

Stellungnahme 5/2013 zu den Themen

**Verlängerung Straßenbahnlinie 7 sowie
Umgestaltung und Neuorganisation Riesplatz und
Ausbau und Umgestaltung der Landesstraßen B65 und L324**
(Projektprüfungen)

GZ.: StRH – 046130/2013

Graz, 27. November 2013

Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz

A-8011 Graz

Tummelplatz 9

Fotos (von links): Stadt Graz/Pichler (1, 2), Foto Fischer (3),
photo 5000 – www.fotolia.com (4)

Diesem Prüfbericht liegt der Stand der vorliegenden Unterlagen und Auskünfte bis
zum 27. November 2013 zu Grunde.

Inhaltsverzeichnis		Seite
1. Kurzfassung		7
1.1.	Stellungnahme zum Bedarf	7
1.2.	Stellungnahme zu den Sollkostenberechnungen	8
1.3.	Stellungnahme zu den Folgekostenberechnungen	9
1.4.	Stellungnahme zur geplanten Finanzierung	9
2. Gegenstand und Umfang der Prüfung		10
2.1.	Auftrag und Überblick	10
2.2.	Vorliegender Prüfantrag	10
2.3.	Eckdaten des Projekts	11
2.4.	Prüfungsziel und Auftragsdurchführung	11
3. Bedarfsprüfung		12
3.1.	Ausgangslage	12
3.2.	Feststellungen des Stadtrechnungshofes	14
3.2.1.	Rechtliche Grundlagen	14
3.2.2.	Feststellungen zum Bedarf und Umfang	18
4. Sollkosten		23
4.1.	Ausgangslage	23
4.2.	Feststellungen des Stadtrechnungshofes	23
4.2.1.	Formale Richtigkeit der Kostenschätzung	23
4.2.2.	Vollständigkeit und Plausibilität der Kostenschätzung	23
4.2.3.	Erschwernisse im Bereich der STRAB-Trasse	24
4.2.4.	Ansätze für Unvorhergesehenes (Risiken)	26
4.2.5.	Gleitung und Valorisierung	27
5. Folgekosten		28
5.1.	Ausgangslage	28
5.2.	Feststellungen des Stadtrechnungshofes	28
5.2.1.	Mehrkosten Erhaltung und Betrieb neuer baulicher Anlagen	28
5.2.2.	Mehrkosten STRAB-Betrieb	29

6. Finanzierung	31
6.1. Ausgangslage	31
6.2. Feststellungen des Stadtrechnungshofes	31
7. Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften	33
8. Terminplan	34
9. Prüfungsmethodik	35
9.1. Zur Prüfung herangezogene Unterlagen	35
9.2. Auskünfte und Besprechungen	35
Prüfen und Beraten für Graz	36

Abkürzungsverzeichnis

A10/BD	Stadtbaudirektion
A10/8	Abteilung für Verkehrsplanung
Abs.	Absatz
BIG	Bundesimmobiliengesellschaft
bzw.	beziehungsweise
d.h.	das heißt
dzt.	Derzeitige
EGZ	Eingangszentrum
Evtl.	eventuell
gem.	gemäß
GIVE	Grazer integrierte Verkehrsentwicklung
GR	Gemeinderat
GO	Geschäftsordnung
GZ	Geschäftszahl
HGL	Holding Graz Linien
HS	Haltestelle
inkl.	inklusive
KAGes	Krankenanstaltengesellschaft m.b.H.
Kfz	Kraftfahrzeug
KIG	Krankenanstalten Immobiliengesellschaft m.b.H.
LKH	Landeskrankenhaus
med. Univ.	medizinische Universität
Mio.	Millionen
MUG	medizinische Universität Graz
NF	Nutzfläche
ÖBB	Österreichische Bundesbahn
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
p.a.	per anno
Pkt.	Punkt
rd.	rund

STRAB	Straßenbahn
StrabVO	Straßenbahnverordnung 1999
StRH	Stadtrechnungshof
TG	Tiefgarage
TW	Tragwerk
u.a.	unter anderem
USt.	Umsatzsteuer
usw.	und so weiter
VFV	Verkehrsfinanzierungsvertrag
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage
z.B.	zum Beispiel
ZMF	Zentrum für Medizinische Grundlagenforschung
ZWT	Zentrum für Wissens- & Technologietransfer

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersichtsplan Ist-Situation und geplanter Med Campus	18
Abbildung 2:	Lageplan.....	19
Abbildung 3:	Übersicht Hauptbauteile	20
Abbildung 4:	Übersicht der notwendigen TW und Bohrpfahlgründung.....	25
Abbildung 5:	Regelquerschnitt STRAB Trasse	25
Abbildung 6:	Regelquerschnitt HS Zahnklinik NEU	26

1. Kurzfassung

1.1. Stellungnahme zum Bedarf

Aus Sicht des Stadtrechnungshofes handelte es sich beim gegenständlichen STRAB-Projekt nicht um eine klassische Neuerschließung eines Gebietes sondern um den Ausbau einer bestehenden Endschleife zur besseren Anbindung des im Bau befindlichen MED CAMPUS der MUG und einer zusätzlichen Erschließung des nördlichen Teils des LKH-Klinikums. Es war nachvollziehbar, dass es durch die Neuorganisation des Riesplatzes, die Neugestaltung der Endschleife und der übrigen Maßnahmen wie z.B. den Ausbau des Geh- und Radwegenetzes, es zu einer verkehrstechnischen Entlastung des Gebietes kommen werde.

Der StRH stellte fest, dass kein Rechtsanspruch auf die Errichtung einer STRAB-Linie bestand. In der StrabVO 1999 war keine Verpflichtung zur Errichtung von STRAB-Trassen enthalten, es wurden lediglich Regelungen hinsichtlich des Baus und des Betriebes von Straßenbahnen getroffen.

Die Stadt Graz hatte sich jedoch mit den „Verkehrspolitischen Leitlinien Graz 2020“ als Straßenbahnstadt positioniert und der Ausbau von STRAB-Linien war wesentlicher Bestandteil der künftigen Grazer Verkehrspolitik.

Mit der Neusituierung der Haltestellen wurde auch ein barrierefreier Zugang in die Straßenbahnen gewährleistet.

Mit dem geplanten Ausbau des Fuß- und Radweges und dem Ausbau der STRAB-Linie 7 im LKH Quadranten wurde seitens der Stadt Graz den Vereinbarungen des Mobilitätsvertrages LKH-Quadrant entsprochen.

Kritisch merkte der StRH an, dass es zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Mobilitätsvertrages lediglich schematische Darstellungen der angedachten Schleifenlösung und des angedachten Streckenverlaufes der STRAB-Trasse gab. Die geplante STRAB-Trasse wurde bereits anlässlich des Abschlusses des Mobilitätsvertrages festgelegt, ohne auf die zu erwartenden Herstellungskosten Bezug zu nehmen. Die Festlegung der Finanzierung des Baus der STRAB war lt. Mobilitätsvertrag zum damaligen Zeitpunkt nicht möglich und sollte erst nach der Detailplanung erfolgen und war nicht Gegenstand des Vertrages.

Von KAGes und KIG waren die erforderlichen Grundstücke geld-lastenfrei und unentgeltlich an die Stadt Graz bzw. das Land abzutreten.

Durch die Umsetzung der im Mobilitätsvertrag vereinbarten Maßnahmen wurde gewährleistet, dass der Universitätsstandort Graz gestärkt und ausgebaut wurde.

Den Ausbau des bestehenden STRAB-Netzes sah der StRH auch in Hinblick auf die bestehende Feinstaubbelastung als positiven Ansatz der Stadt Graz, durch die Attraktivierung des ÖV einen positiven Beitrag zur Steigerung der Luftgüte zu leisten.

1.2. Stellungnahme zu den Sollkostenberechnungen

Der Stadtrechnungshof überprüfte die Kostenschätzung (elektronisch vorliegend) hinsichtlich der formalen Richtigkeit, d.h. rechnerisch. Dabei stellte er keine Auffälligkeiten fest.

Die vorgelegte Kostenschätzung basierte auf Einheitspreisen, Mengen, Pauschalen und Zuschlägen und war in ihrer Systematik nachvollziehbar. Die der Kostenschätzung zu Grunde gelegten Massenberechnungen wurden entweder direkt aus einer digitalen Planungssoftware entnommen oder wurden vereinzelt rechnerisch ermittelt. Einheitspreise basierten auf Erfahrungswerten des beauftragten Zivilingenieurbüros bzw. spezifischer FachplanerInnen und auf Erfahrungswerten der Stadtbaudirektion aus aktuellen Projekten wie z.B. der Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof. Die Kostenschätzung betreffend die „Gleisbauarbeiten / Zusatzarbeiten Gleiszone“ sowie weitere spezifische Kosten betreffend den Neubau einer STRAB-Trasse wurden von den HGL beigestellt.

Ausgesuchte Massenermittlungen und Einheitspreise wurden vom StRH plausibilisiert. Es wurden dabei keine Auffälligkeiten festgestellt.

