

Magistratsdirektion - Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit
8011 Graz-Rathaus, MediaCenter, 1. Stock
E-Mail: angela.schick@stadt.graz.at
Tel.: 0 316/872-22 24, Fax: 0 316/872-22 29
www.graz.at

**Pressemitteilung des Stadtrechnungshofes
vom 2. März 2010**

Graz, 2. März 2010:

Der **Stadtrechnungshof** hat dem **Kontrollausschuss** heute einen Prüfbericht über schon getätigte und noch zu tätige **Investitionsentscheidungen im Fuhrpark der GVB (Graz AG)** vorgelegt und gibt dazu bekannt:

(1) Schon in Umsetzung befindliche Investitionsentscheidungen

Wie hinlänglich bekannt haben die GVB (Graz AG) in den Jahren 2005-2007 die Entscheidung über den **Ankauf von 45 Straßenbahngarnituren** getroffen und findet bis 2015 die Anlieferung und Inbetriebnahme der Neufahrzeuge statt. Das Investitionsvolumen für diesen Anschaffungsvorgang beläuft sich auf einen **Kaufpreis für die Fahrzeuge von rd 97 Mio EUR**. Hinzu kommen die **Kosten flankierender Maßnahmen**, so zB Umbaumaßnahmen von Gleiskörpern und Haltestellen sowie Betriebsgebäuden sodass sich das bereits **in Umsetzung befindliche Investitionsvolumen auf insgesamt rd 137 Mio EUR** beläuft.

Der **Stadtrechnungshof** hat diesen **Investitionsvorgang** auf Antrag von Mitgliedern des Gemeinderates einer **Prüfung** unterzogen und kommt zum **Ergebnis**, dass

- die **Entscheidung dem Grunde nach sowie hinsichtlich des Investitionszeitpunktes** sowohl technisch als auch betriebswirtschaftlich **nachvollziehbar** ist, und
- dass die **Bieter-/Produktentscheidung transparent** und daher ebenfalls **schlüssig** ist.
- Weiters wurden bestimmte **Folgewirkungen der Investition** (Konsequenzen der erhöhten Fahrzeugbreite) **untersucht** – hierzu ist zu sagen, dass weder der zu erwartende Verlust an Parkplätzen, noch die erforderlichen baulichen Begleitmaßnahmen der Produkt-/Bieterentscheidung anzulasten ist, weil der **technische Standard bei den Produkten aller Bieter eine erhöhte Fahrzeugbreite** aufweist.

Im **Ergebnis** geben wir **zu diesem Prüfungsteil das Gesamturteil** ab, dass die **bereits getroffenen Investitionsentscheidungen ordnungsgemäß und nachvollziehbar** sind und somit **keine Beanstandungen** festzustellen waren.

(2) Folgeinvestitionen in erhöhte Fahrgastkapazitäten

Obwohl durch die schon getroffenen Investitionsentscheidungen eine Erhöhung der Fahrgastkapazität um rd 10 % erreicht wurde, könnte es **unter sehr optimistischen Annahmen in Zeiträumen ab 2020 zu Engpässen in der so genannten „Frühspitze“** (stärkste Auslastungsintervalle von 20 Minuten in den Morgenstunden) kommen.

Eine **seitens der GVB vorgelegte Studie** beziffert das **wahrscheinliche Steigerungsszenario bei der Auslastung mit ca 1,5% pa** – ein Szenario mit **Steigerungen von +3% pa** („ambitionierte Steigerung“) wird von den Studienautoren als eher **unwahrscheinlich** eingeschätzt.

Zur Diskussion wird daher zukünftig die **Frage** stehen, **ob und wenn ja, in welcher Form der Zusatzbedarf an Beförderungskapazität**, der gegen **Ende des Jahrzehnts** auftreten wird, **abgedeckt** werden werden soll. (Medienberichten zufolge wird diese Zukunftsentscheidung bereits in verschiedenen Gremien diskutiert.)

