfahrens bestand insbesondere in der Vermeidung bzw. Minimierung des Planungsrisikos in Bezug auf Projektverzögerungen und Gefährdungen des Projektes.⁶⁴

Die Trassenvarianten wurden in dieser Phase seitens des Projektträgers ÖSAG auf Genehmigungsfähigkeit nach naturschutzrechtlichen und militärischen Gesichtspunkten im Einvernehmen mit den Fachabteilungen der Länder Burgenland und Steiermark sowie dem BMVIT beurteilt.

Das Vorprüfungsverfahren wurde über den Zeitraum von September bis November 2004 abgewickelt.⁶⁵

Die Naturverträglichkeitsprüfung wurde von einem Fachplaner im Auftrag des Projektträgers ÖSAG vorgenommen. Diesem Gutachten zufolge wurde die Variante „Ost-Süd1“⁶⁶ als nicht naturverträglich eingestuft. Als Begründung dafür wurden insbesondere die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf das „NaturA2000“-Gebiet „Lafnitzauen“, das Ramsar-Gebiet „Lafnitztal“ und das Life Projekt „Lafnitz – Lebensraumvernetzung an einem alpinpannonischen Fluss“ und die vorhandenen Alternativtrassen, die keine erheblichen Auswirkungen erwarten ließen, angeführt.

Auf Einladung des Projektträgers ÖSAG wurde das o. a. Gutachten von der Abt. 5 fachlich und rechtlich geprüft sowie inhaltlich insofern bestätigt, als „[...] aus der Sicht des Naturschutzes eine Variante südlich der Lafnitz als „nicht naturverträglich einzustufen [...]“ war.⁶⁷ Die Variante „Ost-Süd1“ wurde daher im weiteren Planungsprozess nicht mehr weiterverfolgt.⁶⁸

Die Vorprüfung nach militärischen Gesichtspunkten ergab, dass die Variante „Mitte-Nord1-A“ ausgeschieden wurde.⁶⁹

⁶² vgl. Voruntersuchung 2004, Fachbeitrag technische Straßenplanung, Übersichtsplan aller untersuchten Varianten, Einlage B.1.

⁶³ vgl. Vorprojekt 2005, Kurzfassung, Zusammenfassender Bericht, Einlage A.2, S. 38f.

⁶⁴ ebd. S. 40.

⁶⁵ ASFINAG-Presseaussendung S7 aktuell, Ausgabe Juni 2005, S. 2.

⁶⁶ Diese setzte sich aus den Teilvarianten „Ost-Süd-A“, „Ost-Süd1-B“ und „Ost-MitteSüd“ zusammen.

⁶⁷ vgl. 5-N-BS 44/8-2004 vom 31.10.2004.

⁶⁸ vgl. Vorprojekt 2005, Voruntersuchung auf Verträglichkeit Umweltbericht Burgenland, Einlage B.4.3 und Kurzfassung, Zusammenfassender Bericht, Einlage A.2, S. 40ff.

⁶⁹ vgl. Vorprojekt 2005, Kurzfassung, Zusammenfassender Bericht, Einlage A.2, S. 42f.

(4) Stufe 3 des Trassenfindungsprozesses beinhaltet die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) der verbleibenden Trassenvarianten. Dabei wurde der Untersuchungsraum in fünf NKU-Abschnitte gegliedert und die ursprünglichen Untersuchungsvarianten umbenannt.

Zunächst wurden die Trassenvarianten straßenbautechnisch optimiert und sodann in Bezug auf Vor-/Nachteile verglichen. Im Anschluss daran wurde eine Wirkungs- und Nutzwertanalyse unter Berücksichtigung der Werterhaltung des Projektträgers, der Länder, des Planerteams und der betroffenen Gemeinden vorgenommen.⁷⁰

(5) Ergebnis des Trassenfindungsprozesses war die Auswahlvariante⁷¹, welche in der Anlage 3 dargestellt wurde.

(6) Der gesamte Trassenfindungsprozess wurde für das Bgld. Teilstück der S7 der Anlage 4 beigeschlossen.

(7) Am 30.09.2005 wurde das in die Abschnitte West und Ost gegliederte Vorprojekt⁷² vom Projektträger ASFINAG BMG mit dem Antrag um Erlassung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gem. § 14 BStG. 1971 idgF. beim BMVIT eingereicht.⁷³

5. Mitwirkung des Landes Burgenland am Planungsprozess der S7

5.1 Allgemeines 5.1.1 (1) Das Land Burgenland war in sämtlichen vom Projektträger (ÖSAG bzw. ASFINAG BMG) eingerichteten Gremien durch zwei Bedienstete der Abt. 8 vertreten.⁷⁴

Weiters befanden sich folgende Fachabteilungen des Amtes der Bgld. Landesregierung in der Steuerungsgruppe des Projektes⁷⁵:

- LAD – Stabstelle Raumordnung und Wohnbauförderung,
- Abteilung 4b – Güterwege, Agrar- und Forsttechnik,
- Abteilung 5 – Anlagenrecht, Umweltschutz und Verkehr,
- Abteilung 7 – Kultur, Wissenschaft und Archiv,
- Bgld. Landesmuseen,
- Abt. 8 – Straßen-, Maschinen- und Hochbau,
- Abteilung 9 – Wasser- und Abfallwirtschaft,
- Umweltanwalt des Burgenlandes,
- BH Jennersdorf.⁷⁶

(2) Abb. 2 gibt einen Überblick über die Mitwirkung dieser Fachabteilungen des Amtes der Bgld. Landesregierung am S7-Projekt wieder. Die gesamte Projektorganisation wurde als Anlage 5 beigeschlossen.

⁷⁰ vgl. Vorprojekt 2005, Kurzfassung, Zusammenfassender Bericht, Einlage A.2, S. 50ff.

⁷¹ ebd. S. 88ff.

⁷² Der Abschnitt Ost beinhaltet den Bgld. Abschnitt.

⁷³ vgl. ASFINAG-Statusbericht vom 20.01.2006.

⁷⁴ vgl. Zl.: 8-2-007/273-2006 vom 03.04.2006 und Vorprojekt 2005, Technisches Projekt Auswahlvariante, Technischer Bericht, Einlage H.2, S. 30ff.

⁷⁵ Die zugehörigen Außenstellen wurden nicht gesondert angeführt (z. B. Biologische Station Neusiedler See).

