

Stellungnahme Teil 2

gemäß § 6 der Geschäftsordnung
für den Stadtrechnungshof

betreffend die **Prüfung von Soll- und Folgekosten** für das Projekt

Nahverkehrsdrehscheibe Graz Hauptbahnhof - Neugestaltung Bahnhofvorplatz

Prüfungsberichte über Projektkontrollen sind gemäß § 6 Abs 5 der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof **Bestandteil des dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegten Gemeinderatsstückes.**

Aus Kapazitätsgründen war eine Fertigstellung der Stellungnahme bis zum Beschluss im Gemeinderat nicht möglich. Die Beschlussfassung ist mittlerweile bereits erfolgt. Der Stadtrechnungshof legt diesen Bericht daher nachträglich dem **Kontrollausschuss** vor.

StRH – 29025/2007
Graz, im Juni 2010
Prüfungsleitung: DI Manfred Tieber

Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz
A-8011 Graz
Tummelplatz 9

Dem vorliegenden Bericht liegen bis zum 31. Mai 2010 vorgelegte Unterlagen und Dokumente zugrunde.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Gegenstand und Umfang der Prüfung	1
1.1. Auftrag und Überblick.....	1
1.2. Vorgelegte Unterlagen.....	3
1.3. Durchgeführte Besprechungen	4
2. Berichtsteil	5
2.1. Ergebnis der vorgezogenen Bedarfsprüfung.....	5
2.2. Sollkosten.....	6
2.2.1. Kostenschätzung anlässlich der vorgezogenen Bedarfsprüfung im September 2007	6
2.2.2. Genehmigte Kosten (GRB vom 24. September 2009).....	7
2.2.3. Qualität der Kostenschätzung.....	12
2.3. Folgekosten.....	16
2.3.1. Finanzierungskosten.....	16
2.3.2. Erhaltungskosten	16
2.3.3. Betriebskosten.....	17
2.4. Finanzierung.....	18
2.5. Termine	20
2.6. Einhaltung von Gesetzen und sonstigen Vorschriften.....	22
2.7. Gender-Mainstreaming	23
3. Schlussbemerkungen	24

Abkürzungsverzeichnis

Abs	Absatz
AOG	Außerordentliche Gebarung
dh	das heißt
EisbG	Eisenbahngesetz
EUR	Euro
gem	gemäß
GO-StRH	Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof
GRB	Gemeinderatsbeschluss
idgF	in der geltenden Fassung
lt	laut
Mio	Millionen
NVD	Nahverkehrsdrehscheibe
NVK	Nahverkehrsknoten
pa	per anno
rd	rund
STRAB	Straßenbahn
StRH	Stadtrechnungshof
TSD	Tausend
zB	zum Beispiel

1. Gegenstand und Umfang der Prüfung

1.1. Auftrag und Überblick

Die Prüfung der Soll- und Folgekosten des Projektes

„Nahverkehrs-drehscheibe Graz Hauptbahnhof – Neugestaltung Bahnhofsvorplatz“

ist eine **Prüfung gemäß § 98 Abs 3 und Abs 4 des Grazer Stadtstatutes (Projektkontrolle)** sowie nach **§ 6 Abs 1 der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof** (in der Folge: GO-StRH).

Ein entsprechender **Prüfantrag** wurde seitens des zuständigen Stadtsenatsreferenten Dipl.- Ing. Dr. Gerhard Rüscher per E-Mail am 10. September 2007 gestellt. Eine vorgezogene **Bedarfsprüfung anlässlich des Planungsbeschlusses am 19. September 2007** wurde bereits **durchgeführt** (siehe dazu: Stellungnahme Teil 1 betreffend die vorgezogene Bedarfsprüfung für das Projekt Nahverkehrs-drehscheibe Graz Hauptbahnhof; GZ: StRH–29025/07).

Die **Projektgenehmigung** für den **städtischen Anteil** der **Projektkosten** in Höhe von **42,412 Mio EUR** erfolgte am **24. September 2009**.

Eine Fertigstellung der Stellungnahme Teil 2 betreffend die **Sollkosten und Folgekosten** durch den Stadtrechnungshof **war bis zur Beschluss fassenden Gemeinderatssitzung am 24. September 2009 nicht möglich**. Der Stadtrechnungshof erlaubt sich nunmehr, **die Stellungnahme nachzureichen**.

Grundsätzlich beruht dieser Bericht auf einem neueren Erkenntnisstand von Mai 2010.

Gemäß § 6 Abs 1 GO-StRH sind für die Projektkontrolle unter anderem **folgende Prüfungsziele vorgegeben**:

1. Prüfung des Projektes auf **Erforderlichkeit und Umfang** (Bedarfsprüfung).
2. Prüfung der **Sollkosten und Folgekosten**.
3. Prüfung der **voraussichtlichen Finanzierung**.

Der Stadtrechnungshof hat dabei das Projekt im Sinne der in § 2 Abs 2 GO-StRH festgelegten Grundsätze auf

1. **rechnerische Richtigkeit**;
2. **Übereinstimmung mit** den bestehenden **Gesetzen, Verordnungen** und sonstigen **Vorschriften** sowie
3. **Einhaltung** der **Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit** und **Zweckmäßigkeit**

zu **prüfen** und **binnen drei Monaten** dem/der zuständigen Stadtsenatsreferenten/in zu **berichten**.

