

GZ: StRH – 13538/2009Bericht über die Prüfung
betreffend**Beschaffung und Einsatz von 45 Niederflurstraßenbahnen
für den Fuhrpark der Grazer Verkehrsbetriebe**

Graz, 24. Juni 2010

BerichterstellerIn:
GR Korschelt Harald

Öffentlich!

Bericht
an den
Gemeinderat

Der **Stadtrechnungshof wurde** auf Grund eines Prüfantrages von acht Mitgliedern des Gemeinderates gemäß § 98 (6) Z. 1 Statut der Landeshauptstadt Graz iVm § 13 (2) Z. 1 Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof **ersucht, eine Überprüfung der Auftragsvergabe an den Bestbieter unter besonderer Berücksichtigung der Folgekosten zum Thema**

**Beschaffung und Einsatz von 45 Niederflurstraßenbahnen für den Fuhrpark
der Grazer Verkehrsbetriebe**

durchzuführen.

Der Stadtrechnungshof beschäftigte sich im Rahmen seiner **Prüfung** sowohl mit den schon **getroffenen Investitionsentscheidungen**, als auch mit den **anstehenden Investitionsentscheidungen betreffend „Verlängerungsmodule“**.

(1) Schon getroffene Investitionsentscheidungen

Jener **Teil der Prüfung**, der die **bereits getroffenen Investitionsentscheidungen** – Ankauf von 45 Fahrzeugen des Herstellers „Stadler“ – zum Gegenstand hat, hat ergeben, dass die **Entscheidungen dem Grunde nach** (technisch, betriebswirtschaftlich) **sowie hinsichtlich der Typenentscheidung** (Bestbieterermittlung) und der **Entscheidung über die Stückzahl nachvollziehbar** sind.

Die **Bestbieterermittlung** haben wir auf Grund der uns vorgelegten Unterlagen nachvollziehen können; eine eingehende Prüfung des Vergabevorganges haben wir nicht durchgeführt, da diese bereits Gegenstand einer Prüfung des Rechnungshofes sowie eines Verwaltungsverfahrens war.

Was **Begleitinvestitionen** aus städtischen Mitteln, den **Verlust an Parkplätzen** auf Grund geänderter Fahrzeugbreite sowie geänderter Rechtsvorschriften anbelangt, haben wir im Zuge der Prüfung festgestellt, dass **diese Folgewirkungen nicht der getroffenen Typenentscheidung (Bestbieterermittlung) anzulasten** sind.

Durch die dem technischen Standard entsprechend breiteren Fahrzeuge werden sich **voraussichtlich keine Einschränkungen in der Taktfrequenz** der Fahrzeuge ergeben.

(2) Anstehende Investitionsentscheidungen

(2.1.) Entscheidungsfragen

Weiteres Thema der Prüfung war, ob und in welchem Umfang in **Verlängerungsmodulen** für die bereits in Anlieferung befindlichen 45 Straßenbahngarnituren **investiert** werden soll. Die **optionale Anschaffung solcher Verlängerungsmodulen** war bereits Gegenstand der Ausschreibung und Bestbieterermittlung für die 45 Straßenbahngarnituren.

Wie im Prüfbericht dargestellt, kommen prinzipiell **Anschaffungen von bis zu 45 Verlängerungsmodulen** ebenso in Betracht, wie auch der **Verzicht auf deren Anschaffung**.

Zur Entscheidung anstehend ist daher ein **Investitionsvolumen von bis zu 40 Mio EUR**, wovon ein Teilbetrag von zusätzlich rd 8 Mio EUR auf Gebäudeerweiterungen am Remisenstandort Steyrergasse entfällt.

Entscheidungsrelevant ist die **Einschätzung über den zukünftigen Fahrgastkapazitätsbedarf**. Hierzu liegen **Expertenschätzungen** vor, die auf **Annahmen** über die generelle Bevölkerungsentwicklung, weiters auf Annahmen über die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen (etwa die Schaffung der Nahverkehrsdrehscheibe am Hauptbahnhof, Betriebsansiedelungen, Kurzparkzonen-erweiterungen uä) sowie schließlich auf Annahmen über den so genannten „Modal Split“ **beruhen**.

