



Stellungnahme 01/2023 zum Vorhaben

Verkehrerschließung Reininghaus

(Planungsbeschluss - Kostenerhöhung)

Fotonachweise

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

Seite 3, 7: Gemeinderatsbericht vom 21.9.2023, „Mobilitätsplan Graz 2040“,
GZ: A10/8-003256/2021/0003

Abkürzungsverzeichnis

BVwG	Bundesverwaltungsgericht
GR	Gemeinderat
Marienhütte	Stahl- und Walzwerk Marienhütte Gesellschaft m.b.H.
rd.	rund
SIGE Plan	Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan
StRH	Stadtrechnungshof
u.a.	unter anderem

Inhaltsverzeichnis

2

Fotonachweise
Abkürzungsverzeichnis

7

Bedarf

Der ursprünglich, dargelegte Bedarf - äußere Erschließung- und als eine Möglichkeit der Realisierung durch den Bau der Unterführung- war nachvollziehbar und plausibel. Es bestand aber auch die Möglichkeit die äußere Erschließung mittels Alternative „herzustellen“, welche aber als konkrete Maßnahme noch nicht vorlag.

8

Kosten

Die bis dato verbrauchten Mittel und die zugehörige Kostenaufstellung waren nachvollziehbar und plausibel.

Planungskosten

Die ausgewiesenen und zum Beschluss vorgelegten Planungskosten waren nachvollziehbar und plausibel.

4

Zusammenfassung

5

Kontrollantrag,
Inhalt des Vorhabens,
Historie



9

Finanzierung,
Methodik

10

Stellungnahmen,
Disclaimer

11

Steckbrief

Zusammenfassung

Inhalt dieser Kontrolle war die Erhöhung der genehmigten „Planungsgelder“ für die Möglichkeit der Erschließung des Reininghaus-Areals in Ost-West-Richtung mittels Errichtung der Bahnunterführung Josef-Huber-Gasse. 2013 beschloss der Gemeinderat für die Sicherstellung der äußeren Erschließung eine Million Euro. Auf Grund von Verzögerungen, u.a. durch die Dauer des UVP-Verfahrens über mehrere Jahre, und damit verbundenen Kosten durch zusätzliche Vorgaben, waren bis dato weitere 1,9 Millionen Euro notwendig, genehmigt und nahezu verbraucht worden.

Nach Vorlage eines rechtskräftigen Bescheides und um das geplante Vorhaben fristgerecht umsetzen zu können, wären für die nächsten Schritte -

- rd. 0,95 Millionen Euro u.a. für die Entschädigung von Ablösen auf Basis der Kauf- und Dienstbarkeitsvereinbarung mit der Marienhütte und
- rd. 0,4 Millionen Euro für detailliertere Planungsarbeiten bis zum Vorhabensbeschluss -

in Summe 1,4 Millionen Euro zusätzlich notwendig. Die Höhe und die Gründe für die Kostenerhöhung waren für den StRH nachvollziehbar und plausibel.

Die Stadt hatte sich aufgrund des Rahmenplanes, der Definition als Aufschließungsgebiet und privatrechtlicher Verträge mit Investoren verpflichtet, Maßnahmen zur Sicherstellung der äußeren Erschließung des Gesamtareals zu setzen. Welche Maßnahmen gesetzt werden, also ob die ursprünglich geplante Unterführung oder geeignete Alternativen umgesetzt werden, blieb der Stadt überlassen.

Die Realisierung der Unterführung und die damit verbundenen Auswirkungen könnten zu „Konflikten“ mit den im Mobilitätsplan 2040 definierten Zielen führen. Zur Beurteilung, ob Alternativen geeignet wären, das Aufschließungserfordernis „äußere Erschließung“ zu erfüllen, wären konkrete Maßnahmen und eine gutachterliche Bestätigung erforderlich. Beides lag zum Zeitpunkt der Kontrolle noch nicht vor.

Durch Beschluss von weiteren Mitteln und Planungen bis zum Vorhabensbeschluss bestünde die Möglichkeit die Unterführung fristgerecht umzusetzen. Dies unter Berücksichtigung, dass für die Errichtung rd. 35 Millionen Euro zu investieren sein werden. Sollte die Stadt die Unterführung nicht weiter planen und/oder später nicht umsetzen, wären diese Kosten möglichen Schadenersatzforderungen oder Forderungen auf Grund entgangenen Gewinnes an die Stadt gegenüber zu stellen.

Findet die Stadt nach Investition der nun zum Beschluss vorliegenden Kosten eine Alternative zur Unterführung, sind- unter anderem- 1,4 Millionen Euro als verloren anzusehen.