Der **vorliegende Bericht** betrifft, auf Grund der bereits erfolgten vorgezogenen Bedarfsprüfung **nur** mehr den Teil der **Sollkosten- und Folgekostenprüfung**

1.2. Vorgelegte Unterlagen

Folgende **Unterlagen** wurden seitens der Stadtbaudirektion vorgelegt und **der Prüfung zu Grunde gelegt**:

	Betreff	Stand
1.	Kostenaufstellungen (A10/BD, ZT Büro Zechner&Zechner, ZT Büro IKK, GVB)	Juni 2009
2.	Lageplan Nahverkehrsdrehscheibe	Juni 2009
3.	Lageplan Wendeschleife Asperngasse	Juni 2009
4.	Handbuch zur Kostenermittlung im Geschäftsbereich Projekte der ÖBB-Infrastruktur Bau AG (zur Anwendung Stichtag 01.02.2006)	Dezember 2005
5.	Korrigierte Kostenaufstellung (A10/BD, ZT Büro Zechner&Zechner, ZT Büro IKK, GVB)	14. September 2009
6.	Stellungnahme der A10/BD und der ZT Büros zur Qualität der Kostenschätzung	23. September 2009
7.	Bericht an den Gemeinderat erstellt durch die Stadtbaudirektion	24. September 2009
8.	Stellungnahme der A10/BD zu einem Fragekatalog des Stadtrechnungshofes	24. Februar 2010
9.	Bericht an den Gemeinderat erstellt durch die Stadtbaudirektion	22. April 2010
10.	Bescheid über die Baugenehmigung gem § 31ff EisbG 1957 idgf für die Errichtung einer „Umkehrschleife Asperngasse“ GZ: FA18E-81.50-132/2009-13	15. März 2010
11.	Bescheid über die Baugenehmigung gem § 31ff EisbG 1957 idgf Nahverkehrsdrehscheibe Graz-Hauptbahnhof GZ: FA18E-81.50-133/2009-8	31. März 2010
12.	Straßenrechtliche Genehmigung Eggenbergerstraße Baulos „Nahverkehrsdrehscheibe Graz-Hauptbahnhof“ von km 0,00000 bis km 0,61412, GZ: FA18E-80.30 907/2009-12	29. März 2010

1.3. Durchgeführte Besprechungen

Besprechung am 15. Juli 2009:

Dipl.-Ing. Klaus Masetti	A10-Stadtbaudirektion
Dipl.-Ing. Manfred Tieber	Stadtrechnungshof

Besprechung am 10. September 2009:

Dipl.-Ing. Klaus Masetti	A10-Stadtbaudirektion
Dr. Gerd Stöckl	Stadtrechnungshof
Ing. Christian Hofstätter	Stadtrechnungshof

Besprechung am 30. März 2010, am 6. Mai 2010 sowie am 31. Mai 2010:

Dipl.-Ing. Klaus Masetti	A10-Stadtbaudirektion
Dipl.-Ing. Manfred Tieber	Stadtrechnungshof

2. Berichtsteil

2.1. Ergebnis der vorgezogenen Bedarfsprüfung

Der Stadtrechnungshof hat bereits im **September 2007** eine **Stellungnahme zur vorgezogenen Bedarfsprüfung** für das Projekt **Nahverkehrsdrehscheibe (NVD) Graz Hauptbahnhof** vorgelegt und konnte sich dabei den Argumenten der Stadtbaudirektion über die **Sinnhaftigkeit des vorgelegten Projektes anschließen**. Siehe dazu *GZ.: StRH-29025/2007, Stellungnahme Teil 1 betreffend die vorgezogene Bedarfsprüfung für das Projekt Nahverkehrsdrehscheibe Graz Hauptbahnhof*).

Mit **Gemeinderatsbeschluss vom 19. September 2007** wurde die **Projektgenehmigung** in Höhe von **5,0 Mio EUR** für die **Planungsphase** der **Nahverkehrsdrehscheibe Graz Hauptbahnhof** einstimmig **erteilt** (GZ: A10/BD-23257/2003-278 bzw A8-8/2007-24).

2.2. Sollkosten

2.2.1. Kostenschätzung anlässlich der vorgezogenen Bedarfsprüfung im September 2007

<i>Bauteil</i>	<i>EUR exkl USt</i>	<i>Anmerkungen</i>
1. <i>Unterführung Eggenbergerstraße</i>		
2. <i>Straßenbahnhaltestelle - Bauwerk</i>		
3. <i>Straßenbahnhaltestelle - Aussenanlagen</i>		
4. <i>Gleisbau - Hauptbahnhof</i>		
5. <i>Gleisbau - Wendeschleife Remise III</i>		
6. <i>Straßenbahnunterführung</i>		
7. <i>Leitungsträger</i>		
8. <i>Sonderanlagen</i>		
9. <i>Sonstiges</i>		
<i>Herstellkosten</i>		
10. <i>Planungskosten, Bauabwicklung Basiskosten</i>		rd ■■■ der Herstellkosten
11. <i>Kostenansatz Risiken Zwischensumme 1</i>		rd ■■■ der Basiskosten
12. <i>Kostenansatz Vorausvalorisierung Zwischensumme 2</i>		Zwischensumme 1, 3 Jahre, ■■■ pro Jahr
13. <i>Kostenansatz Wertanpassung/Gleitung</i>		■■■ der Zwischensumme 2 auf 4 Jahre, ■■■ pro Jahr Gleitung
<i>Gesamtkosten exkl USt</i>	<i>80.855.004</i>	

Quelle: Bericht an den Gemeinderat vom 19. September 2007

2.2.2. Genehmigte Kosten (GRB vom 24. September 2009)

Nachfolgend ist die **Kostenschätzung für das, mit Gemeinderatsbeschluss vom 24. September 2009 genehmigte Projekt** dargestellt:

Bauteil	EUR netto
1 LEITUNGSUMBAU ANNENSTRASSE	
2 STRAB - RAMPE OST – ANNENSTRASSE	
3 UNTERFÜHRUNG GÜRTEL	
4 GÜRTEL (LANDESSTRASSE)	
5 STRASSENRAMPE EUROPAPLATZ	
6 STATION EUROPAPLATZ IN TIEFLAGE	
7 FLUCHTSTIEGENHAUS	
8 UNTERFÜHRUNG EUROPAPLATZ	
9 OBERFLÄCHE EUROPAPLATZ (BAHNHOFVORPLATZ)	
10 UNTERFÜHRUNG KINO	
11 UNTERFÜHRUNG ÖBB - GW1A	
12 STRASSENUNTERFÜHRUNG ÖBB - GW1	
13 STRAB UND STRASSENRAMPE EGGENBERGER STRASSE	
14 EGGENBERGER STRASSE	
15 KÖFLACHER GASSE	
16 WAAGNER- BIRO- STRASSE	
17 HALTESTELLE WAAGNER- BIRO STRASSE	
BAUTEILÜBERGREIFENDE BAUKOSTEN	
Summe	
Asperngasse	
Grundeinlösen, Entschädigungen, Verfahrenskosten	
Beweissicherung, Blindgängererkennung	
Anschlusskosten	
Summe Herstellungskosten	
15% Planungskosten inkl. Öffentlichkeitsarbeit	
Summe	
Unvorhergesehenes (ca. 11%)	
Gesamtsumme	
Valorisierung und Gleitung (2% auf 4 Jahre)	
SUMME	89.713.500,95

Quelle: Bericht an den Gemeinderat

Die **auf Grund der Ergebnisse des Planungsauftrages** aktualisierte **Kostenschätzung** belief sich anlässlich des Gemeinderatsbeschlusses im **September 2009** auf **EUR 89.713.500,95 exkl USt** und ist somit **gegenüber** der vorgezogenen Bedarfsprüfung im **September 2007** um **EUR 8.858.496,95 exkl USt** das sind rd 11% **höher**.