⁷⁶ vgl. Vorprojekt 2005, Technisches Projekt Auswahlvariante, Technischer Bericht, Einlage H.2, S. 36f.

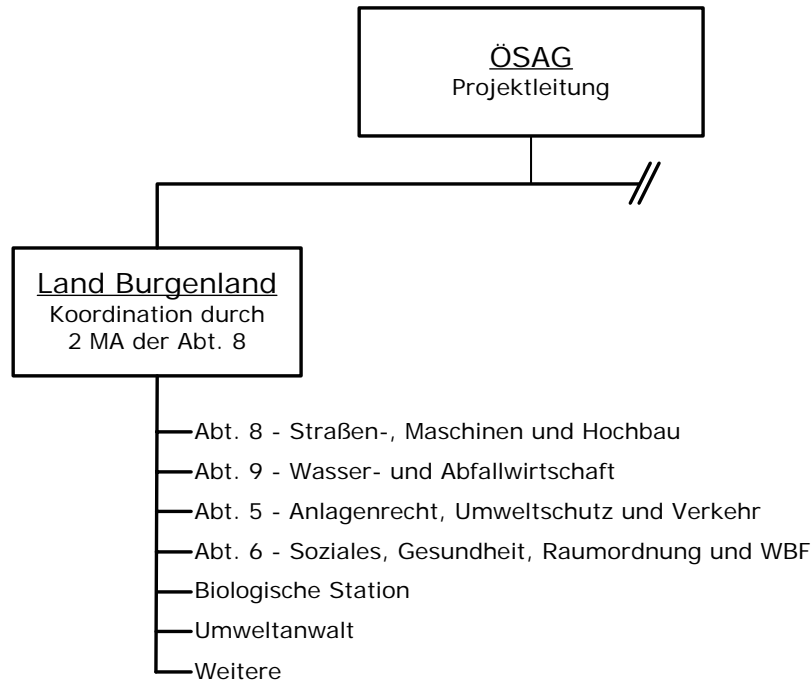


Abb. 2
Quelle: Amt der Bgld. Landesregierung (Stand: 21.01.2003); Darstellung: BLRH

5.2 Vertragsgrundlagen

- 5.2.1 (1) Am 06.11.2002 fand eine Besprechung im Beisein von Vertretern des Projektträgers ÖSAG und der Abt. 8 statt. Gegenstand waren „[...] die Ziel- und Leistungsvereinbarungen (ZLV) für die in Arbeit befindlichen Großprojekte im Burgenland und die weitere Vorgangsweise bei der Planung und Beauftragung von Ziviltechnikerleistungen“.

Bei dieser Besprechung wurden grundlegende Festlegungen u. a. über die S7 getroffen.⁷⁷

- (2) Der erste von insgesamt zwei ZLV-Entwürfen wurde am 14.02.2003 erstellt. Dieser war lt. Abt. 8 „[...] die Basis für alle weiteren Besprechungen und Grundlage für die Projektabwicklung“.⁷⁸ Demzufolge beschränkte sich die Mitwirkung der Abt. 8 auf die Mitarbeit bei der Projekterstellung. Dazu gehörten u. a. die
- Auftragnehmerverwaltung,
 - Auftragsverwaltung und Rechnungsprüfung,
 - Vorbereitung und Mitarbeit bei Verwaltungsverfahren,
 - Teilnahme an bzw. Abwicklung von Verhandlungen,
 - Durchführung der Grundablöse,
 - Information des Projektträgers über alle wichtigen Vorgänge,
 - Koordinierung der Interessen der einzelnen Dienststellen des Amtes der Bgld. Landesregierung.

- (3) Der zweite Vertragsentwurf eines Ziel- und Leistungsübereinkommens, welcher eine Überarbeitung des ersten Entwurfes darstellte, wurde mit 23.02.2006 datiert. Dieser war bis zum Abschluss der Prüfungshandlungen des BLRH von beiden potentiellen Vertragspartnern (Land Burgenland, ASFINAG BMG) weiterhin nicht unterfertigt.

⁷⁷ vgl. Gedächtnisprotokoll, Zl.: 8-2-862/1-2002 vom 26.11.2002.

⁷⁸ vgl. Kurzmitteilung der Abt. 8 vom 05.04.2006.

Beide ZLV-Entwürfe sahen u. a. für den Projektträger (ÖSAG bzw. ASFINAG BMG) auch ein projektbezogenes Weisungs- bzw. Anordnungsrecht gegenüber den beiden Bediensteten der Abt. 8 vor.

- 5.2.2 Zu (1-3) Der BLRH kritisierte nachdrücklich, dass die Zusammenarbeit der Abt. 8 mit dem Projektträger (ÖSAG bzw. ASFINAG BMG) ohne vorherigem Abschluss einer ZLV erfolgt war und man sich dabei lediglich auf die grundlegenden Festlegungen einer Besprechung und einen nicht unterfertigten ZLV-Entwurf stützte.

Als besonders kritikabel erachtete der BLRH die Tatsache, dass sich dieser vertragslose Zustand zumindest über rd. 42 Monate⁷⁹ erstreckte sowie innerhalb dieses Zeitraumes und auch bereits davor ein erheblicher Sach- und Personalaufwand auch durch die Abt. 8 erbracht wurde.

Der BLRH empfahl, die ZLV für die Erbringung und Abgeltung von Planungsleistungen im Zusammenhang mit der S7 zwischen dem Land Burgenland und der ASFINAG BMG umgehend abzuschließen.