Kontrollantrag

Im August dieses Jahres ging von der zuständigen Stadträtin der Antrag zur Kontrolle des Vorhabens „Verkehrerschließung Reininghaus“ ein. Nach erster Durchsicht der wesentlichsten Unterlagen sowie dem Entwurf des Gemeinderatsberichtes ergab sich für den StRH nachfolgender Sachverhalt:

Die Stadtbaudirektion beabsichtigte ursprünglich in der Sitzung des Gemeinderates im November 2023 eine Erhöhung der Planungsgelder für die Verkehrerschließung Reininghaus/ Sicherstellung der äußeren Erschließung um rd. 1,4 auf 4,3 Millionen Euro.

Die Erhöhung beinhaltete

- den Abschluss einer Kauf- und Dienstbarkeitsvereinbarung mit der Stahl- und Walzwerk Marienhütte Gesellschaft m.b.H. - Entschädigung aller Ablösen für Büro-, Magazin- und Sozialgebäude, Siedlungskosten, Finanzierungskosten und Einrichtungen in Höhe von rund 0,95 Millionen Euro und
- umfangreiche Planungsarbeiten für einen allfälligen, späteren Vorhabensbeschluss – beginnend von

der Ausschreibungsplanung und Erstellung bis zur grundlegenden Charakterisierung des Untergrunds. Die geplanten Kosten dafür beliefen sich auf rd. 0,4 Millionen Euro.

Nach Ansicht des StRHes bestand kein Bedarf für einen neuen Planungsbeschluss, sondern für eine Kontrolle der Kostenerhöhung bzw. Kostenüberschreitung. Dies war bedingt durch den nur geringfügig geänderten Inhalt des Vorhabens und der zu Grunde liegenden Gemeinderatsbeschlüsse.

Inhalt des Vorhabens

Der StRH verweist in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen der Stadtbaudirektion im Gemeinderatsbericht.

Bis auf kleinere Abweichungen, wie z.B. eine ampelgeregelte Kreuzung mit der Alten Poststraße statt dem ursprünglich geplanten Kreisverkehr, gab es laut Baudirektion keine wesentlichen funktionalen oder kostenwirksamen Abweichungen seit der Planungsvariante aus 2003.

Geplant war die Verlängerung der Josef-Huber-Gasse um rd. 680 Meter in Richtung Westen bis zur Alten Poststraße. Dies erforderte eine knapp 142 Meter

lange Unterführung (rd. 250 Meter inklusive der für die Unterführung notwendigen Rampen) der viergleisigen Süd- und Koralmbahn und des unmittelbar angrenzenden Areals der Marienhütte (Sozialgebäude, Betriebsgelände und Anschlussgleis). Neben dieser Unterführung sollte die Stadt diverse weitere Ausbaumaßnahmen und Anschlussarbeiten an bestehende Straßen im Reininghaus-Areal vornehmen.

Auf der südlichen Seite des Unterführungsbauwerkes wollte die Stadt einen erhöhten Geh- und Radweg errichten, welcher auch als Kollektorgang genützt

werden sollte. Zusammen mit der Unterführung waren u.a. Bauwerke wie Stützmauern, Kollektor- und Sickerschächte und ein Versickerungsbecken zu errichten.

Zur Sicherstellung der äußeren Erschließung und damit der Gesamtentwicklung des Stadtentwicklungsgebiets Reininghaus wären bei einer von der Stadtbaudirektion prognostizierten Bauzeit von 3 Jahren zur Errichtung der Bahnunterführung ein Vorhabensbeschluss bis Sommer 2024 oder die Ausarbeitung von konkreten Maßnahmen von Alternativen erforderlich.

Historie, wesentliche Eckpunkte

2010

Der Gemeinderat beschloss den Rahmenplan Graz Reininghaus.

2013

Der Gemeinderat beschloss eine Million Euro für Planungsgelder im Rahmen der Projektgenehmigung für die Verkehrerschließung Reininghaus. Grundlage war die Planung aus dem Jahr 2003.

2014

Information der zuständigen Ausschüsse über die Verkehrsmodellrechnung Graz Reininghaus. Zentrales Ergebnis: bei einem 90%igen Ausbau der möglichen Nutzungen der Reininghausgründe würde die zusätzliche KFZ-Verkehrsbelastung nur bewältigbar sein, wenn ein

- modal Split von 25% KFZ Lenker erreicht wird und
- der Bau der Bahnunterführung GW 2a Josef-Huber-Gasse erfolgen würden.