Folgende **Projektänderungen** gegenüber dem **Planungsbeschluss 2007** sind für diese **Kostensteigerung** ursächlich:

- **Neusituierung der Wendeschleife** für die **Straßenbahnlinien 3 und 6** in der Asperngasse (Mehrkosten von rd [REDACTED])

Anmerkung Stadtrechnungshof:

Die **ursprüngliche Planung** sah eine **Wendeschleife** im Bereich der **Remise in der Eggenberger Straße** vor. Die **Länge der Gleisanlage** betrug **rd 0,3 km**. Umfangreichere **Umbauarbeiten** an der **bestehenden Gleisanlage** in der Alten Poststraße und im Kreuzungsbereich Alte Poststraße/Eggenberger Straße wurden zu diesem Zeitpunkt **als nicht notwendig erachtet** und daher **in der Kostenschätzung nicht berücksichtigt**.

Auf Grund von **weiter führenden Planungen** musste aber erkannt werden, dass **wesentlich mehr Umbauten** an den **bestehenden Gleisanlagen** in der Eggenberger Straße und der Alten Poststraße notwendig waren. Außerdem gab es **massive Widerstände** einer **Bürgerinitiative** der dort ansässigen Bewohnerinnen und Bewohner gegen die Situierung einer Umkehrschleife. Die Stadtbaudirektion musste daher **weitere Alternativen** für eine **Wendeschleife** für die Straßenbahnlinien 3 und 6 **ins Auge fassen**. Die nun **vorliegende Wendeschleife** wurde dabei als die **am besten geeignete** ausgewählt, ist aber mit einer **Länge von rd 1,3 km deutlich länger** als die ursprünglich geplante.

- die sich **schwieriger als erwartet** durchzuführende **Unterfangung des Non-Stop-Kinos** (Mehrkosten von rd [REDACTED])

Anmerkung Stadtrechnungshof:

Lt Auskunft der Stadtbaudirektion war es **bei der ursprünglichen Kostenschätzung**, [REDACTED] **nicht möglich detailliertere Untersuchungen** am Objekte selbst **durchzuführen**. Im Zuge der **weiter führenden Planungen** musste man erkennen, dass die **Unterfangung des Non-Stop-Kinos** **technisch anspruchsvollere Lösungen** benötigt als ursprünglich angenommen.

- die **erhöhten Kosten** für die **Errichtung der Unterführung GW1- Eggenberger Straße** (Mehrkosten von rd. ██████████)

Anmerkung Stadtrechnungshof:

Gegenüber der ursprünglichen Planung hat sich die **Straßenbahnunterführung örtlich etwas nach Norden verschoben** und wird nun **als eigenes Tragwerk ausgeführt**. Auch hat sich der **Umfang des Gesamttragwerkes** durch die Situierung eines zusätzlichen Gleises am Hauptbahnhof **vergrößert**. Mit der nunmehr geplanten Variante kann auch eine **ständige Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs auf den Linien 1, 3, 6 und 7** über die **Gesamtdauer der Baustelle** hinweg gewährleistet werden. Bei der ursprünglichen Planung wäre das nach den Erkenntnissen der weiter führenden Planung nicht möglich gewesen.

Für den Stadtrechnungshof sind die von der Stadtbaudirektion vorgebrachten **Argumente** für die **Umplanungen**, die zu einer Projekterhöhung gegenüber dem Planungsbeschluss geführt haben **plausibel und nachvollziehbar**. Diese **Kostenerhöhungen** waren auch im Bericht an den Gemeinderat dargestellt und sind **bereits seit September 2009 bekannt**.

Die **Kostenschätzung** wurde auf **Basis** der vorliegenden **Einreichplanung**, gemeinsam durch die beteiligten Planungsbüros, die Graz AG – Verkehrsbetriebe, die ÖBB Infrastruktur Bau AG und die Stadtbaudirektion **erstellt**.

Da die **Abwicklung des Projektes durch die Graz AG**, welche auch als Bauherr auftritt erfolgen wird, **wird bei der Realisierung des gegenständlichen Projektes**, bis auf jene wenigen Ausnahmen die durch die Stadt Graz selbst beauftragt und durchgeführt werden wie zB Entschädigungszahlungen, Anmietungen etc, **keine Umsatzsteuerbelastung** anfallen.

Folgende **Projektbestandteile** sollen **im Zuge der Realisierung des Projektes umgesetzt** werden. Siehe dazu auch Gemeinderatsbeschluss am 22. April 2010, GZ: A8-41291/2009-10 bzw A10/BD-23257/2003-393.