- 5.2.3 Die Bgld. Landesregierung äußerte sich dazu wie folgt:
Ziele und Leistungen für die Projektabwicklung wurden zwischen den Vertretern der ASFINAG und dem Land Burgenland vereinbart und in Entwurfsform auch schriftlich festgehalten. Danach ist das Land Burgenland Auftragnehmer für die Besorgung der unter Pkt. III der Ziel- und Leistungsvereinbarung näher beschriebenen Leistungen. Es hat für die Struktur der Leistungserbringung im Sinne dieser Vereinbarung eine erforderliche Projektstruktur in der Abteilung 8 mit der erforderlichen Personalausstattung eingerichtet. Die Abteilung 8 hat dem Auftraggeber ASFINAG Verantwortliche, die sich mit dem Projekt beschäftigen, genannt. Auf Basis dieser Festlegung wurde umgehend mit der Projektabwicklung in der Absicht eines raschen Abschlusses begonnen. Die Verzögerung der formalen schriftlichen Finalisierung dieser Ziel- und Leistungsvereinbarung wurde im Hinblick auf die bisherige klaglose Zusammenarbeit der beiden Vertragspartner und allfällig sich aus dem Projektverlauf ergebenden notwendigen Adaptierungen dieser Vereinbarung billigend in Kauf genommen. Mit der ASFINAG wurde vereinbart, dass die Ziel- und Leistungsvereinbarung in der Kalenderwoche 22/2006 unterschrieben und anschließend sofort der Abteilung 8 übermittelt wird. Im Anschluss daran wird die Abteilung 8 die Beschlussfassung durch die Bgld. Landesregierung und die notwendigen Folgemaßnahmen in die Wege leiten.

- 5.2.4 Der BLRH hielt an seiner Kritik fest. Er verwies nochmals auf die zumindest rd. 42 monatige vertraglose Zusammenarbeit der Abt. 8 und dem Projektträger.

- 5.3 Organisation 5.3.1 (1) Die beiden im S7-Projekt involvierten Bediensteten der Abt. 8 waren bzw. blieben Landesbedienstete. Sie waren dem Abteilungsvorstand verantwortlich, welcher mündlich oder schriftlich über den jeweiligen Projektstand informiert wurde. Das zuständige Mitglied der Landesregierung wurde auskunftsgemäß im Wege des Abteilungsvorstandes informiert.

⁷⁹ Zeitraum von der Besprechung am 06.11.2002 bis Ende April 2006.

Ferner wurden diesem Aktenvermerke und Besprechungsprotokolle zur Kenntnis gebracht.

Die beiden Bediensteten hatten „[...] die Interessen des Landes Burgenland bzw. der Landesstraßenverwaltung zu vertreten.“ Dabei wurden „[...] von den Projektmitarbeitern des Landes Vorschläge und Anregungen eingebracht, geprüft und wenn möglich und fachlich vertretbar, berücksichtigt [...]“.⁸⁰

(2) Von den Bediensteten wurden ferner die in Abschnitt 5.1 angeführten Fachabteilungen des Amtes der Bgld. Landesregierung koordiniert. Dies erfolgte „[...] mündlich oder schriftlich mit allen Fachabteilungen und Gemeinden, meistens fach- und problembezogen [...]“, und „[...] im Namen der ASFINAG BMG [...]“. Die Unterfertigung der Schriftstücke erfolgte „[...] einerseits „Für die Landesregierung“ andererseits „Für die Straßenverwaltung vertreten durch die Landesregierung, Im Auftrag der ASFINAG [...]“ und „Für die Straßenverwaltung vertreten durch die Landesregierung im Auftrag der ÖSAG.“⁸¹

(3) Für die operative Durchführung der Koordinierungsarbeit gab es keine verbindlichen Regelungen hinsichtlich Inhalt, Umfang und Vorgangsweise (z. B. Dienstanweisung, Handbuch).⁸² Agiert wurde auskunftsgemäß anlassbezogen, wobei divergierende Interessen zwischen dem Land Burgenland und dem Projektträger direkt mit dem Abteilungsvorstand bzw. im Rahmen der Team-/Gruppen-besprechungen mit dem Projektträger abgeklärt wurden.

- 5.3.2 Zu (1, 2) Der BLRH kritisierte die unvermeidlichen Interessenskonflikte der beiden Bediensteten der Abt. 8. Dies vor allem iVm. dem projektspezifischen Weisungs- bzw. Anordnungsrecht des Projektträgers lt. beiden ZLV-Entwürfen. Ferner war es für den BLRH keineswegs eindeutig nachvollziehbar, in welchen Fällen Landes- bzw. Projektträgerinteressen zu vertreten waren bzw. vertreten wurden. Der BLRH empfahl, dass für die künftige Mitwirkung an Autobahn- und Schnellstraßenprojekten die betreffenden Bediensteten der Abt. 8, sofern sie Landesbedienstete bleiben, ausschließlich Landesinteressen zu vertreten haben, respektive die Abt. 8 ausschließlich im Namen der Landesregierung agieren/unterfertigen sollte.

Leistungen im Auftrag oder im Namen der ASFINAG bzw. ASFINAG BMG (z. B. Koordination von Fachabteilungen und Dienststellen) durch Bedienstete der Abt. 8 sollten grundsätzlich auf Basis vorher abzuschließender vertraglicher Regelungen erbracht werden.

Zu (3) Der BLRH kritisierte das Fehlen jeglicher schriftlicher, ablauforganisatorischer Regelungen für die Koordination von Projekten dieser Größenordnung.

Er regte die Erstellung verbindlicher Festlegungen für die künftige operative Durchführung von Koordinierungsleistungen im Rahmen der Abwicklung von Autobahnen- und Schnellstraßenprojekten (für Dritte) an.

⁸⁰ vgl. Zl.: 8-2-007/273-2006 vom 03.04.2006.

⁸¹ ebd. und Auszug aus einem Schreiben der Abt. 8 vom 31.10.2003.

⁸² ebd.

- 5.3.3 Die geprüfte Stelle nahm dazu wie folgt Stellung:
Die Zusammenarbeit zwischen Abteilung 8 und Projektträger ist im Pkt. III der Ziel- und Leistungsvereinbarung „Umfang Abgrenzung, Dauer der Tätigkeiten der Planung“ genau beschrieben.
- 5.3.4 Der BLRH entgegnete dazu, dass die Tätigkeitsbeschreibung lt. ZLV-Entwurf keinesfalls die empfohlenen verbindlichen Festlegungen für die operative Durchführung von Koordinierungsarbeiten bei Autobahn- und Schnellstraßenprojekten ersetzt. Er hielt deshalb seine Kritik und Empfehlung aufrecht.

5.4 Sach- und Personalaufwand

- 5.4.1 (1) Von der Abt. 8 wurden über den von Zeitraum 1990 bis 2004 Vorleistungen in der Höhe von rd. EUR 376.378 (inkl. Ust.) erbracht.⁸³ Dabei handelte es sich um die Leistung von Honoraren wie z. B. die Erstellung von Luftbilddaufnahmen/-auswertungen, Beurteilung von Ausbauvarianten und Auswertung von Verkehrszählungen.