Darauf basierend genehmigte der Gemeinderat die Erhöhung um 1,75

Millionen Euro für Grundstücksicherungen und –einlösen für drei Liegenschaften. Den Ankauf dieser Liegenschaften beschloss der Gemeinderat 2015. Einschließlich der Abbruchkosten betrugen die Grunderlösen samt Nebenkosten 1,8 Millionen Euro.

2016

Im November erfolgte die Einreichung der UVP-Unterlagen bei der zuständigen Behörde des Landes.

2017

Basierend auf die Evaluierungsergebnisse der Behörde erfolgte am 24.7.2017 die Nachreichung ergänzender und adaptierter Unterlagen zum Vorhaben. Auf Basis der UVP-Einreichung erfolgte im Herbst 2017 die Aufbereitung

eines Vorhabensbeschlusses, um nach Vorliegen eines rechtskräftigen Bescheides möglichst rasch mit der Umsetzung (angestrebter Baustart Herbst 2019) beginnen zu können.

Da sich jedoch das UVP-Verfahren verzögerte, brachte das zuständige Stadsenatsmitglied diesen Antrag nicht in den Gemeinderat ein.

2018

In der 2. Jahreshälfte 2018 begann die Stadtbaudirektion mit der Ausschreibungsplanung, um die angestrebten Termine einhalten zu können.

2019

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung war laut Stadtbaudirektion absehbar, dass seitens der Projektgegner ein positiver

UVP-Bescheid jedenfalls beeinsprucht würde; die Stadtbaudirektion brach die Ausschreibungsplanung im Mai 2019 ab.

2020

Im August erging ein positiver Bescheid in erster Instanz, dieser wurde beeinsprucht.

2021

In weiterer Folge erging seitens des BVwG ein Nachbesserungsauftrag das Verkehrsmodell hinsichtlich des Bestandes 2019. Außerdem waren die Verkehrsprognosen (2025, 2035) zu aktualisieren und die

Auswirkungen (Lärm, Luftschadstoffe) für diese Prognosehorizonte darzustellen. Die für die externe Bearbeitung anfallenden Kosten, die Verfahrens-, Koordinierungs- und Rechtsanwaltskosten kalkulierte die

Baudirektion mit rd. 250.000 Euro. Der Gemeinderat beschloss im Mai eine Erhöhung der Projektgenehmigung um 175.000 Euro. Die angefallenen Kosten entsprachen dieser Schätzung.

Im Dezember erging, mit einigen Auflagen, das positive Erkenntnis des BVwG. Sämtliche Beschwerden wies dieser ab, erklärte die ordentliche Revi-

sion an den Verwaltungsgerichtshof für nicht zulässig und die Genehmigung für das Vorhaben „GW 2a Unterführung Josef-Huber-Gasse“ somit rechtskräftig.

Bedarf

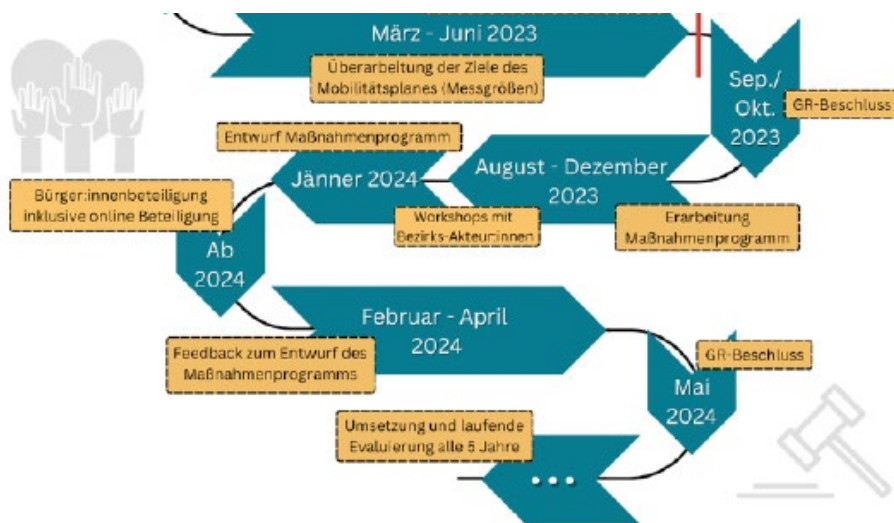
Der ursprünglich, dargelegte Bedarf - äußere Erschließung - und als eine Möglichkeit der Realisierung durch den Bau der Unterführung - war nachvollziehbar und plausibel. Es bestand aber auch die Möglichkeit die äußere Erschließung mittels Alternative „herzustellen“, welche aber als konkrete Maßnahme noch nicht vorlag.

