

Prüfbericht

gem. § 98 Abs. 6 des Statutes der Landeshauptstadt Graz sowie
§ 13 Abs.3 der GO für den Stadtrechnungshof

betreffend die **Prüfung** der **Errichtung** einer

ÖV-Trasse auf dem ehemaligen Areal des Hirtenklosters

GZ.: StRH – 6768/2012

Graz, 21. Mai 2012

Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz

A-8011 Graz

Tummelplatz 9

Diesem Prüfbericht liegt der Stand der vorliegenden Unterlagen und Auskünfte bis zum
9. Mai 2012 zugrunde.

	Inhaltsverzeichnis	Seite
1.	Ziel und Umfang der Prüfung	1
1.1.	Prüfungsziel	1
1.2.	Besprechungen und Auskunftspersonen.....	2
2.	Zusammenfassung	3
2.1.	Beschlusslage	3
2.2.	Kommunikation und Aufklärungsarbeit	4
2.3.	Vergaberechtliches Verfahren.....	4
2.4.	Straßenrechtliches Verfahren.....	4
3.	Berichtsteil	6
3.1.	Stadtplanerische Grundlagen	6
	3.1.1. Flächenwidmungsplan 2002.....	6
	3.1.2. Stadtentwicklungskonzept (STEK 4.0).....	7
3.2.	Bestehende Buslinien im Nahbereich.....	8
3.3.	Beschlusslage bzw. Projektablauf 2002 bis 2011	10
	3.3.1. Grundsätze der Grazer Verkehrspolitik.....	10
	3.3.2. Projektablauf ÖV Trasse Hirtenkloster.....	11
3.4.	Kommunikation und Aufklärungsarbeit	17
3.5.	Straßenrechtliches Verfahren.....	18
	3.5.1. Einreichung des straßenrechtlichen Verfahrens.....	19
	3.5.2. Einräumung der Dienstbarkeit	20
	3.5.3. Ablauf eines straßenrechtlichen Verfahrens.....	21
3.6.	Vergaberechtliches Verfahren zu den Bauarbeiten ÖV-Trasse	22
	3.6.1. Vorgelegte Vergabeakten.....	22
	3.6.2. Anbote und Freigabe der finanziellen Mittel	25
	3.6.3. Bezahlung bereits geleisteter Arbeiten.....	29
	3.6.4. Gesamtprojekt ÖV Trasse Hirtenkloster	29
4.	Beantwortung der Prüfungsfragen	31
5.	Empfehlungen	33

Abkürzungsverzeichnis

A 10/8	A 10/8 – Abteilung für Verkehrsplanung
A 14	A 14 - Stadtplanungsamt
Abs.	Absatz
BBPL	Bebauungsplan
BD	Baudirektion
bzw.	beziehungsweise
DR	Deckungsring
EUR	Euro
FLÄWI	Flächenwidmungsplan
gem.	gemäß
GO	Geschäftsordnung
GZ	Geschäftszahl
HS	Haltestelle
inkl.	inklusive
lt.	laut
Mag. Abt.	Magistratsabteilung
Nr.	Nummer
NW Line	Nordwest Linie
öff. Gut	öffentliches Gut
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ROG	Raumordnungsgesetz
STEK	Stadtentwicklungskonzept
StRH	Stadtrechnungshof
u.ä.	und ähnliches

1. Ziel und Umfang der Prüfung

1.1. Prüfungsziel

Mit Schreiben vom 2. Februar 2012 langte beim Stadtrechnungshof ein von 14 GemeinderätInnen unterfertigter Antrag auf Überprüfung der Einrichtung einer ÖV-Trasse im Bereich der Siedlung „Wohnen am Park/Wienerstraße“ ein.

Zu überprüfen war

- ***ob angesichts des eingeschlagenen Sparkurses der Stadt Graz für die Realisierung einer Busspur durch die Siedlung "Wohnen am Park" zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Zweckmäßigkeit im Sinne des effizienten und sparsamen Einsatzes von Mitteln überhaupt gegeben ist, nachdem diese Trasse von einer klaren Mehrheit jener BewohnerInnen, die durch diese Busspur eine bessere ÖV-Erschließung erhalten sollen, aufgrund der im Umfeld bestehenden Bustrassen als nicht erforderlich und nicht notwendig abgelehnt und sogar als Belastung empfunden wird und die ÖV-Linienführungen sich ja primär auf die Bedürfnisse der BewohnerInnen von zu erschließenden Stadtteilen orientieren sollten.***

Im Prüfungsauftrag des Stadtrechnungshofdirektors wurde der Prüfumfang um folgende Fragen präzisiert:

- Warum wurde die gegenständliche ÖV Trasse geplant?
- Ist diese Trasse in ein Gesamtkonzept eingebettet?
- Gibt es strategische Grundlagen für die Trassenführung?
- Warum wurde die Trassenführung in der Mitte der gegenständlichen Siedlung gewählt?
- Warum ist zunächst die Bustrasse vorgesehen? Was soll die Bustrasse derzeit dort bewirken?
- Wie wurde die Errichtung der Trasse bislang konkret umgesetzt (z.B. vergaberechtlich) und wie wurde diese kommuniziert?

Die Prüfung erfolgte gemäß § 98 Abs. 6 des Statutes der Landeshauptstadt Graz sowie § 13 Abs. 3 der GO-StRH. Die Gesamtleitung über die Prüfung oblag dem Stadtrechnungshofdirektor Mag. Hans-Georg Windhaber, die Prüfung wurde von Frau Ulrike Pichler und Herrn DI Manfred Tieber durchgeführt.

1.2. Besprechungen und Auskunftspersonen

Mündliche bzw. schriftliche Auskünfte wurden im Zuge der Prüfung von Frau Bgmst. Stvin. Lisa Rücker, MitarbeiterInnen der Baudirektion, der Mag. Abt. 10/1 Straßenamt, der Mag. Abt.10/8 Abteilung für Verkehrsplanung, der Mag. Abt. 8/4 Abteilung für Immobilien sowie der Holding Graz erteilt.

Eine Schlussbesprechung fand am 2. Mai 2012 statt.

Die Ergebnisse dieser Besprechung wurden in den Bericht eingearbeitet.

Die Stellungnahme der Abteilung für Verkehrsplanung A10/8 bzw. des Stadtbaudirektors erfolgte am 15. Mai 2012. Sie wurde in den Bericht eingearbeitet. Soweit es sich dabei nicht um semantische Änderungen handelte, wurden diese in Form einer gelben Schattierung hervorgehoben.

2. Zusammenfassung

2.1. Beschlusslage

Im Zuge der Prüfung stellte der Stadtrechnungshof fest, dass seit dem Jahr 2002 Klarheit darüber geherrscht haben muss, dass die Stadt Graz die Errichtung einer Nordwestlinie plant und ein Teil der Trasse durch den Bereich Wienerstraße – Hirtenkloster geführt werden wird.

Mit einstimmigem Beschluss vom 28. November 2002 genehmigte der Gemeinderat den Bebauungsplan „Wiener Straße (Hirtenkloster)“. Darin war laut Gemeinderatsbericht in der Mitte des Planungsgebietes eine Trasse für den öffentlichen Verkehr (Verbindung der Kreuzung Kalvariengürtel/Hackhergasse im Süden und der Viktor-Franz-Straße im Norden) vorgesehen. Diese mittige Erschließung sollte ausschließlich dem öffentlichen Verkehr, dem Rad- und Fußverkehr, sowie teilweise der inneren Erschließung der Siedlung, nicht jedoch dem Kfz-Individualverkehr dienen und vorerst einen Bus, später eventuell eine Straßenbahn aufnehmen. Die Erschließung des Nordwestens von Graz durch Straßenbahnen und die optimale Anbindung der Siedlung an den öffentlichen Verkehr sollte somit gewährleistet sein. Die ÖV-Trasse sollte mit dem dritten Bauabschnitt der Siedlung errichtet werden. Dies wurde vom Gemeinderat einstimmig angenommen. In dem vom Gemeinderat im Juli 2002 beschlossenen Flächenwidmungsplan 3.0 war die ÖV Trasse für diesen Bereich ausgewiesen.

Auch der im Dezember 2003 gefasste Grundsatzbeschluss des Gemeinderates über die Prioritätenreihung der Straßenbahnausbauprojekte erfolgte einstimmig. Innerhalb der Prioritätsstufen A, B und C war in der Priorität B die Neubaustrecke Nordwestlinie (Keplerbrücke bzw. Roseggerhaus – Lendplatz – Wienerstraße – Fröbelpark – Hirtenkloster – Zanklstraße – Nahverkehrsknoten Gösting) an dritter Stelle (von neun) ausgewiesen.

Eines der Ausbauprojekte führte zur Empfehlung die Nordwestlinie umzusetzen. Nach den Projekten der Südwestlinie, generiert die Nordwestlinie *„mit relativ geringen zusätzlichen Kosten einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen“*.

Im Oktober 2007 wurden im Gemeinderat einstimmig die Projektgenehmigung für die 2. Ausbaustufe erteilt und Mittel für die Trassenfindung Nordwestlinie genehmigt, eine Erhöhung der Projektgenehmigung erfolgte im Mai 2008.

Der politische Wille, die Nordwestlinie und damit in Zusammenhang stehend das Projekt ÖV Trasse in der Siedlung umzusetzen wurde mittels zahlreicher Gemeinderatsbeschlüsse zum Ausdruck gebracht. Auf Grund der im Bericht angeführten Beschlusslage ist das Projekt ÖV-Trasse von der Stadtverwaltung umzusetzen.

2.2. Kommunikation und Aufklärungsarbeit

Sowohl die bereits „eingesessenen“ als auch die neu zugezogenen AnrainerInnen wurden damit nachweislich über die geplante ÖV-Trasse informiert.

Die tatsächliche, aktive Information der AnrainerInnen vor bzw. im Zuge der Vermietung durch die Wohnbaugenossenschaft kann mangels Prüfungskompetenz durch den StRH nicht abschließend beurteilt werden.

2.3. Vergaberechtliches Verfahren

Die Bauarbeiten an der ÖV Trasse Hirtenkloster wurden im Herbst 2011 in Angriff genommen. Die Abteilung für Verkehrsplanung war Auftraggeberin und vergebende Stelle.

Die Vergabe von Bauleistungen in Höhe von rd. EUR 535.000,00 (netto) wurde ohne vergaberechtliches Verfahren durchgeführt. Statt eine vergaberechtlich konforme Ausschreibung durchzuführen, holte die Abteilung für Verkehrsplanungsplanung „ein Zusatzangebot“ der dort tätigen Baufirma ein und vergab die Arbeiten direkt. Laut SAP Abfrage zum Stichtag 10. Februar 2012 wurden für bereits geleistete Arbeiten in Summe EUR 130.151,07 brutto flüssig gestellt.