Zitat: *„Das Projekt ‚Nahverkehrsdrehscheibe Graz Hbf.‘ umfasst – basierend auf den den straßen- und eisenbahnrechtlichen Verfahren zugrunde liegenden Einreichplanungen – folgende Inhalte:*

1. *Planung des Gesamtprojektes inkl. Grundeinlösen, Entschädigungen, Behördenverfahren, Erkundungsmaßnahmen und Beweissicherung*
2. *Bau der Unterführung für die Straßenbahn unter der Landesstraße B067 (Eggenberger Gürtel) an der Kreuzung mit der Annenstraße (Unterführungsbauwerk) mittels einer Rampe*

in der Annenstraße unmittelbar östlich der Gürtelkreuzung inkl. Oberflächengestaltung der Annenstraße im betroffenen Bereich

3. *Errichtung einer neuen Doppelhaltestelle „Hauptbahnhof“ für die Linien 1, 3, 6 und 7 in nach oben offener Tieflage im Bereich Europaplatz*
4. *Ausführung der Haltestelle und der Auf- und Abgänge zum Bahnhofvorplatz barrierefrei mit Stiegen, Rolltreppen und Aufzügen und zur Annenstraße mit Stiegen und aufwärts-führender Rolltreppe*
5. *Attraktive Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes mit Zonen für den Fußgängerverkehr inklusive barrierefreie Wegverbindungen und Ruhezone sowie mit Zonen und Wegverbindungen für den Radverkehr inklusive, zT überdachter, Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl*
6. *Bau der Überdachung am Bahnhofsvorplatz zur witterungsgeschützten Fußwegverbindung zwischen Straßenbahn, Bahnhofshalle und Bushaltestellen*
7. *Bau der Straßenbahn-Unterflurtrasse zwischen neuer Doppelhaltestelle und Eggenberger Straße mit Unterfangung des ÖBB-Gebäudes und Neuerrichtung einer Straßenbahn-Eisenbahnunterführung (GW1a) zur Unterquerung der Bahngleise inkl. Fluchtstiegenhaus*
8. *Bau der Straßenbahntrasse im Verlauf der Landesstraße L333c (Eggenbergerstraße) in nördlicher Randlage in Richtung Westen bis zur Kreuzung Waagner-Biro-Straße*
9. *Bau der Straßenbahntrasse ab der Waagner-Biro-Straße in Mittellage der Landesstraße L333c mit Verlegung der bestehenden Straßenbahnhaltestelle in den Bereich zwischen den Kreuzungen der Landesstraße L333c mit der Waagner-Biro-Straße und mit der Asperngasse als Doppelhaltestelle.*
10. *Ersatz der bestehenden Straßenbahn-Umkehrschleife am Europaplatz durch den Bau einer Umkehrschleife Asperngasse-Laudongasse-Stradiotgasse-Daungasse-Asperngasse mit der Errichtung eines Gleisdreiecks im Kreuzungsbereich der Landesstraße L333c mit der Asperngasse*
11. *Abtrag der Eisenbahn-Unterführung in der Landesstraße L333c und Neuerrichtung der Eisenbahnunterführung entsprechend den Anforderungen aus dem ÖBB-Projekt Graz Hbf. Umstrukturierung und Neuerrichtung Bahnsteig 8/9 (GW1) inklusive Adaptierung der zugehörigen Straßenrampen der Landesstraße L333c zwischen der Landesstraße B067 und der Waagner-Biro-Straße mit geänderter Verkehrsorganisation sowie der Wiedererrichtung des westlich der Bahn befindlichen Treppenaufgangs zum Bahnsteig 1.*
12. *Anpassung der übrigen oberirdischen Verkehrsanlagen (z.B. VLSA, Beschilderung, Bodenmarkierung etc.) der beiden Landesstraßen L333c und B067 samt deren Kreuzungsbereiche zu den anschließenden Gemeindestraßen sowie Anpassen der unterirdischen Ver- und Entsorgungsleitungen an die neue Situation mit Entfall der derzeitigen Straßenbahngleise*
13. *Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation“*

Das Projekt ‚Nahverkehrsdrehscheibe Graz Hbf.‘ gliedert sich räumlich und zeitlich in 3 Baufelder:

NVD 1: Umkehrschleife Asperngasse

NVD 2: Rampe Annenstraße - Leitungsverlegungen

NVD 3: Nahverkehrsdrehscheibe – Hauptbaumaßnahmen



Baufeld „HBF 3“

Graz Hbf. / Hauptbaumaßnahme (Km 209,852 – 212,900)

Baufeld „NVD 1“

Umkehrschleife Asperngasse

Baufeld „NVD 3“

Nahverkehrsdrehscheibe / Hauptbaumaßnahme

Baufeld „NVD 2“

Rampe Annenstraße - Leitungsverlegungen

Quelle: Bericht an den Gemeinderat vom 22. April 2010

2.2.3. Qualität der Kostenschätzung

Die beteiligten Planungsbüros, die Graz AG – Verkehrsbetriebe, die ÖBB Infrastruktur Bau AG und die Stadtbaudirektion haben **eine gemeinsame Kostenschätzung** für die „Nahverkehrsdrehscheibe Graz Hauptbahnhof – Neugestaltung Bahnhofsvorplatz“ auf **Basis von vorliegenden Einreichplanungen** erstellt.

Bezüglich der **Qualität der Kostenschätzung** wurde von der A10/BD und der Planungs-ARGE **wie folgt Stellung genommen** (Zusammenfassung der wesentlichen Aussagen):

- *„Die **Grundlage** für den **Kostenkatalog** (Einheitspreise) betreffend die **Straßenbau- und die Tiefbauarbeiten** bilden die aktuellen **Bauvorhaben** der **Koralmbahn, städtische Bauvorhaben des Landes Steiermark** (z.B. Ausbau der Triesterstraße) und **Bauvorhaben der Graz AG**. Von diesen Bauvorhaben wurden **Mittelpreise** abgeleitet und auf die **Preisbasis 2009** hochgerechnet. Diese Einheitspreise wurden **stichprobenartig** von der Stadtbaudirektion **auf Angemessenheit überprüft** und es wurden dabei **von der Stadtbaudirektion keine Auffälligkeiten festgestellt**.*
- *Die **Preisgleitung und Valorisierung** wurde auf Grund der Indexentwicklung im Tiefbau und der derzeitigen Wirtschaftssituation **mit 2% angesetzt** (wird in dieser Höhe auch bei den Kostenschätzungen der ASFINAG und dem Land Steiermark angesetzt)*
- *Die **Kostenvollständigkeit** wurde seitens der Stadtbaudirektion anhand der realisierten **Projekte „Nahverkehrsknoten Puntigam“ und „Nahverkehrsknoten Don Bosco“ quergecheckt**. Das **Gesamtbauvorhaben** wurde in insgesamt **19 Bauteile** einschließlich **Asperngasse aufgeteilt**, sodass **übersichtliche Einheiten** geschaffen wurden, die **leichter überprüfbar sind**.“*

Ergänzend zu den Aussagen der Stadtbaudirektion und der Planungs-ARGE wird vom Stadtrechnungshof wie folgt Stellung genommen:

2.2.3.1. Formale Richtigkeit der Kostenschätzung

Der Stadtrechnungshof hat die Kostenschätzung (elektronisch vorliegend) hinsichtlich der formalen Richtigkeit überprüft. Dabei konnten im Vorfeld, dh noch vor der Beschlussfassung im Gemeinderat am 24. September 2009, kleinere Berechnungsfehler ausgeräumt werden.