Die Stadt hatte sich aufgrund des Rahmenplanes, der Definition als Aufschließungsgebiet und privatrechtlicher Verträge mit Investoren verpflichtet, Maßnahmen zur Sicherstellung der äußeren Erschließung des Gesamtareals zu setzen.

Welche Maßnahmen die Stadt setzt, also ob sie die ursprünglich geplante Unterführung oder Alternativen umsetzt, blieb ihr überlassen. Bedingung war, dass die

äußere Erschließung in angemessener Zeit (ohne Aufschub) gewährleistet werden konnte.

Im September 2023 beschloss der Gemeinderat den Mobilitätsplan 2040 samt Beilagen über Ziele, Entwicklung der Grazer Mobilität oder Herausforderungen und Trends. Darin beauftragte der Gemeinderat die Verkehrsplanung die nächsten Schritte durchzuführen.



Zeitplan Mobilitätsplan Graz 2040

U.a. war geplant, bis Ende 2023 Maßnahmenprogramme auszuarbeiten, im Mai 2024 dem Gemeinderat zum Beschluss vorzulegen und danach mit der Umsetzung zu starten.

Der StRH stellt fest, dass die Realisierung der Unterführung und die damit verbundenen Auswirkungen zu „Konflikten“ mit den im Mobilitätsplan 2040 definierten Ziele führen könnten. Zur Beurteilung, ob Alternativen geeignet

wären, das Aufschließungserfordernis „äußere Erschließung“ zu erfüllen, wären konkrete Maßnahmen und - laut externem Rechtsgutachten - eine gutachterliche Bestätigung erforderlich. Beides lag zum Zeitpunkt der Kontrolle nicht vor. Die Stadtbaudirektion wies ergänzend darauf hin, dass die Maßnahmen auch mit dem Land zu akkordieren sind.

Der StRH stellt abschließend fest, dass zur Beurteilung der Sparsam- und Wirtschaft-

lichkeit die Kosten für die Errichtung der Unterführung potentiellen Kosten für Alternativen gegenüber zu stellen wären. Aus der Sicht des StRHes wäre es in Vorbereitung eines möglichen Vorhabensbeschlusses zweckmäßig in den weiteren Planungen der Unterführung die Ausarbeitung von potentiellen Varianten, Ausführungen der Unterführung, die mit den beschlossenen Zielen des Mobilitätsplanes vereinbar wären, mit zu beauftragen und zu berechnen.

Kosten

Die bis dato verbrauchten Mittel und die zugehörige Kostenaufstellung waren nachvollziehbar und plausibel.

Dem StRH lagen die Aufstellungen der budgetierten Mittel, der geleisteten Zahlungen sowie der zugehörigen „Auftragsinhalte“ (Zweck) vor. Das UVP-

Verfahren zog sich über mehrere Jahre hin. Die damit verbundenen Kosten ab 2018 bis 2022 beliefen sich auf rd. 500.000 Euro. In Summe fielen seit 2014 für UVP Planung, Einreichplanung und die zugehörigen Verfahren, Grundeinlösen sowie den Abbruch Steinfeldgasse 45 bis 2022 rd. 2,8 Millionen Euro an Kosten an.

Der StRH stellt fest, dass der Gemeinderat in Summe 2,9 Millionen Euro genehmigt hatte. Somit verblieben von den ursprünglich genehmigten Budgets rd. 100.000 Euro.

Planungskosten

Die ausgewiesenen und zum Beschluss vorgelegten Planungskosten waren nachvollziehbar und plausibel.

Auf Grund der verbliebenen Mittel waren in Vorbereitung eines späteren, möglichen Vorhabensbeschlusses für

- weitere Planungsarbeiten über 400.000 Euro und
- für die Entschädigung von Ablösen auf Basis der Kauf- und Dienstbarkeitsvereinbarung mit der Marienhütte über 950.000 Euro

- somit eine Ausweitung, Erhöhung der genehmigten Mittel um 1,4 Millionen Euro erforderlich.

Die Kosten über 950.000 Euro waren u.a. auf Grund der vorliegenden Kauf- und Dienstbarkeitsvereinbarung, der Berechnung der Entschädigungen und der aktuellen Bewertung Serverraumverlegung Marienhütte nachvollziehbar. In Summe belief sich der Entschädigungswert an die Marienhütte auf rd. 1,2 Millionen Euro. Den Aufwänden standen 250.000 Euro für den geplanten Rück-

tausch/Verkauf eines Grundstückes der Stadt (Gemeindestraße Teilabschnitt Südbahnstraße) an Einnahmen gegenüber.