2.4. Straßenrechtliches Verfahren

Die Bauarbeiten bzw. deren Vorarbeiten wurden ohne Vorliegen eines straßenrechtlichen Bescheids in Angriff genommen. Erst am 20. Dezember 2011 wurde die Bau- und Anlagenbehörde

über das Projekt informiert und die bauliche Umsetzung und in Betriebnahme mit Herbst 2012 bekannt gegeben. Zu diesem Zeitpunkt waren die Bauarbeiten aber bereits im Gange und zum Teil bezahlt.

Die von der Wohnbaugenossenschaft einzuräumende Dienstbarkeit für die Errichtung und den Betrieb einer ÖV Trasse einschließlich Haltestellenbereiche und eines Geh- und Radweges zu Gunsten der Stadt Graz auf immerwährende Zeit langte am 20. April 2012 bei der Stadt ein, die Stadt Graz besaß für die im Herbst 2011 durchgeführten Bauarbeiten keinen rechtlich bindenden Titel zur Nutzung des Grundstückes.

3. Berichtsteil

3.1. Stadtplanerische Grundlagen

3.1.1. Flächenwidmungsplan 2002

Im aktuellen 3.0 FLÄWI 2002 der Stadt Graz in der Fassung 3.14 wird das Areal der Siedlung als WA (allgemeines Wohnen) mit einer Bebauungsdichte von 0,2 bis 0,8 ausgewiesen. Vom Kalvariengürtel bis zur Viktor-Franz-Straße ist der ungefähre Verlauf einer Gemeindestraße und eines öffentlichen Interessentenweges festgelegt.

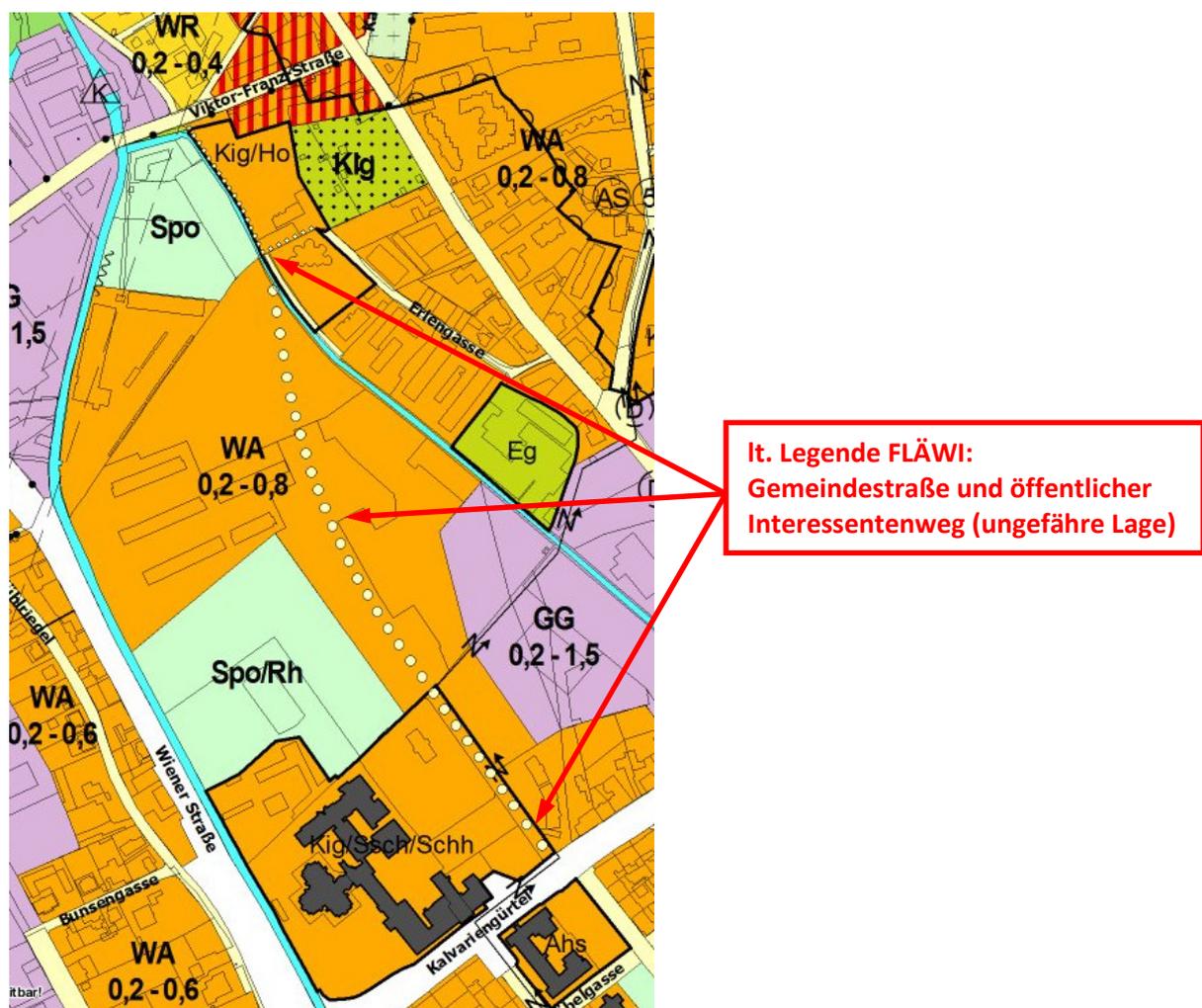


Abbildung 1: Auszug 3.0 FLÄWI 2002 der Stadt Graz
 Quelle: A 10/6-Stadtvermessung

3.1.2. Stadtentwicklungskonzept (STEK 4.0)

Im Entwurf 2, Stand März 2012, zum derzeit in Ausarbeitung befindlichen Stadtentwicklungskonzept (STEK 4.0) ist der aktuell geplante Verlauf der ÖV Trasse Nordwest nach wie vor ersichtlich und wie folgt dargestellt:

Auszug: 4.0 STEK der LHSt. Graz - Entwurf 2

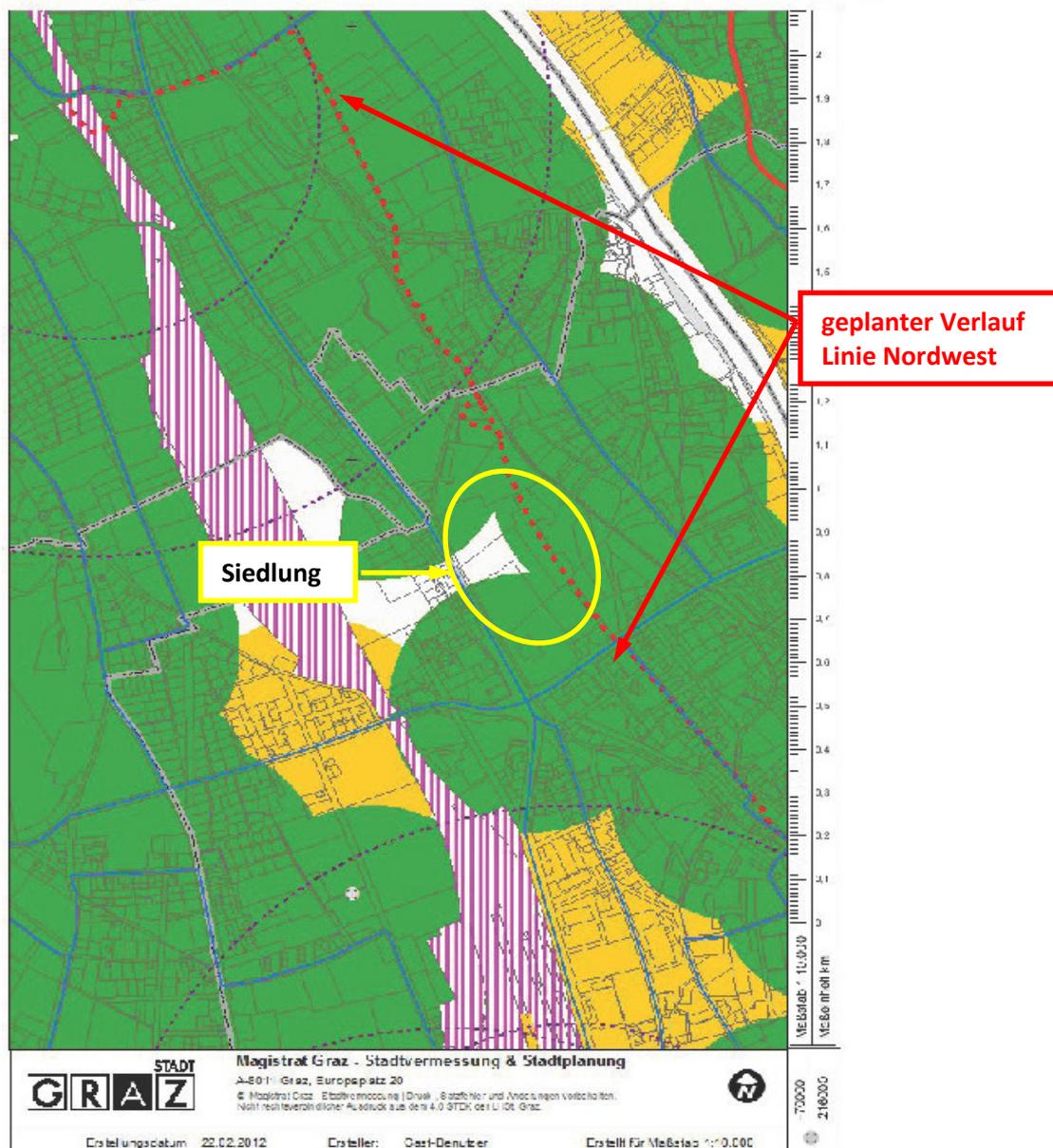


Abbildung 2: Auszug STEK4.0 Entwurf 2 der Stadt Graz
 Quelle: A 14-Stadtplanung bzw. Ergänzungen StRH

3.2. Bestehende Buslinien im Nahbereich

Im Nahbereich der Siedlung befinden sich Haltestellen folgender Buslinien der Holding Graz Linien:

- **Linie 40 – Gösting «-» Jakominiplatz**
 Die Buslinie 40 führt von Gösting über den Lendplatz und den Griesplatz auf den Jakominiplatz. Haltestellen im Nahbereich der Siedlung sind die HS Viktor-Franz-Straße, die HS Kalvariengürtel sowie die Haltestelle Fröbelpark.
- **Linie 52 – Hauptbahnhof «-» Ziegelstraße**
 Die Buslinie 52 führt von Hauptbahnhof über das Einkaufszentrum Shopping-Nord und den Andritzer Hauptplatz in die Ziegelstraße in Andritz. Im Nahbereich der Siedlung befinden sich die HS Kalvariengürtel sowie die HS Viktor-Franz-Straße.
- **Linie 53 – Hauptbahnhof «-» Stattegg-Fuß der Leber**
 Die Buslinie 53 führt von Hauptbahnhof über den Fröbelpark, den Andritzer Hauptplatz, über St. Veit nach Stattegg-Fuß der Leber. Haltestellen im Nahbereich der Siedlung sind die HS Fröbelpark sowie die HS Kalvarienbergstraße.
- **Linie 62 – Puntigam «-» Carnerigasse**
 Die Buslinie 62 führt von Puntigam über den Industriepark/Gardnerstraße, Straßgang/Zentrum, die Peter-Rosegger-Straße, über das Sport- und Wellnessbad „Auster“, den Kalvariengürtel, das Seniorenzentrum Theodor-Körner-Straße in die Carnerigasse. Haltestellen im Nahbereich der Siedlung sind die Haltestelle Kalvariengürtel, sowie die HS Kalvarienbergstraße.
- **Linie 67 – Zentralfriedhof «-» Zanklstraße**
 Die Buslinie 67 führt vom Zentralfriedhof über die HS Karlau Platz, den Griesplatz, den Andreas-Hofer-Platz, die HS Roseggerhaus, den Lendplatz, den Fröbelpark, die Augasse zur Zanklstraße. Haltestellen im Nahbereich der Siedlung sind die HS Fröbelpark, die HS Kalvarienbergstraße, die HS Erlengasse sowie die HS Kalvarienweg.
- **Linie 67E – Jakominiplatz «-» Zanklstraße**
 Die Buslinie 67E führt vom Jakominiplatz, den Andreas-Hofer-Platz, die HS Roseggerhaus, den Lendplatz, den Fröbelpark, die Augasse zur Zanklstraße. Haltestellen im Nahbereich der Siedlung sind die HS Fröbelpark, die HS Kalvarienbergstraße, die HS Erlengasse sowie die HS Kalvarienweg.

Die Inbetriebnahme der Nordwestlinie ersetzt laut Studie eines Schweizer Verkehrsplaners aus dem Jahr 2007 die Linien 40 und 67. Dieser Einsatz ermöglicht laut Studie eine bedeutende Reduktion der Betriebskosten. Dabei geht man von 15.000 zusätzlichen Fahrgästen aus.

Im folgenden Lageplan sind die einzelnen Bushaltestellen im Nahbereich der Siedlung dargestellt. Wie aus der Grafik ersichtlich, liegt die gegenständliche Siedlung nicht innerhalb der im Mobilitätskonzept 2020 als Ziel definierten Wegentfernung von 300m.

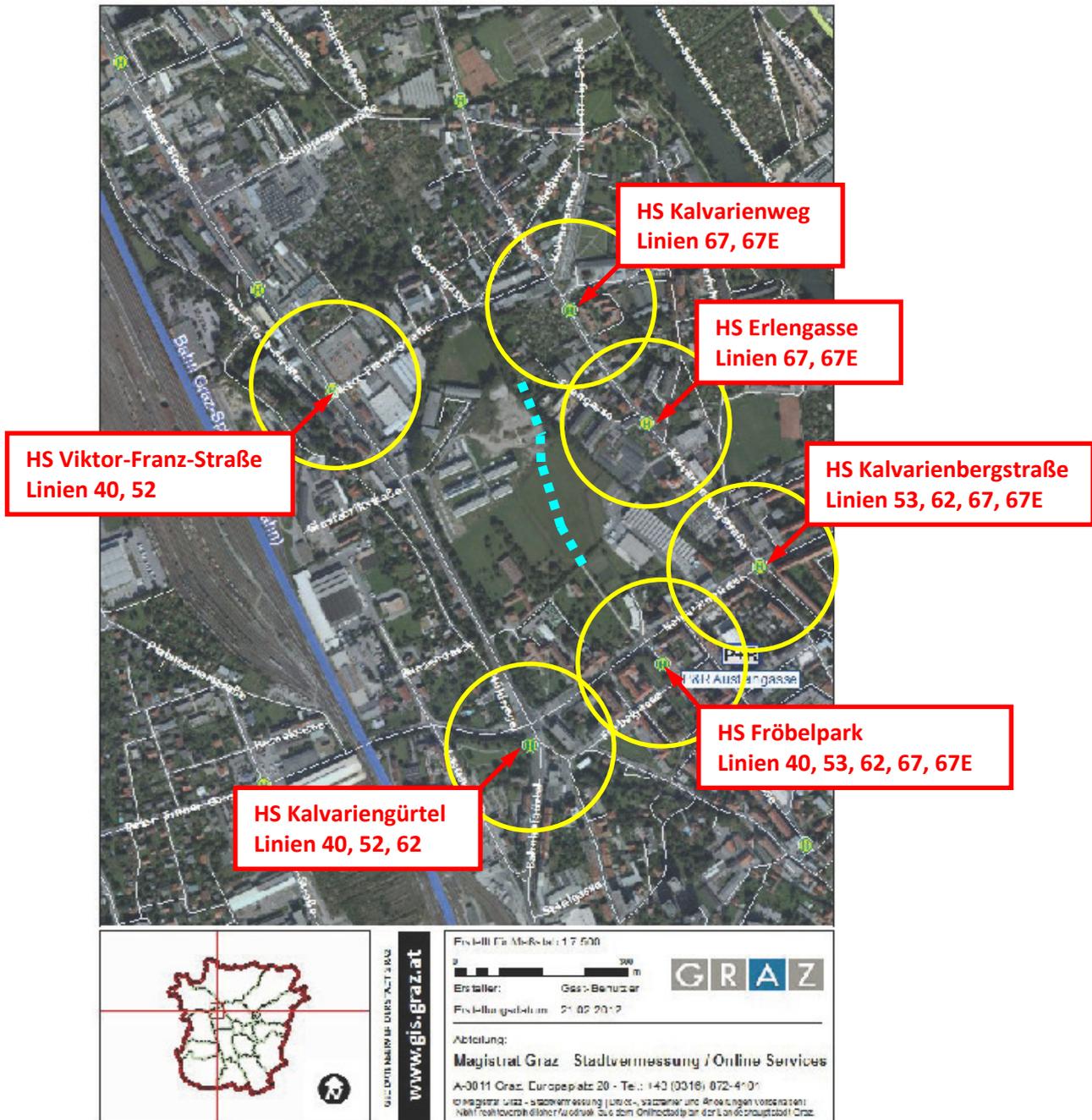


Abbildung 3: Lageplan Haltestellen (nicht maßstäblich)
 Quelle: A 10/6-Stadtvermessung bzw. StRH (Auflistung Haltestellen im Nahbereich der Siedlungsanlage und 300m - Einzugsbereich)

3.3. Beschlusslage bzw. Projektablauf 2002 bis 2011

3.3.1. Grundsätze der Grazer Verkehrspolitik

Die Landeshauptstadt Graz hat bereits im Jahr 1980 eine Wende in der Verkehrspolitik eingeleitet, die in ihrer Fortsetzung später unter den Begriff der „Sanften Mobilität“ bekannt wurde. Die programmatische Weiterentwicklung erfolgte durch die „Grazer Integrierte Verkehrsentwicklung“ (GIVE) aus dem Jahr 1992. Die darin festgeschriebene Strategie für die Verkehrsplanung wurde bzw. wird erstmals mit der Mobilitätsstrategie 2020 an die aktuellen Erfordernisse angepasst.

Mit einstimmigem Beschluss vom 28. November 2002 genehmigte der Gemeinderat den Bebauungsplan „Wiener Straße (Hirtenkloster)“. Darin war laut Gemeinderatsbericht in der Mitte des Planungsgebietes eine Trasse für den öffentlichen Verkehr (Verbindung der Kreuzung Kalvariengürtel/Hackhergasse im Süden und der Viktor-Franz-Straße im Norden) vorgesehen. Diese mittige Erschließung sollte ausschließlich dem öffentlichen Verkehr, dem Rad- und Fußverkehr, sowie teilweise der inneren Erschließung der Siedlung, nicht jedoch dem Kfz-Individualverkehr dienen und vorerst einen Bus, später eventuell eine Straßenbahn aufnehmen. Die Erschließung des Nordwestens von Graz durch Straßenbahnen und die optimale Anbindung der Siedlung an den öffentlichen Verkehr sollte somit gewährleistet sein. Die ÖV-Trasse sollte mit dem dritten Bauabschnitt der Siedlung errichtet werden. Dies wurde vom Gemeinderat einstimmig angenommen. In dem vom Gemeinderat im Juli 2002 beschlossenen Flächenwidmungsplan 3.0 war die ÖV Trasse für diesen Bereich ausgewiesen.

Am 23. September 2010 beschloss der Gemeinderat die neue „Verkehrspolitische Leitlinie 2020“. Damit wurden die Grundsätze der Verkehrspolitik bis zum Jahr 2020 definiert, sie bildet die Grundlage für das Mobilitätskonzept 2020, das die Ausrichtung eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes zum Ziel hat. Graz als Stadt der kurzen Wege definiert sich als Straßenbahnstadt, der Ausbau von Straßenbahnlinien ist ein wesentlicher Bestandteil der Grazer Verkehrspolitik.

Auf Basis dieser Grundsatzbeschlüsse prüfte der Stadtrechnungshof den Ablauf des Projektes ÖV Trasse Hirtenkloster.

Stellungnahme der Abteilung für Verkehrsplanung und des Stadtbaudirektors:

Neben den angeführten Grundsatzbeschlüssen, die den politischen Willen zur Umsetzung des Projektes Hirtenkloster belegen kann noch ergänzt werden, dass mit dem Beschluss des Gemeinderates vom 19.1.2012 zum Mobilitätskonzept 2020 auch konkretere, quantitative Ziele beschlossen wurden, die u.a. bis zum Jahr 2021 eine Erhöhung des Anteiles des Öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr auf 24% (ggü. rd. 20% im Jahr 2008) zum Inhalt haben. Als weiteres Ziel wurde eine Erhöhung jenes Bevölkerungsanteils, der innerhalb von 300 m über einen Zugang zu einer ÖV-Haltestelle verfügt, von rd. 63% (2011) auf 70% (2021) festgelegt.

3.3.2. Projekttablauf ÖV Trasse Hirtenkloster

2002

Laut Planstand vom 22. November 2002 lagen drei Vorschläge über mögliche Trassierungsbereiche – zwei äußere und ein zentraler Trassenverlauf - vor.