2.2.3.2. Vollständigkeit und Plausibilität der Kostenschätzung

Die im September 2009 vorliegende Kostenschätzung basierte auf Einheitspreisen, Mengen, Pauschalen und Zuschlägen, ist in ihrer Systematik nachvollziehbar und entspricht dem damaligen Projektstand.

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

2.2.3.3. Grundstücksablösen

Die Grundeinlösen erfolgten durch die Abteilung für Liegenschaftsverkehr der Stadt Graz. Insgesamt sind für das gegenständliche Projekt rd 4.000 m² Grundfläche einzulösen und für rd 7.400 m² ist eine vorübergehende Inanspruchnahme erforderlich. Es wurde mit 18 betroffenen Eigentümern und direkt Betroffenen verhandelt. Auf Grund der zum teil sehr komplexen und schwierigen Einlöseverhandlungen waren diese zum Zeitpunkt der Erstellung der Stellungnahme noch nicht zur Gänze abgeschlossen.

Auf Grund der bereits bestehenden Verzögerungen muss [REDACTED] eventuell auch die Einleitung eines Enteignungsverfahrens nach dem Eisenbahngesetz angedacht werden.

2.2.3.4. Ansätze für Unvorhergesehenes (Risiken)

Durch die enge Verflechtung der Projekte „Nahverkehrs-drehscheibe Hauptbahnhof“ der Stadt Graz und der Umbau des Hauptbahnhofes durch die ÖBB wurde für die Kostenabschätzung auf die Erfahrungswerte beider Beteiligten zurück gegriffen.

Zitat „Handbuch zur Kostenermittlung im Geschäftsbereich Projekte der ÖBB-Infrastruktur Bau AG“.

„Bei Kostenermittlungen für Projekte in der Planungsphase stehen keine ausgepreisten Leistungsverzeichnisse oder Auftragssummen zur Verfügung.“

Das Bausoll⁷⁾, welches erst im späteren Projektlauf vertraglich vereinbart wird, ist noch nicht vollständig bekannt. Den daraus erwachsenden Risiken wird mit Kostenansätzen für Unbekanntes bzw Unvorhergesehenes begegnet.“

⁷⁾ Anmerkung StRH: Als Bausoll wird die laut Bauvertrag zu erbringende Bauleistung bezeichnet.

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

Gemäß **ÖBB Risikotabelle** (Basis: Einreichplanung) sind für das gegenständliche Projekt je nach Risikoabschätzung verschiedene **Risikozuschläge möglich**. Die **Höhe der Risikozuschläge ergibt sich** durch die Bewertung der Kriterien:

- Komplexität,
- Baugrundeinfluss sowie
- Baugrundverhältnisse.

Auf Grund dieser Kriterien haben sich für die einzelnen Bereiche **folgende Ansätze** für **Unvorhergesehenes** ergeben (siehe auch GRB vom 24. September 2009):

- 15% Unvorhergesehenes für Straße, Schiene, Provisorien
- 20% Unvorhergesehenes für Leitungen
- 12,5% Unvorhergesehenes für Konstruktion
- 10% Unvorhergesehenes für Asperngasse, Technik, Architektur und VLSA

Die **Bewertung der Risikoabschätzung** bzw. Risikobewertung **erfolgten** lt. Angaben der Stadtbaudirektion **im Rahmen von Planersprechungen** und geben somit **die Einschätzung der Fachplaner und der Stadtbaudirektion wieder**.

Die **Risikobewertung** für das gegenständliche Projekt **gem ÖBB Risikotabelle** ist für den Stadtrechnungshof **nachvollziehbar**.

2.2.3.5. Gleitung und Valorisierung

Lt. schriftlicher Stellungnahme der Stadtbaudirektion **wurde die Preisgleitung und die Valorisierung in der vorliegenden Kostenschätzung** auf Grund der Indexentwicklung im Tiefbau und der damaligen Wirtschaftssituation **mit 2% angesetzt** (in dieser Höhe werden Indexsteigerungen auch bei Kostenschätzungen der ASFINAG und dem Land Steiermark angesetzt). Als Basis für die Betrachtung der Indexentwicklung für den Tiefbau wurden von der Stadtbaudirektion die Jahre 2004 bis 2008 (Basisjahr 2000; Quelle Statistik Austria) herangezogen.

Festzuhalten ist (ohne Berücksichtigung der derzeitigen Wirtschaftssituation), dass der **Index für den Tiefbau** (Basisjahr 2000) **über die letzten 4 Jahre** (Index für Tiefbau 2004: 99,5 und Index für Tiefbau 2008: 110,7; Quelle: Statistik Austria) **durchschnittlich im Jahr um rd 2,8% gestiegen ist**. Betrachtet man den **Index für den Tiefbau Trend 3/2009** (Basisjahr 2000), ergibt sich eine **Steigerung zum Vorjahr von rd 4,2%** (4 Quartal 2009 nicht enthalten).

Die **Indexentwicklung** für den **Tiefbau** weist über die letzten 4 bis 5 Jahren eine **durchschnittlich höhere jährliche Steigerung als 2% auf** (zB 2,8% über die Jahr 2004 bis 2008). Diesbezüglich ist auch das **Referenzprojekt „Personentunnel Nord“** mit einer **Preisgleitung** und einer **Valorisierung von 3%** zu nennen.