Die rd. 400.000 Euro setzten sich u.a. aus Kosten für Vermessung, SIGE-Plan und vor allem Ausschreibungsplanung zusammen. Die Stadtbaudirektion ging davon aus, dass rd. 80 % der Ausschreibungsplanung neu zu leisten sein werden. Die Berechnungen basierten auf den Kosten aktueller Vorhaben.

Gesamtkosten

Die Gesamtkosten des Vorhabens standen nur als Grobschätzung als Entscheidungsgrundlage für die Investition von weiteren 1,4 Millionen Euro an Planungsgeldern dem Gemeinderat zur Verfügung.

Die Gesamtkosten waren mit einem voraussichtlichen Investitionsvolumen von 35 Millionen Euro im Entwurf zum Gemeinderatsbericht angegeben. Dem StRH lag eine Kostenschätzung aus 2017 über 30 Millionen Euro vor, die dem Inhalt und Höhe nach, im Wesentlichen plausibel war. Die 35 Millionen basierten laut Stadtbaudirektion auf einer Grobschätzung; eine detaillierte Überarbeitung der Kostenschätzung aus 2017 hatte sie nicht vorgenommen.

Nach Ansicht des StRHes wäre auf Grund der massiven Veränderungen der Preise und der jährlichen Steigerungen seit 2021 eine Überarbeitung der Kostenschätzung durch eine nachvollziehbare Berechnung der Indexierung notwendig gewesen. Die Gesamtkosten des Vorhabens, auch bereits für die Erhöhung und die Investition von weiteren 1,4 Millionen Euro in die weitere Planung, sind für den Gemeinderat als Entscheidungsgrundlage wesentlich. Dies galt auch für die Berechnung und den Ausweis der Lebenszykluskosten, welche im Gemeinderatsbericht vollkommen fehlten. Als Entscheidungsgrundlage wären aber auch die Kosten für Alternativen notwendig, die wie im Kapitel „Bedarf“ dargelegt, nicht vorlagen.

Sollte die Stadt die Unterführung nicht weiter planen und/oder später nicht umsetzen, wären diese Kosten möglichen Schadenersatzforderungen oder Forderungen auf Grund entgangenen Gewinnes an die Stadt gegenüber zu stellen. Dies unter der Voraussetzung, dass keine geeigneten Alternativen gefunden werden können. Über die Höhe dieser potentiellen Forderungen lagen keine Informationen oder Schätzungen vor.

Sollte nach Investition der nun zum Beschluss vorliegenden Kosten die Stadt eine geeignete Alternative zur Unterführung finden und konkrete Maßnahmen ausarbeiten, sind - unter anderem - 1,4 Millionen Euro als verlorene Investitionen zu sehen.

Finanzierung

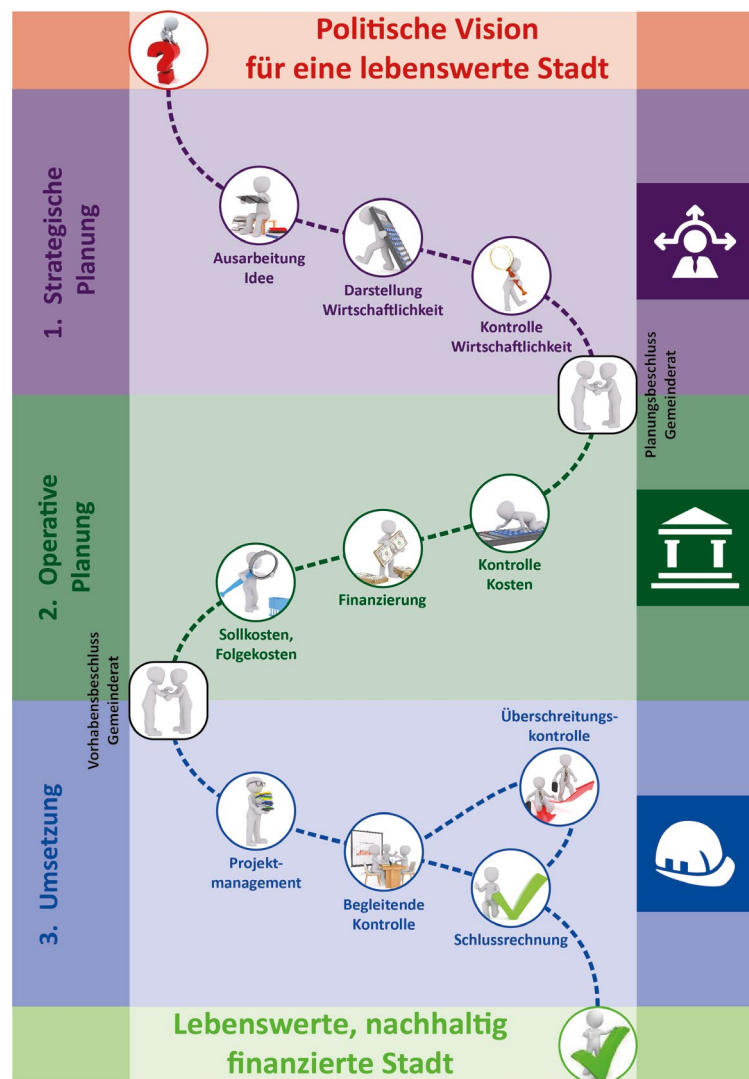
Für dieses Vorhaben waren die Gesamtkosten, rd. 30 Millionen Euro, ursprünglich budgetiert. Die auf dieser Finanzposition vorgesehenen Mittel zog die Stadtbaudirektion mit der Genehmigung des Gemeinderates für andere Vorhaben