Die Kosten der zusätzlichen „Kunstabauten“ auf Grund von Erschwernissen im Zuge der Errichtung der STRAB-Trasse wurden in der vorgelegten Kostenschätzung mit rd. 3,3 Mio. Euro netto veranschlagt.

Ungeklärt waren zum Zeitpunkt der Überprüfung evtl. Auswirkungen auf sensible Geräte und Experimente auf Grund von Erschütterungen durch den Straßenbahnbetrieb und einer evtl. möglichen elektromagnetischen Beeinflussung durch die Oberleitung der neuen STRAB-Trasse bzw. durch die Neuverlegung der bestehenden 20kV-Leitung zum bestehenden Umspannwerk in der Stiftingtalstraße. Allenfalls notwendige Maßnahmen konnten gem. Auskunft der Stadtbaudirektion erst nach Inbetriebnahme der STRAB-Trasse erarbeitet und umgesetzt werden.

Die Bewertung der Risikoabschätzung bzw. Risikobewertung erfolgten lt. Angaben der Stadtbaudirektion im Rahmen von PlanerInnenbesprechungen gem. ÖBB Risikotabelle und gaben somit die Einschätzung der FachplanerInnen und der Stadtbaudirektion wieder und waren für den Stadtrechnungshof nachvollziehbar.

1.3. Stellungnahme zu den Folgekostenberechnungen

Die vorgelegten Folgekostenberechnungen der Erhaltungskosten durch die Stadtbaudirektion und der Mehrkosten des STRAB-Betriebes durch die HGL wurden rechnerisch geprüft. Die Herleitungen der einzelnen Kostenparameter waren im Ansatz plausibel und nachvollziehbar.

Zusätzliche Erlöse wurden bei den Berechnungen der Folgekosten nicht berücksichtigt.

1.4. Stellungnahme zur geplanten Finanzierung

Gem. Aufstellung der Stadtbaudirektion konnten aus Einsparungen bei diversen Projekten rd. 5,651 Mio. Euro in dieses Projekt umgeschichtet werden. Der für die Jahre 2013 bis 2017 definierte Investitionsrahmen von 100 Mio. Euro wurde durch das gegenständliche Projekt somit im Ausmaß von rd. 21,5 Mio. Euro belastet.

Gem. Aufstellung der Finanzdirektion war dieser für neue Projekte in den Jahren 2013 bis 2017 zur Verfügung stehende Betrag bei Berücksichtigung des gegenständlichen Projektes zum Zeitpunkt der Prüfung zu rd. 78% ausgeschöpft.

Da die Gesamtabwicklung des Projektes durch die Stadt Graz erfolgen sollte, umfasste die Projektgenehmigung die Gesamtkosten des Projektes. Die Finanzierungsanteile des Landes Steiermark und der MUG/BIG/KAGes sollten in weiterer Folge als Einnahmen zum Projekt vom Gemeinderat zu beschließen sein. Bei den Finanzierungsanteilen des Landes Steiermark handelte es sich insbesondere um die Kosten für den Umbau der Landesstraßen B65 und L324 sowie für die Errichtung des neuen Brückentragwerkes TW1. Ebenso sollte das Land Steiermark einen noch zu vereinbarenden Kostenanteil an der STRAB-Verlängerung übernehmen.

Gem. einer Aufstellung der Stadtbaudirektion lagen die dem Land Steiermark zuordenbaren Kosten in einer Höhe von rd. 6,7 Mio. Euro brutto (= rd. 24,7%). Das tatsächliche Ausmaß der Beteiligung des Landes Steiermark an der STRAB-Verlängerung stand zum Zeitpunkt der Überprüfung noch nicht fest.

2. Gegenstand und Umfang der Prüfung

2.1. Auftrag und Überblick

Gegenstand der Prüfung war

- die geplante Verlängerung der STRAB-Linie 7,
- die Umgestaltung und Neuorganisation Riesplatz sowie
- die Umgestaltung der Landesstraßen B65¹ und L324²

Der Stadtrechnungshof hatte dabei die Projektunterlagen im Sinne der in § 2 Abs. 2 GO-StRH festgelegten Grundsätze auf

- rechnerische Richtigkeit;
- Übereinstimmung mit den bestehenden Gesetzen, Verordnungen und sonstigen Vorschriften sowie
- Einhaltung der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit

zu prüfen und binnen drei Monaten der zuständigen Stadtsenatsreferentin bzw. dem zuständigen Stadtsenatsreferenten zu berichten. Detaillierte Unterlagen zu Soll- und Folgekostenberechnungen wurden dem StRH am 26. August 2013 per Email vorgelegt.

Da der Antrag um Projektgenehmigung bereits in der GR-Sitzung am 17. September 2013 eingebracht wurde und bis zu diesem Zeitpunkt die Vorlage der Stellungnahme des StRH nicht möglich war, wurde diese gem. § 17 Abs. 5 GO-StRH ersatzweise dem Kontrollausschuss vorgelegt.

2.2. Vorliegender Prüfantrag

Der Prüfantrag des zuständigen Stadtsenatsreferenten langte am 27. August 2013 per Email im StRH ein.

Der mögliche Prüfzeitraum für das gegenständliche Projekt erstreckte sich gem. der dreimonatigen Prüffrist für den StRH vom 28. August 2013 bis 27. November 2013.

¹ B65 – Gleisdorferstraße / Riesstraße

² L324 – Neue Stiftingtalstraße

2.3. Eckdaten des Projekts

- Erschließung des neuen MED CAMPUS, der neuen Zahnklinik und der angrenzenden Siedlungsgebiete mit einem öffentlichen Verkehrsmittel;
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Taktverdichtung der STRAB-Linie 7;
- Bessere und kürzere Anbindung des Nordbereiches des LKH-Klinikums über die neue Endhaltestelle der STRAB;
- Gewährleistung eines barrierefreien Zuganges in die STRAB;
- Neuorganisation des Riesplatzes für die städtischen und regionalen Busse mit Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Taktverdichtung und Verbesserung der Umsteigesituation;
- Neugestaltung des Riesplatzes bis zum Eingangszentrum LKH-Klinikum unter Berücksichtigung der Aspekte des Grünraumes;
- Verbesserung der Geh- und Radwegverbindungen;
- Schaffung von zusätzlichen Radabstellanlagen;
- Anhebung der Leistungsfähigkeit im Kreuzungsbereich Riesstraße – Neue- und Alte Stiftingtalstraße mit Hebung der Verkehrssicherheit;
- Verlegung des Stiftingbaches zur Verbesserung des Hochwasserabflusses und Reduzierung der Dunkelstrecke.

Die Gesamtkosten für die oben genannten Maßnahmen im Zuge der Verlängerung der STRAB-Linie 7, der Umgestaltung und Neuorganisation des Riesplatzes und der Umgestaltung der Landesstraßen B65 und L324 wurden seitens der Stadtbauverwaltung mit rd. 27,151 Mio. Euro inkl. USt. bekannt gegeben.

2.4. Prüfungsziel und Auftragsdurchführung

Die Stellungnahme zur Projektkontrolle hatte sich gem. Statut der Stadt Graz bzw. GO-StRH mit der Prüfung

- des Projektes auf Zweckmäßigkeit (Bedarfsprüfung),
- der Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit von Sollkostenberechnungen und Folgekostenberechnungen, sowie zusätzlich
- mit der Prüfung der geplanten Finanzierung des Projektes

zu befassen.

Die gegenständliche Prüfung wurde im Zeitraum September bis November 2013 durchgeführt und somit in der, dem StRH gem. §6 GO-StRH zur Verfügung stehenden Prüffrist abgeschlossen.

3. Bedarfsprüfung

3.1. Ausgangslage

Im Jahr 2004 wurde die Gründung der Medizinischen Universität Graz organisatorisch vollzogen. Mit dem geplanten Bau des MED CAMPUS bekommt die Stadt Graz damit ihren vierten Universitätsstandort.

Auszug Presseinformation der med. Univ. Graz vom 17. September 2009 anlässlich der Veröffentlichung des Architekturwettbewerbes:

Der MED CAMPUS wird für 840 MitarbeiterInnen der MUG einen neuen attraktiven Arbeitsplatz bieten.

Hinsichtlich der Seminar- und Hörsäle ist der MED CAMPUS für 1200 Studierende der Fächer Humanmedizin, Zahnmedizin und Pflegewissenschaften konzipiert.

Darüber hinaus werden alle 4300 Studierenden der MUG Infrastrukturen wie Mensa, Veranstaltungsraum, und Freiflächen am MED CAMPUS vorfinden.

Im ZWT werden 250 Arbeitsplätze entstehen.

Der Wettbewerb MED CAMPUS umfasst eine Nutzfläche von insgesamt rund 44.000 m² NF auf einer zu bebauenden Grundstücksgröße von 4,3 ha. Von dieser Nutzfläche sind rund 6.000 m² NF für das Zentrum für Wissens- und Technologietransfer in der Medizin (ZWT), rund 20.000 m² NF für die Umsetzung des ersten Moduls und rund 18.000 m² NF für die Errichtung des zweiten Moduls vorgesehen.