2.3. Folgekosten

2.3.1. Finanzierungskosten

Finanzierungskosten = jährliche Annuitätenbelastung aus der Erstinvestition

Der Stadtrechnungshof hat den **Anteil der Stadt Graz an den Gesamtkosten (rd 42,4 Mio EUR exkl USt)** mit einem Kalkulationszinssatz von 4,5% pa auf 25 Jahre verteilt für die Ermittlung einer jährlichen Annuität angesetzt und gelangt damit zu einem **jährlichen Schulden- und Zinsendienst** für dieses Investitionsvolumen von **rd 2,8 Mio EUR**.

2.3.2. Erhaltungskosten

Die im folgenden Abschnitt ermittelten **Erhaltungskosten** stellen die Kosten für die **laufende Unterhaltung und Erneuerung** der baulichen Anlage dar. Die **Ermittlung der Kosten für die Erhaltung der baulichen Anlagen erfolgte, in Anlehnung an die Richtlinie der ÖBB** zur Berechnung der Erhaltungskosten und Ablösebeträge von Ingenieurbauwerken, Straßen und Wegen. Die der Berechnung **zu Grunde gelegten Parameter**, wie zB Ansatz für Verwaltungskosten, Nutzungsdauern, Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungskosten etc, wurden ebenfalls aus der oben **genannten Richtlinie übernommen**.

Insgesamt betragen die **Mehrkosten der jährlichen Erhaltung** gegenüber dem IST-Zustand **rd EUR 370.000,-- brutto pa**.

Die **Kostenaufteilung** stellt sich **wie folgt** dar:

- Die **ÖBB** trägt die **Aufwendungen** für die **bauliche Erhaltung der Unterführung GW1 – Eggenberger Straße** in einem Ausmaß von **rd EUR 12.500,-- brutto pa**.
- Die **Stadt Graz** trägt die **Erhaltungskosten** für die **zusätzlichen Verkehrsflächen, Verkehrslichtsignalanlagen** und für die **neue Oberflächengestaltung inkl. Dachkonstruktion** am Europaplatz von **rd EUR 140.000,-- brutto pa**.
- Die **Graz AG - Verkehrsbetriebe** tragen die **Erhaltungskosten** betreffend die **Straßenbahnanlage** in einem Ausmaß von **rd EUR 217.500,-- brutto pa**.

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

2.3.3. Betriebskosten

Die **Ermittlung der Kosten für den Betrieb der baulichen Anlagen** erfolgte durch die mit der Einreichplanung beauftragte Planungsgemeinschaft **anhand von vergleichbaren Projekten**. Die **Betriebskosten umfassen insbesondere die Stromkosten für die Aufzugsanlagen und Rolltreppen, für Beleuchtung, Heizung und Belüftung, EDV und Fahrgastinfo sowie Brandmeldeanlage und Sicherheitstechnik.**

Da diese Betriebskosten **unmittelbar** mit dem **Straßenbahnbetrieb** zusammenhängen, sind diese Kosten in Höhe von **rd EUR 142.000,-- pa von der Graz AG zu tragen**. Weiters werden für **Wartungsarbeiten** im Bereich **Haustechnik rd EUR 97.500 pa** veranschlagt.

Über die **Mehrkosten** für die **geänderte Wendeschleifenführung** liegt ein **Schreiben der Graz AG** vom 31. August 2009 vor:

Zitat: *„Für das Wenden der Linien 3 und 6 wird eine Schleife im Bereich Asperngasse vorgesehen. Unter Berücksichtigung des aktuellen Fahrplanes (Herbst 2009) ist mit zusätzlichen Leistungen in der Höhe von rd 4.670 Stunden und rd 76.100 km p.a. zu rechnen. Es muss jeweils eine Straßenbahn pro Linie zusätzlich eingesetzt werden.*

Betriebskosten (BK) p.a. € 876,51 TSD“

Die **Ermittlung der Betriebskosten** wurde tabellarisch vorgelegt und erscheint dem Stadtrechnungshof plausibel. Die **Mehrkosten** für die geänderte **Wendeschleifenführung** wurden **nicht im Detail geprüft**.

Zusammenfassend ergeben sich durch die Realisierung des Projektes Nahverkehrs-drehscheibe Hauptbahnhof **folgende Mehrkosten gegenüber dem Bestand:**

Laufende Betriebs- und Erhaltungsmehrkosten	EUR pa
1. Mehrkosten für die Erhaltung der neuen Baulichkeiten gemäß Bewertungsmodell der ÖBB	370.000
2. Mehrkosten für den Betrieb der geänderten Straßenbahnführung über die neue Wendeschleife gemäß Schreiben Graz AG	876.510
3. Mehrkosten für den Betrieb und die Wartung der baulichen Anlagen	239.500
	1.486.010
4. Finanzierungskosten als Annuitätenbelastung über 25 Jahre, Zinsen und Tilgung	2.800.000
	4.286.010

2.4. Finanzierung

Gemäß Präsidialerlass Nr. 17/2002 sind Projektgenehmigungen erst dann dem zuständigen Organ zur Beschlussfassung vorzulegen, wenn auch **konkrete Aussagen über die Finanzierung vorliegen**.

Zur **Kostentragung bzw. Kostenteilung** ist im Bericht an den Gemeinderat im September 2009 festgehalten, dass die **ÖBB** für die **Errichtung der Unterführung GW 1 – Eggenberger Straße** und der **Straßenabschnitte zum Bahnhofgürtel bzw. zur Waagner Biro Straße** (Bauteile 5, 12 und 13) einen **Kostenanteil** inklusive Nebenkosten, Valorisierung, etc in Höhe von **14.891 Mio EUR** tragen sollen.

Entsprechend den generellen Richtlinien zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Personenregionalverkehrs erfolgt **seitens des Landes Steiermark** eine **Förderung des Projektes** in der Höhe von **maximal 32,410 Mio EUR**. Dieser Landesanteil entspricht dem **städtischen Anteil von 42,412 Mio EUR** abzüglich der Wendeschleife für die Linie 3 und 6 in der Asperngasse in der Höhe von 10,002 Mio EUR.

Die **Finanzierung des Anteils der Stadt Graz** in der Höhe von **42,412 Mio EUR exkl USt** soll durch die **bestehende Projektgenehmigung** anlässlich **des Planungsbeschlusses** in der Höhe von **5,0 Mio EUR**, durch die **Reduzierung der Projektgenehmigungen** bei den **Verlängerungen der Straßenbahnlinie 4 und Straßenbahnlinie 6 um 5,449 Mio EUR** und aus dem **AOG Programm 2011 bis 2015 in der Höhe von 31,963 Mio EUR** erfolgen.

