

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter: Klaus Masetti

BerichterstellerIn:

GR Piffel-Reinisch

GZ: A10/BD – 070523/17-2

Graz, 08.02.2018

Betr.: Straßenbahn Reininghaus
Projektgenehmigung über 44,178 Mio. € für den
Zeitraum 2018 – 2023

Ausgangs- und Beschlusslage

Am 25. Februar 2010 hat der Gemeinderat der Stadt Graz einstimmig den „Rahmenplan Graz- Reininghaus“ beschlossen. Mit diesem Planwerk, bestehend aus dem „Rahmenplan“ und den zugrundeliegenden Fachberichten „Stadtplanung, Grün- und Freiraum, Verkehr“ soll die Entwicklung von Graz-Reininghaus in einen zukunftsfähigen, urbanen, und energieoptimierten neuen Stadtteil ermöglicht werden.

Der Rahmenplan dient zusammenfassend:

- der räumlichen Verankerung bisheriger Vorarbeiten und des aktuellen Entwicklungsstandes in Graz-Reininghaus
- einer Herstellung von Planungs- und Investitionssicherheit und damit der Sicherstellung der öffentlichen Interessen bei gleichzeitiger Schaffung von Anreizen für Investoren -als fachliche Grundlage - zur Festlegung mittel- und langfristiger Vorgaben in Stadtentwicklungskonzept und Flächenwidmungsplan
- als Grundlage für städtebauliche und baukünstlerische Wettbewerbe, welche die Voraussetzung für Bebauungsplanungen auf Quartiersebene bilden
- als Grundlage für privatrechtliche Vereinbarungen mit künftigen Investoren

Mit dem Grundsatzbeschluss des Gemeinderates der Stadt Graz am 16. Mai 2013 wurde die Abteilung für Verkehrsplanung beauftragt, die Planung der Verkehrsinfrastruktur für Graz-Reininghaus voranzutreiben und dem Stadtteil in seiner Ressourcenplanung hohe Priorität einzuräumen.

Am 4. Juli 2013 hat der Gemeinderat die Projektgenehmigung über 6,5 Mio. € für die Planungen der Verkehrserschließung Reininghaus erteilt. Teil dieses Beschlusses war auch der Auftrag zur Ausarbeitung und Planung der Einreichplanung für die Verlängerung der Straßenbahn ab der Alten Poststraße bis zum Areal der ehemaligen Hummelkaserne.

Verkehrs- und Maßnahmenkonzept Reininghaus

Die Stadtentwicklung Graz-Reininghaus stellt mit ihrer Fläche von fast 1% der Stadtfläche eine enorme Herausforderung an die Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsplanung dar. Eine Realisierung mit bisher üblichen Ansätzen zu Nutzungsart, Modal Split und Stellplatzanzahl etc. würde das umliegende Straßennetz großräumig stark überlasten bzw. wesentliche Ausbauerfordernisse der Straßenverkehrsinfrastruktur notwendig machen. Aus diesem Grund wurde ein Verkehrsentwicklungskonzept erarbeitet, das sich an einem verkehrspolitischen Szenario der „Sanften Mobilität“ orientiert. Dieses verfolgt eine Entwicklung mit einer Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, das Wachstum des Kfz-Verkehrs durch die neuen Nutzungen soll eingeschränkt werden.

Das Konzept sieht zusammengefasst folgende Maßnahmenprogramme vor:

- **Maßnahmenprogramm Mobilitätsmanagement und Parkraummanagement für die neuen Nutzungen**
Auf Grund von Mobilitätsmanagement, Parkraummanagement und Verhaltensänderung der BewohnerInnen, Beschäftigten, BesucherInnen und KundInnen durch Informationsarbeit soll der MIV-Anteil möglichst klein gehalten werden. Es soll nur so viel Kfz-Verkehr zufahren, wie in einem erträglich ausgebauten Straßennetz bewältigt werden kann.
- **Maßnahmenprogramm Fuß- und Radwegenetz**
Errichtung von Geh- und Radwegen innerhalb des Areals und zwischen Graz- Reininghaus und den umliegenden Stadtteilen für eine optimale innere und äußere Erschließung zu Fuß und mit dem Fahrrad.
- **Maßnahmenprogramm Öffentlicher Verkehr**
Zentraler Punkt ist ein Erschließungskonzept mit einer Straßenbahnlinie durch Graz-Reininghaus
- **Maßnahmenprogramm Kfz-Verkehr - Straßennetz und Parkraum:**
Für den gesamten Stadtteil wurde als Input für das Stadtteilentwicklungskonzept ein hierarchisch organisiertes Straßennetz erarbeitet, um einerseits eine optimale Erschließung sicherzustellen und andererseits für die Zukunft eine flexible Verkehrsorganisation und Querschnittgestaltung zu ermöglichen. Dadurch sollen die für die Erschließung erforderlichen Flächen langfristig als öffentlicher Straßenraum gesichert werden.

Im Zuge der Umweltverträglichkeitserklärung für das Projekt ‚Unterführung Josef Huber Gasse‘, wurde eine Verkehrsmodellberechnung mit einem Prognosezeitraum bis 2023 erstellt. Diese Berechnung und die darin dargestellten KFZ-Verkehrsbelastungen bilden gemeinsam mit dem im Rahmenplan Reininghaus abgebildeten Maßnahmenkonzept für den Bereich Verkehr die Grundlage für das Einreichprojekt 2017 ‚Straßenbahn Reininghaus‘.

Projektbeschreibung - Straßenbahn

Die Strecke stellt einen neuen Abschnitt dar, der von der bestehenden Strecke der Linie 7 in der Eggenberger Straße abzweigt und das Neubaugebiet Reininghaus erschließt.

Das Projekt startet bei der bestehenden Haltestelle Alte Poststraße, deren Bahnsteige entsprechend den hohen Fahrgastzahlen verbreitert werden. Unmittelbar nach der Haltestelle zweigt die Straßenbahn in die Alte Poststraße ab. Die beiden Gleise werden im Bogen aufgeweitet, um zwischen den Gleisen eine Aufstellfläche für die Fußgängerquerung zu erhalten. In der Eggenberger Straße entfällt der von Osten kommende Linksabbieger in die Alte Poststraße. Stadtauswärts wird das Gleis in der Alten Poststraße im Mischverkehr geführt, stadteinwärts erhält die Straßenbahn zwischen der Eggenberger Straße und der Kreuzung Alte Poststraße / Köflacher Gasse / Eckertstraße auf 150 Meter einen vom Kfz-Verkehr getrennten Gleiskörper. Der gesamte Kreuzungsbereich Alte Poststraße / Köflacher Gasse / Eckertstraße wird, um die maximal zulässige Neigung von 4% für die Straßenbahn einhalten zu können, ab Zugang zur Fachhochschule um rund 3 Meter abgesenkt.

Ab dem Kreuzungsbereich fährt die Straßenbahn bis zur GKB-Unterführung im Mischverkehr. Unmittelbar nach dem Tragwerk schwenkt das stadtauswärtsführende Gleis auf einen eigenen Gleiskörper und quert nach rund 100 m die Reininghausstraße in die UNESCO-Esplanade.

Das stadteinwärts führende Gleis verläuft im Straßenraum der Alten Poststraße bzw. Reininghausstraße. Sämtliche Kreuzungen im Streckenabschnitt zwischen der Eggenberger Straße und der Einbindung in die UNESCO-Esplanade werden mit Verkehrslichtsignalanlagen ausgestattet. Entlang der Alten Poststraße wird durchgehend auf der Ostseite ein getrennter Geh- und Radweg geführt.

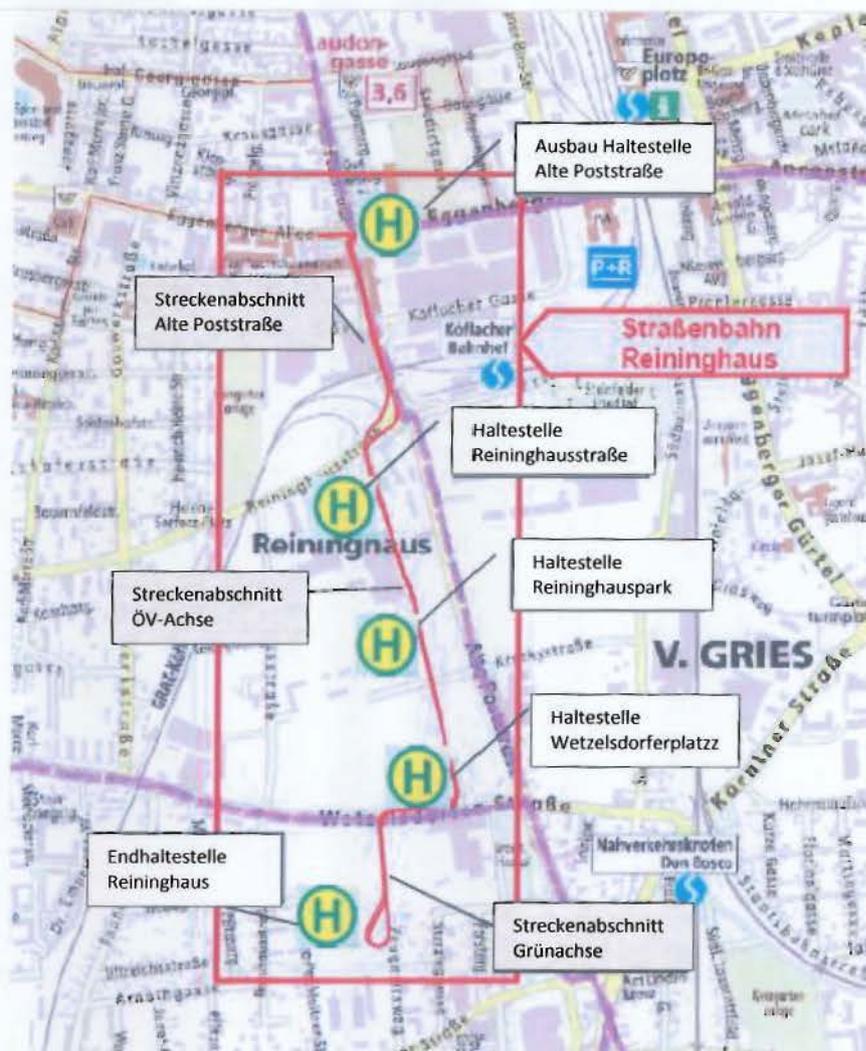


Abb. 1.: Übersicht Straßenbahn Reininghaus – Streckenführung

Unmittelbar nach Eintritt in die UNESCO-Esplanade ist die erste Haltestelle („Reininghausstraße“) angeordnet. Die Straßenbahn wird in der UNESCO-Esplanade etwa mittig im Straßenraum flankiert von beidseitigen Radfahrstreifen geführt. Grundsätzlich ist die UNESCO-Esplanade dem ÖV vorbehalten, Ausnahme bildet der zeitlich und tonnagemäßig beschränkte Ladeverkehr.