Auszug Presseinformation der med. Univ. Graz vom 16. Juli 2010:

Auf zwei unmittelbar angrenzenden Bauplätzen östlich und westlich der neuen Stiftingtalstraße und dem Stiftingbach war die bauliche Umsetzung von zwölf Instituten, vier Forschungszentren, Lehreinrichtungen, Startup-Unternehmen, einem Administrationsgebäude sowie studentischer Infrastruktur wie Mensa und Aula geplant.

Der GR fasste in seiner Sitzung am 9. Juni 2011 einstimmig den Grundsatzbeschluss über den „Mobilitätsvertrag MED CAMPUS“, der die Maßnahmen zur Umsetzung des gemeinsam von Stadt Graz, Land Steiermark, Medizinischer Universität und KAGes erarbeiteten Verkehrskonzeptes für den LKH-Quadranten beinhaltet. Darin verpflichteten sich die Stadt Graz und das Land Steiermark, neben der Errichtung von Busfahrstreifen in der Hilmteichstraße

und der Riesstraße sowie von ÖV-Haltestellen, auch zur Detailplanung der STRAB-Verlängerung der Linie 7 zu der in Bau befindlichen neuen Zahnklinik.

In der Sitzung des GR am 20. Oktober 2011 wurde die Projektgenehmigung zur Planungsphase für die STRAB-Verlängerung Linie 7-MUG erteilt.

Die Projektgenehmigung umfasste folgende Punkte:

- Erstellung der eisenbahn-, straßen-, wasser-, und naturschutzrechtlichen Einreichplanung;
- Erwirken der eisenbahn-, straßen-, wasser-, und naturschutzrechtlichen Baugenehmigung bzw. sonstiger notwendiger behördlicher Genehmigungen und Bescheide;
- Erstellung der Detailplanung, Ausschreibungsplanung und Ausschreibung;
- Abschluss sonstiger – hinsichtlich einer möglichst raschen Baudurchführung – erforderlicher Übereinkommen und Verträge;
- Untergrunderkundung, Bestandsvermessung, sonstige erforderliche Untersuchungen und Gutachten.

Am 10. Mai 2012 wurde durch den GR eine vorgezogene Projektgenehmigung für die Errichtung des TW 4 (STRAB-Brücke und Hauptzufahrt Medizinische Universität) erteilt.

Sowohl aus Sicht der BIG, die mit der Projektabwicklung zum Bau der Medizinischen Universität beauftragt war, als auch aus Sicht der Stadtbaudirektion, die mit der Projektleitung „Verlängerung STRAB-Linie 7 – MUG“ vom GR betraut worden war, war die vorgezogene Errichtung des kombinierten Straßen- und Straßenbahnbrückentragwerkes die technisch-wirtschaftlich günstigste Lösung für die Sicherstellung der Baustellenzufahrt zum MED CAMPUS einerseits und den weiteren Ausbau der Verlängerung der STRAB-Linie andererseits.

3.2. Feststellungen des Stadtrechnungshofes

3.2.1. Rechtliche Grundlagen

Im Folgenden klärte der Stadtrechnungshof ab, welche gesetzlichen Grundlagen oder sonstigen Richtlinien bestanden, die die Stadt Graz zum Ausbau des bestehenden STRAB-Netzes verpflichteten.

- **Straßenbahnverordnung 1999**

Die StrabVO 1999 war eine Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr und regelte den Bau und den Betrieb von Straßenbahnen.

Hinsichtlich Gestaltung eines Haltestellenbereiches fand sich im §30 Abs. 8 der StrabVO folgende Regelung, Zitat:

(8) Der waagrechte Abstand zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugfußboden oder Trittstufen muß möglichst klein sein; er darf im ungünstigsten Fall in der Türmitte 0,25 m nicht überschreiten.

An der bestehenden Endhaltestelle der STRAB-Linie 7 in St. Leonhard war dies durch die zurzeit bestehenden engen Kurvenradien nicht immer gewährleistet, vor allem wenn zwei STRAB-Züge im Haltestellenbereich standen. Somit wurde ein barrierefreies Aus- und Einsteigen erschwert. Durch die Anordnung der zukünftigen STRAB-Haltestellen in geraden Trassenabschnitten wurde ein barrierefreier Zugang in die Straßenbahnen ermöglicht.

- **Verkehrspolitische Leitlinie 2020**

In der GR-Sitzung am 23. September 2010 stimmte der GR mehrheitlich den vorgelegten „Verkehrspolitischen Leitlinien Graz 2020“ zu.

Die „Verkehrspolitischen Leitlinien Graz 2020“ basierten u.a. auf den „Verkehrspolitischen Leitlinie 2000“, einer Evaluierung des Grazer Verkehrskonzeptes „GIVE“. Folgende Grundsätze der Verkehrspolitik in Graz wurden definiert, Zitat:

1. *Nachhaltigkeit steht im Mittelpunkt*
2. *Graz als Stadt der kurzen Wege*
3. *Mobilität ist in ihrer Gesamtheit zu betrachten*
4. *Mobilität im urbanen Raum bedeutet Vorrang für die Sanfte Mobilität*
5. *Graz als Teil einer Region setzt auf Kooperation*

Die Stadt Graz bekannte sich in den „Verkehrspolitischen Leitlinien Graz

2020“ ausdrücklich zur Straßenbahnstadt (zu finden unter Pkt. „2. Graz als Stadt der kurzen Wege“), Zitat:

Die Stadt Graz verfolgt mit den Instrumenten der Stadtentwicklungs- und Bauungsplanung das Ziel, künftige Nutzungen im Sinne der Vermeidung von Zwangsmobilität nur unter Berücksichtigung attraktiver Anbindungen neuer Nutzungsbereiche an Versorgungseinrichtungen bzw. die Erschließbarkeit mit dem Fuß- Radwege- und ÖPNV-Netz fest zu legen und damit auch die für NutzerInnen notwendige, attraktive Nahmobilität zu unterstützen. Ein Bekenntnis setzt Graz dabei als Straßenbahnstadt: Der Ausbau von Straßenbahnlinien ist wesentlicher Bestandteil der Grazer Verkehrspolitik.

- **Grazer Mobilitätskonzept 2020**

Die Basis für das „Grazer Mobilitätskonzept 2020“ bildeten die „Verkehrspolitischen Leitlinien Graz 2020“ und wurde am 19. Jänner 2012 vom GR mehrheitlich beschlossen. Mit dem „Grazer Mobilitätskonzept 2020“ wurden die darin angeführten Ziele und die daraus abgeleiteten Verkehrsplanungsrichtlinie für die Verwaltung der Stadt Graz und die Holding Graz als verbindliche Handlungsanleitung definiert. Als übergeordnete Ziele wurde folgendes festgelegt, Zitat:

Die übergeordneten Ziele leiten sich aus den Verkehrspolitischen Leitlinien 2020 (GR-Beschluss im September 2010) ab, in denen für den Verkehr der Grazer Wohnbevölkerung zur Einhaltung der Umweltstandards (Lärm und Luftschadstoffe) bis zum Jahr 2021 – entsprechend dem Ziel des Regionalen Verkehrskonzeptes Graz - Graz Umgebung – eine Verschiebung des Verhältnisses zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Umweltverbund von 45:55 (2008) auf 37:63 angestrebt wird. Ziel ist dabei nicht die Einschränkung der Mobilität der Grazerinnen und Grazer, sondern eine Verschiebung der Anteile des Kfz-Verkehrs hin zum Öffentlichen Verkehr (ÖV), Rad- und Fußgängerverkehr.

- **Mobilitätsvertrag MED CAMPUS**

In der GR-Sitzung am 9. Juni 2011 wurde in einem Grundsatzbeschluss der „Mobilitätsvertrag MED CAMPUS“ einstimmig beschlossen. Die VertragspartnerInnen waren:

- die KAGes, unter Beitritt der KIG;
- die MUG, unter Beitritt der MED-Campus Grundverwertungsges.m.b.H. und unter Beitritt der BIG;
- die Stadt Graz,

- und das Land Steiermark (Abteilung 18 – Verkehr).

Sinn und Zweck des Mobilitätsvertrages war eine Verbesserung und Optimierung der verkehrstechnischen Erschließung des zukünftigen vierten Universitätsstandortes und des LKH-Klinikums. Im Mobilitätsvertrag wurden Maßnahmenpakete und die daraus resultierenden Umsetzungsmaßnahmen und Aufgaben der einzelnen VertragspartnerInnen festgelegt.