heran. Es gab weder für die Erhöhung der Planungsgelder noch für die voraussichtlichen Gesamtkosten eine budgetäre Bedeckung; die Gesamtkosten waren nicht in der Mittelfristplanung vorgesehen.

Methodik

Im Laufe der Kontrolle gab es mehrere Gespräche mit der Stadtbaudirektion. Die vorliegende Stellungnahme basiert auf diesen Informationen und ergänzende, schriftlichen Ausführungen und Erläuterungen u.a.:

- Entwürfe zum GR Bericht GZ: A10/BD – 023257/2003/545, Stadtteilentwicklung Graz Reininghaus – Sicherstellung der äußeren Erschließung. Entwurf 1 übermittelt am 21.9.2023; Entwurf 2 übermittelt am 10.11.2023.
- Gemeinderatsbericht vom 21.9.2023, „Mobilitätsplan Graz 2040“, Analyse der Mobilitätssituation, Herausforderungen und Trends, Ziele samt Beilagen.
- UVP-Genehmigungsbescheid für die Errichtung und Betrieb der Unterführung Josef-Huber-Gasse vom 25.8.2020.
- Externes Rechtsgutachten „Unterführung Josef-Huber-Gasse“, vom 16.12.2022.
- Kosten-, Auftrags- und Zahlungsverfolgung Stadtbaudirektion übermittelt im Oktober 2023.
- Aufstellung und Berechnung Planungskosten, Stadtbaudirektion 11/23.



Entschädigung Marienhütte: Der StRH plausibilisierte die Berechnungen für Dienstbarkeitsflächenentschädigungen, den Wert der Gebäude, Siedlungskosten usw. an Hand der vorgelegten Gutachten. Eine detaillierte Kontrolle erfolgte nicht.

- Entwurf Kauf- und Dienstbarkeitsvereinbarung, Abteilung für Immobilien.
- Berechnung Entschädigung „Marienhütte-Unterführung“, 4/2023.
- Externes Gutachten, Bewertung Serverraumverlegung Marienhütte, Aktualisierung 8/2023.

Der StRH hielt am 17.11.2023 eine Schlussbesprechung mit Vertreter:in des zuständigen Stadtsenatsmitgliedes sowie der Stadtbaudirektion ab.

Nach Aussendung des Rohberichtes gab die zuständige Stadträtin am 1.12.2023 eine Stellungnahme ab.

Stellungnahme

Der Bericht legt die Notwendigkeiten und Bedingtheiten der Unterführung Josef-Huber-Gasse eindrücklich dar. Sie ist ein Vorhaben aus den frühen 2000er Jahren, das bei seiner Errichtung massiven CO₂-Ausstoß verursachen wird und steht in Konflikt mit den seither erarbeiteten internationalen, europäischen, nationalen und städtischen Klima- und Mobilitätszielen. Zwar ist die Umweltverträglichkeit gerichtlich bestätigt worden, es käme durch die Unterführung aber dennoch zu einer Erhöhung der Luftschadstoffwerte, bei einer prognostizierten Zahl von 11.000 KFZ-Fahrten am Tag. Gleichzeitig gilt die Unterführung derzeit als rechtlich verbindliches Aufschließungserfordernis für die weitere Entwicklung von Reininghaus.