An die Fahrbahn schließt beidseitig der Gehsteig an, in welchem je nach zur Verfügung stehender Breite verschiedene multifunktionale Nutzungen (Anordnung von Bäumen, Masten, Ladezonen, Fahrradabstellplätze, bzw. Aufenthaltszonen u. dgl.) vorgesehen sind. Im nördlichen Teil der UNESCO-Esplanade sind Unterkellerungen aus der früheren Nutzung vorhanden, die im Zuge der Errichtung der Straßenbahnstrecke abgebrochen und aufgefüllt werden.

Die nächste Haltestelle befindet sich auf Höhe des künftigen Reininghausparks. Die Radfahrstreifen werden im Haltestellenbereich als richtungsgebundene Radwege hinter der jeweiligen Haltestellenfläche vorbeigeführt. Nördlich der Wetzelsdorfer Straße biegt die Straßenbahn Richtung Westen zur Haltestelle „Wetzelsdorfer Platz“, welche als 80m lange Doppelhaltestelle ausgeführt ist, ab. Anschließend biegt die Straßenbahn wieder nach Süden ab, quert die Wetzelsdorfer Straße und verläuft weiter in Richtung Süden in den südlichen Abschnitt der Domenico-dell'Allio-Allee. Auch in diesem Abschnitt wird im Mischverkehr gefahren – jedoch ausschließlich zur Erschließung der angrenzenden Quartiere. Der Radverkehr auf einem westseitig angeordneten Zweirichtungs-Radweg geführt wird. Beidseitig der Fahrbahn sind begleitende Baumpflanzungen vorgesehen. Unmittelbar südlich der Maria-Pachleitner-Straße befindet sich die Endhaltestelle.

Projektbeschreibung Sonstiger Verkehrsraum

Kreuzung Alte Poststraße / Eggenberger Straße / Eggenberger Allee:

Der nördliche Ast der Alten Poststraße wird auf einer Länge von rund 100 m ausgebaut. Auf der Ostseite wird anstelle der bestehenden Parkplätze ein Geh- und Radweg errichtet. In der Eggenberger Straße entfällt aus Gründen der Leistungsfähigkeit die Linksabbiegemöglichkeit in die Alte Poststraße. Es bestehen jedoch Umfahrungsmöglichkeiten über die Köflacher Gasse bzw. über die Pommergasse und Ostwaldgasse. Die Zufahrten zu den westseitigen Grundstücken in der Alten Poststraße zwischen Eggenberger Straße und Eckertstraße erfolgen von Norden prinzipiell durch richtungsgebundenes Ein- und Ausfahren. Von Süden zufahrenden Fahrzeuge können an der Kreuzung Alte Poststraße / Eggenberger Straße über den Linksabbiegestreifen wenden.

Kreuzung Alte Poststraße / Eckertstraße / Köflacher Gasse:

Diese Kreuzung wird neu organisiert, entsprechend den neuen Anforderungen ausgebaut und mit Verkehrslichtsignalanlagen ausgestattet. Damit sind hinkünftig sämtliche Relationen möglich.

Kreuzung Alte Poststraße / Reininghausstraße / Friedhofstraße:

Auch diese Kreuzung wird neu organisiert, entsprechend den neuen Anforderungen ausgebaut und mit Verkehrslichtsignalanlagen ausgestattet. Um die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten, werden die Fahrrelation Alte Poststraße Richtung Süden und Alte Poststraße von Süden kommend Richtung Reininghausstraße mit zwei Fahrstreifen ausgestattet, die nach der Kreuzung jeweils wieder zu einem Fahrstreifen zusammengeführt werden.

UNESCO-Esplanade und Domenico-dell'Allio-Allee:

Die Straßenzüge UNESCO-Esplanade und Domenico-dell'Allio-Allee sind im Bestand noch nicht vorhanden und werden mit der Straßenbahn miterrichtet. In der UNESCO-Esplanade wird ein Straßenquerschnitt ausgeführt, der einen zweistreifigen Fahrbahnbereich für die Straßenbahn sowie außen angrenzend je einen Radfahrstreifen vorsieht. Angrenzend daran wird ein breiter Gehsteigbereich angeordnet, welcher neben der Gehwegfunktion verschiedene multifunktionale Nutzungen erfüllen soll (Anordnung von Bäumen, Masten, Ladezonen, Fahrradabstellplätze, bzw. Aufenthaltszonen u. dgl.). Die UNESCO-Esplanade wird neben dem ÖV-, Fuß- und Radverkehr nur eingeschränkt zum Zwecke des Ladens zu Befahren sein. Es werden drei Ampeln, die barrierefreie Querungen über die Straßenbahnachse ermöglichen, errichtet.

Bushaltestellen „Alte Poststraße“:

Für die künftig verkehrende Buslinie 62 sowie die Busse des Schienenersatzverkehrs der Straßenbahn Reininghaus werden in der Alten Poststraße jeweils vor der Kreuzung mit der Eggenberger Straße Randhaltestellen eingerichtet. Die Busse des Schienenersatzverkehrs erreichen die Haltestelle nördlich der Kreuzung abweichend von der Strecke der Straßenbahn aus Richtung Zentrum kommend über die Fahrtroute Daungasse – Alte Poststraße.

Bushaltestellen „Wetzelsdorfer Platz“

Für eine im Verlauf der Wetzelsdorfer Straße führende neue städtische Buslinie wird am Wetzelsdorfer Platz in Richtung Westen eine Bushaltestelle geschaffen, die direkt an die Straßenbahn-Haltestelle stadteinwärts angrenzt. In Gegenrichtung wird der Bus an der Kreuzung Wetzelsdorfer Straße/ Domenico-dell'Allio-Allee signal geregelt als Linksabbieger zur Straßenbahn-Haltestelle geführt und anschließend wieder signal geregelt in die Wetzelsdorfer Straße ausgeleitet.

Fuß- und Radwegführung entlang der gesamten Trasse

Grundsätzlich werden entlang der gesamten Straßenbahn-Trasse beidseitig Geh-/ Radwegverbindungen geschaffen. Lediglich im Bereich der GKB-Unterführung ist dies zwischen der Eckertstraße und der Kreuzung Reininghausstraße, wie auch im Bestand, auf Grund des beschränkten Querschnitts in der Unterführung nicht möglich.

Im Nordbereich verläuft entlang der Alten Poststraße ostseitig ein getrennter Geh- und Radweg. Dieser wird an das bestehende bzw. geplante Netz angebunden. Entlang der Reininghausstraße verläuft beidseitig ein getrennter Geh- und Radweg, entlang der Friedhofgasse ist südseitig ein getrennter Geh- und Radweg vorgesehen.

Entlang der UNESCO-Esplanade ist in beide Richtungen ein Radfahrstreifen vorhanden, welcher an den beiden Haltstellen in einen richtungsgebundenen Radweg übergeht und hinter der Haltestellenfläche vorbeiführt. Im Bereich Wetzelsdorfer Platz wird der Radverkehr in Ost-West-Richtung über den fußgängerzonentypisch gestalteten Platz nördlich der Haltestelle geführt. Auch entlang der Domenico-dell'Allio-Allee wird eine Radwegverbindung an der Westseite gemeinsam mit dem Gehweg errichtet.

Projektbeschreibung Straßenraumgestaltung

Basierend auf den Beschluss des Gemeinderates vom 21.5.2015 wurde im Sommer 2015 ein offener, einstufiger, anonymer Gestaltungswettbewerb für den zentralen Bereich in Reininghaus ausgeschrieben und durchgeführt. Von der internationalen Fachjury wurde das Büro freiland Umweltconsulting in Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro Hohensinn als Sieger gekürt. Die Gestaltungsüberlegungen sind gemeinsam mit der Straßenbahnplanung weiter entwickelt und grundsätzlich berücksichtigt worden.

Die ÖV-Achse Reininghaus durchläuft das gesamte Stadtentwicklungsgebiet und verbindet die unterschiedlichen Quartiere. Sie stellt den wesentlichen Bewegungsraum und öffentlichen Kommunikationsraum dar. Diese Verbindungsfunktion wird durch zwei durchlaufende Bänder visuell hervorgehoben. Je nach Platzverfügbarkeit durchziehen diese bis 3,5 m breiten Bänder den gesamten öffentlichen Raum. Sie erhalten einen einheitlichen Belag und trennen den Bewegungsraum in fuß- und radläufige Bewegungslinien. Die Funktion der Bänder ist abhängig von der verfügbaren Breite des öffentlichen Raumes, von den angrenzenden halböffentlichen Freiräumen und den angrenzenden Quartiersnutzungen.

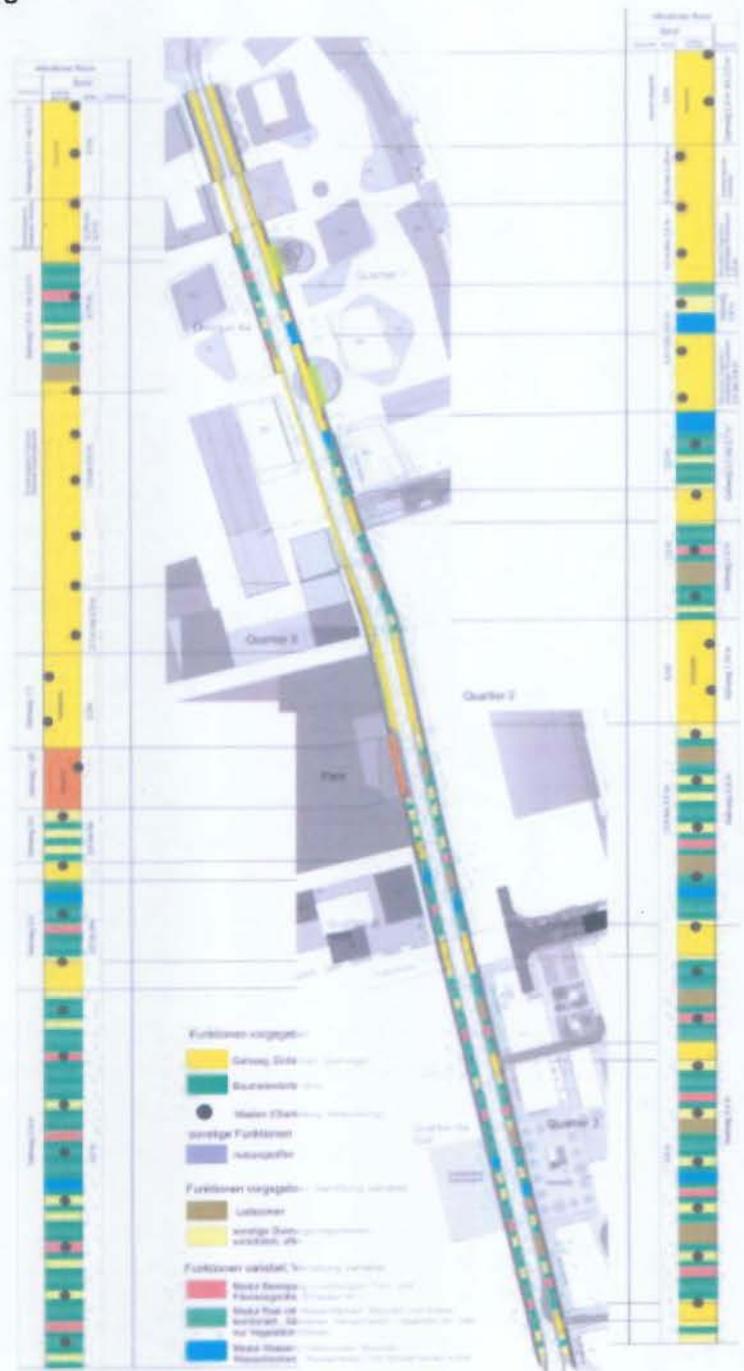


Abb. 2.: Gestaltungskonzept ÖV-Achse

Die Funktionszuweisung erfolgt in Modulen:

- **Modul Baumstandorte:** Bewegung soll in einem „stadtklimatisch angenehmen“ Umfeld passieren. Wo immer möglich werden Bäume gepflanzt. Die Baumabstände sind Rhythmusgeber und bestimmen die Partitur.
- **Modul Rastplatz:** Wer Bewegung macht, benötigt Ruhepausen. Sitzelemente, umrahmt von Pflanzflächen mit Gräsern, Stauden und Kleinsträuchern begleiten den Bewegungsraum.
- **Modul Wasser:** Wer Bewegung macht, benötigt Abkühlung. Wasserflächen mit Wasserfontänen fungieren als angenehme Oasen in der Sommerhitze der Stadt.
- **Modul Fitness:** Bewegung erfolgt auch in sportlicher Form, die ÖV-Achse ist als Joggingstrecke nutzbar und wird durch einfache Fitnessstationen, deren Realisierung in Abhängigkeit zu den angrenzenden Quartiersentwicklungen zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt, ergänzt.
- **Modul Nutzungsoffen:** Diese Bereiche sind je nach Bedarf als Ladezonen und/oder Gastgärten nutzbar.
- **Modul Gehweg, Einfahrt und Querungen:** Sie sind von Möblierung und Bepflanzung freizuhalten, wenn raumbedingt die Funktion als Gehweg, Ein- und Ausfahrt erforderlich ist oder um barrierefreies Queren der ÖV Achse zu ermöglichen.
- **Modul Haltestelle:** Die Bänder werden zur Haltestelle.

Der urbane Norden: Bezugnehmend auf die vorgegebenen Rahmenbedingungen (Platzverfügbarkeit, Bestandsbäume und Wurzelschutzstreifen) dominieren die Module Haltestelle und Gehweg. Die Bänder selbst übernehmen die Funktion des Fußweges und vereinigen sich in Verbindung mit den halböffentlichen Räumen zu Vorplätzen der Erdgeschosszonen. Wo es die räumlichen Bedingungen erlauben, finden sich Baumpflanzungen und kleine Erholungsnischen mit Sitzmöblierung sowie Stauden und Gräser. Eine Wasserfläche mit Fontainen befindet sich auf der Ostseite

Die grüne Mitte: Im Zentrum des Planungsgebietes ist der Stadtteilpark geplant, der sich als offener Bereich durch das Quartier 2 bis über die Alte Poststraße zu einem Platz ziehen wird. Im Norden werden die Bänder zur Haltestelle. Unterschiedliche Module kennzeichnen den Abschnitt: Wasserflächen bieten Abkühlung und Spiel in der warmen Jahreszeit. Baumarten des Parks finden auf den straßenbegleitenden Bändern ihre Fortsetzung. Sitznischen, umgeben von Pflanzflächen, dienen als Rastplätze.

Die „Vorgärten“ im Süden: Zwei durchgehende Baumreihen prägen den Süden der Achse. Dazwischen finden sich unterschiedliche Module wie Rastplätze, Wasser, etc. Die Vorplätze der beiden angrenzenden Quartiere weiten den Straßenraum im mittleren Abschnitt auf. Am Band werden durch entsprechende Modulzuweisungen eine angemessene Durchwegung und ausreichend Rastplätze generiert.

Projektstand

Die eisenbahnrechtliche Einreichplanung, bestehend aus Planungen für die Fachbereiche

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

ist abgeschlossen, gemäß § 31a Eisenbahngesetz positiv begutachtet und Mitte Oktober 2017 bei der zuständigen Behörde zur Genehmigung eingereicht. Die Verhandlung erfolgt Anfang Dezember 2017. Die Unterlagen für die weiteren materienrechtlichen Genehmigungen (Straßenrecht-Landesstraße, Wasserrecht) wurden ebenfalls bei der zuständigen Behörde eingereicht. Die Einreichung Straßenrecht-Gemeindestraße erfolgt Anfang 2018. Mit der EU-weiten Ausschreibung zur Erstellung der eisenbahnrechtlichen Einreichplanung wurde optional auch die Detail- und Ausführungsplanung ausgeschrieben, so dass unmittelbar mit Baubeschluss des Gemeinderates mit diesen Planungsarbeiten begonnen werden kann.

Mit der Erstellung der EU-weiten Ausschreibung für die Örtliche Bauaufsicht kann nach Baubeschluss des Gemeinderates begonnen werden.

Für die Realisierung des Projektes ist auch Fremdgrund notwendig. Mit den betroffenen Grundeigentümern wurden bereits Vor- bzw. Abstimmungsgespräche geführt. Nach Vorliegen der Baubescheide bzw. nach Baubeschluss des Gemeinderates können die entsprechenden Verträge erstellt und dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Projektentwicklung und Termine

Die wesentlichen Meilensteine stellen sich wie folgt dar:

- Februar 2010: GR-Beschluss ‚Rahmenplan Graz Reininghaus‘
- Juli 2013: GR-Beschluss über 2,5 Mio. € für die Planungsphase ‚Straßenbahn Reininghaus‘
- Oktober 2017: eisenbahn- und materienrechtliche Einreichungen
- Winter 2017/2018: GR-Beschluss über Finanzierung des Bauvorhabens
Eisenbahn- und materienrechtliche Baugenehmigungen
- Herbst 2018: Ausschreibung Bauleistung
Ausschreibung ‚Örtliche Bauaufsicht‘
- Anfang 2019: Baubeginn
- Ende 2021: Inbetriebnahme Straßenbahn / Gesamtfertigstellung

Generelle Vorgaben für die Projektabwicklung

Es sollen alle organisatorischen und vertraglichen Möglichkeiten für eine schnelle Abwicklung ausgeschöpft werden, um eine rasche Gesamtfertigstellung der Baumaßnahmen zu erreichen. Zudem ist eine laufende Sachinformation der Bevölkerung, des Gemeinderates, des Bezirksrates, der Wirtschaft und anderer betroffener Institutionen sicherzustellen.

Im Rahmen ihrer Leitungs- und Koordinierungsfunktion nimmt die Stadtbaudirektion federführend die Projektleitung wahr und stimmt zentral die Informationen und speziellen Fachinteressen mit der Projektsteuerung ab.

Die Projektsteuerung und -durchführung erfolgt durch die Holding Graz Linien. Die Projektsteuerung umfasst im Wesentlichen die Koordinierung für die Planungs- und Bauleistungen, die Termin- und Kostenverfolgung. Gemeinsam mit der Stadtbaudirektion erfolgt die Erstellung der Unterlagen für die Projektkontrolle des Stadtrechnungshofes und das laufende Berichtswesen. Die Projektdurchführung durch die Holding Graz Linien bezieht sich insbesondere auf die Durchführung der Ausschreibungen und die Vergabe der Planungs- und Bauleistungen.

Investitionskosten

Basierend auf der vorliegenden Einreichplanung haben die beteiligten Planungsbüros, die Holding Graz Linien und die Stadtbaudirektion eine gemeinsame Kostenschätzung für die Investitionen erstellt.

Straßenbahnanbindung Reininghaus	Mio. €
Errichtungskosten	29,248
bauteilübergreifende Kosten	5,418
Grundeinlöse- und Abbruchkosten, Entschädigungen	1,250
Dienstleistungen, Neben- und Verfahrenskosten	3,851
Valorisierung und Gleitung (2% auf 5 Jahre)	2,554
Umsatzsteuer	1,857
Summe Investitionskosten	44,178

Abb.3 : Straßenbahnanbindung Reininghaus – Kostenschätzung Stand November 2017

Die Gesamtinvestitionskosten belaufen sich auf knapp über 44 Mio. €. Um zukünftige Verhandlungen bzw. Ausschreibungen nicht zu determinieren bzw. zu beeinflussen, werden hier nur die Summen der wesentlichen Kostenelemente dargestellt.

Die bauteilübergreifenden Kosten beinhalten die anteiligen Leitungs- und Kanalbaukosten, die neu zu errichtenden VLSA-Anlagen, die Fahrleitungs- und Beleuchtungsanlagen sowie die Aufwendungen für die verkehrlichen Provisorien. Die Dienstleistungen betreffen die gesamte Planung inkl. Bauaufsicht und Baumanagement sowie die Anrainerinformation. Für die die Straßenbahn betreffenden Baukosten fällt keine Umsatzsteuer an, bei den anderen Bauteilen wurde diese entsprechend berücksichtigt.

Die Preisbasis der Kostenschätzung ist Oktober 2017, die Valorisierung wurde mit 2% über einen Zeitraum von 5 Jahren angenommen.

Die Annahmen über die einzelnen Kostenfaktoren basieren auf Erfahrungswerten über gleichartig ausgeschriebene Leistungen und gehen davon aus, dass keine wesentlichen unvorhergesehenen Ereignisse auftreten. Die Risiken wurden entsprechend dem Handbuch zur Kostenermittlung im Geschäftsbereich Projekte der ÖBB Infrastruktur AG auf Basis ‚Einreichplanung‘ mit einer ‚mittleren‘ Projektkomplexität und mittleren Baugrundverhältnissen ermittelt.