Um eine bestmögliche städtebauliche und architektonische Gestaltung zu erreichen, wurde laut Erläuterungsbericht vom 11. November 2002 für das Planungsgebiet ein zweistufiges, öffentliches, städtebauliches Gutachterverfahren (Architektenwettbewerb) durchgeführt. Mit Juryentscheid vom 27. Juni 2001 wurde ein Preisträger ermittelt und das prämierte Gestaltungskonzept – inklusive mittiger Trassenführung - in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt finalisiert, der Bebauungsplan stellte die Umsetzung dieses Bauungs- und Gestaltungskonzeptes sicher.

In der Sitzung des Gemeinderates vom 28. November 2002 erfolgte die einstimmige Beschlussfassung über den Bebauungsplan „Wiener Straße (Hirtenkloster)“ und über die Erledigung von innerhalb der Auflagefrist bekannt gegebenen Einwendungen und einer Stellungnahme.

Nach Vorgabe der Stadtbaudirektion-Verkehrsreferat soll eine Bus- und Rad/Fußweg-Trasse von Nord nach Süd durch das Planungsgebiet führen. Diese soll nur dem öffentlichen Verkehr und nicht der Kfz-Erschließung dienen. Auf dieser Trasse soll vorerst die Autobuslinie 40 (Jakominiplatz-Gösting) geführt werden und die Siedlung anbinden. Damit wären auch Haltestellen im Bereich der extrem lärmbelasteten Wiener Straße überflüssig. In Zukunft soll auf dieser Trasse auch eine eventuelle Straßenbahnlinie nach Gösting geführt werden können.

Dazu ist in der Mitte der Siedlung eine zukünftige öffentliche Verkehrsfläche auf Privatgrund geplant und die Situierung der Gebäude ist darauf bezogen.

Parallel zur Bustrasse soll ein Rad- und Fußweg geführt werden. Damit soll die rad- und fußläufige Anbindung an den Kalvariengürtel/Fröbelpark im Süden und an die Viktor-Franz-Straße im Norden erreicht werden (im Süden als Verbindung der Siedlung zu den dortigen Schulen und weiter ins Stadtzentrum und im Norden als Verbindung zu dem Naherholungsbereich um den Kalvarienberg und weiter an die Murachse mit seinem Spazier- und Radwegenetz). Im Süden ist dazu bereits jetzt ein Servitutsweg für die ÖWG bis zum Kalvariengürtel gesichert.“

Gemäß § 3 der Verordnung mit welcher der 04.07 Bebauungsplan „Wiener Straße (Hirtenkloster)“ beschlossen wurde, ist die verkehrsmäßige Erschließung wie folgt geregelt (Zitat):

(2) Am Bauplatz ist gemäß dem Baukonzept in Nord-Süd-Richtung eine Fläche für den öffentlichen Verkehr (Bus/Straßenbahn) in einer Breite von mindestens 6,50 m sowie ein Rad- und Fußweg zur öffentlichen Benutzung in einer Breite von mindestens 3,50 m in rechtlich gesicherter Form zur Verfügung zu stellen.“

2003

In der Sitzung des Gemeinderates vom 4. Dezember 2003 wurde der einstimmige Grundsatzbeschluss über die Prioritätenreihung der einzelnen Straßenbahn-Ausbauvorhaben gefasst. Mit der Variantenbeurteilung wurde ein Schweizer Ingenieurbüro beauftragt. Neben fünf kurzfristig realisierbaren Projekten (Prioritätsstufe A) wurde in der Prioritätsstufe B „mittel bis langfristig realisierbar“ und in der volkswirtschaftlichen Bewertung „sehr gute Resultate ergebend“ neben dem Neubau der Südwestlinie und der UNI-Ringlinie an dritter Stelle der Neubaustrecke Nordwestlinie (Keplerbrücke bzw. Roseggerhaus-Lendplatz-Wienerstraße-Fröbelpark-Hirtenkloster-Zankelstraße-Nahverkehrsknoten Gösting) gereiht. Die Nordwestlinie wurde als eines der effizientesten Straßenbahnausbauvorhaben in Graz angeführt und in einer Studie als ein Projekt im Rahmen der 2. Ausbaustufe – Netzausbau Straßenbahn vorbehaltlos für die Umsetzung empfohlen.

2006

In der Stadtssenatssitzung am 15. Dezember 2006 wurde der Antrag gestellt, die ÖV Trasse im Bereich des Hirtenklosters nach Maßgabe der finanziellen Vorgaben in Abstimmung mit der Bebauung des Siedlungsgebietes umzusetzen. Ziel war laut Bericht, mit der Vollinbetriebnahme des gesamten

Wohnprojektes auch die ÖV-Trasse mit dem Anschluss an die Buslinie 40 zu eröffnen. Das Stück wurde über Antrag des damaligen Finanzstadtrates zur Abklärung von Detailfragen sowie der damit verbundenen Kosten zurückgestellt.

2007

Am 19. Oktober 2007 erfolgte, basierend auf einer im Jahr 2007 durchgeführten, neuerlichen Untersuchung des Schweizer Ingenieurbüros eine Projektgenehmigung des Gemeinderates in Höhe von EUR 400.000 für die Umsetzung der 2. Ausbaustufe Straßenbahn, Phase Trassenfindung. Folgende Projekte wurden vorbehaltlos für die Umsetzung empfohlen:

1. Südwestlinie zum Nahverkehrsknoten Webling
2. **Nordwestlinie zum Nahverkehrsknoten Gösting**
3. Universität Linie 1

2008

Die Übernahme von 1.777 m² in das öffentliche Gut für die Aufschließung der Hirtenklostergründe (ÖV, Geh- und Radweg) erfolgte in der Sitzung des Gemeinderates am 10. April 2008.

In der Sitzung des Gemeinderates am 8. Mai 2008 erfolgte die einstimmige Beschlussfassung über die Erhöhung der Projektgenehmigung 2. Ausbaustufe Straßenbahn Phase 1 – Trassenfindung von EUR 400.000 auf EUR 700.000 für Detailuntersuchungen, Verkehrsnetzuntersuchungen und Bürgerinformationen.

2009

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2009 ersuchte die Abteilung für Verkehrsplanung die Abteilung für Liegenschaftsverkehr den, für den Ausbau dieser Verkehrsflächen erforderlichen, Erwerb der Fremdgrundstücke einzuleiten.

2011

In der Stadtssenatssitzung vom 26. August 2011 wurde das Stück „*Baumaßnahmen zur Errichtung der ÖV Trasse Hirtenkloster*“ in die nächste Stadtssenatssitzung verschoben. Kritisiert wurde, dass die Umsetzung des Bebauungsplanes aus 2002 offensichtlich nicht gut kommuniziert und die Aufklärung durch die Bauträgerin für nicht ausreichend gehalten wurde.

In der Stadtsenatssitzung am 22. September 2011 erfolgte mehrheitlich (gegen die Stimmen von FPÖ, SPÖ und KPÖ) der Projektbeschluss über die Baumaßnahmen zur Errichtung der ÖV-Trasse Hirtenkloster. Die Bewilligung zur Ausführung von Neu- und Umbauten in Höhe von EUR 820.000 wurde erteilt. Laut Bericht an den Stadtsenat wurde (Zitat):

„zur Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln des neuen und in Bau befindlichen Siedlungsgebietes nördlich des Kalvariengürtels, von der Verkehrsplanung von der Viktor-Franz-Straße bis zum Kalvariengürtel die Errichtung einer gesonderten ÖV-Trasse (Busstraße) vorgeschlagen. Auf dieser Busstraße soll die Linie 40 verkehren und dieses Siedlungsgebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln und kurzen Zugangswegen zu den Haltestellen anbinden. Damit soll auch sichergestellt werden, dass zur ÖV-Anbindung der zukünftigen Wohnbevölkerung keine zusätzlichen jährlichen Betriebskosten für den öffentlichen Verkehr entstehen. Weiters soll diese ÖV-Trasse auch so ausgebildet werden, dass eine mögliche zukünftige Straßenbahnlinie (Nordwest-Linie von der Innenstadt bis zum Nahverkehrsknoten Gösting) über diese Trasse geführt werden kann. Parallel zu dieser ÖV-Trasse ist auch die Führung eines gesonderten Fuß- und Radweges vorgesehen.

In Abstimmung mit dem Baufortschritt der Hirtenkloster-Siedlung soll die ÖV-Trasse inkl. der vier Bushaltestellen (in Fahrtrichtung stadteinwärts mit je einem Wartehaus der Firma Ankünder versehen) und der begleitende Fuß- und Radweg für den Bauabschnitt Kalvariengürtel bis zur nördlichen Grundgrenze der Siedlung im Herbst 2011 umgesetzt werden. Der angrenzende nördliche Bauabschnitt für die ÖV-Trasse und den Fuß- und Radweg im Bereich des Sportplatzes bis zur Viktor-Franz-Straße soll erst im Jahr 2012 baulich umgesetzt werden.

Die Maßnahmen für die Errichtung der ÖV-Trasse Hirtenkloster (Bauabschnitt Kalvariengürtel bis nördliche Grundgrenze der Siedlung) der vier Bushaltestellen in diesem Streckenabschnitt, sowie des begleitenden Fuß- und Radweges verursachten Gesamtbaukosten in Höhe von EUR 820.000“.

Laut Informationsbericht der Abteilung für Verkehrsplanung wurde die zuständige Stadtsenatsreferentin am 3. Oktober 2011 über die Vergabe der Bauarbeiten wie folgt in Kenntnis gesetzt (Zitat, Firmennamen durch StRH geändert):

„Auf Preisbasis der Ausschreibung Hirtenkloster Bauabschnitt 3 vom 24. Jänner 2008 der Wohnbaugenossenschaft wurde für Bauleistungen (ÖV-Trasse, Geh- und Radweg von drei Bushaltestellen) ein Zusatzangebot der Baufirma vorgelegt. Dieses Angebot sowie die Prüfung der Unterlagen erfolgt durch die Holding Graz die Beauftragung erfolgt seitens der Abteilung für Verkehrsplanung. Die Holding Graz führt an, dass die Einheitspreise im Angebot der Baufirma als marktüblich bzw. als günstig eingestuft werden.

Es wird der Antrag gestellt, die Arbeiten für das Bauvorhaben ÖV-Trasse, Geh- und Radweg (Bauabschnitt südliche bis nördliche Grundgrenze der Siedlung) und der drei Bushaltestellen im Abschnitt der Siedlung an die Baufirma 1 in Höhe von EUR 522.740,74 inkl. Ust. zu vergeben.“

Die Genehmigung wurde am 7.10.2011 erteilt.