Kernaussage der **Expertenschätzungen** ist, dass mittelfristig mit einer jährlichen Fahrgaststeigerung von 1,5 % pa zu rechnen ist (hohe Wahrscheinlichkeit), und dass Szenarien mit **Steigerungsannahmen von bis zu 3 % pa als eher unwahrscheinlich** zu gelten hätten.

Demgegenüber geht man – so die Befragungen des GVB-Managements und des Leiters der Abteilung für Verkehrsplanung – **in der Graz AG und in der zuständigen Magistratsabteilung derzeit von einer 3%igen Steigerung pro Jahr** aus, eine Annahme, die **auch dem Verkehrsfinanzierungsvertrag zwischen Stadt Graz und Graz AG zugrunde** gelegt worden sei. Außerdem weisen GVB-Management und Verkehrsplanung darauf hin, dass etwa durch die Schaffung der Nahverkehrsdrehscheibe am Hauptbahnhof auf der Achse zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt ab 2013 mit einer **deutlich über 1,5% liegenden Steigerung** zu rechnen sei.

Auf der **Basis dieser von den GVB vertretenen Annahmen** sei die **Investition in Verlängerungsmodulen unverzichtbar**, weil Simulationsrechnungen für dieses Szenario bereits in Zeiträumen **ab 2013 einen stark erhöhten Kapazitätsbedarf** nahe legen.

Im **Ergebnis** haben die **GVB im Verlauf der Prüfung und der Beratungen** des Kontrollausschusses eine **Positionierung** erarbeitet; demnach soll längstens bis 2011 die Entscheidung über die Anschaffung von Verlängerungsmodulen den zuständigen Gremien vorgelegt werden. Vorschlagsgemäß sollen bis **spätestens 2014/15 zwölf Stück Verlängerungsmodulen** auf den **Linien 6 und 7 im Einsatz** stehen.

Die **übrigen 33 Verlängerungsmodulen** sollen nach den **Intentionen der GVB ab 2020** sukzessive angeliefert werden.

In **technischer und in der Folge preislicher Hinsicht** ist noch von **Bedeutung**, dass laut aktuellen Aussagen des GVB-Managements ein **Zusatzantrieb für die Verlängerungsmodulen nicht benötigt** würde, wodurch sich die **Stückpreise** für die Module – noch zu verhandeln – gegenüber früheren Annahmen **verringern** dürften.

(2.2.) Kommentierung durch den Stadtrechnungshof

Stadtrechnungshof und Kontrollausschuss haben sich mit den Entscheidungsgrundlagen und Einschätzungen sowie den **möglichen alternativen Handlungsoptionen** ausführlich auseinander gesetzt.

- Die **Einschätzung über die verstärkte Auslastung auf den Linien 6 und 7** – im Gefolge der geplanten Schaffung der Nahverkehrs Drehscheibe am Hauptbahnhof – ist **dem Grunde nach plausibel** und kann den seitens der GVB vertretenen Einschätzungen über steigende Auslastungen schwerlich etwas entgegen gesetzt werden, zumal die **Befragung des magistratsinternen Leiters der Verkehrsplanung diese Einschätzungen bestätigt** hat.
- Die **Annahme jedoch**, dass der **allgemeine Trend oberhalb von 1,5 % pa** liegen werde, ist **durch Expertenschätzungen nicht eindeutig unterstützt**: ein **Gutachten (Prof. Sammer)** besagt, dass das **Steigerungsszenario von +1,5% pa wahrscheinlich** sei, während darüber hinaus gehende Annahmen über Fahrgaststeigerungen tendenziell unwahrscheinlich wären.
- Im Zuge der **Befragungen im Kontrollausschuss** – Leiter GVB, Leiter Stadtplanung – wurden hierzu prononciert Fachmeinungen vertreten, dass mittelfristig sehr wohl ein **erhöhtes Fahrgastaufkommen realistisch** sei und gerade durch die Schaffung eines attraktiven Angebotes – neue großräumige Straßenbahngarnituren mit Mittelteilen – eine weitere Attraktivierung erreicht werde.
- Die **Finanzierung von 45 Verlängerungsmodulen** einschließlich Gebäudeinvestitionen ist für den **Zeitraum bis 2017 im geltenden Verkehrsfinanzierungsvertrag nicht abgedeckt**.