Die o. a. Leistungen wurden dem Projektträger (ÖSAG bzw. ASFINAG BMG) von der Abt. 8 zur Verfügung gestellt. Bis zum Abschluss der Prüfungshandlungen des BLRH wurden dafür keinerlei Zahlungen an das Land Burgenland getätigt. In diesem Zusammenhang wurde von der Abt. 8 u. a. folgendes mitgeteilt:
„Diese Leistungen (Projekte, Grundlagenpläne, etc.) wurden der ÖSAG/ASFINAG im Zuge der laufenden Projektarbeit zur Verfügung gestellt. Entgeltleistungen wurden seitens der ÖSAG/ASFINAG bis dato nicht erbracht, da die ZLV noch nicht unterschrieben ist.“⁸⁴

Der BLRH führte daraufhin unter Zugrundlegung der bundesgesetzlich festgelegten kalkulatorischen Zinssätze eine Berechnung des Zinsentgangs durch. Das Ergebnis stellte sich folgendermaßen dar:

		2002	2003	2004	2005	2006 ⁸⁵	Summen
Sachaufwand	[EUR]	365.038	0	11.340	0	---	376.378
kalk. Zinssatz ⁸⁶	[%]	4,55	4,55	3,85	3,85	3,85	---
kalk. Zinsen ⁸⁷	[EUR]	---	16.609	14.693	15.696	5.433	52.431
Refund. ASFINAG	[EUR]	0	0	0	0	0	0

Tab. 3
Quelle: Amt der Bgld. Landesregierung; Darstellung BLRH

- (2) Von der Abt. 8 wurden Aufzeichnungen über die von den beiden Bediensteten im Rahmen der S7-Planung geleisteten Stunden von 2002 bis 2005 vorgelegt.⁸⁸ Eine Refundierung dieses Personalaufwandes durch den Projektträger (ÖSAG bzw. ASFINAG BMG) war bis zum Abschluss der Prüfungshandlungen des BLRH nicht erfolgt.

⁸³ vgl. Anlage 5.

⁸⁴ vgl. Zl.: 8-2-007/276-2006 vom 07.04.2006.

⁸⁵ Betrachtet wurde der Zeitraum bis Ende April 2006.

⁸⁶ BGBl. II Nr. 511/2003, BGBl. II Nr. 387/2004.

⁸⁷ angen. Forderungsanfall zum 31.12. des Vorjahres. Verzinsung mit kalkulatorischem Zinssatz im Folgejahr.

⁸⁸ vgl. E-Mail der Abt. 8 vom 26.04.2006.

Der Personal- und Zinsaufwand der o. a. Leistungen wurde durch den BLRH gemäß der „*Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die Änderung der Verordnung betreffend Richtlinien für Ermittlung und Darstellung der finanziellen Auswirkungen neuer rechtssetzender Maßnahmen*“⁸⁹ wie folgt berechnet:

		2002	2003	2004	2005	2006	Summen
Zeit- aufwand	[h]	45	439	314	306	---	1.104
Personal- aufwand	[EUR]	1.733	13.981	11.113	11.594	---	38.421
kalk. Zinssatz	[%]	4,55	4,55	3,85	3,85	3,85	---
kalk. Zinsen	[EUR]	---	79	608	1.059	515	2.261
Refund. ASFINAG	[EUR]	0	0	0	0	0	0

Tab. 4
Quelle: Amt der Bgld. Landesregierung; Darstellung BLRH

Dazu hielt der BLRH ausdrücklich fest, dass der o. a. Personalaufwand als ein unterer Schwellenwert anzusehen war, da lt. Abt. 8 „[...] *Zeitaufwendungen des Overheadpersonals (oder auch Sekretärin) oft im allgemeinen „Studentopf“ (PRO-BGLD oder PRO-ASF) zugeordnet werden und noch aliquot umgelegt werden müssen [...]*“.⁹⁰

(3) Die vom BLRH ermittelten kalkulatorischen Zinsen beliefen sich für den Sachaufwand (Vorleistungen) auf rd. EUR 52.431 und für den Personalaufwand auf rd. EUR 2.261. In Summe betrug der Zinsentgang rd. EUR 54.692.

- 5.4.2 Zu (1-3) Der BLRH bekräftigte seine Kritik betreffend des Versäumnisses der Abt. 8 mit dem Projektträger zeitgerecht eine Ziel- und Leistungsvereinbarung abzuschließen, welche auch gemäß den o. a. Ausführungen der Abt. 8 die rechtliche Grundlage für die Abgeltung der Personal- und Sachleistungen bilden sollte.

Weiters kritisierte der BLRH die verlorene Liquiditätswirkung für die seitens des Projektträgers nicht refundierten Sach- und Personalleistungen iHv. rd. EUR 414.800 sowie die bisher entstandenen Opportunitätskosten⁹¹ zumindest in der Höhe der entgangenen Zinsen von rd. EUR 54.692.

Der BLRH empfahl, die Abgeltung der seitens des Amtes der Bgld. Landesregierung angefallenen Sach- und Personalaufwendungen umgehend zu betreiben. Abschließend regte der BLRH an, künftig den Personalaufwand für Leistungen an Dritte (z. B. ASFINAG, ASFINAG BMG) – vorbehaltlich etwaiger pauschalierter Abgeltungen – zumindest nach tatsächlichem Stundenaufwand periodisch (monatlich, quartalsweise) abzurechnen.

⁸⁹ BGBl. II Nr. 387/2004 idgF.

⁹⁰ vgl. ZI.: 8-2-007/273-2006 vom 03.04.2006.

⁹¹ d. s. „[...] *Kosten, welche sich durch entgangene Nutzungsmöglichkeiten knapper Ressourcen (zB entgangener Gewinn bzw entgangene Zinsen) auf Grund alternativer Verwendungsmöglichkeiten ergeben [...]*“, vgl. Dieter Mandl: Das große Lexikon Rechnungswesen & Rechnungslegung, Wien 2004, S. 629.