Zur **Regelung der übrigen Finanzierungsanteile** sind **drei Übereinkommen** vorgesehen:

1. **Errichtungs-, Finanzierungs- und Erhaltungskostenübereinkommen** zwischen **ÖBB** und **Graz AG** betreffend **GW 1 und GW 1a**,
2. **Finanzierungs-/Förderübereinkommen** zwischen dem **Land Steiermark** der **Stadt Graz**,
3. **Finanzierungsübereinkommen** zwischen der **Stadt Graz** und der **Graz AG**.

Mit **Gemeinderatsbeschluss vom 22. April 2010** wurde das **Übereinkommen** mit dem **Land Steiermark** genehmigt. Das **Land Steiermark** wird dabei seinen **Kostenanteil inkl Verzinsung**, verteilt **über 20 Jahre** an die Stadt Graz überweisen.

Die übrigen **Übereinkommen** sind **derzeit noch in Ausarbeitung** (Stand: Mai 2010). Sobald diese vorliegen bzw. zwischen den Vertragspartnern verhandelt werden, erfolgt eine Übermittlung an den Stadtrechnungshof.

Bezüglich der **Kostentrennung bzw. Kostenteilung** zwischen der **Stadt Graz**, dem **Land Steiermark** und der **ÖBB** wurde von der Stadtbaudirektion mündlich mitgeteilt, dass im Zuge der **Ausschreibungen Bedacht** genommen wird, um **klare Schnittstellen** hinsichtlich der **Kostentragung** zu gewährleisten.

Die bis zum **Zeitpunkt des Beschlusses der Projektgenehmigung**, Stand 16. September 2009, **angefallenen Kosten für die Stadt Graz**, das sind die genehmigten Kosten des **Planungsprozesses**, diese beliefen sich für die **Jahre 2008 bis 2009** auf **EUR 1.073.365,48 exkl USt**, sind **in den genehmigten Kosten von 89,713 Mio EUR exkl USt enthalten** und werden ebenfalls zwischen der Stadt Graz, dem Land Steiermark und der ÖBB aufgeteilt.

Die bereits **vor dem Planungsbeschluss am 19. September 2007 angefallenen Kosten** für die **Erstellung von Vorentwürfen** und **Kostenrahmen** von einzelnen Planungsbüros sind **nicht im Projektbudget** enthalten (siehe dazu auch Stellungnahme Teil 1 Kapitel 3.1.3.; GZ: StRH-29025/07). Diese betragen **rd 225.000 EUR** und werden **durch die Stadt Graz getragen**.

2.5. Termine

Die **wesentlichen zeitlichen Meilensteine** für die das gegenständliche Projekt **stellen sich** lt. Bericht an den Gemeinderat vom 24. September 2009 **wie folgt dar:**

Oktober 2007:	Gemeinderatsbeschluss über 5,0 Mio EUR für die Planungsphase
Juni 2009:	eisenbahnrechtliche Einreichung
September 2009:	Gemeinderatsbeschluss über die Finanzierung des Bauvorhabens
März 2010:	Baubeginn bezüglich der Errichtung der Wendeschleife für die Linie 3 und 6
Mai 2010:	Beginn mit den Leitungsverlegungen im Bereich Annenstraße/ Bahnhofgürtel
November 2010:	Fertigstellung der Wendeschleife für die Linie 3 und 6
Jänner 2011:	Baubeginn Nahverkehrsdrehscheibe Graz Hauptbahnhof
Oktober 2012:	Baubeginn mit dem Bahntragwerk „GW 1 – Eggenberger – Straße“
Dezember 2012:	Inbetriebnahme der Nahverkehrsdrehscheibe Graz Hauptbahnhof
Oktober 2013:	Fertigstellung Bahntragwerk „GW 1 – Eggenberger Straße“

Lt **schriftlicher Stellungnahme der Stadtbaudirektion** vom 24. Februar 2010, bzw lt **Bericht an den Gemeinderat** vom 22. April 2010 sind **aus aktueller Sicht** die vorhin **angeführten Termine aufrecht**. Lediglich der **Baubeginn** für die **Wendeschleife der Linien 3 und 6 verschiebt sich** auf Mai 2010. Die **Fertigstellung mit der Wendeschleife im November 2010** ist aus heutiger Sicht **nicht gefährdet**.

Zitat: *„Bedingt durch die Grundeinlöseverhandlungen wird sich – gegenüber dem dem Gemeinderat am 24.9.2009 vorgelegten Terminplan – der Baubeginn für die Wendeschleife der Linien 3 und 6 in der Asperngasse und 2 Monate (von März auf Mai 2010) verschieben, wobei jedoch der geplante Fertigstellungstermin mit Ende 2010 gehalten werden kann.“*

Alle übrigen Termine entsprechen nach wie vor dem ursprünglichen Terminplan und stellen sich die wesentlichen Meilensteine wie folgt dar:

<i>Mai 2010:</i>	<i>Baubeginn Baufeld NVD 1 (Wendeschleife Asperngasse) Baubeginn Baufeld NVD 2 (Leitungsverlegungen Annenstraße) Sperrung der Annenstraße im Abschnitt Babenberger Straße bis Gürtel für den MIV</i>
<i>Juni 2010:</i>	<i>Veröffentlichung Ausschreibung Baufeld NVD 3 (Hauptbaumaßnahme Nahverkehrsdrehscheibe)</i>
<i>August 2010:</i>	<i>Sperrung Eggenberger Straße zwischen Gürtel und Finkengasse Umleitung MIV bis 3,5 to über Niesenbergergasse – Finkengasse für 6 Wochen</i>
<i>Oktober 2010:</i>	<i>Auftragsvergabe Baufeld NVD 3 (Hauptbaumaßnahme Nahverkehrsdrehscheibe)</i>
<i>Dezember 2010:</i>	<i>Fertigstellung Baufeld NVD 2 (Leitungsverlegungen Annenstraße) Fertigstellung Baufeld NVD 1 (Wendeschleife Asperngasse)</i>
<i>Jänner 2011:</i>	<i>Inbetriebnahme Wendeschleife Asperngasse Baubeginn Baufeld NVD 3 (Hauptbaumaßnahme Nahverkehrsdrehscheibe) Abbruch Wendeschleife Europaplatz Sperrung Eggenberger Straße zwischen Gürtel und Finkengasse</i>