Aus **heutiger Sicht** wird daher – auf Grund der von GVB und Stadtplanung vorgebrachten Argumente – zwar die **Investition in eine Verstärkung der Linien 6 und 7 unterstützt, nicht aber** auch eine generelle Freigabe der Mittel für einen **Vollausbau auf 45 Verlängerungsmodule**.

Da sich bei Anschaffung von Verlängerungsmodulen **auf Grund der erforderlichen Gebäudezusatzinvestitionen und der Stückpreise Skaleneffekte ergeben**, erscheint es aus Rentabilitätssicht verlockend, die maximale Zahl an Verlängerungsmodulen anzuschaffen. Hier ist aber Vorsicht geboten, weil die **dadurch geschaffene Zusatzkapazität** selbst nach den optimistischsten Prognosen **nicht vor 2025-2030 benötigt** werden wird.

So gesehen scheint es **angeraten, vorerst nur die bis 2020 unbedingt für nötig erachtete Stückzahl abzurufen** und die Skaleneffekte nicht voll auszuschöpfen.

Mit dem Lieferanten sollte auf dieser Basis ein bestmögliches Arrangement über die Modalitäten eines etwaigen späteren Abrufes weiterer Mittelteile ausverhandelt werden.

Zu bedenken ist dabei auch, dass durch die **Anschaffung von Verlängerungsmodulen** weitere **Folgekosten** (Finanzierung und Betrieb) ausgelöst werden, was es wirtschaftlich erscheinen lässt, die Kapazitätserweiterung schrittweise durchzuführen.

Der Kontrollausschuss stimmt den Feststellungen des Stadtrechnungshofes zu und stellt gemäß § 67 a in Verbindung mit § 45 Abs 6 des Statutes der Landeshauptstadt Graz 1967, LGBl 130/1967, in der geltenden Fassung den

Antrag,

der **Gemeinderat möge den Prüfbericht des Stadtrechnungshofes** sowie die **Stellungnahme des Kontrollausschusses zur Kenntnis** nehmen.

Die Vorsitzende des Kontrollausschusses:

Der Stadtrechnungshofdirektor:

GRin KO Ingeborg Bergmann

Dr. Günter Riegler

Vorberaten in den Kontrollausschusssitzungen am 2. März 2010, 12. April 2010, 27. April 2010, 25. Mai 2010 und am 15. Juni 2010.

Die Vorsitzende:

GRin KO Ingeborg Bergmann

GZ: StRH –13538/2009

Bericht über die Prüfung
betreffend

**Beschaffung und Einsatz von 45 Niederflurstraßenbahnen
für den Fuhrpark der Grazer Verkehrsbetriebe**

Graz, 24. Juni 2010

**Stellungnahme
gemäß § 67a Abs 5 des Statutes der Landeshauptstadt Graz**

zum Prüfbericht gemäß § 98 (6) Z. 1 Statut der Landeshauptstadt Graz iVm § 13 (2) Z. 1
Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof zum Thema

**Beschaffung und Einsatz von 45 Niederflurstraßenbahnen für den Fuhrpark
der Grazer Verkehrsbetriebe**

Der **Kontrollausschuss** hat den oben erwähnten **Prüfbericht des Stadtrechnungshofes** in seinen Sitzungen am 2. März 2010, 12. April 2010, 27. April 2010, 25. Mai 2010 sowie am 15. Juni 2010 eingehend beraten. Gemäß § 67a Abs. 5 des Statutes wird zum vorliegenden Prüfbericht folgende

Stellungnahme

abgegeben:

Der **Kontrollausschuss** hat die vom Stadtrechnungshof getroffenen **Feststellungen ausführlich diskutiert.**

Sämtliche **Berichtsteile** zum Thema „**Beschaffung und Einsatz von 45 Niederflurstraßenbahnen für den Fuhrpark der Grazer Verkehrsbetriebe**“ wurden vom Kontrollausschuss **zustimmend zur Kenntnis genommen.**

Die Vorsitzende des Kontrollausschusses:

GRin KO Ingeborg Bergmann