Zu **dieser Frage** nimmt der **Stadtrechnungshof** aus Anlass seiner Prüfung **wie folgt Stellung**: Das **Management der Graz AG/GVB** hat **aus heutiger Sicht** mehrere **Einschätzungs- und Handlungsmöglichkeiten**:

- Sollte die **jährliche Fahrgaststeigerung** – gemäß den Ergebnissen der oben erwähnten Studie – im **Bereich von 1,5% pa** liegen, besteht selbst **kurz- bis mittelfristig kein zusätzlicher Kapazitätsbedarf und somit kein Handlungsbedarf**.
- Sollte man tatsächlich dem eher unwahrscheinlichen **„ambitionierten“ Szenario** zuneigen, würde sich **ab 2015-2017 die Entscheidungssituation** stellen, **entweder**
 - **Verlängerungsmodule („Mittelteile“)** für die nun angeschafften Fahrzeuge beim Hersteller **abzurufen (Investitionsvolumen incl Gebäudeerweiterungen von bis zu 40 Mio EUR)**, oder
 - in eine **Erweiterung des Straßenbahnparks (acht Neufahrzeuge** würden die benötigte Zusatzkapazität abdecken) **zu investieren (Investitionsvolumen von bis zu 27 Mio EUR)**.

Bei der **Abwägung** hinsichtlich der **möglichen Handlungsoptionen** sollten – nach Ansicht des Stadtrechnungshofes – **folgende Kalküle beachtet** werden:

- Da in den kommenden **fünf bis sieben Jahren** mit dem **vorhandenen Fuhrpark keine Engpässe** zu erwarten sind, sollten die **Erweiterungsinvestitionen frühestens ab 2015-2017 zur Entscheidung** vorgelegt werden; dadurch können – vom Stadtrechnungshof modellhaft errechnete – **Barwertvorteile (Zinsen) von bis zu 3 Mio EUR** lukriert werden.

- **Trotz der verlockenden Skaleneffekte bei Anschaffung von maximal 45 Mittelteilen** (günstigere Verteilung bestimmter Fixkosten), sollte beachtet werden, dass für die Bedeckung der **benötigten Zusatzkapazität lediglich rd 25 Mittelteile** benötigt würden. Durch **Verzicht auf dem Abruf der Maximalmenge** kann nach Einschätzung der Studie der Zusatzbedarf weit über 2020 hinaus befriedigend abgedeckt werden und können **Investitionersparnisse von bis zu 6 Mio EUR** lukriert werden.
- Die **Modellrechnungen des Stadtrechnungshofes** zeigen auch, dass als ernsthaft **zu erwägende Alternative** auch in Betracht kommt, auf den **Abruf von Verlängerungsmodulen („Mittelteilen“)** zu verzichten, und im Falle steigender Auslastungen im Zeitraum zwischen 2015-2018 eine **Erweiterung des Fuhrparks** (Anschaffung zusätzlicher Straßenbahngarnituren) **entscheidungsreif** zu machen. Die **Investitionersparnispotenziale** (Zinsen und Kaufpreise) liegt **gegenüber der Maximalvariante (45 Mittelteile) bei bis zu 10 Mio EUR**. Größter **Vorteil dieser Variante** ist, dass die **bestehende Gebäudeinfrastruktur ausreichend** ist – hinzu kommt, dass **bei dieser Variante kurzfristiger und flexibler auf Auslastungsspitzen reagiert** werden kann. (Auch eine weitere Taktverdichtung in der Herrengasse ist gegenüber dem status quo noch möglich). **Andererseits ist aber zu beachten**, dass für die **Mittelteilvarianten kein zusätzliches Personal** benötigt würde.

Einzelheiten zu den Modellrechnungen sind im **Prüfbericht** ausführlich erläutert; dieser steht ab heute unter <http://stadtrechnungshof.graz.at>, Rubrik „Prüfberichte“ zur Verfügung.

Der **Stadtrechnungshof** gelangt zum **Ergebnis**, dass die **angesprochenen Kalküle** bei den noch zu treffenden Entscheidungen **sorgfältig abzuwägen** sind. Schon aus Gründen der angesprochenen Barwertvorteile sollte über die Nachbeschaffung der **Zusatzkapazitäten nicht vor 2015-2017** entschieden werden und bis dahin die **Fahrgastentwicklung sorgfältig beobachtet** werden. (Dies empfiehlt auch das mehrfach von uns zitierte Gutachten über die voraussichtliche Fahrgastentwicklung.)

Wir ersuchen um Veröffentlichung dieser Information. Fotos können in der Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit und Information unter der Telefonnummer 0 31 6/872-22 24 (Angela Schick) angefordert werden. Die Veröffentlichung ist honorarfrei nur bei Bildhinweis „Foto: Stadt Graz/Fischer“. (*Schluss*)