Folgende Leistungen wurden von der Stadt Graz bereits flüssig gestellt:

Hirtenkloster ÖV Trasse	Bestellung A 10/8 EUR netto	Rechnung Baufirma EUR netto	Anweisung A 10/8 EUR brutto	Deckungsring
Bustrasse und Geh- und Radweg				
Lieferdatum 16.12.2011	435.617,28			
Rechnungseingang 15.12.2011		1. TR	52.228,81	56.538,73 10803 "Kleinmaßnahmen"
Radweg Hirtenkloster				
Lieferdatum 17.11.2011	65.619,40			
Rechnungseingang 17.10.2011		1. TR	19.962,44	21.609,74
Rechnungseingang 09.11.2011		2. TR	19.367,81	20.966,04
			39.330,25	42.575,78 BD 035 "Radwege"
Radweg Hirtenkloster (Zusatz)				
Lieferdatum 23.11.2011	33.357,11			
Rechnungseingang 14. 11.2011		1. TR	11.191,70	12.115,24
Rechnungseingang 15.12.2011		2. TR	17.478,96	18.921,32
			28.670,66	31.036,56 10800 "ÖV Maßnahmen"
	534.593,79		120.229,72	130.151,07

Der politische Wille, die Nordwestlinie und damit in Zusammenhang stehend das Projekt ÖV Trasse in der Siedlung umzusetzen wurde mittels zahlreicher Beschlüsse des Gemeinderates zum Ausdruck gebracht.

Auf Grund der im Bericht angeführten Beschlusslage ist das Projekt ÖV-Trasse von der Stadtverwaltung umzusetzen.

Stellungnahme der Abteilung für Verkehrsplanung und des Stadtbaudirektors:

Die Abteilung für Verkehrsplanung nimmt wohlwollend zur Kenntnis, dass lt. Befund des Stadtrechnungshofes im vorgelegten Rohbericht die ÖV-Trasse von der Stadtverwaltung umzusetzen ist (Pkt. 2.1. Beschlusslage) und somit die notwendige Realisierung bestätigt wurde. Damit wurde die zentrale, an den Stadtrechnungshof im übermittelten Prüfantrag vom 2. Februar 2012 angeführte Grundsatzfrage klar in Richtung Planungs- und Umsetzungskontinuität beantwortet, handelte es sich

bei den bereits im Jahr 2002 getroffenen Regelungen doch um eine wichtige, vorausschauende Planungs- und Trassensicherungsmaßnahme.

3.4. Kommunikation und Aufklärungsarbeit

Laut Gemeinderatsbericht vom 11. November 2002 zum Bebauungsplan „Wiener Straße (Hirtenkloster)“ erfolgte am 11. September 2002 im Festsaal des Hirtenklosters unter Anwesenheit des zuständigen Stadtsenatsreferenten, des planenden Architekten und Vertretern der Wohnbaugenossenschaft eine BürgerInneninformationsveranstaltung. Innerhalb der Auflagefrist konnten Einwendungen zum Bebauungsplan schriftlich bekannt gegeben werden. Damals langten laut Gemeinderatsbericht 4 Einwendungen und 1 Stellungnahme im Stadtplanungsamt ein.

- Eine Einwendung betraf das Thema Verkehrskonzept: *„Es ist nicht ersichtlich, wo die Bustrasse in die angrenzenden Straßen mündet und wo der Radweg verläuft. Die Erlengasse solle nicht als Zu- und Abfahrtsschleichweg genützt werden können.“*

Dazu wurde vom Stadtplanungsamt ausgeführt, Zitat: *„Die vorgesehene Bustrasse soll im Süden auf Höhe der Hackergasse in den Kalvariengürtel münden und soll im Norden im Bereich des Schleifbaches in die Viktor-Franz-Straße geführt werden. An dieser Trasse ist auch der Rad- und Fußweg begleitend angeordnet. Die Erlengasse ist eine Sackstraße. Eine Weiterführung des PKW-Verkehrs zum Planungsgebiet ist nicht beabsichtigt.“*

Aus der Behandlung der Einwendungen und der Stellungnahme ergaben sich laut Bericht an den Gemeinderat keine Änderungen gegenüber dem Auflageplan.

In den dem Stadtrechnungshof vorliegenden Mietverträgen Wienerstraße Bau 1 (Erstbezug September 2006) und Wienerstraße Bau 3 (Vorlage des Mietvertrages Oktober 2010) wurde jeweils unter Punkt f folgendes angeführt *„Entlang der östlichen Grundstücksgrenze des künftigen zweiten Bauabschnittes sowie an diesen südlich (bis zum Kalvariengürtel) anschließend ist die Errichtung eines (derzeit in einer Breite von ca. 4m) projektierten Geh- und Radweges geplant, welcher nach Intention der Stadtplanung zu einer befestigten Fläche mit einer Breite von ca. 12m zum Zwecke des Befahrens mit Straßenbahnen und (öffentlichen) Autobussen dienen soll.“*

Den AnrainerInnen wurde die Errichtung der ÖV-Trasse im Rahmen einer BürgerInneninformationsveranstaltung bereits 2002 kommuniziert. Die MieterInnen der neuen Wohnungen erhielten über die Mietverträge Kenntnis vom Bau der ÖV-Trasse. Sowohl die bereits „ingesessenen“ als auch die neu zugezogenen AnrainerInnen wurden damit nachweislich über die geplante ÖV-Trasse informiert.

Die tatsächliche, aktive Information der AnrainerInnen vor bzw. im Zuge der Vermietung durch die Wohnbaugenossenschaft kann mangels Prüfungskompetenz durch den StRH nicht abschließend beurteilt werden.

Der Stadtrechnungshof empfiehlt,

- **die WohnbauträgerInnen bei derartigen Projekten jedenfalls zu einer aktiveren Information anzuhalten oder Informationskampagnen seitens der Stadt Graz in Betracht zu ziehen;**
- **im speziellen Fall insbesondere die Bedeutung der ÖV-Trasse Hirtenkloster für die gesamte Stadt aufzuzeigen.**

3.5. Straßenrechtliches Verfahren

Nachdem mit dem Bau der Trasse bzw. mit Vorarbeiten im Herbst 2011 begonnen wurde und zum Prüfungszeitpunkt bereits Zahlungen an die Baufirma erfolgt waren, überprüfte der Stadtrechnungshof, ob die verantwortliche Abteilung für Verkehrsplanung die straßenrechtlichen Vorschriften beachtet hatte.

Stellungnahme der Abteilung für Verkehrsplanung und des Stadtbaudirektors:

Hinsichtlich weiterer, durch den Stadtrechnungshof im Rahmen der Prüfung bearbeiteten Fragestellungen zeigt sich in der Bewertung ein etwas differenzierteres Bild mit der Erkenntnis, dass dieses Projekt offenbar in manchen Punkten leider nicht in der gebotenen Qualität abgewickelt wurde. Im Nachhinein – nach Aufrollung des bisherigen Umsetzungsprozesses - betrachtet zeigen sich dazu mehrere Ursachen, aus Sicht der A10/8 ist es deshalb notwendig, auch auf dafür zu Grunde liegende Rahmenbedingungen hinzuweisen:

Ausgehend von der Beschlussfassung des gegenständlichen Bebauungsplanes im Jahr 2002 ist fest zu halten, dass zu diesem Zeitpunkt (und auch einige Jahre danach) eine eigene Abteilung für Verkehrsplanung nicht bestand und damals auch in keiner Weise geregelt war wann, durch welche

Abteilung und wie die Umsetzung der ÖV-Trasse samt Geh- und Radweg sowie der öffentlichen Grünanlage erfolgen soll bzw. wer wann den Anstoß zu den erforderlichen Schritten geben muß. Allfällige Verträge zur Regelung von Grundstücksfragen, Finanzierung und Abwicklung von Maßnahmen usw., wie heute bei vergleichbaren Vorhaben üblich, lagen dazu ebenfalls nicht vor.

Auf Grund einer eher zufälligen Beobachtung – die A10/8 erlangte über die Bautätigkeit (wie übrigens bei sämtlichen Bauvorhaben) keine offizielle Kenntnis – wurde die städtische Initiative relativ spät gestartet - diese wurde dann zumindest für die verkehrlichen Maßnahmen immerhin seitens der A10/8 gesetzt. In der weiteren Realisierungsphase der ÖV-Trasse und des Geh- und Radweges Hirtenkloster entstand darauf hin ein enormer Zeitdruck, der zusammen mit den vielen anderen, an die Abteilung herangetragenen Aufträgen und Projekten zu Rahmenbedingungen geführt haben, durch die eine Abwicklung dieses Projektes in der gebotenen Qualität in diesem Fall offenbar nicht wie sonst gewährleistet war.

In die Zukunft blickend bekennt sich die A10/8 jedenfalls dazu, die gewonnen Erkenntnisse konstruktiv so zu verwenden, dass derartige Qualitätsmängel auch in Einzelfällen nicht mehr auftreten. Dazu sind aber auch erforderliche Abläufe zwischen den Abteilungen zu regeln. Wo Abhängigkeiten von anderen Abteilungen und Einheiten gegeben sind wird die A10/8 künftig verstärkt auf die entsprechenden Erfordernisse hinweisen und diese falls notwendig auch im Wege der übergeordneten Stellen einfordern.

3.5.1. Einreichung des straßenrechtlichen Verfahrens

Erst am 20. Dezember 2011 übermittelte die Abteilung für Verkehrsplanung der Mag. Abt. 10/1 Straßenamt das Einreichprojekt mit dem Ersuchen um Prüfung der Unterlagen, der Erstellung einer Stellungnahme und der Weiterleitung der Unterlagen an die Bau- und Anlagenbehörde für die Einreichung eines straßenrechtlichen Verfahrens im Bereich des Hirtenklosters.

Ebenfalls am 20. Dezember 2011 wurde die Bau- und Anlagenbehörde über das Projekt und die Aktivitäten der Stadt Graz im Bereich der ÖV Trasse Hirtenkloster informiert. Nach Auffassung des Stadtrechnungshofes erfolgte die Information nicht vollständig, denn der von der Abteilung für Verkehrsplanung bekanntgegebene Projektablauf endet mit der Aufwandsgenehmigung des Stadtsenates über EUR 820.000 im September 2011. Weiters wurde seitens der Abteilung für

Verkehrsplanung im Informationsschreiben an die Bau- und Anlagenbehörde angeführt, dass vorgesehen sei, in Abstimmung mit dem Baufortschritt der Hirtenklostersiedlung die Straße bis zum Herbst 2012 baulich umzusetzen und in Betrieb zu nehmen. Zum Zeitpunkt der Meldung an die Bau- und Anlagenbehörde waren jedoch die Bauarbeiten bereits im Gange und zum Teil mit der Errichterfirma bereits abgerechnet.

Laut der im SAP erfassten Bestellung war für die ÖV Trasse als „Lieferdatum“ der 16. Dezember 2011 vorgesehen. Die bauliche Umsetzung war demnach fast ein Jahr früher geplant als der Bau- und Anlagenbehörde bekannt gegeben.