Basis des Mobilitätsvertrages war das im Auftrag der Stadt Graz (d.h. der Stadtbaudirektion in Zusammenarbeit mit der Abteilung für Verkehrsplanung), der Fachabteilung 18A des Landes Steiermark, der KAGES und der MUG erarbeitete „Verkehrskonzept LKH-Quadrant 2010“. Sinn und Zweck des auf breiter Basis erarbeiteten Verkehrskonzeptes waren Verbesserungen im Bereich des Mobilitätsmanagements für den Fuß- und Radverkehr sowie des ÖV zu erreichen und das weitere Wachstum des KFZ-Verkehrs zu beschränken. Das Ergebnis der Studie zeigte, dass das Straßenverkehrsnetz im LKH-Quadranten an der Grenze der Leistungsfähigkeit war und keine wesentliche zusätzliche Verkehrsbelastung aufgenommen werden konnte. Durch den Bau des MED CAMPUS und durch die Zunahme der Bedeutung des LKH wurde ein steigendes Verkehrsaufkommen prognostiziert. So sollte die Anzahl der Beschäftigten, PatientInnen und BesucherInnen des LKH-Quadranten von 12.000 Personen auf 16.000 Personen ansteigen. Das Verkehrskonzept sah dabei u.a. die Verlängerung der STRAB-Linie 7 sowie eine Taktverdichtung bei STRAB und Bus vor.

Zusammenfassend stellte der StRH fest, dass kein grundsätzlicher Rechtsanspruch auf die Errichtung einer STRAB-Linie bestand. In der StrabVO 1999 war keine Verpflichtung zur Errichtung von STRAB-Trassen enthalten sondern es wurden lediglich Regelungen hinsichtlich des Baus und des Betriebes von Straßenbahnen getroffen.

Die Stadt Graz hatte sich jedoch mit den „Verkehrspolitischen Leitlinien Graz 2020“ als Straßenbahnstadt positioniert. Der Ausbau von STRAB-Linien war wesentlicher Bestandteil der künftigen Grazer Verkehrspolitik.

Mit der Neusituierung der Haltestellen wurde auch ein barrierefreier Zugang in die Straßenbahnen gewährleistet.

Mit dem geplanten Ausbau des Fuß- und Radweges und dem Ausbau der STRAB-Linie 7 im LKH Quadranten wurde seitens der Stadt Graz den Vereinbarungen des Mobilitätsvertrages LKH-Quadrant entsprochen.

Kritisch merkte der StRH an, dass es zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Mobilitätsvertrages lediglich schematische Darstellungen der angedachten

Schleifenlösung und des angedachten Streckenverlaufes der STRAB-Trasse gab. Die geplante STRAB-Trasse wurde bereits anlässlich des Abschlusses des Mobilitätsvertrages festgelegt, ohne auf die zu erwartenden Herstellungskosten Bezug zu nehmen. Die Festlegung der Finanzierung des Baus der STRAB war lt. Mobilitätsvertrag zum damaligen Zeitpunkt nicht möglich und sollte erst nach der Detailplanung erfolgen und war nicht Gegenstand des Vertrages.

In jedem Fall waren von KAGes und KIG die erforderlichen Grundstücke geldlastenfrei und unentgeltlich an die Stadt Graz bzw. das Land abzutreten.

Durch die Umsetzung der im Mobilitätsvertrag vereinbarten Maßnahmen wurde auch gewährleistet, dass der Universitätsstandort Graz gestärkt und ausgebaut wurde.

Den Ausbau des bestehenden STRAB-Netzes sah der StRH auch in Hinblick auf die bestehende Feinstaubbelastung als positiven Ansatz der Stadt Graz, durch die Attraktivierung des ÖV einen positiven Beitrag zur Steigerung der Luftgüte zu leisten.

3.2.2. Feststellungen zum Bedarf und Umfang

- Ist-Situation und geplanter MED CAMPUS:

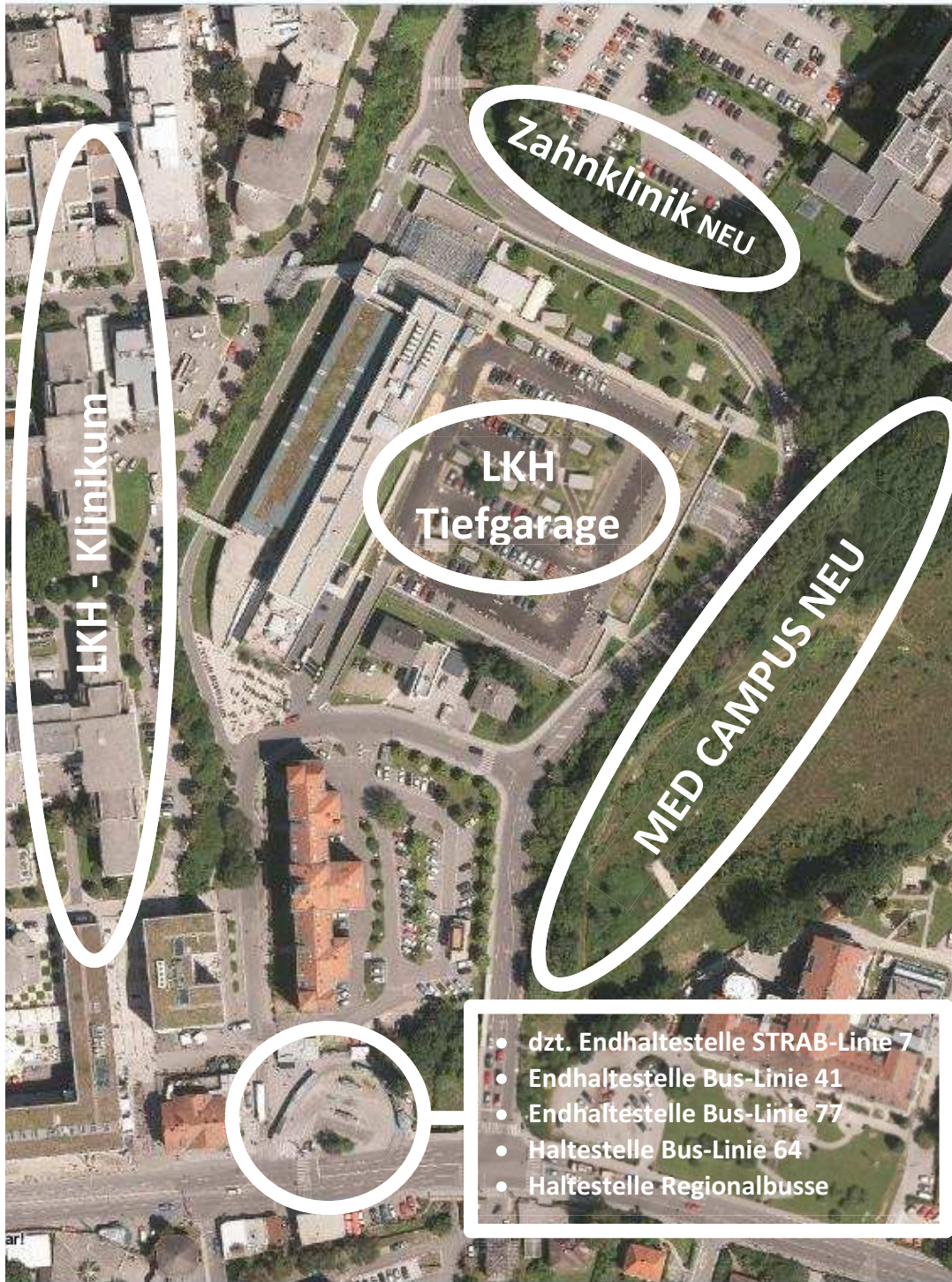


Abbildung 1: Übersichtsplan Ist-Situation und geplanter MED CAMPUS
Quelle: Geodaten Stadt Graz, Einträge StRH