Folgekosten

Als Folgekosten gelten:

- die Differenz der Kosten für die **Erhaltung der neuen baulichen Anlagen** und der Kosten für die Erhaltung der bestehenden baulichen Anlagen
- die Differenz der Kosten für den **Betrieb der neuen baulichen Anlagen** und der Kosten für den Betrieb der bestehenden baulichen Anlagen und
- die Differenz der Kosten für den zukünftigen **Betrieb der Straßenbahn** und der Kosten für den derzeitigen Betrieb der Straßenbahn

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. Insgesamt betragen die Mehrkosten der jährlichen Erhaltung gegenüber dem Ist-Zustand rund 260.000,- und verteilen sich – unter ausschließlicher Betrachtung der das Haus Graz betreffenden Anlagenteile – wie folgt:

Anlage	Betreiber	voraussichtliche Erhaltungskosten
umgebaute Straßenanlagen Eckertstraße, Köflacher Gasse, Friedhofgasse und Reininghausstraße sowie Unesco-Esplanade, Wetzelsdorfer Platz und Domenico-dell'Alлио-Allee südlich Wetzelsdorfer Straße inkl. allfälliger Haltestellenflächen, Geh-/Radwege, Radabstellanlagen und Entwässerungsanlagen; Verkleidung GKB-Unterführung (mit Ausnahme Begrünung)	Holding Graz Services - Straße	40.060,61
Gleisanlage samt Oberleitung und Oberleitungsmaste, Fahrgastinformationsanlagen, Fahrscheinautomaten, Haltestellenüberdachungen samt Ausstattung	Holding Graz Linien	111.943,80
Sämtliche Bepflanzungsmaßnahmen (Bäume, Gräser, etc.) einschließlich Begrünung GKB-Unterführung Straßenmöblierung und Wasserelemente	Holding Graz Services - Grünraum	62.485,61
Neuerrichtete Kanal- und Retentionsanlagen	Holding Graz Wasserwirtschaft	9.378,91
Straßenbeleuchtung	Stadt Graz - Straßenamt	10.020,66
VLSA	Stadt Graz - Straßenamt	19.243,42
Unterwerk	Energie Graz	4.967,06
SUMME		258.100,07

Abb. 4 Erhaltungskostenabschätzung und -zuordnung

Die zukünftigen zusätzlichen Betriebskosten der baulichen Anlagen können derzeit nur sehr grob abgeschätzt werden, werden sich aber auf rund 100.000,- / Jahr belaufen:

Anlage	Betreiber	voraussichtliche Betriebskosten
Straßenreinigung, Winterdienst	Holding Graz Services - Straße	83.600,00
Strom Straßenbeleuchtung	Stadt Graz - Straßenamt	8.750,00
Strom, Telekom, VSR - VLSA	Stadt Graz - Straßenamt	9.120,00
SUMME		101.470,00

Abb. 5 Betriebskostenabschätzung und -zuordnung

Die Mehrkosten für den Straßenbahnbetrieb wurden von der Holding Graz Linien mit jährlich rund 1,0 Mio. € beginnend ab 2022 bekanntgegeben.

Finanzierung

Seitens der Stadt Graz wird eine Kostenbeteiligung des Bundes und des Landes angestrebt. Während die Gespräche mit dem Land Steiermark schon aufgenommen worden sind, können die Verhandlungen mit dem Bund erst nach Konstituierung der neuen Bundesregierung voraussichtlich im 1. Quartal 2018 erfolgen. Da das Projekt ‚Straßenbahnanbindung Reininghaus‘ engstens mit der Stadtteilentwicklung Reininghaus verbunden ist bzw. teilweise eine Voraussetzung darstellt, wird ein möglichst rascher Baubeginn mit Jänner 2019 angestrebt. Da die Gesamtabwicklung des Projektes über die Stadt Graz erfolgt, umfasst die gegenständliche Projektgenehmigung auch die Gesamtkosten des Projektes. Sowohl die Fördervereinbarungen als auch die Finanzierungsanteile des Bundes und des Landes Steiermark werden in weitere Folge vom Gemeinderat zu beschließen sein.

Die Finanzierung der Mittel erfolgt wie nachstehend dargestellt:

	Gesamt	Stadt	Holding
Projektgenehmigung Straßenbahnanbindung Reininghaus - Planung (BD045)	2,500	0,306	2,194
Restbetrag Projektgenehmigung Süd-West-Linie (BD020)	2,261	1,179	1,082
bisherige Ausgaben	-1,000	-0,106	-0,894
Investitionsfonds 2018 - 2023	40,417	11,115	29,302
Summe	44,178	12,494	31,684

Abb. 6 Finanzierungsdarstellung

Bezogen auf den Zeitplan ergibt sich für die Bauphase folgende Finanzmittelaufteilung:

Jahr	Gesamt	Stadt	Holding	Aufwandsersatz Stadt an Holding
bisherige Ausgaben bis 30.9.2017	1,000	0,106	0,894	
2018	1,645	1,096	0,845	-0,296
2019	12,768	0,323	12,668	-0,223
2020	12,668	3,343	12,668	-3,343
2021	12,718	3,393	12,668	-3,343
2022	3,378	3,343	3,378	-3,343
2023	0,000	0,891		-0,891
Summe	44,178	12,494	43,122	-11,439

Abb. 7 Finanzmittelaufteilung 2017 – 2023

Vorhabensliste / Bürgerbeteiligung:

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter: Klaus Masetti

GZ: A10/BD – 070523/17-2

Graz, 08.02.2018

Betr.: Straßenbahn Reininghaus
 Projektgenehmigung über 44,178 Mio. € für den
 Zeitraum 2018 – 2023

Berichtigung:

Die Tabelle 6 ‚Finanzierungsdarstellung‘ auf Seite 9 ist durch nachstehende Tabelle zu ersetzen:

	Gesamt	Stadt	Holding
Projektgenehmigung Straßenbahnanbindung Reininghaus - Planung (BD045)	2,500	0,306	2,194
Restbetrag Projektgenehmigung Süd-West-Linie (BD020)	2,261	1,179	1,082
Investitionsfonds 2018 - 2023	39,417	11,009	28,408
Summe	44,178	12,494	31,684

Der Bearbeiter

	Signiert von	Masetti Klaus
	Zertifikat	CN=Masetti Klaus,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2018-02-02T14:12:59+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

Vorhabensliste:

ja / nein

Eine Bürgerbeteiligung ist nicht vorgesehen, da die Trassenführung durch den vom Gemeinderat beschlossenen Rahmenplan bereits vorgegeben wurde. Jedenfalls ist aber eine umfassende Information der betroffenen Bevölkerung und Wirtschaftsbetriebe vorgesehen.

Stadtrechnungshof

Nach der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof ist eine Projektkontrolle hinsichtlich Soll-Kosten-Berechnung und Folge-Kosten-Berechnung durchzuführen. Die erforderlichen Unterlagen wurden dem Stadtrechnungshof übermittelt.

Der Ausschuss für Stadt- und Grünraumplanung

stellt daher gemäß Statut der Landeshauptstadt Graz § 45, Abs.2, Pkt. 5 und 10

den

Antrag,

der Gemeinderat wolle beschließen:

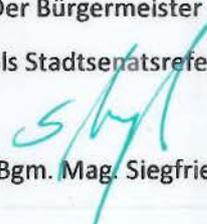
1. Der vorstehende Bericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Graz erteilt die Projektgenehmigung in Höhe der Gesamtkosten in Höhe von 44,178 Mio. €.
3. Die Bedeckung der Kosten erfolgt auf den im parallelen Finanzstück festzulegenden Voranschlagstellen. Die Jahresaufteilung beträgt:

Jahr	Gesamt	Stadt	Holding	Aufwands- ersatz Stadt an Holding
bisherige Ausgaben bis 30.9.2017	1,000	0,106	0,894	
2018	1,645	1,096	0,845	-0,296
2019	12,768	0,323	12,668	-0,223
2020	12,668	3,343	12,668	-3,343
2021	12,718	3,393	12,668	-3,343
2022	3,378	3,343	3,378	-3,343
2023	0,000	0,891		-0,891
Summe	44,178	12,494	43,122	-11,439

4. Die Stadtbaudirektion wird unter Einbeziehung der betroffenen Magistratsabteilungen mit der Projektleitung des Gesamtprojektes bevollmächtigt.
5. Die Projektabwicklung erfolgt durch die Holding Graz Linien im Rahmen des Verkehrsfinanzierungsvertrages VFV 2.
6. Die Übernahme bzw. zukünftige Erhaltung der Anlagen erfolgt durch jene Abteilungen der Stadt Graz bzw. Gesellschaften im Haus Graz wie im Bericht unter ‚Folgekosten‘ dargestellt.

Der Bearbeiter:
Dipl.-Ing. Klaus Masetti
(elektronisch gefertigt)

Der Stadtbaudirektor:
Dipl.-Ing. Mag. Bertram Werle
(elektronisch gefertigt)

Der Bürgermeister
als Stadtsenatsreferent

(Bgm. Mag. Siegfried Nagl)

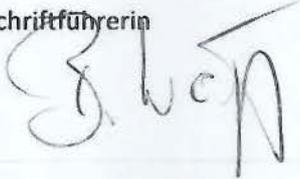
Der Bürgermeister:

(Bgm. Mag. Siegfried Nagl)

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit.....Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des

Ausschusses für Stadt- und Grünraumplanung am.....7.8.2018.....

Der/die Schriftführerin



Der/die Vorsitzende:



Abänderungs-/Zusatzantrag:

Der Antrag wurde in der heutigen öffentlichen nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung

bei Anwesenheit von GemeinderätInnen

einstimmig mehrheitlich (mit Stimmen /..... Gegenstimmen) angenommen.

Beschlussdetails siehe Beiblatt

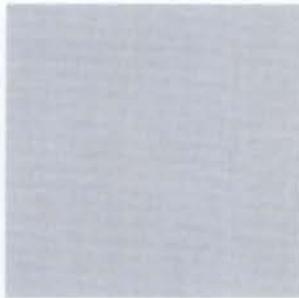
Graz, am 8/2/18

Der/die Schriftführerin:



	Signiert von	Masetti Klaus
	Zertifikat	CN=Masetti Klaus,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2017-11-28T09:42:19+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Werle Bertram
	Zertifikat	CN=Werle Bertram,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2017-11-29T07:57:47+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.



Stellungnahme 1/2018 zum Thema

Straßenbahnanbindung Reininghaus

(Projektkontrolle)

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer:

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer: *AV*

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer: 

GZ: StRH - 076286/2017

Graz, 24. Jänner 2018

Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz

8011 Graz

Kaiserfeldgasse 19

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

Diesem Prüfbericht lag der Stand von vorliegenden Unterlagen und Auskünften bis
zum 24. Jänner 2018 zugrunde.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Kurzfassung	5
1.1 Stellungnahme zum Bedarf	5
1.2 Stellungnahme zu den Sollkostenberechnungen	5
1.3 Stellungnahme zu den Folgekostenberechnungen	5
1.4 Stellungnahme zur geplanten Finanzierung	6
2 Gegenstand und Umfang der Kontrolle	7
2.1 Auftrag und Überblick	7
2.2 Vorliegender Kontrollantrag	8
2.3 Eckdaten des Projekts	8
3 Berichtsteil	10
3.1 Projektübersicht	10
3.2 Bedarf	13
3.3 Rechtliche Voraussetzungen	13
3.4 Sollkostenberechnungen	16
3.5 Folgekostenberechnungen	18
3.6 Finanzierung	19
3.7 Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften	20
3.8 Terminplan	21
4 Kontrollmethodik	22
4.1 Zur Kontrolle herangezogene Unterlagen	22
4.2 Auskünfte und Besprechungen	22
Kontrollieren und Beraten für Graz	23

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer: 

Abbildungsverzeichnis

Seite

Abbildung 1:	Übersichtskarte Gesamtprojekt	10
Abbildung 2:	Genereller Übersichtslageplan	10
Abbildung 3:	Regelprofil Bereich Stützmauer und GKB Unterführung	11
Abbildung 4:	Regelprofil ÖV-Achse - freie Strecke.....	11
Abbildung 5:	Regelprofil ÖV-Achse - Grünachse.....	11
Abbildung 6:	Regelquerschnitt Haltestelle	12
Abbildung 7:	Lageplan Wetzelsdorfer Platz und Wetzelsdorfer Straße	12
Abbildung 8:	Aufbau Erschütterungs- und Dämmmassnahmen Gleistrasse	12
Abbildung 9:	Kostenaufstellung - Sollkosten	16
Abbildung 10:	Kostenaufstellung - Folgekosten	18
Abbildung 11:	Aufstellung Herkunft Budgetmittel	19

Abkürzungsverzeichnis

A10/BD	Stadtbaudirektion
Abs.	Absatz
ARGE	Arbeitsgemeinschaft
CAD	computer-aided design
d.h.	das hieß
DKA	Druckknopfampel
GGZ	Geriatrische Gesundheitszentren
GKB	Graz-Köflacher Bahn
GO	Geschäftsordnung
GR	Gemeinderat
GZ	Geschäftszahl
HG	Holding Graz
Inkl.	inklusive
Kfz	Kraftfahrzeug
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
rd.	rund
STRAB	Straßenbahn
StRH	Stadtrechnungshof
SW-Linie	Südwest-Linie
usw.	und so weiter
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage
z.B.	zum Beispiel

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer: 

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer:



1 Kurzfassung

1.1 Stellungnahme zum Bedarf

Der Stadtrechnungshof 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 waren lediglich Regelungen hinsichtlich des Baus und des Betriebes von Straßenbahnen geregelt.