Der Stadtrechnungshof überzeugte sich im März 2012 vor Ort über den Stand der Bauarbeiten. Die Straße war bereits mit der ungebundenen unteren Tragschicht versehen, zur Fertigstellung waren nur mehr die ungebundene obere Tragschicht (Stärke 10 cm) aufzubringen, sowie die Asphaltierungsarbeiten durchzuführen. Dieser Stand der Bauarbeiten ist auch aus der 1. Teilrechnung vom 14. Dezember 2011 ersichtlich.

Die Einreihung, Neuanlage, Verlegung, der Umbau, die Verbreiterung und wesentliche Verbesserung sowie die Auflassung einer Gemeindestraße oder eines öffentlichen Interessentenweges (§ 8 Abs 3 LStVG) bedürfen einer vorangehenden Verordnung. Eine straßenrechtliche Bewilligung für die ÖV Trasse Hirtenkloster lag zum Zeitpunkt der Prüfung im April 2012 noch nicht vor.

Die Bauarbeiten an der ÖV Trasse Hirtenkloster wurden somit ohne Vorliegen eines straßenrechtlichen Bescheids in Angriff genommen und Bauleistungen bereits bezahlt. Der Stadtrechnungshof weist darauf hin, dass Baumassnahmen auf fremdem Grund ohne rechtlichen Titel nicht in Angriff genommen werden dürfen und der straßenrechtliche Bescheid vor Baubeginn vorliegen sollte.

3.5.2. Einräumung der Dienstbarkeit

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2009 ersuchte die Abteilung für Verkehrsplanung die Abteilung für Liegenschaftsverkehr den für den Ausbau der ÖV Trasse erforderlichen Erwerb der Fremdgrundstücke einzuleiten.

Die von der Wohnbaugenossenschaft unterfertigte Vereinbarung über die Einräumung einer Dienstbarkeit für die Errichtung und den Betrieb einer ÖV Trasse einschließlich Haltestellenbereiche und eines Geh- und Radweges zu Gunsten der Stadt Graz auf immerwährende Zeit langte erst am 20. April 2012 bei der Stadt ein. Somit besaß die Stadt Graz für die Bauarbeiten im Herbst 2011 keinen rechtlich bindenden Titel zur Nutzung des Grundstückes.

Auch stellt diese Vorgangsweise ein erhebliches Risiko dar, da bei nicht Gewährung des Titels ein kompletter Rückbau zu erfolgen hätte.

3.5.3. Ablauf eines straßenrechtlichen Verfahrens

In der Sitzung des Gemeinderates wurde am 19. Jänner 2012 die Verkehrsplanungsrichtlinie der Stadt Graz beschlossen und in dieser zwar diverse Verfahrensabläufe festgeschrieben, die Abläufe eines straßenrechtlichen Verfahrens wurden jedoch nicht definiert. Im Zuge der Prüfung stellte der Stadtrechnungshof fest, dass Unklarheiten hinsichtlich des Verfahrenablaufes bestehen.

Der Stadtrechnungshof empfiehlt,

- **darauf zu achten, dass die erforderlichen Genehmigungen und Rechtstitel vor Baubeginn eingeholt werden;**
- **die Abläufe bei straßenrechtlichen Verfahren klar festzulegen und diese in die Verkehrsplanungsrichtlinie der Stadt Graz aufzunehmen.**

Stellungnahme der Abteilung für Verkehrsplanung und des Stadtbaudirektors:

Ein wesentlicher Punkt im Zusammenhang mit der Umsetzung von in Bebauungsplänen festgelegten, öffentlichen Verkehrserschließungen ohne entsprechende vertragliche Regelungen wie im vorliegenden Fall ist nicht nur die Frage wer das Verfahren durchführt, sondern es ist nach wie vor auch offen wann das straßenrechtliche Verfahren in vergleichbaren Fällen idealer Weise einzuleiten ist und wer genau diese Vorgang „auslöst“. Die A10/8 beispielsweise erlangt grundsätzlich - wie es auch im vorliegenden Fall war - keine Kenntnis über die konkrete bauliche Umsetzung von Bebauungsplänen.

Zum „richtigen“ Zeitpunkt: Eine unmittelbar nach Beschlussfassung eines Bebauungsplanes durchgeführte Verfahrenseinreichung würde dann den Nachteil von „gestrandetem Aufwand“ mit

sich bringen, wenn beispielsweise der Bebauungsplan in dieser Form gar nicht „konsumiert“ und später so geändert wird, dass auch das straßenrechtliche Verfahren umsonst durchgeführt worden wäre. Spätestens müsste aus Sicht der A10/8 etwa die Auslösung des Verfahrens mit dem Einlangen eines Bauansuchens auf Basis des betreffenden Bebauungsplanes bei der Bau- und Anlagenbehörde durch diese – etwa durch schriftliche Information über die Einlangung des Ansuchens um Baubewilligung an die betroffenen Abteilungen (A10/BD, A10/8, A10/1, Holding Graz Services) – erfolgen.

In diesem Sinne wird die Empfehlung Nr. 4. ausdrücklich positiv gesehen, eine entsprechende Ablaufregelung bedarf aber in jedem Fall auch der Verpflichtung der Behörde(n) und anderer betroffener Abteilungen zu den dafür erforderlichen Schritten.

3.6. Vergaberechtliches Verfahren zu den Bauarbeiten ÖV-Trasse

Nachdem mit dem Bau der Trasse bzw. mit Vorarbeiten im Herbst 2011 begonnen wurde und zum Prüfungszeitpunkt bereits Zahlungen an die Baufirma erfolgt waren, überprüfte der Stadtrechnungshof ob die verantwortliche Abteilung für Verkehrsplanung die vergaberechtlichen Vorschriften beachtet hatte. Der Stadtrechnungshof stellte fest, dass die Bauarbeiten ÖV Trasse, Geh- und Radweg und drei Bushaltestellen auf Basis von mehreren Angeboten einer Baufirma vergeben wurden und diese nicht nach dem Bundesvergabegesetz ausgeschrieben wurden.

3.6.1. Vorgelegte Vergabeakten

Um die Vergabeentscheidung nachvollziehen zu können, ersuchte der Stadtrechnungshof mehrmals um Vorlage der entsprechenden Akten:

- Am 16. März 2012 ersuchte der Stadtrechnungshof die Abteilung für Verkehrsplanung alle die Vergabe betreffenden Unterlagen zur Verfügung zu stellen.
- Am 26. März 2012 übermittelte die Abteilung für Verkehrsplanung ein Schreiben der Holding Graz Services Straße, worin diese die Einheitspreise im Angebot der Baufirma als marktüblich bzw. günstig einstufte.

- Am 27. März 2012 wandte sich der Stadtrechnungshof an die Holding Graz Services Straße mit dem Ersuchen das (Zusatz)Angebot der Baufirma, sowie die Unterlagen betreffend die Vergabeentscheidung zu übermitteln.
- Die Holding Services Straße wies mit Schreiben vom 28. März 2012 darauf hin, dass Bauherr und vergebende Stelle die Abteilung für Verkehrsplanung sei und daher die geforderten Unterlagen bei der vergebenden Stelle – der Verkehrsplanung - aufliegen. Die Holding Graz sei mit den Leistungen der örtlichen Bauaufsicht betraut, der Stadtrechnungshof wurde ersucht, diesbezüglich mit dem Referenten der Abteilung für Verkehrsplanung Kontakt aufzunehmen.
- Am selben Tag übermittelte die Holding Services Straße drei Angebote betreffend die Bauarbeiten Busstraße, Geh- und Radweg Hirtenkloster.
- Am 28. März 2012 ersuchte der Stadtrechnungshof die Abteilung für Verkehrsplanung um Mitteilung, ob die Wohnbaugenossenschaft im Jahr 2008 nach den Regeln des Bundesvergabegesetzes ausgeschrieben habe und ob die Trasse in dieser Ausschreibung bereits enthalten war.
- Am 30. März 2012 leitete die Abteilung für Verkehrsplanung folgendes Antwortschreiben der Wohnbaugenossenschaft an den Stadtrechnungshof weiter:
 - „ - *Bei der Ausschreibung (Projekt Hirtenkloster, Bau 3, Anm. StRH) handelt es sich um ein "Offenes Verfahren" (Grazer Zeitung) - die Ausschreibung erfolgte aber bereits 2007 - Abgabe der Ausschreibung 30.11.2007! Es haben insgesamt 12 Firmen abgegeben- die Baufirma 1 (Name geändert StRH) war bei der Ausschreibung "Billigstbieter" ca.6% vor dem Zweitgereihten.*
 - *Ja der Rad und- Gehweg wurde mit ausgeschrieben und war Bestandteil des Auftrages.*
 - *Busspur wurde nicht mit ausgeschrieben.“*
- Nachdem die aktenmäßige Dokumentation des Vergabevorganges durch die Abteilung für Verkehrsplanung nicht nachvollziehbar war, ersuchte der Stadtrechnungshof am 10 April 2012 erneut um Begründung der ohne vergaberechtliches Verfahren durchgeführten Vergabe der Bauarbeiten ÖV Trasse Hirtenkloster, sowie um Mitteilung, durch welche im Vergabegesetz vorgesehenen Ausnahmeregelungen die gewählte Vorgangsweise zu begründen war.
- Am 13. April 2012 langte das folgende Antwortschreiben im Stadtrechnungshof ein:

„Die Abteilung für Verkehrsplanung ist gemäß der Geschäftseinteilung der Stadt Graz unter anderem für die Bereitstellung der Budgetmittel und Controlling der Realisierung städtischer Verkehrsmaßnahmen, ausgenommen übergeordnete Projekte der Stadtbaudirektion sowie Umbau, Erhaltung und Wartung von Verkehrssignalanlagen zuständig. Es werden somit von der Abteilung für Verkehrsplanung keine Bauleistungen ausgeschrieben, sehr wohl aber erfolgt über unsere Abteilung die finanzielle Bedeckung von Projekten.

Dazu wird die Holding Graz mit der Einholung (Ausschreibung) von Angeboten von bereits fertig geplanten Projekten beauftragt, das in Folge von der Holding Graz übermittelte Angebot der Baufirma wird von unserer Abteilung beauftragt. Die Abwicklung der Bauausschreibung erfolgt ausschließlich über die Holding Graz, in der Regel über die Holding Graz - Services (vormals Wirtschaftsbetriebe), in bestimmten Ausnahmefällen auch über die Holding Graz Linien (wenn z.B. zusätzliche Bauleistungen bei Gleissanierungen beauftragt werden sollen). Auch die konkrete Abwicklung einer Baustelle erfolgt nicht von der Abteilung für Verkehrsplanung. Diese Vorgehensweise entspricht den zwischen der Stadt Graz und der Holding Graz getroffenen Service- bzw. Managementvereinbarung.