- Übersichtslageplan Verlängerung STRAB Linie 7 – MUG mit Hauptbauteilen

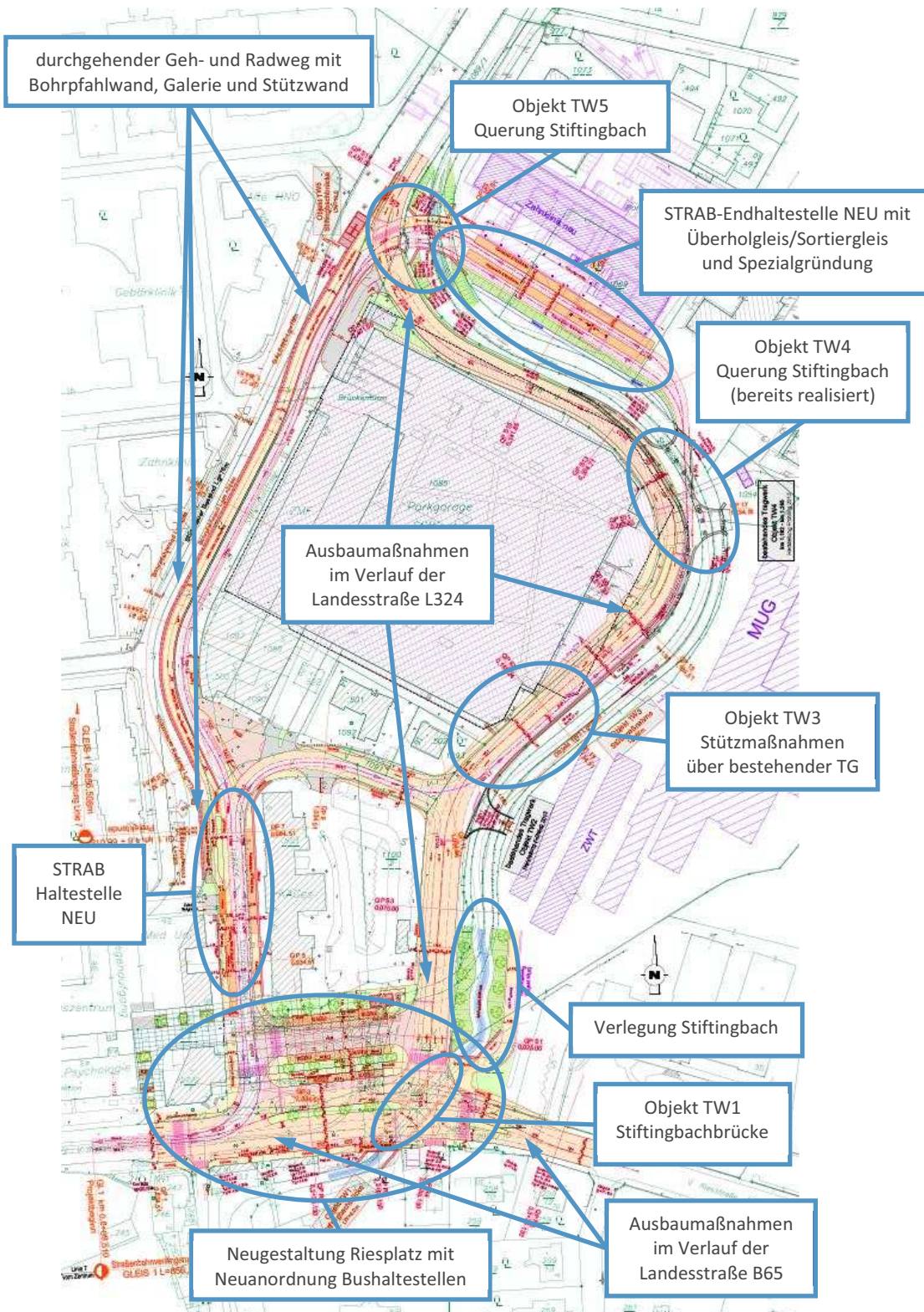


Abbildung 3: Übersicht Hauptbauteile

Quelle: Lageplan Einreichprojekt 2013, Einträge StRH

Einleitend stellte der StRH fest, dass es sich beim gegenständlichen Projekt nicht nur um eine STRAB-Verlängerung handelte.

Die Stadt Graz übernahm mit der Unterzeichnung des Mobilitätsvertrages u.a. die Durchführung und Finanzierung der weiteren Detailplanung für die STRAB-Verlängerung bis zum eisenbahnrechtlichen Einreichprojekt in inhaltlicher Abstimmung mit den anderen VertragspartnerInnen inkl. Umgestaltung des ÖV-Knotens Riesplatz. Die Festlegung der Finanzierung des Baus der STRAB war zum damaligen Zeitpunkt nicht möglich und sollte erst nach der Detailplanung erfolgen und war nicht Gegenstand des Vertrages.

Das gegenständliche Projekt umfasste nicht nur den Ausbau der bestehenden STRAB-Trasse sondern es sollte das gesamte Umfeld des Riesplatzes im Sinne der durchgeführten Studie „Verkehrskonzept LKH-Quadrant 2010“ einer Neuordnung unterworfen werden. Folgende konkrete Maßnahmen waren im Gesamtprojekt enthalten:

- Errichtung der STRAB-Trasse und des für den STRAB-Betrieb notwendigen Unterwerks³;
- Errichtung eines neuen Geh- und Radweges in der Alten Stiftingtalstraße;
- Errichtung der Brückentragwerke TW4 und TW5 zur Querung des Stiftingbaches;
- Errichtung des Brückentragwerkes TW3 zur Überquerung der bestehenden Tiefgarage (diese darf durch die neue STRAB-Trasse statisch nicht belastet werden);
- Durchführung von notwendigen Stützmaßnahmen in der Alten Stiftingtalstraße;
- Neugestaltung und –ordnung des Busbahnhofes Riesplatz,
- Neugestaltung EGZ LKH;
- Adaptierung des Parkplatzes der KAGes;
- Ausbau und Umgestaltung der Landesstraße B65 „Riesstraße“ inkl. Errichtung des Brückentragwerkes TW1 (Querung Stiftingbach);
- Verlegung und Neuausrichtung des bestehenden Bachbettes des Stiftingbaches;
- Ausbau und Umgestaltung der L324 „Neue Stiftingtalstraße“;
- Diverse bauteilübergreifende Maßnahmen wie z.B. Errichtung einer VLSA, Errichtung von Straßenprovisorien Riesplatz, Errichtung eines

³ Als Unterwerk wird ein Umspannwerk bezeichnet, das Bahnstrom, d. h. die Oberleitungs-Spannung der Eisenbahn, der Stadt- und Straßenbahnen oder der Stromschienen von U- und S-Bahnen, aus dem öffentlichen Stromnetz oder dem Hochspannungs-Bahnstromnetz bereitstellt. (Quelle Wikipedia)

Retentionskanals Riesplatz zur Speicherung der anfallenden Mischwässer und Verringerung des Mischwassereintrages in den Stiftingbach, Errichtung einer Mischwasserentlastung Pauluzzigasse) sowie

- diverse Leitungsumlegungsarbeiten.

Aus Sicht des Stadtrechnungshofes handelte es sich beim gegenständlichen STRAB-Projekt nicht um eine klassische Neuerschließung eines Gebietes sondern um den Ausbau einer bestehenden Endschleife zur besseren Anbindung des im Bau befindlichen MED CAMPUS der MUG und einer zusätzlichen Erschließung des nördlichen Teils des LKH-Klinikums. Es war nachvollziehbar, dass es durch die Neuorganisation des Riesplatzes, die Neugestaltung der Endschleife und der übrigen Maßnahmen wie z.B. den Ausbau des Geh- und Radwegenetzes, zu einer verkehrstechnischen Entlastung des Gebietes kommen werde.

Kritisch sah der Stadtrechnungshof die Tatsache, dass im Vorfeld der endgültigen Planung bereits sehr enge Rahmenbedingungen getroffen wurden und dadurch die Festlegung der endgültigen Lage der STRAB-Trasse sehr eingeschränkt wurde. Wie bereits im Kapitels Bedarfsprüfung festgehalten gab es zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Mobilitätsvertrages lediglich eine schematische Darstellung der angedachten Schleifenlösung und des angedachten Streckenverlaufes.

4. Sollkosten

4.1. Ausgangslage

Von der Stadtbaudirektion wurde eine Kostenschätzung für die Gesamtkosten des Projektes „Verlängerung Straßenbahnlinie 7“ in Höhe von rd. 27,15 Mio. Euro inkl. USt. vorgelegt.

Die Kostenschätzung gliederte sich folgendermaßen:

Bauteil	Euro brutto
STRAB-Verlängerung Linie 7	11.729.034,81
Riesplatz	1.692.698,44
Landesstraßen B65 und L324	3.634.926,61
bauteilübergreifende Maßnahmen, Leitungen	3.884.269,60
Nebenkosten	1.121.000,00
Dienstleistungen	3.141.139,42
Valorisierung / Gleitung	1.947.792,78
Gesamtkosten	27.150.861,66

4.2. Feststellungen des Stadtrechnungshofes

4.2.1. Formale Richtigkeit der Kostenschätzung

Der Stadtrechnungshof überprüfte die Kostenschätzung (elektronisch vorliegend) hinsichtlich der formalen Richtigkeit, d.h. rechnerisch. Dabei konnten keine Auffälligkeiten festgestellt werden.

4.2.2. Vollständigkeit und Plausibilität der Kostenschätzung

Die Kostenschätzung für das Projekt „Verlängerung Straßenbahnlinie 7“ wurde in enger Kooperation des beauftragten Zivilingenieurbüro, der HGL und der Stadtbaudirektion erstellt.

Die vorgelegte Kostenschätzung basierte auf Einheitspreisen, Mengen, Pauschalen und Zuschlägen und war in ihrer Systematik nachvollziehbar. Die der Kostenschätzung zu Grunde gelegten Massenberechnungen wurden entweder direkt aus der digitalen Planungssoftware entnommen oder wurden vereinzelt rechnerisch ermittelt. Einheitspreise basierten auf Erfahrungswerten des beauftragten Zivilingenieurbüros bzw. spezifischer FachplanerInnen und auf Erfahrungswerten der Stadtbaudirektion aus aktuellen Projekten wie z.B. der Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof. Die Kostenschätzung betreffend die „Gleisbauarbeiten / Zusatzarbeiten Gleiszone“ sowie weitere spezifische Kosten betreffend den Neubau einer STRAB-Trasse wurden von den HGL beigestellt.

Ausgesuchte Massenermittlungen und Einheitspreise wurden vom StRH plausibilisiert. Es wurden dabei keine Auffälligkeiten festgestellt. Eine detaillierte, umfangreichere und vertiefte Überprüfung von Massen und Einheitspreisen durch den Stadtrechnungshof fand nicht statt.