- 5.4.3 Die Bgld. Landesregierung nahm dazu wie folgt Stellung:
Das Land Burgenland sollte gemäß den Entwürfen der Ziel- und Leistungsvereinbarung zu keiner Erbringung von Planungsleistungen verpflichtet werden, sondern das Land Burgenland, vertreten durch die Abteilung 8, ist gemäß Pkt. III der Ziel- und Leistungsvereinbarung verpflichtet, bei der Erstellung eines baureifen Projektes mitzuarbeiten.

In diesem Punkt ist einerseits die Leistungsabgeltung für die Mitarbeit der Abteilung 8 und zwar beginnend ab 2003 bis 2008 geregelt und für diese Tätigkeit ein Pauschalbetrag von insgesamt ca. € 600.000,00 ausverhandelt (der genaue Betrag wird in der Endfassung der Ziel- und Leistungsvereinbarung festgelegt).

Darüber hinaus ist in diesem Punkt noch ein Entgelt für verlorene Planungsleistungen des Landes aus den Jahren 1990 bis 2001 bzw. 2004 in Höhe von netto € 313.648,00 vorgesehen.

Bei diesen Planungsleistungen handelt es sich um Aufträge, die im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes entsprechend der damals herrschenden Gesetzeslage für ein generelles Projekt zum Bau von kleinräumigen Umfahrungen der einzelnen Orte im Lafnitztal als 2-streifige Bundesstrasse vergeben wurden. Diese Planungen konnten auf Grund der großen Widerstände nie zu Ende geführt werden.

Hiezu muss angemerkt werden, dass für diese Kostenübernahme durch die ASFINAG keine gesetzliche Verpflichtung besteht.

- 5.4.4 Der BGLH verwies darauf, dass der Zinsentgang bzw. die daraus abgeleiteten Opportunitätskosten ausschließlich auf Basis der bis zum Zeitpunkt der Prüfungshandlungen von der Abt. 8 für den Projektträger (ÖSAG bzw. ASFINAG BMG) erbrachten Sach- und Personalleistungen ermittelt wurden.

Ausgehend von der Einigung der beiden potentiellen Vertragspartner (Land Burgenland und ASFINAG BMG) auf den von der geprüften Stelle angeführten Pauschalbetrag für die Planungsleistung von 2003 bis 2008 iHv. ca. EUR 600.000, stellte der BLRH mit Nachdruck fest, dass sich der errechnete Zinsentgang infolge des Versäumnisses, zeitgerecht⁹² eine Ziel- und Leistungsvereinbarung abzuschließen, nicht iHv. rd. EUR 54.692⁹³, sondern auf Grund der höheren Berechnungsbasis in einer weitaus über diesen Betrag liegenden Größenordnung bewegt.

Der BLRH wiederholte und bekräftigte daher seine o. a. Kritik.

⁹² d. h. Ende 2002/Anfang 2003.

⁹³ Berechnungsbasis: Sach- und Personalleistungen iHv. rd. EUR 414.800.

6. Schlussbemerkungen

Zusammenfassend hob der BLRH folgende Empfehlungen hervor:

(1) Der BLRH empfahl, die Ziel- und Leistungsvereinbarung im Zusammenhang mit der S7 zwischen dem Land Burgenland und der ASFINAG BMG umgehend abzuschließen.

Der BLRH regte dazu an, künftig den Personalaufwand für Leistungen an Dritte zumindest nach tatsächlichem Stundenaufwand periodisch abzurechnen.

(2) Zur Vermeidung von Interessenskonflikten bei der Mitarbeit an Autobahn- und Schnellstraßenprojekten sollten die betreffenden Bediensteten des Landes ausschließlich Landesinteressen vertreten und die Abt. 8 ausschließlich im Namen der Bgld. Landesregierung agieren/unterfertigen.

Die Erbringung von Leistungen im Auftrag oder im Namen der ASFINAG bzw. ASFINAG BMG durch Bedienstete der Abt. 8 sollte grundsätzlich auf Basis vorher abzuschließender vertraglicher Regelungen erfolgen.

(3) Weiters empfahl der BLRH, verbindliche Festlegungen für die operative Durchführung von Koordinierungsleistungen im Rahmen der Abwicklung von Autobahnen- und Schnellstraßenprojekten (für Dritte) zu erstellen.

(4) Der BLRH empfahl, zumindest die Abgeltung der angefallenen Sach- und Personalaufwendungen umgehend zu betreiben.