Im konkreten Fall zur Errichtung des Geh- und Radweges sowie der Bustrasse im Bereich der Siedlung Hirtenkloster wurde aufgrund der bereits laufenden Baustelle in Abstimmung mit dem verantwortlichen Bauleiter der Wohnbaugenossenschaft und dem Mitarbeiter der Holding Graz - Services die Empfehlung abgegeben, für die von der Stadt Graz zu beauftragenden Baumaßnahmen ein Zusatzangebot von der vor Ort tätigen Baufirma anzufordern.

In Folge wurden die technischen Vorgaben der Holding Service Stadtraum in dieses Angebot noch mit aufgenommen. Das Angebot der Baufirma wurde an die Abteilung für Verkehrsplanung übermittelt und von uns an die Holding Graz – Services zur fachlichen und rechtlichen Überprüfung weitergeleitet. In Folge wurde dieses Angebot von der Holding bestätigt und von der Abteilung für Verkehrsplanung erfolgte die Beauftragung.“

Stellungnahme A10/8 anlässlich der Besprechung am 9. Mai 2012:

Im konkreten Fall wurde die Vergabe der Bauarbeiten der ÖV-Trasse und des Geh- und Radweges durch die Abteilung selbst vorgenommen. Grund dafür war der bestehende Zeitdruck, dass der Geh- und Radweg gleichzeitig mit der geplanten Übergabe der Wohneinheiten fertig gestellt sein sollte, da

dieser auch für Siedlungszwecke der BewohnerInnen dienen soll. Die Realisierung des Projektes wurde nicht, wie in der Servicevereinbarung 2012 Fachbereich-Straße eigentlich vorgesehen, an die Holding zur Umsetzung übergeben. Seitens der A10/8 wurde nur die vor Ort für die Wohnbaugenossenschaft bereits tätige Baufirma zur Abgabe eines Angebotes für die ÖV-Trasse (d.h. Geh- und Radweg sowie Bustrasse) eingeladen.

Der Stadtrechnungshof empfiehlt,

- **die in der jährlich, zwischen Stadt Graz und Holding, abgeschlossenen Servicevereinbarung Fachbereich Strasse festgelegten Aufgabenverteilungen einzuhalten und zur besseren Transparenz schriftlich zu dokumentieren.**

3.6.2. Anbote und Freigabe der finanziellen Mittel

Im Zuge der Prüfung stellte der Stadtrechnungshof fest, dass von der Abteilung für Verkehrsplanung nicht drei, sondern vier Angebote eingeholt wurden:

- 1.) Anbot datiert mit 11. August 2011, **Bustrasse Hirtenkloster, EUR 710.406,89** brutto,
- 2.) Anbot, datiert mit 1. September 2011, **Radweg – Hirtenkloster Bau 2, EUR 78.743,28** brutto,
- 3.) Anbot, datiert mit 29. September 2011, **Busstraße und Geh- und Radweg Hirtenkloster, EUR 522.740,74** brutto,
- 4.) ein Zusatzangebot, datiert mit 5. Oktober 2011, **Radweg Hirtenkloster 2, EUR 40.028,53** brutto.

Laut Stadtsenatsbeschluss vom 22. September 2011 wurden Finanzmittel in Höhe von EUR 820.000,00 für die Baumaßnahmen ÖV-Trasse Hirtenkloster, sowie den begleitenden Fuß- und Radweg, zu Lasten der Deckungsringe

- 10800 „ÖV Maßnahmen“ EUR 245.000,00
- 10803 „Kleinmaßnahmen“ EUR 575.000,00 bewilligt.

Mit Schreiben vom 3. Oktober 2011 wurde die zuständige Stadtsenatsreferentin von der Abteilung für Verkehrsplanung über die Vergabe wie folgt informiert (Auszug, Zitat):

„In Abstimmung mit dem Baufortschritt der Hirtenkloster-Siedlung soll nun die ÖV-Trasse, der Geh- und Radweg sowie drei Bushaltestellen in diesem Streckenabschnitt (Bauabschnitt südliche bis nördliche Grundgrenze der Siedlung) im Herbst 2011 baulich ausgeführt werden.

„Vergaberechtliche Voraussetzungen:

Auf Preisbasis der Ausschreibung Hirtenkloster Bauabschnitt 3 vom 24.1.2008 der Wohnbaugenossenschaft (Firmenname geändert, StRH) wurde für Bauleistungen (ÖV-Trasse, Geh- und Radweg von drei Bushaltestellen) ein Zusatzangebot der Baufirma (Firmenname geändert, StRH) vorgelegt. Dieses Angebot sowie die Prüfung der Unterlagen erfolgt durch die Holding Graz die Beauftragung erfolgt durch die Abteilung für Verkehrsplanung. Die Holding Graz führt an, dass die Einheitspreise im Angebot der Baufirma als marktüblich bzw. als günstig eingestuft werden.

Vergabevorschlag:

Es wird der Antrag gestellt, die Arbeiten für das Bauvorhaben ÖV-Trasse, Geh- und Radweg (Bauabschnitt südliche bis nördliche Grundgrenze der Siedlung) und der drei Bushaltestellen im Abschnitt der Siedlung in Höhe von EUR 522.740,74 brutto an die Baufirma in Höhe von EUR 522.740,74 inkl. Ust. zu vergeben.“

Die Genehmigung seitens der Stadtsenatsreferentin erfolgte am 7.10.2011.

Der Stadtrechnungshof empfiehlt,

- **Genehmigungsansuchen für eine Vergabe sollten sich, was die Detailinformationen über die geplante Vergabe betrifft, an jenen des ehemaligen Vergabungsausschusses orientieren und Informationen zum gewählten Vergabeverfahren, Informationen zur Angebotsprüfung, Informationen zu den gewählten Zuschlagskriterien u.ä. enthalten.**

Der Stadtrechnungshof stellte im Zuge seiner Prüfung fest, dass nicht, wie von der Abteilung für Verkehrsplanung wiederholt betont wurde, *ein Anbot* vorlag, sondern vier Angebote bei ein und derselben Baufirma eingeholt wurden. Für den Stadtrechnungshof ist nicht nachvollziehbar, warum für die Errichtung der ÖV Trasse und des Geh- und Radweges insgesamt vier Angebote eingeholt wurden und für die Errichtung der Radwege in drei der Angebote, ohne erkennbaren Bauabschnitt, Leistungen angeführt sind.

Baukoordination, Erstellung der Ausschreibung, Prüfung der Angebote, Vergabe, Bauaufsicht, Abrechnungskontrolle sind Produkte und Leistungen der Holding (Bereich Straße) und unterliegen dem Kontrahierungszwang.

Betreffend die Vergabe der Bauarbeiten für die ÖV-Trasse (Bustrasse und Geh- und Radweg Hirtenkloster) wurde keine gesetzeskonforme Ausschreibung durchgeführt, die Abteilung für Verkehrsplanung vergab die Arbeiten direkt auf Basis von „Zusatzangeboten“. Da das Vorliegen von Ausnahmetatbeständen weder behauptet noch nachgewiesen wurde, wäre aus Sicht des Stadtrechnungshofes vor der Vergabe von Bauleistungen in Höhe von rd. EUR 535.000,00 (netto) ein vergaberechtliches Verfahren durchzuführen gewesen.

Stellungnahme der Abteilung für Verkehrsplanung und des Stadtbaudirektors:

Zur Feststellung, dass die Vergabe von Bauleistungen in Höhe von rd. EUR 535.000,- „ohne vergaberechtliches Verfahren“ durchgeführt wurde (Pkt. 2.3.) und keine vergaberechtlichen Vorschriften beachtet worden seien (Punkt 4./Beantwortung der letzten Frage) wird angemerkt, dass, noch dazu unter dem erheblichen Zeitdruck zur Umsetzung, aus folgenden Gründen der – wie sich zwischenzeitlich herausstellte falsche – Eindruck entstanden ist, dass es sich hier um ein korrektes Anhangverfahren lt. Bundesvergabegesetz i.d.g.F. handelte:

- Information seitens der betreffenden Wohnbaugenossenschaft, dass die Vergabe ihrer Bauarbeiten nach Durchführung eines „Offenen Verfahrens“, veröffentlicht in der Grazer Zeitung, durchgeführt wurde und aus 12 Bietern der Billigstbieter beauftragt wurde;
- Mitteilung durch die Holding Graz vom 16. August 2011 an die Projektleitung in der A10/8 nach durchgeführter Prüfung des vorliegenden Angebotes (*„Die Einheitspreise entsprechen (bzw. sind teilweise niedriger) den derzeit gültigen Preisen der laufenden Bauvorhaben der Holding Graz Services. Wenn das Budget es zulassen würde, könnte in der Fahrbahn die zweite Lage der gebundenen Tragschicht und die Deckschicht mit hochstandfestem Asphalt hergestellt werden. Dies würde Mehrkosten von ca. € 5,00/m² netto verursachen. Taktile Betonplatten (falls benötigt) sind nicht angeboten.“*);

Deshalb wird hier ausdrücklich fest gehalten, dass seitens der A10/8 keinesfalls ein bewusstes Umgehen des bestehenden rechtlichen Rahmens erfolgt ist. Mit dem Umstand, dass die

angebotenen Einheitspreise tw. auch niedriger waren als die Preise der laufenden Bauvorhaben der Holding Graz Services, wurde auch davon ausgegangen, dass ein Vorteil für die Stadt Graz vorliegt. Es kann heute jedenfalls angenommen werden, dass dadurch zumindest kein finanzieller Nachteil entstanden ist.

Laut Holding Bereich Straße war bzw. ist diese im gegenständlichen Projekt mit der örtlichen Bauaufsicht betraut. Schriftliche Unterlagen über die Beauftragung der Holding durch die Abteilung für Verkehrsplanung wurden dem Stadtrechnungshof nicht vorgelegt.

Der Stadtrechnungshof empfiehlt,

- klären zu lassen, ob durch die Nichteinhaltung des Vergabegesetzes rechtliche Folgen für die Stadt Graz zu erwarten sind;
- sicher zu stellen, dass die Vergabe von Bauleistungen künftighin vergaberechtlich konform erfolgt;
- die Beachtung des Vieraugenprinzips auch bei Vergabevorgängen als Maßnahme zu definieren.