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.

Den Ausbau des bestehenden STRAB-Netzes sah der Stadtrechnungshof auch in Hinblick auf die bestehende Feinstaubbelastung als 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 bzw. rechnerischen Richtigkeit. 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 entnahmen die Fachplanerinnen und Fachplaner entweder direkt aus einer digitalen Planungssoftware oder die Berechnungen erfolgten vereinzelt rechnerisch. Einheitspreise basierten auf Erfahrungswerten der beauftragten Planungs-ARGE und auf Erfahrungswerten der Stadtbaudirektion aus aktuellen Projekten. Die Ermittlung spezifischer Kosten betreffend den Neubau der STRAB-Trasse erfolgte durch die HG-Linien selbst und flossen in die Kostenschätzung ein.

Der Stadtrechnungshof plausibilisierte ausgesuchte Massenermittlungen und Einheitspreise, wobei er keine Auffälligkeiten feststellte.

Die Bewertung der Risikoabschätzung bzw. Risikobewertung erfolgten laut Angaben der Stadtbaudirektion im Rahmen von Besprechungen der Fachplanerinnen und Fachplaner gem. ÖBB Risikotabelle und waren für den Stadtrechnungshof nachvollziehbar.

1.3 Stellungnahme zu den Folgekostenberechnungen

Der Stadtrechnungshof kontrollierte die vorliegenden Unterlagen der

Stadtbaudirektion rechnerisch und stellte keine Auffälligkeiten fest. Die Herleitungen der einzelnen Kostenparameter waren im Ansatz plausibel und nachvollziehbar.

1.4 Stellungnahme zur geplanten Finanzierung

Gemäß Aufstellung der Stadtbaudirektion sollte das Projekt durch eine bestehende Projektgenehmigung hinsichtlich der Verkehrserschließung Reininghaus, durch eine Umschichtung von nicht mehr benötigten Budgetmittel aus der Projektgenehmigung zu Planungen der SW-Linie sowie durch Inanspruchnahme des Investitionsfonds 2017 bis 2022 finanziert werden.

Der Stadtrechnungshof nahm die Budgetmittelzuteilung zur Kenntnis, sah aber die Umschichtung von bestehenden Projektgenehmigungen hinsichtlich Verfolgbarkeit bestehender Projektgenehmigungen kritisch.

Auf die generell angespannte Finanzlage der Stadt Graz sowie auf das Erfordernis, auf das absolut notwendige Mindestmaß, z.B. Investitionen nur auf Grund gesetzlicher Vorgaben zu beschränken, war an dieser Stelle hinzuweisen.

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer:.....

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer:

2 Gegenstand und Umfang der Kontrolle

2.1 Auftrag und Überblick

Der Stadtrechnungshof nahm diese Kontrolle aufgrund eines Antrages des zuständigen Stadtsenatsreferenten, im gegenständlichen Fall des Bürgermeisters, gemäß § 6 GO-StRH (Projektkontrolle) in den Kontrollplan des Stadtrechnungshofes auf.

Gegenstand der Kontrolle war die Errichtung einer Straßenbahnanbindung des Reininghaus-Areals.

Die geplante neue STRAB-Trasse sollte dabei

- von der Kreuzung Alte Poststraße / Eggenberger Straße Richtung Süden
- über das Reininghaus-Areal
- zur Endhaltestelle im Nahbereich des Pflgewohnheims Peter Rosegger der GGZ.

führen

Der § 98 Abs. 4 des Statutes der Landeshauptstadt Graz (Projektkontrolle) sowie der § 6 Abs. 1 GO-StRH gaben für die Projektkontrolle folgende Kontrollziele vor:

- Kontrolle des Projektes auf Zweckmäßigkeit (Bedarfsprüfung),
- Kontrolle der vorgelegte Sollkosten- und Folgekostenberechnungen,
- außerdem kontrollierte der Stadtrechnungshof auch die voraussichtliche Finanzierung.

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 kontrollieren und binnen drei Monaten der zuständigen Stadtsenatsreferentin bzw. dem zuständigen Stadtsenatsreferenten zu berichten.

Die Stadtbaudirektion übermittelte dem Stadtrechnungshof am 14. Dezember 2017 detaillierte Unterlagen zu Soll- und Folgekostenberechnungen. Zu den, den Kostenberechnungen zu Grunde liegenden Massenberechnungen fand am 9. Jänner 2018 ein Termin mit dem beauftragten Ziviltechnikerbüro statt.

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer:

2.2 Vorliegender Kontrollantrag

Der Kontrollantrag des Bürgermeisters (als zuständiger Stadtsenatsreferent) langte am 12. Dezember 2017 im Stadtrechnungshof ein.

Der mögliche Prüfzeitraum für das gegenständliche Projekt erstreckte sich gemäß der in der GO-StrH vorgesehenen dreimonatigen Prüffrist für den Stadtrechnungshof vom 13. Dezember 2017 bis 12. März 2018.

2.3 Eckdaten des Projekts

Gemäß Entwurf des Berichts an den Gemeinderat, Stand 12. Dezember 2017, veranschlagte die Stadtbaudirektion beim Projekt „Straßenbahnanbindung Reininghaus“ Gesamtherstellungskosten in Höhe von rd. 44,2 Millionen Euro brutto für den Zeitraum 2018 bis 2023.

Folgende Ziele sollten mit der Errichtung der Straßenbahnanbindung Reininghaus erreicht werden:

- Erschließung des städtebaulich neu zu erschließenden ehemaligen Reininghaus-Areals im Westen des Grazer Stadtgebiets.
- Errichtung einer Straßenbahntrasse mit einer Gesamtlänge von insgesamt rd. 3,6 km inkl. Unterwerk¹ im Bereich der Wendeschleife:
 - Gleis 1 stadtauswärts führend inkl. Wendeschleife rd. 1,874 km;
 - Gleis 2 stadteinwärts führend rd. 1,610 km,
 - Überholgleis Wendeschleife rd. 0,156 km.
- Errichtung von 4 neuen Haltestellen:
 - Haltestelle unmittelbar nach Eintritt in die neu zu errichtende UNESCO-Esplanade auf dem ehemaligen Reininghaus-Areal;
 - Haltestelle auf Höhe des zukünftigen, noch zu errichtenden Reininghausparks;
 - Haltestelle des neu zu errichtenden „Wetzelsdorfer Platzes“,
 - Endhaltestelle unmittelbar südlich der Maria-Pachleitner-Straße, im Nahbereich des Pflgewohnheims Peter Rosegger der GGZ.
- Umbau des Kreuzungsbereiches Alte Poststraße / Eggenberger Straße / Eggenberger Allee. Dieser Kreuzungsumbau erstreckt sich auch zum Teil in nördlicher Richtung.

¹ Unterwerk, auch Unterstation oder Umformerstation, ist ein Umspannwerk, das Bahnstrom, das heißt 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](#), Stand 16.1.2018)

- Absenkung der bestehenden Alten Poststraße im Bereich zwischen Eggenberger Straße und Reininghaus Straße um das bestehende Gefälle zur GKB-Unterführung straßenbahntauglich zu machen.
- Neuerrichtung von VLSA-Anlagen, z.B. im Bereich der Reininghausstraße (Ersatz des bestehenden Kreisverkehrs) und im Bereich der Wetzelsdorfer Straße und von DKAs im Streckenverlauf.
- Errichtung von begleitenden Geh- und Radwegen im Bereich der STRAB-Trasse.

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer: 

3 Berichtsteil

3.1 Projektübersicht

Bestandteil des Gemeinderatsbeschlusses
 Der Schriftführer: *AP*

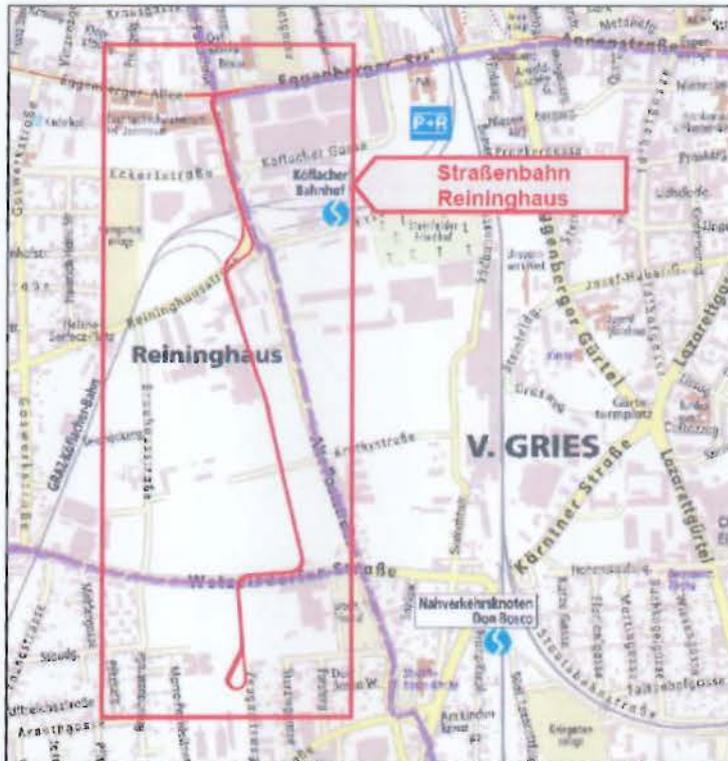


Abbildung 1: Übersichtskarte Gesamtprojekt
 Quelle: Einreichprojekt 2017, ARGE STRAB-Reininghaus