4.2.3. Erschwernisse im Bereich der STRAB-Trasse

Die geplante STRAB-Trasse verlief in einem komplexen und hochsensiblen Umfeld. Folgende Faktoren hatten sich im Laufe der weiterführenden Planungen als erschwerend herauskristallisiert und verursachten gegenüber einer „normalen“ Streckenführung zusätzliche Kosten:

- mehrfache, notwendige Querung des Stiftingbaches (TW4 und TW5);
- notwendige Überquerung der Tiefgarage da diese durch die neue STRAB-Trasse statisch nicht beansprucht werden durfte (TW3);
- Stützmaßnahmen im Bereich der Alten Stiftingtalstraße wie z.B. Errichtung einer Bohrpfahlwand, Errichtung einer Galerie für den Fuß- und Radweg usw.;
- zusätzliche Erschütterungsmaßnahmen, d.h. Einbau einer zusätzlichen, 40cm starken Betonplatte entlang des Großteils der neuen STRAB-Trasse zur Erschütterungsdämpfung für die umliegenden Gebäude und Laboreinrichtungen des LKH-Klinikums bzw. der medizinischen Universität (ZMF);
- notwendige zusätzliche Tiefengründung im Bereich der Endhaltestelle mittels 13m langen und 90cm starken Bohrpfählen auf Grund der schlechten Bodenverhältnisse vor Ort.

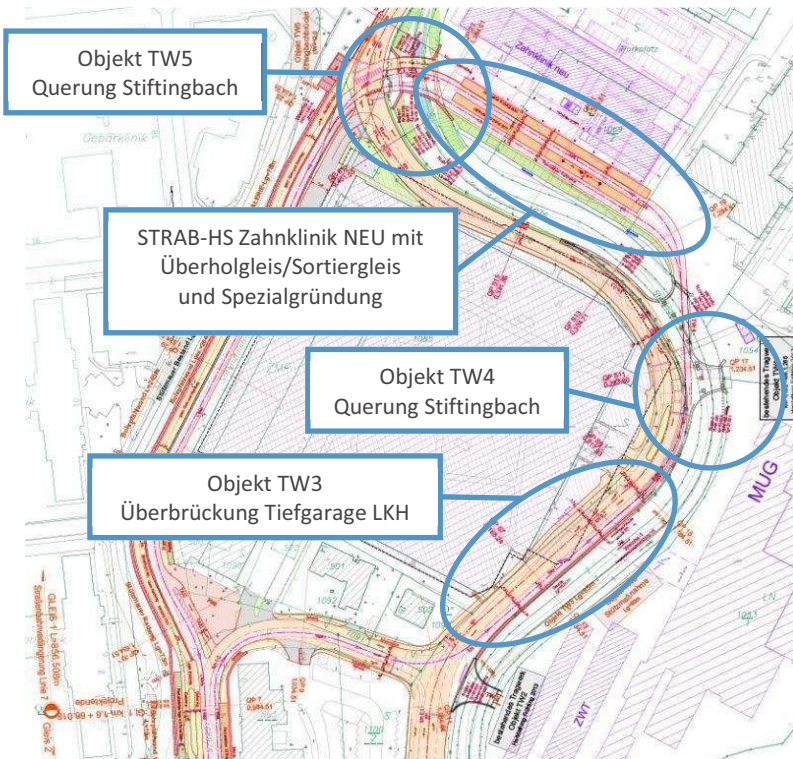


Abbildung 4: Übersicht der notwendigen TW und Bohrpfahlgründung bei der HS Zahnklinik NEU
 Quelle: Lageplan Einreichprojekt 2013, Einträge StRH

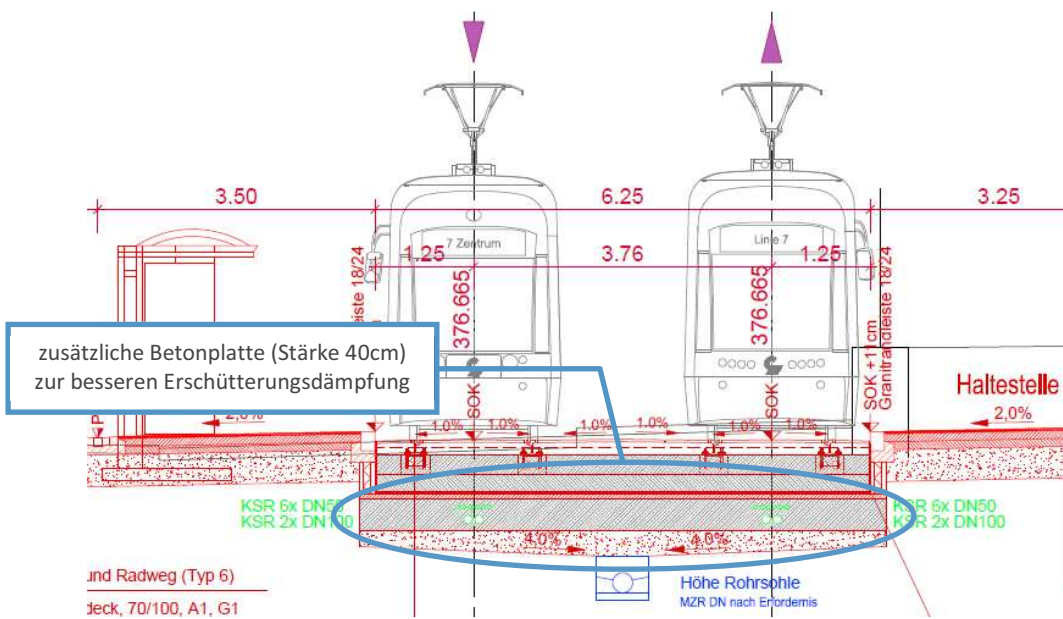


Abbildung 5: Regelquerschnitt STRAB Trasse
 Quelle: Lageplan Einreichprojekt 2013, Einträge StRH

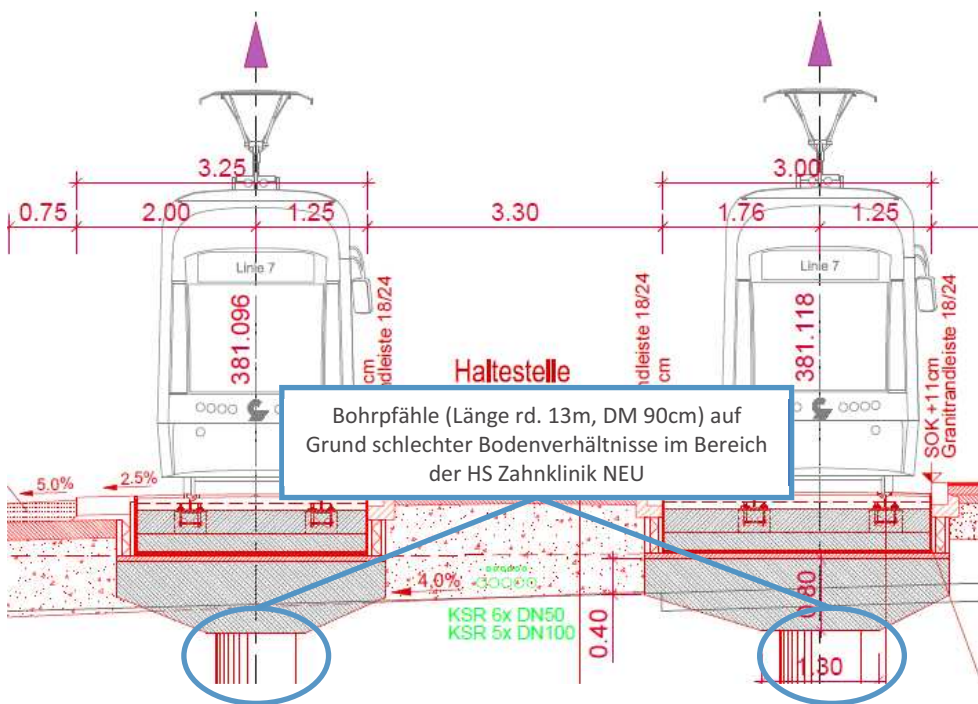


Abbildung 6: Regelquerschnitt HS Zahnklinik NEU
Quelle: Lageplan Einreichprojekt 2013, Einträge StRH

Die Kosten der zusätzlichen „Kunstbauten“ auf Grund der Erschwernisse wurden in der vorgelegten Kostenschätzung mit rd. 3,3 Mio. Euro netto veranschlagt.

Ungeklärt waren zum Zeitpunkt der Überprüfung evtl. Auswirkungen auf sensible Geräte und Experimente auf Grund von Erschütterungen durch den Straßenbahnbetrieb und einer evtl. möglichen elektromagnetischen Beeinflussung durch die Oberleitung der neuen STRAB-Trasse bzw. durch die Neuverlegung der bestehenden 20kV-Leitung zum bestehenden Umspannwerk in der Stiftingtalstraße. Allenfalls notwendige Maßnahmen konnten gem. Auskunft der Stadtbaudirektion aber erst nach Inbetriebnahme der STRAB erarbeitet und umgesetzt werden.