Zur Erreichung lokaler und nationaler Klimaziele wird es nicht nur notwendig und ausreichend sein, fossil betriebenen MIV durch Elektromobilität zu ersetzen, sondern insbesondere auch den MIV ganz massiv in Richtung ÖV, Rad- und Fußverkehr zu verlagern.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzeptes für eine Erschließung des Stadtentwicklungsgebietes „Reininghaus“ durch eine Verlängerung der Josef-

Huber-Gasse über eine Untertunnelung der Marienhütte vor mehr als 10 Jahren waren Klimaziele noch nicht in ihrer Dringlichkeit erkannt, in der jetzigen Form definiert und in weiterer Folge durch die aus dem „Pariser Vertrag“ resultierenden Verpflichtungen festgeschrieben.

Als nationales Ziel wurde inzwischen definiert, dass Österreich bis 2040 Klimaneutralität erreicht. Dieses nationale Ziel wurde mit Beschluss des Gemeinderates vom 24. März 2022 für die Stadt Graz übernommen und sieht vor, dass die im Stadtgebiet von Graz entstehenden („produktionsbedingten“) Emissionen jährlich (!) um 10% sinken müssen, um das 2040-Ziel überhaupt erreichen zu können.

Nicht zuletzt im Prüfbericht des Stadtrechnungshofes „Was geht Graz das Klima an?“ vom August 2022 wird auf den enormen Umfang der notwendigen Reduktion der Treibhausgasemissionen hingewiesen, der nur durch massive Anstrengungen in allen Emissionssektoren erreicht werden kann.

Es ist durchgängige Erfahrung bei der Umsetzung von Verkehrskonzepten, dass im Bereich Mobilität diese Verlagerungen

durch Anreizsysteme alleine nicht erreicht werden können, sondern nur in konsequenter Kombination von „push & pull“-Maßnahmen. Jede Schaffung einer zusätzlichen MIV-Infrastruktur ist nach unzähligen Erfahrungen dabei höchst kontraproduktiv und ist auch im Anlassfall der Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung als West-Ost-Achse zu befürchten, dass diese bei weitem nicht nur für die notwendige Verkehrserschließung des „Reininghaus“-Areales, sondern auch massiv für den überörtlichen MIV-Verkehr genutzt wird.

Es gibt aus der Sicht des Klimaschutzes dabei keine realistischen Ansätze, wie diese Emissionszunahmen im Falle ihres Eintretens durch Maßnahmen in anderen Bereichen „ausgeglichen“ werden sollten und würden diese die notwendige Erreichung der Klimaziele jedenfalls konterkarieren.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass beim Verfehlen von Einsparzielen bei den Treibhausgasemissionen mit hohen Kosten gerechnet werden muss, bei denen davon auszugehen ist, dass zumindest teilweise eine Zurechnung dieser Kosten auf die jeweiligen Gebietskörperschaften erfolgen wird.

Kontrollieren und Beraten für Graz

Seit 1993 kontrolliert und berät der StRH 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 Informationsbericht im Sinne des § 16 der Geschäftsordnung für den StRH. Er dient zur Vorlage an den Kontrollausschuss.

Die Beratungen und die Beschlussfassung über diesen Bericht erfolgen gemäß dem Statut der Landeshauptstadt Graz 1967 in nichtöffentlicher und vertraulicher Sitzung.

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 StRH-Direktor
Mag. Hans-Georg Windhaber, MBA