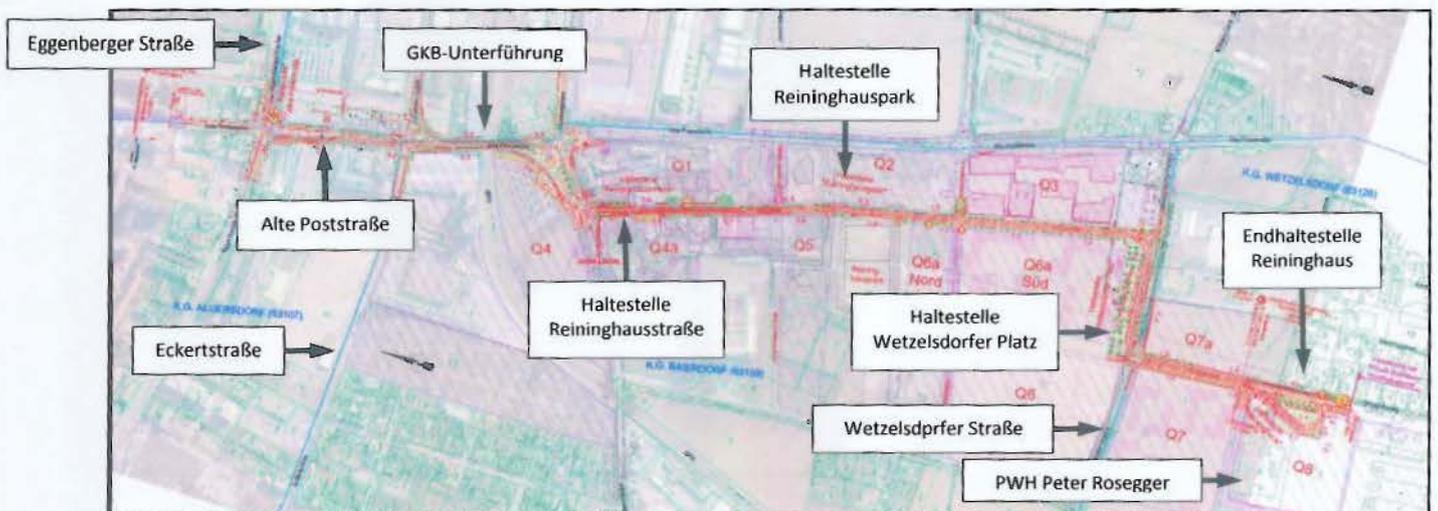


Abbildung 2: Genereller Übersichtslageplan
 Quelle: Einreichprojekt 2017, ARGE STRAB-Reininghaus
 Ergänzungen StrRH

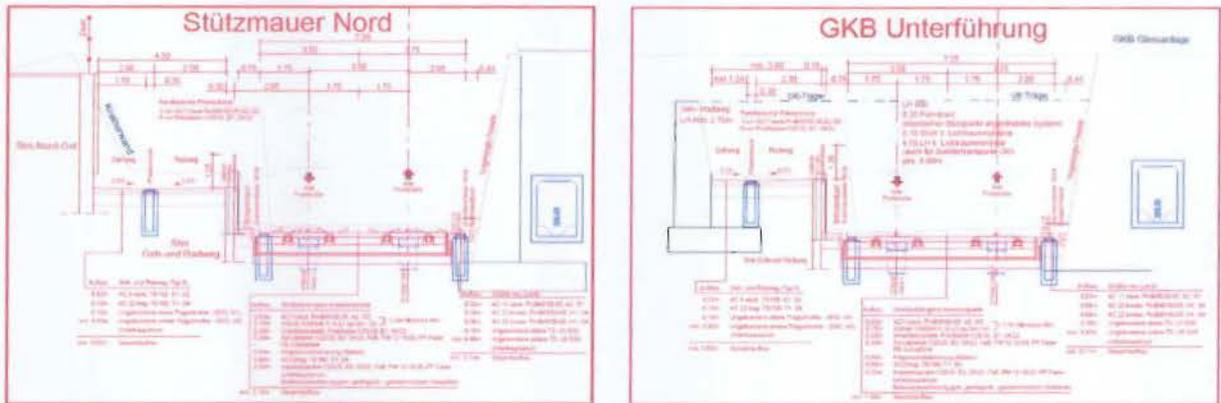
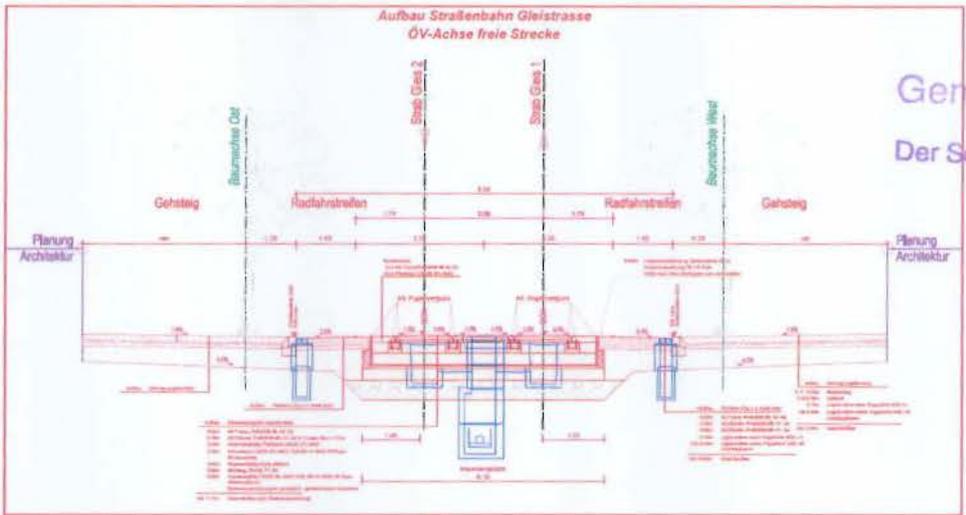


Abbildung 3: Regelprofil Bereich Stützmauer und GKB Unterführung
 Quelle: Einreichprojekt 2017, ARGE STRAB-Reininghaus



Bestandteil des Gemeinderatsbeschlusses
 Der Schriftführer:

Abbildung 4: Regelprofil ÖV-Achse - freie Strecke²
 Quelle: Einreichprojekt 2017, ARGE STRAB-Reininghaus

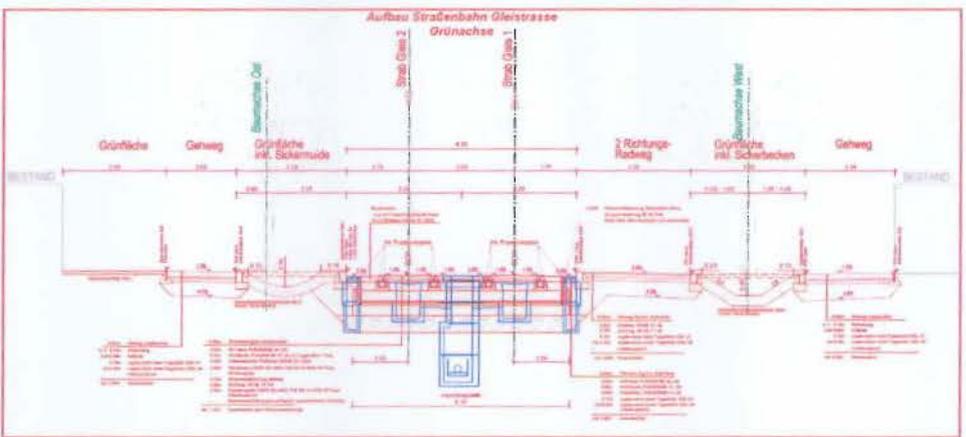
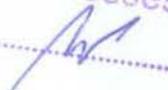


Abbildung 5: Regelprofil ÖV-Achse - Grünachse³
 Quelle: Einreichprojekt 2017, ARGE STRAB-Reininghaus

² Gleisstrasse zwischen Reininghausstraße und Wetzelsdorfer Platz NEU
³ Gleisstrasse zwischen Wetzelsdorfer Straße und Endschleife

Bestandteil des Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer: 

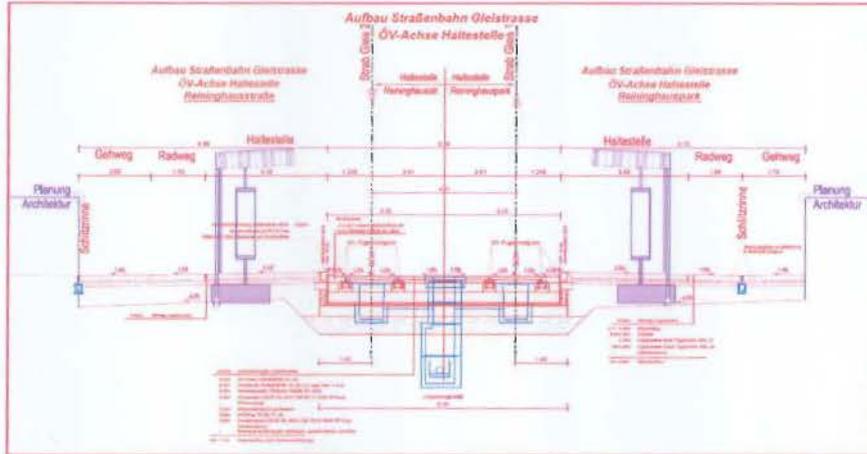


Abbildung 6: Regelquerschnitt Haltestelle
Quelle: Einreichprojekt 2017, ARGE STRAB-Reininghaus

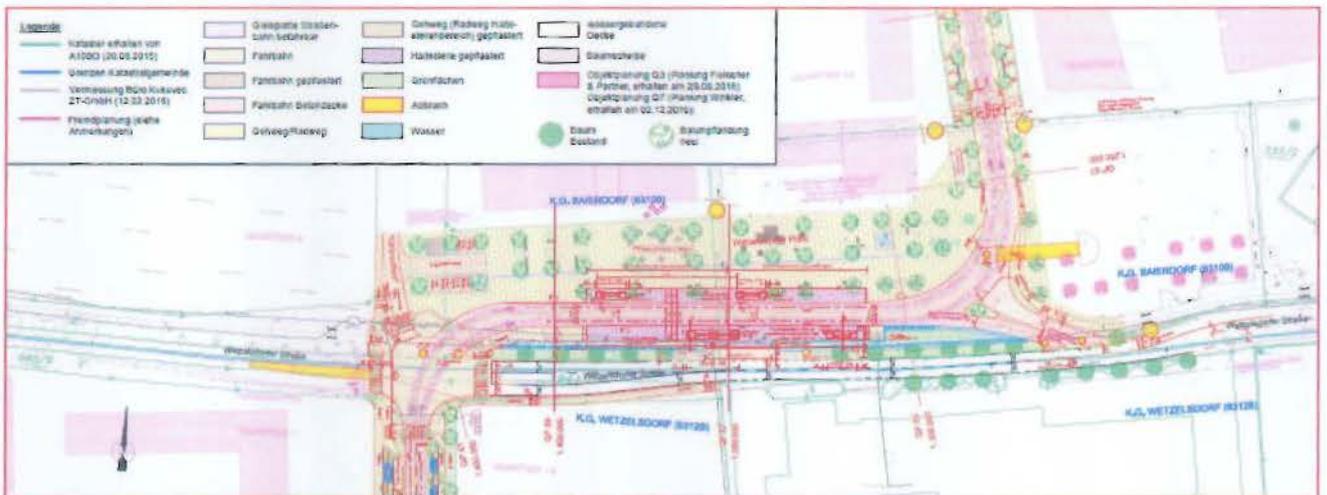


Abbildung 7: Lageplan Weitzelsdorfer Platz und Weitzelsdorfer Straße
Quelle: Einreichprojekt 2017, ARGE STRAB-Reininghaus