*Juli/August 2011: Umleitung MIV bis 3,5 to über Niesenbergergasse – Finkengasse
Sperre Südbahn*
August 2011: Fertigstellung Unterführung Gürtel
Dezember 2011: Fertigstellung Rohbau Nahverkehrsdehseibe
*Oktober 2011: Baubeginn GW 1 Unterführung Eggenberger Straße
Sperre Unterführung Eggenberger Straße für den gesamten MIV*
Dezember 2012: Inbetriebnahme Nahverkehrsdehseibe
*Juni 2013: Fertigstellung Grünraumgestaltung Europaplatz
Fertigstellung Annenstraße im Abschnitt Babenberger Straße bis Gürtel –
Öffnung für den MIV*
Juli/August 2013: Sperre Südbahn
Oktober 2013: Fertigstellung GW 1 Unterführung Eggenberger Straße

Für das **gesamte Bauvorhaben sind zwei Gleissperren** der Südbahn zwischen Graz Hauptbahn und Don Bosco **notwendig**. Diese zwei Gleissperren finden in Abstimmung mit den Bauphasen des ÖBB-Projektes „Graz Hauptbahnhof Umstrukturierung“ statt und sind, wie oben ersichtlich für **rd 9 Wochen im Sommer 2011 und Sommer 2013 eingeplant**.

Diese **beiden Fixtermine bestimmen den Bauzeitplan des Projektes „Graz Hauptbahnhof Umstrukturierung“** und des gegenständlichen **Projektes „Nahverkehrsdehseibe Graz Hauptbahnhof – Neugestaltung Bahnhofvorplatz“**.

Sollte **der Terminplan** in Hinblick auf die vorhin genannten Gleissperren **nicht eingehalten werden können**, so werden sich **die geplanten Termine zumindest um 1 Jahr verschieben**.

Den **Terminplan** betreffend sind seitens des Stadtrechnungshofes **keine Anmerkungen** zu treffen.

2.6. Einhaltung von Gesetzen und sonstigen Vorschriften

Die **eisenbahnrechtlichen** und **straßenrechtlichen Bauverhandlungen** haben **Mitte Oktober** vergangenen Jahres stattgefunden.

Die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** gemäß § 31 ff EisebG 1957 idgF wurde

- für die Errichtung der „**Umkehrschleife Asperngasse – Straßenbahnlinie 6**“ mit **Bescheid vom 15. März 2010** (GZ: FA18E-81.50-132/2009-13) und
- für die Errichtung der „**Nahverkehrsdrehscheibe Graz-Hauptbahnhof**“ mit **Bescheid vom 15. März .2010** (GZ: FA 18E-81.50-133/2009-8)

erteilt.

Die **straßenrechtliche Genehmigung** wurde seitens der Fachabteilung 18E des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung mit **Bescheid vom 29 März 2010** (GZ: FA 18E-80.30 907/2009-12) erteilt

Seitens des **Bundesdenkmalamtes** liegt der **Bewilligungsbescheid vom 11. November 2009** (GZ: 15.878/10/2009) vor.

Der **Stadtrechnungshof geht davon aus, dass auf die Einhaltung aller sonstigen Gesetze, spezieller Rechtsnormen und Vorschriften**, sowie auf das **Vorliegen aller behördlichen Genehmigungen Bedacht genommen wird**. Weiters geht der Stadtrechnungshof davon aus, dass alle am Projekt beteiligten Unternehmen über die entsprechenden Berechtigungen verfügen werden.

2.7. Gender-Mainstreaming

Der **Stadtrechnungshof** hat sich im Rahmen des POP-UP-GEM-Projektes dazu verpflichtet, bei seinen Prüfungsaktivitäten auch den Aspekt der **Gender-Neutralität von Maßnahmen der städtischen Verwaltung** mit zu berücksichtigen.

Daraus folgend haben wir auch im Rahmen dieser Prüfung die Frage gestellt, **ob und inwieweit bei der beabsichtigten Projektplanung und -umsetzung der Gender-Aspekt Berücksichtigung** gefunden hat.

Nachfolgende Punkte wurden uns diesbezüglich von der Stadtbaudirektion **bekannt gegeben:**

- **Erhöhung des Sicherheitsempfindens** durch die Neugestaltung des südlichen Europa-platzes (dh bessere Einsichtigkeit, bessere Beleuchtung usw)
- **Erleichterung der Erreichbarkeit** des Grazer Hauptbahnhofes für Fahrgäste der Linien 1 und 7.

3. Schlussbemerkungen

Wir haben **auftragsgemäß die Projektkontrolle** zum Thema

„Nahverkehrs-drehscheibe Graz Hauptbahnhof – Neugestaltung Bahnhofsvorplatz“

durchgeführt.

Im Rahmen unserer Stellungnahme beziehen wir uns im Schwerpunkt auf die Überprüfung und Beurteilung der vorgelegten **Sollkostenberechnungen**, die Überprüfung und Beurteilung von vorgelegten **Folgekostenberechnungen**, sowie **Überprüfung der Finanzierung**.

Die **Feststellungen** wurden seitens des Stadtrechnungshofes **ausführlich in den einzelnen Kapiteln** erläutert.

Auf die generell angespannte Finanzlage der Stadt Graz sowie auf das Erfordernis, Investitionsvorhaben auf das absolut notwendige Mindestmaß zu beschränken, sei an dieser Stelle hingewiesen.

Die Belastung zukünftiger Budgets durch die Folgekosten der Investitionsentscheidung schätzt der Stadtrechnungshof mit rd 4,3 Mio EUR pa (inclusive Schuldtilgung) ab.

Graz, am 11. Juni 2010

Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz

DI Manfred Tieber
Prüfungsleiter

Dr. Günter Riegler
Stadtrechnungshofdirektor