Stellungnahme der Abteilung für Verkehrsplanung und des Stadtbaudirektors:

Im Sinne der Empfehlung Nr. 7. („klären zu lassen, ob durch die Nichteinhaltung des Vergabegesetzes rechtliche Folgen für die Stadt Graz zu erwarten sind;“) wurde diese Frage bereits am 14.5.2012 in einem Gespräch mit dem Leiter des Referates für Verfassung und Vergaberecht/Präsidialamt erörtert. Danach wurde von diesem mitgeteilt, dass „...einen Antrag auf Feststellung, dass ein Auftrag gesetzwidrig ohne Durchführung eines Vergabeverfahrens vergeben wurde, gemäß § 17 Abs 1 Z 2 StVergRG nur von einem Unternehmer gestellt werden darf, der Interesse am Abschluss eines dem BVergG 2006 unterliegenden Vertrages hatte und dem durch die behauptete Rechtswidrigkeit ein Schaden entstanden ist. Außerdem muss so ein Antrag gemäß § 18 Abs 1 StVergRG spätestens sechs Monate nach Zuschlagserteilung gestellt werden.“

Nicht zuletzt auf Grund des Umstandes, dass die genannte Frist von sechs Monaten bereits verstrichen ist, seien deshalb nach den Bestimmungen des österreichischen Vergaberechts keine rechtlichen Folgen für die Stadt Graz zu erwarten.

Hinsichtlich der Empfehlung, die Beachtung des Vieraugenprinzips auch bei Vergabevorgängen als Maßnahme zu definieren (Empfehlung Nr. 9.) wird angemerkt, dass dieser Punkt in den bevorstehenden IKS-Prozess der A10/8 aufgenommen wird.

3.6.3. Bezahlung bereits geleisteter Arbeiten

Die Bezahlung der im Jahr 2011 bereits geleisteten Arbeiten erfolgte nicht wie vom Stadtsenat beschlossen aus zwei sondern aus drei Deckungsringen:

- | | | |
|---------------------------------|--------------------------------|------------------|
| • Bustrasse und Geh- und Radweg | EUR 56.538,73 DR 10803 | „Kleinmaßnahmen“ |
| • Radweg | EUR 42.575,78 DR BD 035 | „Radwege“ |
| • Radweg – Zusatz | EUR 31.036,56 DR 10800 | „ÖV Maßnahmen“. |

Für den Stadtrechnungshof ist nicht nachvollziehbar, warum für die Arbeiten an der Bustrasse EUR 56.538,73 aus dem Deckungsring „Kleinmaßnahmen“ bedeckt und bezahlt wurden und aus Mitteln eines dritten Deckungsringes der Baudirektion EUR 42.575,78 für Radwege geleistet wurden.

Der Stadtrechnungshof empfiehlt,

- **das Splitten einer Leistung in mehrere Angebote zu unterlassen und die Transparenz sicherzustellen;**
- **die Flüssigstellung der Mittel zur Begleichung der Rechnungen aus den genehmigten Budgettiteln durchzuführen, um den Grundsätzen der Budgetklarheit und der Budgetwahrheit zu folgen.**

3.6.4. Gesamtprojekt ÖV Trasse Hirtenkloster

Das gesamte Projekt ÖV Trasse Hirtenkloster geht nach Auffassung des Stadtrechnungshofes über den Bauabschnitt „ÖV-Trasse, Geh- und Radweg der Siedlung“ hinaus. Zumindest folgende Bauabschnitte sind nach Auffassung des Stadtrechnungshofes für die tatsächliche verkehrsmäßige Erschließung des Gebietes in direktem Zusammenhang zu sehen:

- Erschließungsstraße im Süden an die Siedlung angrenzend
- Weiterführung der ÖV-Trasse im Norden über den bestehenden Sportplatz
- Kreuzungsumbau der bestehenden Kreuzung Kalvariengürtel/Hackbergasse.

Einer der geltenden Grundsätze für den Budgetvollzug innerhalb Stadtverwaltung besagt, dass Anforderungen, die organisch ein Ganzes bilden, hinsichtlich der Aufwands- bzw. Projektgenehmigung nicht geteilt werden dürfen. Demnach hätten diese Bauabschnitte im Rahmen eines Gesamtprojektes geplant, ausgeschrieben und abgewickelt werden müssen.

Der Stadtrechnungshof empfiehlt,

- **die noch zu realisierenden Projektabschnitte zusammengefasst in einem Projekt abzuwickeln und vergaberechtlich konform auszuschreiben.**

4. Beantwortung der Prüfungsfragen

Ist angesichts des eingeschlagenen Sparkurses der Stadt Graz für die Realisierung einer Busspur durch die Siedlung "Wohnen im Park" zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Zweckmäßigkeit im Sinne des effizienten und sparsamen Einsatzes von Mitteln überhaupt gegeben?

- ***Warum wurde die Straßenbahn (NW Linie) geplant?***
- ***Ist diese in ein Gesamtkonzept eingebettet?***
- ***Gibt es strategische Grundlagen für die NW-Straßenbahnlinie?***

Es liegen seit 2002 bindende Organbeschlüsse zum Projekt ÖV Trasse in der Siedlung vor. Bereits in der Sitzung des Gemeinderates vom 11. November 2002 erfolgte die einstimmige Beschlussfassung über die Führung einer ÖV Trasse in der Mitte des Planungsgebietes.

Auf Basis der Untersuchungsergebnisse eines mit der Studienerstellung beauftragten Schweizer Verkehrsplaners wurde die Nordwestlinie dem Gemeinderat im Oktober 2007 als ein Projekt im Rahmen der 2. Ausbaustufe – Netzausbau Straßenbahn vorbehaltlos für die Umsetzung empfohlen. Laut Studie bietet die Errichtung der Nordwestlinie den Vorteil relativ geringer zusätzlicher Kosten und eines hohen volkswirtschaftlichen Nutzens.

Die Inbetriebnahme der Nordwestlinie ersetzt laut Studie die Linien 40 und 67, dieser Ersatz ermögliche eine bedeutende Reduktion der Betriebskosten, man geht von 15.000 zusätzlichen Fahrgästen aus.

Warum wurde die Trassenführung in der Mitte der gegenständlichen Siedlung gewählt?

Laut Planstand vom 22. November 2002 lagen drei Vorschläge über mögliche Trassierungsbereiche – zwei äußere und ein zentraler Trassenverlauf - vor.

Um eine bestmögliche städtebauliche und architektonische Gestaltung zu erreichen, wurde laut Erläuterungsbericht vom 11. November 2002 für das Planungsgebiet ein zweistufiges, öffentliches, städtebauliches Gutachterverfahren (Architektenwettbewerb) durchgeführt. Mit Juryentscheid vom 27. Juni 2001 wurde ein Preisträger ermittelt und das prämierte Gestaltungskonzept – inklusive

mittiger Trassenführung - in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt finalisiert. Der Bebauungsplan stellte die Umsetzung dieses Bebauungs- und Gestaltungskonzeptes sicher.

Warum wird zunächst die Busspur gebaut, was soll die Busspur dort bewirken?

Laut Gemeinderatsbeschluss vom 11. November 2002 soll die mittig geführte Trasse vorerst eine Busführung, später eventuell eine Straßenbahnführung aufnehmen. Die ÖV-Trasse soll mit dem dritten Bauabschnitt der Siedlung errichtet werden. Somit kann laut Gemeinderatsbeschluss eine optimale Anbindung der Siedlung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden.

Wie wurde die Busspur konkret umgesetzt (z.B. vergaberechtlich) und wie wurde diese kommuniziert?

Bei diesem Projekt wurden weder die straßenrechtlichen noch die vergaberechtlichen Vorschriften beachtet. Obwohl das straßenrechtliche Verfahren nicht abgeschlossen (nicht eingereicht!) und der Dienstbarkeitsvertrag von der Wohnbaugenossenschaft als Eigentümerin nicht unterzeichnet war, hatte man im Herbst 2011 mit den Baumaßnahmen begonnen. Rechnungen wurden bereits bezahlt.

Allem Anschein nach wurde die Umsetzung des Bebauungsplanes, vor allem aber dessen Bedeutung für die gesamte Stadt, von Seiten der Stadt zu wenig kommuniziert.

Ob die Aufklärungsarbeit hinsichtlich der geplanten ÖV Trasse von der Wohnbaugenossenschaft aktiv betrieben wurde, fällt nicht in den Prüfbereich des Stadtrechnungshofes und ist daher nicht zu beurteilen. Die geplante Trassenführung wurde in die Mietverträge aufgenommen und muss demnach den MieterInnen bekannt gewesen sein.

5. Empfehlungen

Der Stadtrechnungshof empfiehlt,

1. die WohnbauträgerInnen bei derartigen Projekten jedenfalls zu einer aktiveren Information anzuhalten oder Informationskampagnen seitens der Stadt Graz in Betracht zu ziehen;
2. im speziellen Fall insbesondere die Bedeutung der ÖV-Trasse Hirtenkloster für die gesamte Stadt aufzuzeigen;
3. darauf zu achten, dass die erforderlichen Genehmigungen und Rechtstitel vor Baubeginn eingeholt werden;
4. die Abläufe bei straßenrechtlichen Verfahren klar festzulegen und diese in die Verkehrsplanungsrichtlinie der Stadt Graz aufzunehmen;
5. die in der jährlich, zwischen Stadt Graz und Holding, abgeschlossenen Servicevereinbarung Fachbereich Strasse festgelegten Aufgabenverteilungen einzuhalten und zur besseren Transparenz schriftlich zu dokumentieren.
6. Genehmigungsansuchen für eine Vergabe sollten sich, was die Detailinformationen über die geplante Vergabe betrifft, an jenen des ehemaligen Vergabenausschusses orientieren und Informationen zum gewählten Vergabeverfahren, Informationen zur Angebotsprüfung, Informationen zu den gewählten Zuschlagskriterien u.ä. enthalten;
7. klären zu lassen, ob durch die Nichteinhaltung des Vergabegesetzes rechtliche Folgen für die Stadt Graz zu erwarten sind;
8. sicher zu stellen, dass die Vergabe von Bauleistungen künftighin vergaberechtlich konform erfolgt;
9. die Beachtung des Vieraugenprinzips auch bei Vergabevorgängen als Maßnahme zu definieren;
10. das Splitten einer Leistung in mehrere Angebote zu unterlassen und die Transparenz sicherzustellen;

- 11. die Flüssigstellung der Mittel zur Begleichung der Rechnungen aus den genehmigten Budgettiteln durchzuführen, um den Grundsätzen der Budgetklarheit und der Budgetwahrheit zu folgen;**
- 12. die noch zu realisierenden Projektabschnitte zusammengefasst in einem Projekt abzuwickeln und vergaberechtlich konform auszuschreiben.**

Graz, 21. Mai 2012

Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz

Ulrike Pichler
Prüfungsleiterin
(elektronisch gefertigt)

Mag. Hans-Georg Windhaber
Stadtrechnungshofdirektor
(elektronisch gefertigt)

DI Manfred Tieber
Prüfer
(elektronisch gefertigt)