4.2.4. Ansätze für Unvorhergesehenes (Risiken)

Die Ansätze für Unvorhergesehenes (Risiken) wurden beim gegenständlichen Projekt aus dem „Handbuch zur Kostenermittlung im Geschäftsbereich Projekte der ÖBB-Infrastruktur Bau AG“ auf Grund des vorliegenden Planungsstandes abgeleitet. Diesbezüglich war im Handbuch der ÖBB festgehalten, dass die Prozentsätze des Richtwertverfahrens zur Risikovorsorge aus langjähriger Erfahrung bei Planung und Abwicklung von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen stammten. Sie stellten einen Anhaltspunkt für die Festlegung von Kostensätzen zur Abdeckung der relevanten Risiken dar.

Gem. Risikotabelle waren für das gegenständliche Projekt je nach

Risikoabschätzung verschiedene Risikozuschläge möglich. Die Höhe der Risikozuschläge ergab sich durch die Bewertung der Kriterien:

- Komplexität des Projektes,
- Baugrundeinfluss sowie
- Baugrundverhältnisse.

Auf Grund dieser Kriterien ergaben sich für die einzelnen Bereiche unterschiedliche Ansätze für Unvorhergesehenes.

In die Risikobewertung des gegenständlichen Projektes flossen folgende Aspekte ein:

- Unberücksichtigtes, das im Einflussbereich der einzelnen Kostenelemente lag, wie z.B. Ungenauigkeiten in der Massenermittlung, der Einheitspreise usw.;
- Risiken, die in der Sphäre des Errichters lagen, wie z.B. Planungs-, Grundeinlöse-, Kalkulations-, Vertragsrisiken;
- Risiken, die in der Sphäre des Bestellers lagen, wie z.B. Bestelländerungs-, Baugrund-, Bestand-, Genehmigungs-, Finanzierungs-, Marktrisiko und höhere Gewalt.

Die Bewertung der Risikoabschätzung bzw. Risikobewertung erfolgten lt. Angaben der Stadtbaudirektion im Rahmen von PlanerInnenbesprechungen gem. ÖBB Risikotabelle und gaben somit die Einschätzung der FachplanerInnen und der Stadtbaudirektion wieder. Sie waren für den Stadtrechnungshof nachvollziehbar.

4.2.5. Gleitung und Valorisierung

Die Preisgleitung und die Valorisierung wurden seitens der Stadtbaudirektion in der vorliegenden Kostenschätzung mit 3% p.a. über die geplante Bauzeit von vier Jahren angesetzt.

Vom StRH wurde festgestellt, dass der Index für den Tiefbau gesamt (Quelle Statistik Austria, Basisjahr 2000) in den letzten Jahren einen Abwärtstrend aufweist und im Jahr 2011 bei rd. 3,5% und im Jahr 2012 bei rd. 2,6% gelegen ist. Bei Betrachtung des Index für den Tiefbau gesamt mit Stand 3/2013 (Basisjahr 2000), ergab sich zum Vorjahr sogar eine Reduktion von rd. -0,1%.

Aus der Sicht des StRH war der Ansatz der Stadtbaudirektion für Preisgleitung und Valorisierung nachvollziehbar und plausibel.

5. Folgekosten

5.1. Ausgangslage

- Seitens der Stadtbaudirektion wurden die zusätzlichen Erhaltungskosten für bauliche Anlagen mit rd. 150.000 Euro p.a. bekannt gegeben.
- Die Mehrkosten für den zusätzlichen Straßenbahnbetrieb wurden der Stadtbaudirektion von den HGL bekannt gegeben und sollten sich folgendermaßen entwickeln:

Zeitraum	Euro
2015 (Inbetriebnahme Schulbeginn Herbst bis Jahresende)	147.300
2016	432.400
2017	440.980

5.2. Feststellungen des Stadtrechnungshofes

5.2.1. Mehrkosten Erhaltung und Betrieb neuer baulicher Anlagen

- **Erhaltungskosten**

Die oben dargestellten Erhaltungskosten pro Jahr stellen die theoretischen Kosten für die laufende Unterhaltung und Erneuerung der baulichen Anlage dar. Die Ermittlung der Kosten für die Erhaltung der baulichen Anlagen erfolgte, in Anlehnung an die Richtlinie der ÖBB zur Berechnung der Erhaltungskosten und Ablösebeträge von Ingenieurbauwerken, Straßen und Wegen.

Die der Berechnung zu Grunde gelegten Parameter, wie z.B. Ansatz für Verwaltungskosten, Nutzungsdauern, Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungskosten usw. wurden ebenfalls aus der oben genannten Richtlinie übernommen bzw. bei nicht vorhandenen Werten seitens der Stadtbaudirektion abgeschätzt und ergänzt.

In die Richtlinie und in die Berechnungstabellen wurde Einsicht genommen. Die Ermittlung der Erhaltungskosten ist für den StRH nachvollziehbar.

- **Betriebskosten**

Zusätzliche Betriebskosten wurden nur für den Ausbau der Straßenbeleuchtung und den Betrieb der zusätzlichen VLSA-Anlagen erwartet, aber als geringfügig bewertet und daher nicht beziffert.

5.2.2. Mehrkosten STRAB-Betrieb

Die oben dargestellten Kostenberechnungen der Mehrkosten für den STRAB-Betrieb gliederten sich im Einzelnen in:

- Fahrpersonalkosten - basierend auf Auswertungen der Stundensätze aus dem SAP-System der HGL,
- variable Fahrzeugkosten - basierend auf Auswertungen aus dem SAP-System der HGL,
- fixe Fahrzeugkosten, d.h. Versicherungen, Steuern und sonstige Kosten, basierend auf Auswertungen aus dem SAP-System der HGL,
- Kosten für den Fahrweg (STRAB), basierend auf Auswertungen aus dem SAP-System der HGL,
- Gemeinkosten, basierend auf einer Vereinbarung zwischen Stadt Graz und den HGL.

Die dargestellte Gliederung folgte in ihrer Systematik den Folgekostenberechnungen anlässlich der Anpassung des VFV.

Gemäß Darstellung der HGL basierten dabei die Folgekostenberechnungen auf folgenden Prämissen:

- Grundsätzlich basierte die Kalkulation auf dem derzeitigen Leistungsangebot, jedoch wurde in Hinblick auf einen verstärkt zu erwartenden Verkehr an den Vormittagen (Studien- und Ambulanzbetrieb) eine Verdichtung einkalkuliert.
- Berücksichtigt wurden nur Änderungen im Bereich der Straßenbahn. Allfällige Anpassungen im Busbereich sowie laufende Aufwendungen für die Infrastrukturerhaltung, wie z.B. Brückentragwerke waren gesondert zu betrachten.⁴
- Analog zu den übrigen Leistungsverträgen berücksichtigten die Folgekostenberechnungen den Zeitraum Schulbeginn Herbst 2015 bis Jahresende 2017.
- Für die verlängerte Streckenführung war in der Frühspitze ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich. Dafür wurde analog zu den übrigen Leistungsverträgen eine zusätzliche Hauptrevision plus Fahrscheinautomat bei einem Fahrzeug der Serie 500 anteilmäßig berücksichtigt.
- Eine zeitliche Ausdehnung der Frühspitze war mit diesem Fahrzeugauslauf nicht möglich („optimierte Frühspitze“). Weitere allfällige Kapazitätsausweitungen im Frühverkehr wären aus Sicht der HGL gemäß

⁴ Anmerkung StRH: Diese sind in den Erhaltungskosten berücksichtigt.

dem Grundsatzbeschluss des Kontrollgremiums durch den Einsatz „langer Straßenbahnen“ sinnvoll abzuwickeln.

Die vorgelegten Kostenberechnungen der HGL wurden rechnerisch geprüft, die Herleitungen der einzelnen Kostenparameter aus dem SAP-System der HGL wurden mit den, anlässlich der Projektkontrolle „Anpassung VFV“ vorgelegten Werten verglichen und waren im Ansatz plausibel und nachvollziehbar. Der geplante Einsatz eines Fahrzeugs der Serie 500 resultiert daraus, dass durch die geplanten Taktverdichtungen und Ausbaumaßnahmen im STRAB-Netz zu den Variobahnen und Cityrunnern noch 10 Altfahrzeuge der Serie 500 weiterhin zum Einsatz kommen müssen.

Zusätzliche Erlöse wurden bei den Berechnungen der Folgekosten nicht berücksichtigt.

Vor Inbetriebnahme der Verlängerung der STRAB-Linie 7 wird ein entsprechender Zusatz zum Verkehrsfinanzierungsvertrag im Ausmaß der erhöhten Betriebskosten vom Gemeinderat zu einem späteren Zeitpunkt zu beschließen sein.

6. Finanzierung

6.1. Ausgangslage

Die Finanzierung der geplanten Maßnahmen sollte gem. GR-Bericht einerseits aus der Umschichtung von Einsparungen bei anderen bereits abgeschlossenen bzw. kurz vor Abschluss stehender Projekte und andererseits aus dem, mit dem Grazer Stabilitätspakt definierten Investitionsrahmen für die Jahre 2013 bis 2017 in Höhe von 100 Mio. Euro erfolgen.