IV. Teil Anlagen

Anlage 1 Prinzipschema Planungsablauf mit Verfahrensschritten

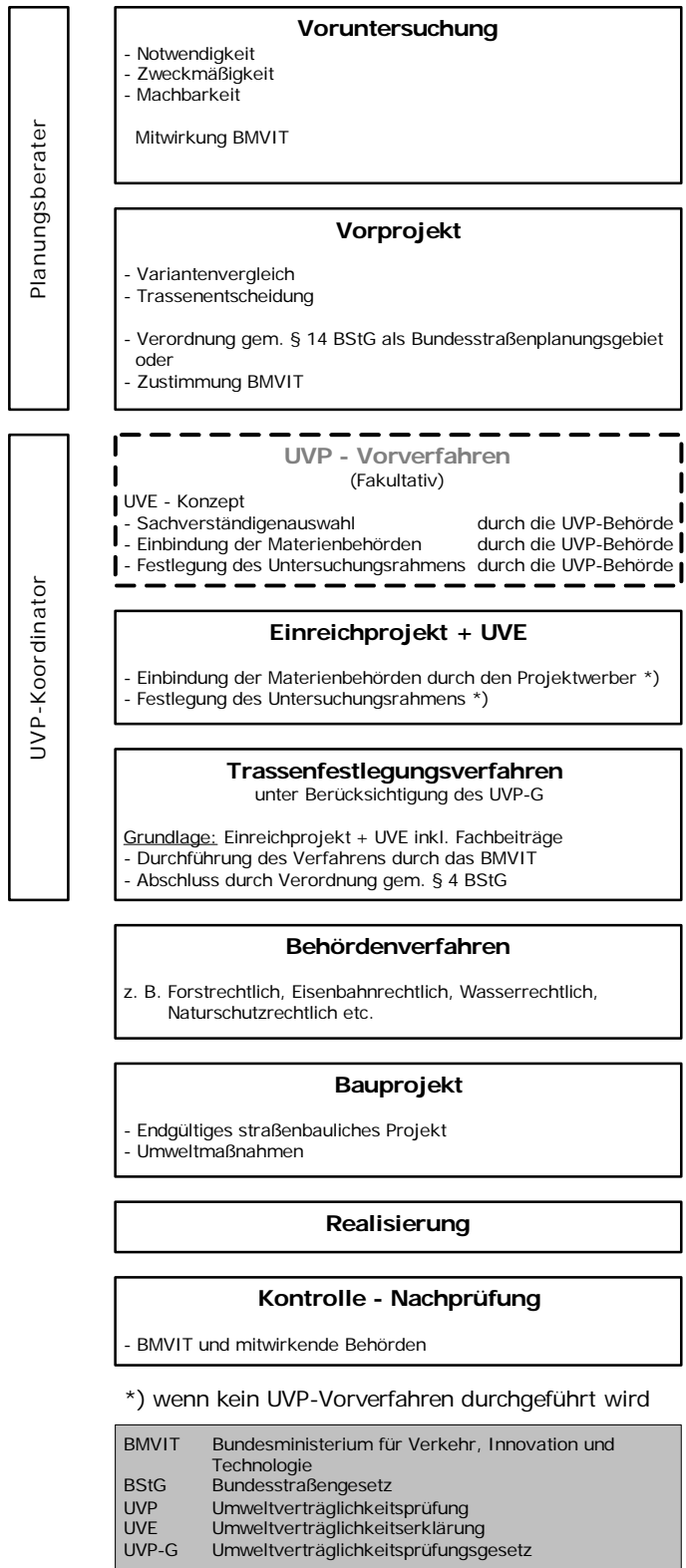


Abb. 3
Quelle: BMVIT; Darstellung: BLRH

Anlage 2 Erarbeitete Varianten Bereich Mitte und Ost