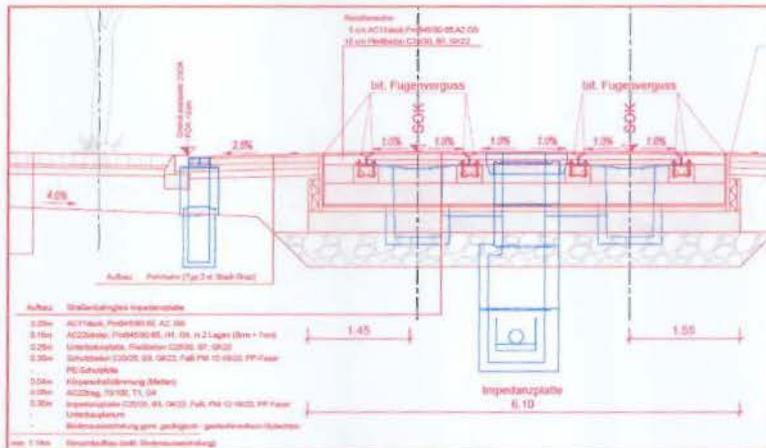


Abbildung 8: Aufbau Erschütterungs- und Dämmmaßnahmen Gleisstrasse
Masse-Feder-System auf steifer Grundplatte
Quelle: Einreichprojekt 2017, ARGE STRAB-Reininghaus

Bestandteil des Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer:



3.2 Bedarf

Auf Grund der Gemeinderatsbeschlüsse und den Ergebnissen der vorangehenden Untersuchungen und Analysen im Zusammenhang mit den städteplanerischen Entwicklungen des Reininghaus-Areals war die Errichtung einer Straßenbahntrasse zur ÖV-Erschließung des Reininghaus-Areals plausibel und nachvollziehbar.

Der Stadtrechnungshof kontrollierte im Zuge einer vorgezogenen Bedarfsprüfung bereits im Jahr 2013 diverse vorbereitende Planungen, wie z.B. die Erstellung eines Verkehrsmodells, die Erstellung eines generellen Straßenprojektes, die Erstellung eines Buserschließungskonzeptes für die vorläufige Buserschließung des ehemaligen Reininghaus Areals bis zur endgültigen Realisierung einer STRAB-Erschließung usw. Er legte im August 2013 eine entsprechende Stellungnahme vor.⁴

Der Bedarf und Umfang der im damaligen Projektantrag angeführten Planungen und Maßnahmen für eine zukünftige Verkehrserschließung des Areals Graz-Reininghaus war für den Stadtrechnungshof nachvollziehbar und plausibel.

Der Stadtrechnungshof verwies daher im Rahmen dieser Projektkontrolle betreffend Bedarf im Wesentlichen auch auf den vorgenannten Bericht.

Das gegenständliche Projekt war Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung des Reininghaus-Areals und war auch im Rahmenplan Graz-Reininghaus⁵ enthalten.

3.3 Rechtliche Voraussetzungen

Die Stadt Graz hatte sich mit den „Verkehrspolitischen Leitlinien Graz 2020“ als Straßenbahnstadt positioniert. Der Ausbau von STRAB-Linien war wesentlicher Bestandteil der künftigen Grazer Verkehrspolitik, grundsätzlicher Rechtsanspruch auf die Errichtung einer STRAB-Linie bestand nicht.

- **Straßenbahnverordnung (StrabVO) 1999⁶**

Die StrabVO 1999 enthielt keine Verpflichtung zur Errichtung von STRAB-Trassen. Es waren lediglich Regelungen hinsichtlich des Baus und des Betriebes von Straßenbahnen enthalten.

- **Verkehrspolitische Leitlinie 2020**

In der GR-Sitzung am 23. September 2010 stimmte der GR mehrheitlich den

⁴ Siehe dazu „[Verkehrserschließung Reininghaus – Stellungnahme Teil 1](#)“

⁵ Link [Rahmenplan Graz-Reininghaus](#)

⁶ Link [Straßenbahnverordnung 1999, Stand 12.1.2018](#)

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses

vorgelegten „Verkehrspolitischen Leitlinien Graz 2020“ zu⁷.

Der Schriftführer:

Die „Verkehrspolitischen Leitlinien Graz 2020“ basierten u.a. auf den „Verkehrspolitischen Leitlinie 2000“ sowie einer Evaluierung des Grazer Verkehrskonzeptes „GIVE“. Folgende Grundsätze der Verkehrspolitik in Graz waren 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 Bebauungsplanung 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“ Der mehrheitliche Beschluss im Gemeinderat erfolgte am 19. Jänner 2012.⁸ Mit dem „Grazer Mobilitätskonzept 2020“, den darin angeführten Zielen und daraus abgeleiteten Verkehrsplanungsrichtlinie erfolgte die Definition verbindlicher Handlungsanleitungen für die Verwaltung der Stadt Graz und die Holding Graz. (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

⁷ Link zum [GR-Stück „Verkehrspolitischen Leitlinie 2000“ vom 23.9.2010](#)

⁸ Link zum [GR-Stück „Grazer Mobilitätskonzept 2020“ vom 19.1.2012](#)

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses

Der Schnittführer:

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.

Des Weiteren war die Inbetriebnahme der Straßenbahn Reininghaus auch signifikanter Bestandteil der erforderlichen ÖV-Vorsorge zur Stadtteilentwicklung im „Masterplan ÖV 2023, mit Ausblick auf das Jahr 2030“, den die Abteilung für Verkehrsplanung im September 2017 dem Ausschuss für Verkehr als Informationsbericht vorlegte.

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

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer:

3.4 Sollkostenberechnungen

Die Vorgehensweise der Stadtbaudirektion zur Ermittlung der Sollkostenberechnungen war nachvollziehbar und plausibel. Die getroffenen Annahmen entsprachen dem Projektstand.

Die geplanten Gesamtkosten des gegenständlichen Projektes betragen gemäß vorliegender Kostenaufstellung der Stadtbaudirektion rd. 44,2 Millionen Euro brutto.⁹¹⁰

Straßenbahnanbindung Reininghaus	
Kostenaufstellung - Sollkosten (Millionen Euro)	
Errichtungskosten	29,242
bauteilübergreifende Kosten	5,418
Grundeinlöse- und Abbruchkosten, Entschädigungen	1,250
Dienstleistungen, Neben- und Verfahrenskosten	3,851
Valorisierung und Gleitung (2% auf 5 Jahre)	2,554
Umsatzsteuer	1,857
Summe Investitionskosten brutto	44,172

Abbildung 9: Kostenaufstellung - Sollkosten
Quelle: A10/BD

Die Stadtbaudirektion legte dem Stadtrechnungshof die Sollkostenberechnungen, die sie in Zusammenarbeit mit der für die Planung beauftragten Arbeitsgemeinschaft erarbeitete, strukturiert und nachvollziehbar vor. Die Ansätze für Unvorhergesehenes (Risiken) ermittelte die Stadtbaudirektion beim gegenständlichen Projekt in Anlehnung an das Handbuch zur Kostenermittlung im Geschäftsbereich Projekte der ÖBB-Infrastruktur Bau AG auf Grund der vorliegenden Planunterlagen zur Einreichplanung des eisenbahnrechtlichen Verfahrens. Dieses Handbuch stellte 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

⁹ Im Bereich der Baukosten fiel für den unmittelbaren Bereich der Straßenbahn keine USt. an, da diese den vorsteuerabzugsfähigen Bereich der HG-Linien betraf. Bei anderen Bauteilen waren in der Kostenschätzung ein entsprechender Anteil an USt. berücksichtigt.

¹⁰ Die Summe der Investitionskosten stellte die Gesamtinvestitionskosten dar, d.h. sie enthielt auch bereits getätigte Ausgaben bis 09/2017 in Höhe von rd. 1 Million Euro für bisher durchgeführte Planungstätigkeiten.

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer: 

- 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 erfolgte lt. Angaben der Stadtbaudirektion in enger Zusammenarbeit mit den Fachplanerinnen und Fachplanern. Sie waren für den Stadtrechnungshof nachvollziehbar.

Die vorgelegte Kostenschätzung basierte auf Einheitspreisen, Mengen, Pauschalen und Zuschlägen und war in ihrer Systematik nachvollziehbar. Die der Kostenschätzung zu Grunde gelegten Massenberechnungen stammten entweder direkt aus der digitalen Planungssoftware oder die Ermittlung erfolgte vereinzelt rechnerisch. Einheitspreise basierten auf Erfahrungswerten des beauftragten Zivilingenieurbüros bzw. spezifischer Fachplanerinnen und Fachplaner sowie auf Erfahrungswerten der Stadtbaudirektion aus aktuellen Projekten wie z.B. der Verlängerung der STRAB-Linie 7 oder den Gleissanierungsarbeiten der HG-Linien in der Eggenberger Allee. Die Ermittlung spezifischer Kosten betreffend den Neubau einer STRAB-Trasse erfolgte durch die HG-Linien selbst und flossen in die Kostenschätzung ein.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Planungs-ARGE erläuterten dem Stadtrechnungshof die Vorgehensweise zur Massenermittlung nachvollziehbar. Der Stadtrechnungshof kontrollierte und plausibilisierte die digital vorliegenden Kostenzusammenstellungen und stellte dabei keine Auffälligkeiten fest. Eine detaillierte, umfangreichere und vertiefte Überprüfung von Massen und Einheitspreisen durch den Stadtrechnungshof fand nicht statt.

Der Stadtrechnungshof stellte fest, dass Kostenanteile für einzelne Leitungsträger des Hauses Graz, wie z.B. Fernwärme, Strom, Wasser usw. nicht in den Sollkostenberechnungen enthalten waren. Die Stadtbaudirektion berücksichtigte in ihren Sollkostenberechnungen nur jene Kosten für Leitungsumlegungen, die auf Grund des Projektes direkt entstanden. Zusätzliche Kosten für andere

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer:

Leitungsträger des Hauses Graz, die die Errichtung der STRAB-Trasse zur Verlegung von Leitungen nutzen würden, waren nicht Gegenstand der Sollkostenberechnungen durch die Stadtbaudirektion.

Der Stadtrechnungshof stellte fest, dass wenn zusätzliche Leitungsträger des Hauses Graz sich entschließen würden die Bauarbeiten zur STRAB-Trasse zur Verlegung von Leitungen zu nutzen, unter Umständen keine Gesamtkostendarstellung des Projektes im Sinne des Hauses Graz vorlag.