Die geplanten Ausgaben verteilen sich folgendermaßen auf die nächsten Jahre:

Jahr	Euro
bisherige Ausgaben	1.098.000
2013	715.000
2014	5.600.000
2015	9.200.000
2016	8.200.000
2017	2.338.000
Summe	27.151.000

6.2. Feststellungen des Stadtrechnungshofes

Gem. Aufstellung der Stadtbaudirektion konnten aus Einsparungen bei diversen Projekten rd. 5,651 Mio. Euro in dieses Projekt umgeschichtet werden. Der für die Jahre 2013 bis 2017 definierte Investitionsrahmen von 100 Mio. Euro wurde durch das gegenständliche Projekt somit im Ausmaß von rd. 21,5 Mio. Euro belastet.

Gem. Aufstellung der Finanzdirektion war dieser für neue Projekte in den Jahren 2013 bis 2017 zur Verfügung stehende Betrag bei Berücksichtigung des gegenständlichen Projektes zum Zeitpunkt der Prüfung zu rd. 78% ausgeschöpft.

Da die Gesamtabwicklung des Projektes durch die Stadt Graz erfolgen sollte, umfasste die Projektgenehmigung die Gesamtkosten des Projektes. Die Finanzierungsanteile des Landes Steiermark und der MUG/BIG/KAGes (der Anteil der letzt genannten machte nicht einmal 1% der Gesamtkosten aus) sollten in weiterer Folge als Einnahmen zum Projekt vom Gemeinderat zu beschließen sein. Bei den Finanzierungsanteilen des Landes Steiermark handelte es sich insbesondere um die Kosten für den Umbau der Landesstraßen B65 und L324 sowie für die Errichtung des neuen Brückentragwerkes TW1. Ebenso sollte das Land Steiermark einen noch zu vereinbarenden Kostenanteil an der der STRAB-Verlängerung übernehmen.

Da die Einreichplanung und die darauf basierende Kostenschätzung erst im

Sommer 2013 abgeschlossen werden konnte, konnten die Verhandlungen über die Errichtung und Finanzierung der im Verantwortungsbereich des Landes Steiermark liegenden Bauteile erst zum Zeitpunkt der Prüfung begonnen werden. Sie sollten gem. Auskunft der Stadtbaudirektion aber bis spätestens Ende März 2014 abgeschlossen und dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Gem. einer Aufstellung der Stadtbaudirektion sollten die dem Land Steiermark zuordenbaren Kosten in einer Höhe von rd. 6,7 Mio. Euro brutto (= rd. 24,7%) liegen. Das tatsächliche Ausmaß der Beteiligung des Landes Steiermark an der STRAB-Verlängerung stand zum Zeitpunkt der Überprüfung noch nicht fest.

7. Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften

Die eisenbahnrechtliche Einreichplanung, bestehend aus Planungen für die Fachbereiche

- Verkehr (STRAB, Straße, Leitungen, Verkehrstechnik, Betriebsprogramm, Bauphasen);
- Konstruktive Planung / Kunstbauten;
- Fahrleitung Straßenbahn;
- Geotechnik und Hydrologie;
- Lärm und
- Erschütterungen

war zum Zeitpunkt der Projektgenehmigung durch den GR abgeschlossen, gem. § 31a Eisenbahngesetz positiv begutachtet und wurde Anfang August von den HGL bei der zuständigen Behörde zur Genehmigung eingereicht. Die Verhandlung erfolgte Mitte September 2013 und das Verfahren war zum Zeitpunkt der Berichtsvorlage im Laufen. Unterlagen für die weiteren materienrechtlichen Genehmigungen (Denkmalschutz, Straßenrecht, Wasserrecht, Naturschutz) wurden bei den jeweiligen Behörden eingereicht.

Für die Realisierung des Projektes war auch Fremdgrund notwendig. Mit den betroffenen GrundeigentümerInnen wurden bereits Vor- bzw. Abstimmungsgespräche geführt. Nach Vorliegen der Baubescheide sollten die entsprechenden Verträge erstellt und dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Der Stadtrechnungshof ging davon aus, dass der Umsetzung des gegenständlichen Projektes auf die Einhaltung sämtlicher relevanter Gesetze, Richtlinien und Vorschriften geachtet wird. Die Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften wurde nicht im Einzelnen geprüft.

8. Terminplan

Die wesentlichen Meilensteine stellten sich gemäß Bericht an den GR wie folgt dar:

Oktober 2011	GR-Beschluss über 1,5 Mio. € für die Planungsphase
Mai 2012	GR-Beschluss über 1,45 Mio. € für das Straßenbahntragwerk TW 4
Jänner 2013	Baubeginn Straßenbahntragwerk TW 4
Juni 2013	Fertigstellung Straßenbahntragwerk TW 4
Juli 2013	eisenbahnrechtliche Einreichung
Sommer 2013	materienrechtliche Einreichungen (Straßenrecht, Wasserrecht, Naturschutz, Denkmalschutz, Baurecht)
Herbst 2013	GR-Beschluss über Finanzierung des Bauvorhabens, Eisenbahn- und materienrechtliche Baugenehmigungen
Winter 2013	Ausschreibung Bauleistung, Ausschreibung „Örtliche Bauaufsicht“
Mai / Juni 2014	Baubeginn
Sommer 2015	Errichtung TW 1 - Umlegung Stiftingbach
September 2015	Betriebsaufnahme verlängerte Straßenbahnlinie 7, Beginn Umbaumaßnahmen Riesplatz
Oktober 2016	Gesamtfertigstellung

Der StRH nahm den vorgelegten Terminplan mit Stand September 2013 zur Kenntnis. Detailliertere Terminpläne werden im Zuge der weiterführenden Planungen und nach Erstellung der erforderlichen Ausschreibungsunterlagen vorliegen.

9. Prüfungsmethodik

9.1. Zur Prüfung herangezogene Unterlagen

Nr.	Betreff	Quelle	Stand
1.	Bericht an den GR „Verlängerung STRAB-Linie 7“	A10/BD	September 2013
2.	Unterlagen Einreichprojekt	A10/BD	September 2013
3.	Aufstellung der Herstellungskosten	A10/BD	August 2013
4.	Aufstellung der Folgekosten STRAB-Betrieb	HGL	August 2013
5.	Aufstellung der Erhaltungskosten	A10/BD	August 2013
6.	Kostenschätzung Gleisbau	HGL	August 2013
7.	Massenermittlungen	ZT	August 2013
8.	Verkehrspolitische Leitlinie 2020	A10/8	September 2010
9.	Mobilitätskonzept 2020 – Ziele und Verkehrsplanungsrichtlinie	A10/8	Dezember 2011
10.	Mobilitätsvertrag LKH-Quadrant	A10/BD	Juni 2011

9.2. Auskünfte und Besprechungen

Mündliche bzw. schriftliche Auskünfte wurden im Zuge der Überprüfung des vorgelegten Projektes von MitarbeiterInnen der Stadtbaudirektion und den HGL erteilt.

Ein Rohbericht wurde am 22. November 2013 der Stadtbaudirektion zur Stellungnahme übermittelt. Von der Stadtbaudirektion wurde in einer Stellungnahme vom 27. November 2013 dem Prüfbericht inhaltlich voll zugestimmt. Einige wenige semantische Ergänzungen der Stadtbaudirektion zum besseren Verständnis, die aber inhaltlich keine Veränderungen bewirkten, wurden an den betroffenen Textpassagen berücksichtigt.

Prüfen und Beraten für Graz

Seit 1993 prüft und berät der Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz unabhängig die finanziellen und wirtschaftlichen Aktivitäten der Stadtverwaltung. Seit 2011 ist er darüber hinaus die einzige Stelle, die in das gesamte Haus Graz, also die Stadtverwaltung und die Beteiligungen der Stadt Einblick nehmen darf.

Der vorliegende Bericht ist ein Prüfungsbericht im Sinne des § 16 der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof. Er kann personenbezogene Daten im Sinne des § 4 Datenschutzgesetz 2000 enthalten und dient zur Vorlage an den Kontrollausschuss.

Die Mitglieder des Kontrollausschusses werden daran erinnert, dass sie die Verschwiegenheitspflicht wahren und die ihnen in den Sitzungen des Kontrollausschusses zur Kenntnis gelangten Inhalte vertraulich zu behandeln haben.

Eine hinsichtlich der datenschutzrechtlichen Einschränkungen anonymisierte Fassung dieses Berichtes ist ab dem Tag der Vorlage an den Kontrollausschuss im Internet unter <http://stadtrechnungshof.graz.at> abrufbar.

Der Stadtrechnungshofdirektor

Mag. Hans-Georg Windhaber, MBA

	Signiert von	Windhaber Hans-Georg
	Zertifikat	CN=Windhaber Hans-Georg,O=Magistrat Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT
	Datum/Zeit	2013-12-02T10:53:22+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: http://egov2.graz.gv.at/pdf-as verifiziert werden.