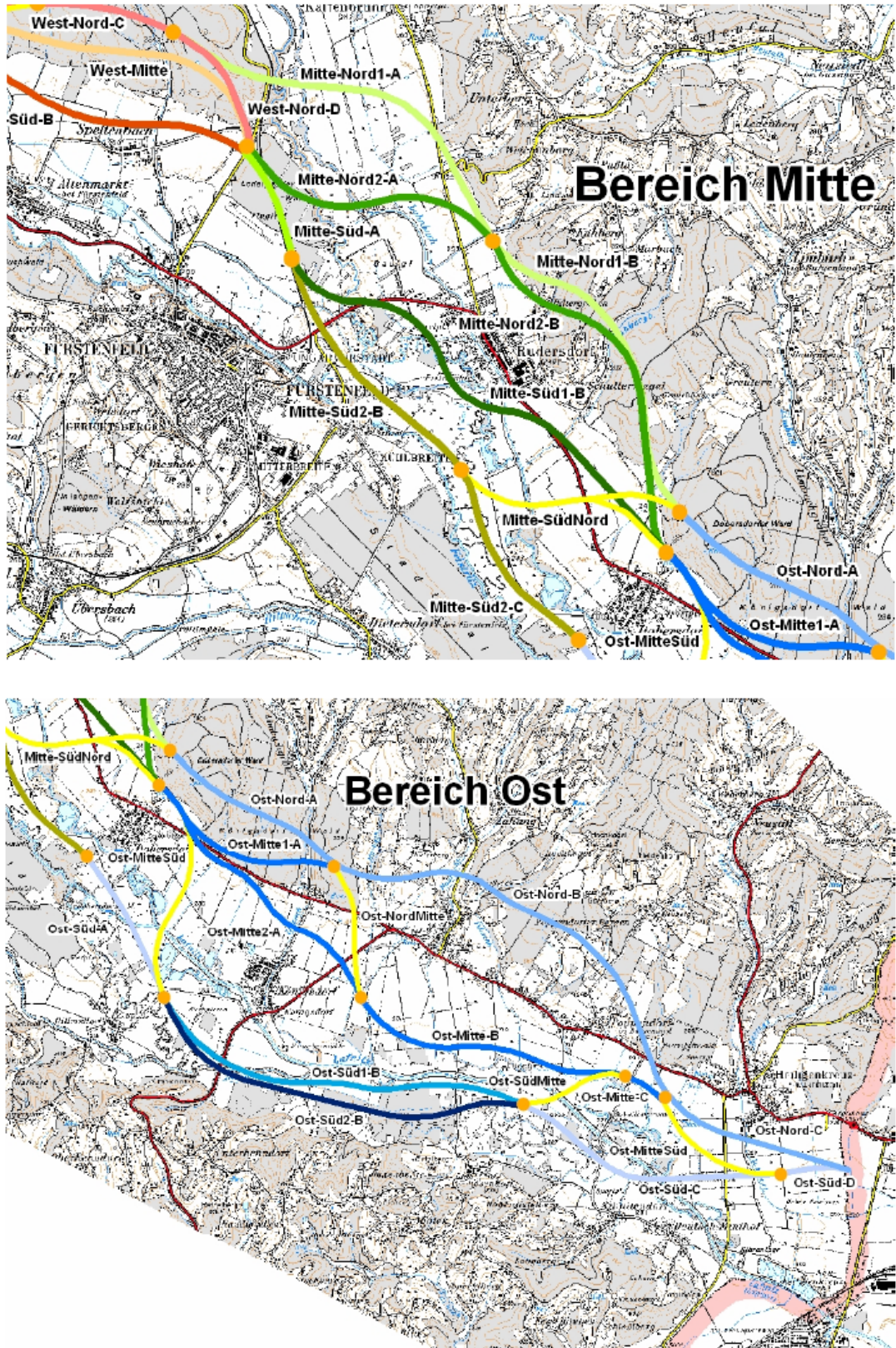


Abb. 4
 Quelle: Amt der Bgld. Landesregierung; Darstellung BLRH

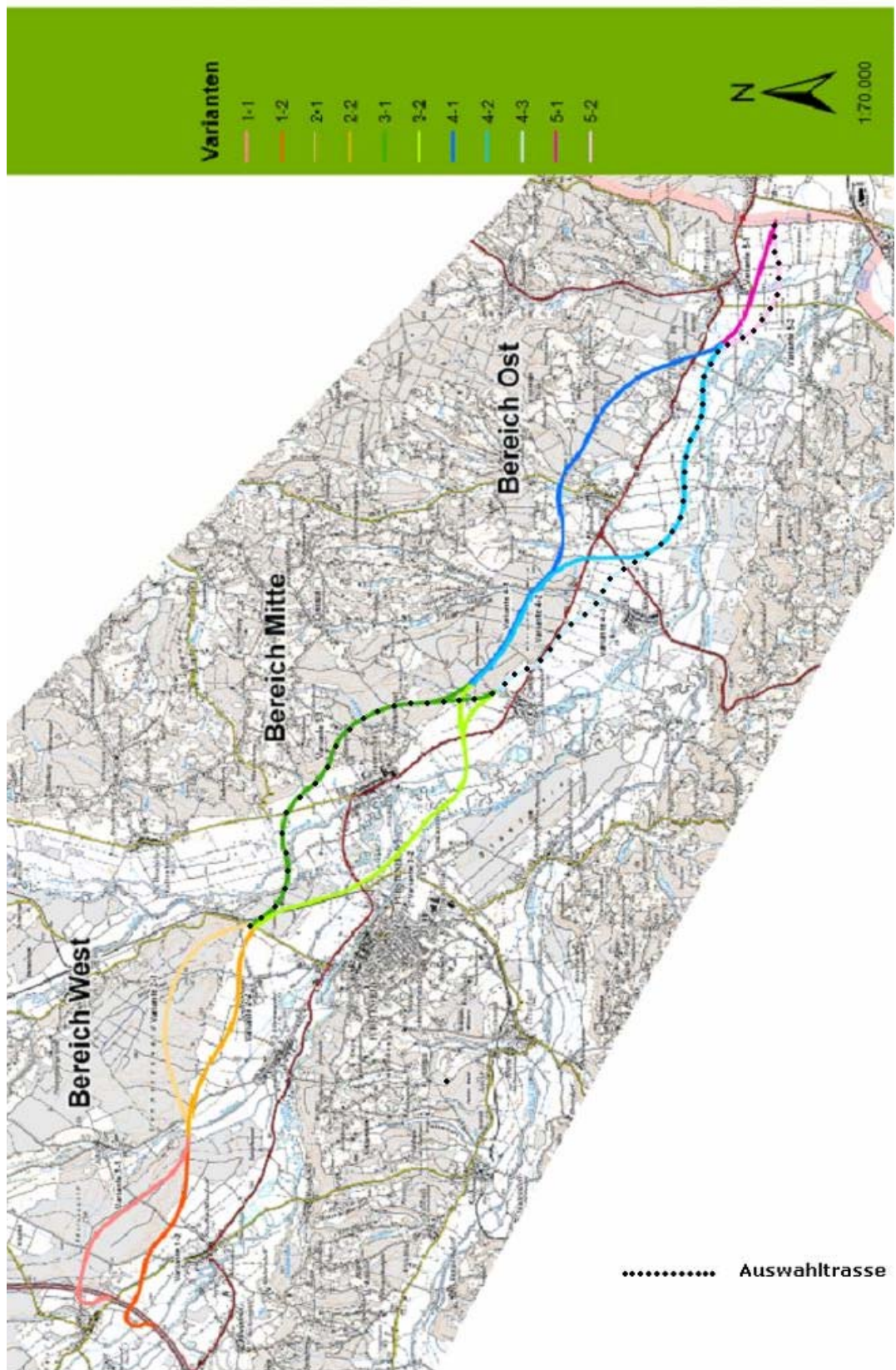
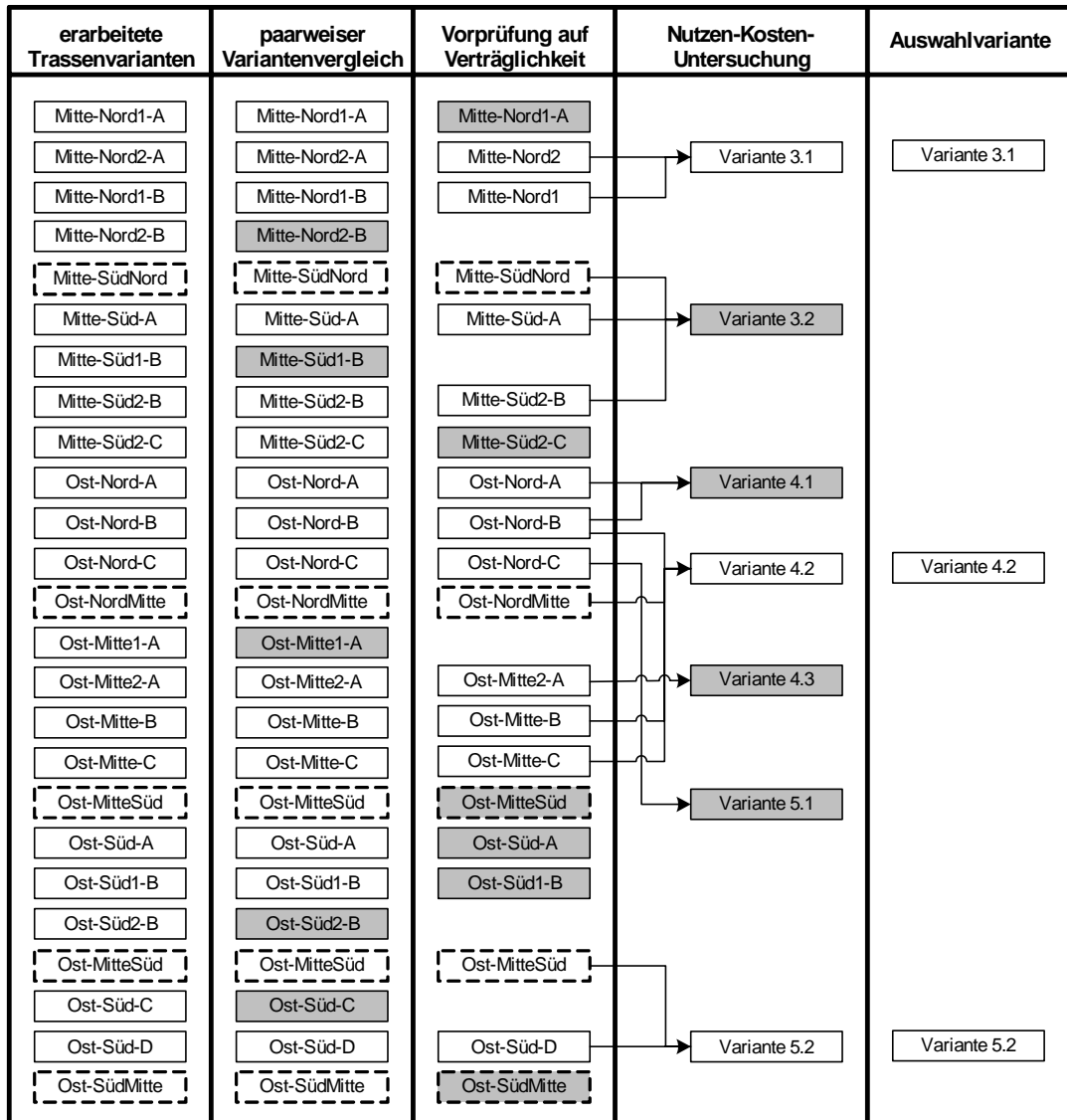