3.5 Folgekostenberechnungen

Die Vorgehensweise der Stadtbaudirektion zur Ermittlung der Folgekostenberechnungen war nachvollziehbar und plausibel.

Als Folgekosten definierte die Stadtbaudirektion beim gegenständlichen Projekt

- die Differenz der Kosten für die Erhaltung der neuen baulichen Anlagen zu den Kosten für die Erhaltung der bestehenden baulichen Anlagen,
- die Differenz der Kosten für den Betrieb der neuen baulichen Anlagen zu den Kosten für den Betrieb der bestehenden baulichen Anlagen und
- die Differenz der Kosten für den zukünftigen Betrieb der Straßenbahn zu den Kosten für den derzeitigen Betrieb der Straßenbahn.

Straßenbahnanbindung Reininghaus		€
Kostenaufstellung - Folgekosten (Millionen Euro p.a.)		
Erhaltungskosten (Gleisanlage, Straßenbau NEU, Stützmauern, Bepflanzungen, Kanal- und Retentionsanlagen, Beleuchtung, VLSAs, Unterwerk)		0,258
Betriebskosten (Straßenreinigung, Winterdienst, Strom Straßenbeleuchtung, Strom, Telekom, VSR - VLSA)		0,101
Mehrkosten Straßenbahnbetrieb		1,000
Summe Folgekosten pro Jahr		1,359

Abbildung 10: Kostenaufstellung - Folgekosten
Quelle: A10/BD

Die oben dargestellten Erhaltungskosten pro Jahr stellten 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 Stadtbaudirektion entnahm die der Berechnung zu Grunde gelegten Parameter, wie z.B. Ansatz für Verwaltungskosten, Nutzungsdauern, Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungskosten usw. ebenfalls aus der oben genannten Richtlinie bzw. schätzte und ergänzte diese bei nicht vorhandenen Werten.

Der Stadtrechnungshof nahm in die Richtlinie und in die Berechnungstabellen

Bestandteil des Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer:

Einsicht. Die Ermittlung der Erhaltungskosten war für den Stadtrechnungshof nachvollziehbar.

Zu den Mehrkosten Straßenbahnbetrieb war anzumerken, dass im technischen Bericht im Zuge der Einreichplanung zur eisenbahnrechtlichen Verhandlung ausgeführt war: für den Betrieb der Straßenbahn-anbindung würde keine Erweiterung des bestehenden STRAB-Fuhrparks notwendig werden. Lediglich in der Frühspitze war der Einsatz einer zusätzlichen STRAB-Garnitur aus dem Bestand der HG-Linien notwendig. Der Stadtrechnungshof nahm die Ausführungen der HG-Linien zur Kenntnis. Es fand keine inhaltliche detaillierte Kontrolle des Betriebskonzepts der HG-Linien statt.

3.6 Finanzierung

Der Stadtrechnungshof nahm die Budgetmittelzuteilung zur Kenntnis, sah aber die Umschichtung von bestehenden Projektgenehmigungen hinsichtlich Verfolgbarkeit bestehender Projektgenehmigungen kritisch.

Zur Finanzierung des gegenständlichen Projekts sollten folgende Budgetbereiche herangezogen werden:

- Projektanteil aus der Projektgenehmigung zur Verkehrserschließung Reininghaus, Beschluss des Gemeinderates am 4. Juli 2013¹¹;
- Umschichtung nicht in Anspruch genommener Restmittel aus der Projektgenehmigung zum Planungsbeschluss SW-Linie sowie
- Entnahme aus dem Investitionsfond 2017 bis 2022.

Der Anteil der einzelnen Budgetanteile stellte sich wie folgt dar:

Straßenbahn-anbindung Reininghaus			
Herkunft Finanzmittel (Millionen Euro)			
	Stadt Graz	Holding	Gesamt
Projektgenehmigung Verkehrserschließung - Anteil "Einreichplanung Straßenbahn nach Reininghaus"	0,306	2,194	2,500
Umschichtung Restbetrag Projektgenehmigung "SW-Linie - Planung"	1,179	1,082	2,261
Investitionsfond 2017 - 2022	11,009	28,408	39,417
Summe	12,494	31,684	44,178

Abbildung 11: Aufstellung Herkunft Budgetmittel
Quelle: A10/BD

Zum Anteil der Budgetmittel aus der bestehenden Projektgenehmigung zur Verkehrserschließung Reininghaus stellte der Stadtrechnungshof fest, dass der oben genannte Betrag anlässlich der Projektgenehmigung in der angegebenen Höhe deklariert worden war.

¹¹ Link zum [GR-Stück vom 4.7.2013](#)

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer:

Im Zuge der Kontrolle zur Finanzierung stellte der Stadtrechnungshof fest, dass die Umschichtungen von Budgetmitteln die Nachvollziehbarkeit von bestehenden Projektgenehmigungen erschwerte, da diese Umschichtungen nicht immer sofort erkennbar waren. Zukünftig sollten nicht mehr benötigte Budgetmittel nur dann zur Finanzierung eines neuen Projektes herangezogen werden, wenn der/die zuständige Projektleiter/leiterin diese definitiv freigibt und darüber ein schriftlicher Vermerk und eine Kontrollrechnung vorliegen.

Der Stadtrechnungshof empfahl:

- neue Projekte nur dann durch Umschichtung von Geldern von vormals genehmigten Projekten zu finanzieren, wenn ein entsprechender schriftlicher Vermerk des/der zuständigen Projektleiters/leiterin sowie eine Kontrollrechnung vorliegen.
- Umschichtungen aus bestehenden Projektgenehmigungen im Zuge einer laufenden Projektabwicklungskontrolle (§ 7 GO-StRH) dem Stadtrechnungshof anlässlich der periodischen Berichterstattungen ausdrücklich bekannt zu geben.

Stellungnahme Stadtbaudirektion

Ich darf Ihnen mitteilen, dass seitens der Stadtbaudirektion der übermittelte Rohbericht zustimmend zur Kenntnis genommen und bei zukünftigen Projekten - bei allfälliger Umschichtung von Mitteln aus bestehenden Projektgenehmigungen - den Empfehlungen des Stadtrechnungshofes nachgekommen wird.

3.7 Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften

Die eisenbahnrechtliche Einreichplanung, bestehend aus Planungen für die Fachbereiche

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

Die Verhandlung erfolgte am 6. Dezember 2017. Die Unterlagen für die weiteren materienrechtlichen Genehmigungen (Straßenrecht-Landesstraße, Wasserrecht) waren ebenfalls bei der zuständigen Behörde eingereicht. Die Einreichung Straßenrecht-Gemeindestraße sollte Anfang 2018 erfolgen.

Optional erfolgte mit der EU-weiten Ausschreibung zur Erstellung der

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer:

eisenbahnrechtlichen Einreichplanung auch die Ausschreibung für die Detail- und Ausführungsplanung, so dass unmittelbar mit Baubeschluss des Gemeinderates mit diesen Planungsarbeiten begonnen werden sollte.

Der Stadtrechnungshof ging davon aus, dass bei einer Umsetzung dieses Projektes auf die Einhaltung sämtlicher relevanter Gesetze, Richtlinien und Vorschriften geachtet wird. Er kontrollierte die Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften daher nicht im Einzelnen.

3.8 Terminplan

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

Februar 2010:	GR-Beschluss Rahmenplan Graz Reininghaus
Juli 2013:	GR-Beschluss über 2,5 Millionen Euro für die Planungsphase, Straßenbahn-anbindung Reininghaus
Oktober 2017:	eisenbahn- und materienrechtliche Einreichungen
Winter 2017/2018:	GR-Beschluss über Finanzierung des Bauvorhabens, Eisenbahn- und materienrechtliche Baugenehmigungen
Herbst 2018:	Ausschreibung Bauleistung, Ausschreibung „Örtliche Bauaufsicht“
Anfang 2019:	Baubeginn
Ende 2021:	Inbetriebnahme Straßenbahn / Gesamtfertigstellung

Der Stadtrechnungshof nahm die vorgelegten Meilensteine des Projekts mit Stand Dezember 2017 zur Kenntnis. Detailliertere Terminpläne waren im Zuge der weiterführenden Planungen und nach Erstellung der erforderlichen Ausschreibungsunterlagen zu erarbeiten.

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer:

4 Kontrollmethodik

4.1 Zur Kontrolle herangezogene Unterlagen

Nr.	Betreff	Quelle	Stand
1.	Bericht an den Gemeinderat (Entwurf)	A10/BD	12/2017
2.	Sollkostenberechnungen und Folgekostenberechnungen	A10/BD	12/2017
3.	Handbücher zur Kostenermittlung bei ÖBB-Projekten sowie Erhaltungskostenrichtlinie der ÖBB	A10/BD	
4.	Verkehrsmodellrechnung für den Vollausbau Graz- Reininghaus	A10/8	04/2014
5.	Bombenblindgängerkataster Areal Graz-Reininghaus, übermittelt im Zuge der Projektprüfung zur Errichtung der Alten Poststraße NEU und der Kratkystraße NEU	MD	08/2017
6.	Prüfbericht des StRH zur Verkehrserschließung Reininghaus – Stellungnahme Teil 1	StRH	08/2013
7.	Unterlagen zur eisenbahnrechtlichen Einreichplanung	A10/BD	06/2017
8.	Niederschrift zur eisenbahnrechtlichen Verhandlung	A10/BD	12/2017
9.	Beispiele für Massenermittlungen (CAD-Pläne und Excel- Tabellen)	ARGE Planung	01/2018

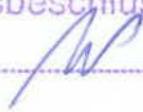
4.2 Auskünfte und Besprechungen

Mündliche bzw. schriftliche Auskünfte erteilten im Zuge der Überprüfung des vorgelegten Projektes der Mitarbeiter der A10/BD-Stadtbaudirektion sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Planungs-ARGE.

Der Stadtrechnungshof führte keine Schlussbesprechung zur gegenständlichen Projektkontrolle durch. Den Rohbericht übermittelte der Stadtrechnungshof am 23. Jänner 2018 der Stadtbaudirektion zur Stellungnahme.

Gemäß Rückmeldung vom 24. Jänner 2017 gab der Stadtrechnungshof die Stellungnahme der Stadtbaudirektion an der entsprechenden Stelle des Kontrollberichts wieder.

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer: 

Kontrollieren und Beraten für Graz

Seit 1993 kontrolliert 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.

Ausdrücklich darf darauf hingewiesen werden, dass dieser Bericht gemäß § 6 Abs. 5 GO-STRH einen Bestandteil des dem Gemeinderat zur Aufwands- und Projektgenehmigung vorgelegten Geschäftsstückes darstellt. Gemäß § 17 Abs. 5 GO-StRH legt der Stadtrechnungshof dem Kontrollausschuss die Kurzfassung des Projektberichts in den quartalsmäßig erstellten Informationsberichten zur Behandlung vor.

	Signiert von	Windhaber Hans-Georg
	Zertifikat	CN=Windhaber Hans-Georg,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2018-01-24T10:25:38+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.