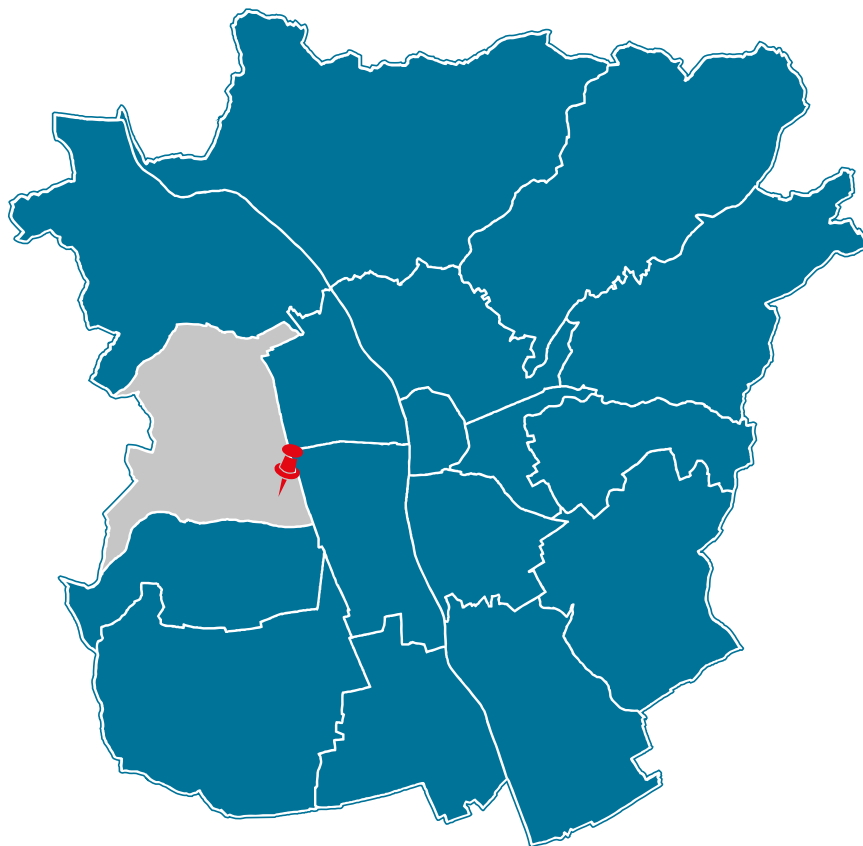
Steckbrief

Am 25. Februar 2010 beschloss der Gemeinderat den Rahmenplan Graz Reininghaus. Mit Grundsatzbeschluss vom 16. Mai 2013 beauftragte er die Abteilung für Verkehrsplanung damit, die Planung der Verkehrsinfrastruktur voranzutreiben.

Das zuständige Stadtsenatsmitglied erarbeitete ein Rahmenvorhaben, welches die Grundlagen für die Planung der Verkehrsinfrastruktur in Reininghaus zum Inhalt hatte und für mehrere große Vorhaben Planungsgelder vorsah. Darin enthaltene Teilprojekte waren unter anderem

- die Erstellung eines Verkehrsmodells,
- die Erstellung eines Buserschließungskonzepts,
- die Ausarbeitung des Einreichplans für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3,
- die fachliche, externe Begleitung der Erstellung von Mobilitätsverträgen,
- die Erstellung eines generellen Straßenprojekts,
- die Ausarbeitung von Einreichprojekten für die Unterführungen Josef-Huber-Gasse und Wetzelsdorfer Straße.

Die vom zuständigen Stadtsenatsmitglied vorgelegten Berechnungen der Sollkosten betrugen 25,35 Millionen



Euro (zuzüglich 1,65 Millionen Euro Reserve).

Im Rahmen des Planungsbeschlusses genehmigte der Gemeinderat am 4. Juli 2013 Vorhabenskosten von 5,85 Millionen Euro (inklusive einer Reserve von 0,65 Millionen Euro).

Im Zuge der Umsetzung war es notwendig, einige Teilprojekte aus dem Gesamtvorhaben auszugliedern. Zu

diesen zählten die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 (-2,5 Millionen Euro), die Unterführung Josef-Huber-Gasse (-1 Million Euro) und die Erstellung eines Buserschließungskonzepts (-0,87 Millionen Euro). Sie wurden aus dem Vorhaben ausgegliedert und zu selbstständigen Vorhaben.

Damit verblieben 1,92 Millionen Euro (zuzüglich 0,21 Millionen Euro Reserve) im Vorhabensbudget.

§ 7 (3) Projektabwicklungskontrolle

Im August 2023 ging von der zuständigen Stadträtin der Antrag zur Kontrolle des Vorhabens „Verkehrerschließung Reininghaus“ ein. Die Stadtbaudirektion beabsichtigte eine Erhöhung der Planungsgelder für die Verkehrerschließung Reininghaus/Sicherstellung der äußeren Erschließung um rd. 1,4 auf 4,3 Millionen Euro. Nach Ansicht des StRHes bestand kein Bedarf für einen neuen Planungsbeschluss, sondern für eine Kontrolle der Kosten-erhöhung bzw. Kostenüberschreitung.

Auf Grund von Verzögerungen, u.a. durch die Dauer des UVP-Verfahrens über mehrere Jahre, und damit verbundenen Kosten durch zusätzliche Vorgaben, waren bis dato weitere 1,9 Millionen Euro notwendig, genehmigt und nahezu verbraucht worden. Durch Beschluss von weiteren Mitteln über 1,4 Millionen Euro für Planungen bis zum Vorhabensbeschluss bestünde die Möglichkeit die Unterführung fristgerecht umzusetzen.

Die Realisierung der Unterführung und die damit verbundenen Auswirkungen könnten zu „Konflikten“ mit den im Mobilitätsplan 2040 definierten Zielen führen. Zur Beurteilung, ob Alternativen geeignet wären, das Aufschließungserfordernis „äußere Erschließung“ zu erfüllen, wären konkrete Maßnahmen und eine gutachterliche Bestätigung erforderlich. Beides lag zum Zeitpunkt der Kontrolle noch nicht vor.