Abb. 5
Quelle: Amt der Bgld. Landesregierung; Darstellung BLRH

Anlage 4 Überblick über den Trassenfindungsprozess (Bgl. Teilstück)



Legende:

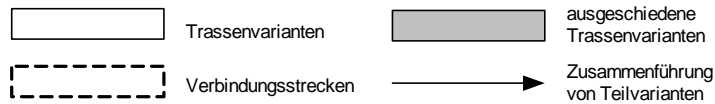


Abb. 6
 Quelle: Amt der Bgl. Landesregierung; Darstellung: BLRH

Anlage 5 S7-Organisationsstruktur (vereinfachte Darstellung)

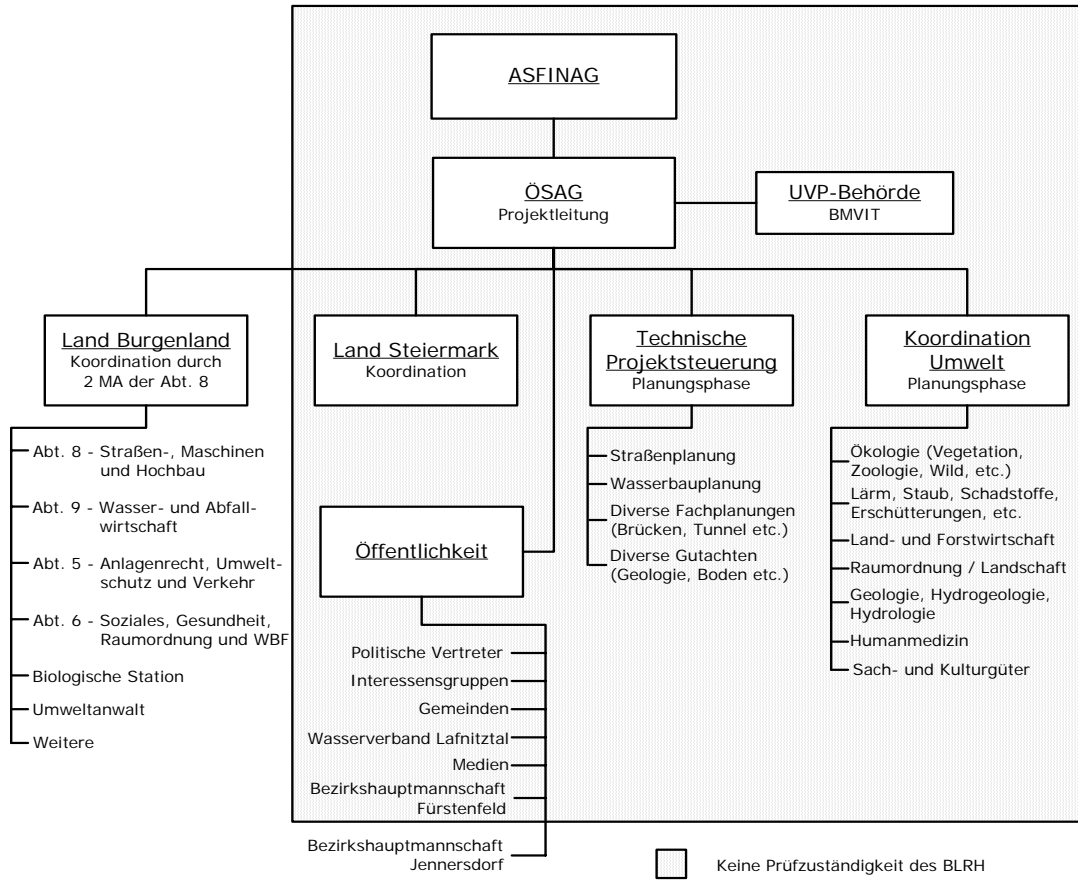


Abb. 7
Quelle: Amt der Bgld. Landesregierung (Stand: 21.01.2003); Darstellung: BLRH

Anlage 6 Vorleistungen der Abt. 8 von 1990 bis 2004

Leistung	Auftragsdatum	Schlussrechnung (inkl. Ust.)
	[Jahr]	[EUR]
Luftbildplan	1990	4.465,02
Photogrammetrische Auswertung	1992	54.417,42
Ergänzung Luftbild	1992	2.234,33
Generelle Studie	1992	31.788,06
Beurteilung von Ausbauvarianten	1993	3.780,96
Generelles Projekt	1993	126.802,08
Ergänzung Luftbild	1994	1.524,10
Verkehrszählung Auswertung	1998	12.592,75
Schallimmissionsmessung	1999	5.337,09
Projektsteuerung	2001	23.013,06
Vorprojekt Umfahrung Rudersdorf-Fürstenfeld	2001	33.504,88
Ökologie Lafnitztal	2001	39.970,06
Ergänzung photogrammetrische Lage- und Höhenauswertung	2001	2489,94
Terrestrische Vermessungsarbeiten, Ergänzungsaufnahmen	2001	9.168,43
Photogrammetrische Lage- und Höhenauswertung, digitales Orthophoto	2001	13.949,69
Stimmungs- und Meinungstracking	2004	11.340,00
Gesamt		376.377,87

Tab. 5
 Quelle: Amt der Bgld. Landesregierung; Darstellung BLRH

Eisenstadt, im Juni 2006
 Der Landes-Rechnungshofdirektor
 Dipl.-Ing. Franz M. Katzmann e. h.