

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter BD: Masetti
 Bearbeiter A8: Kicker

Ausschuss für Verkehr, Stadt- und
 Grünraumplanung
 BerichterstellerIn:

GR KOTINA

Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und
 Immobilien
 BerichterstellerIn:

Grün in (FH)
Schulzberger

GZ: A10/BD – 081933/2019/0005
 GZ: A8 – 141818/2021-4
 GZ: A8 – 044725/2008/0273

Graz, 24.3.2022

- Betr.: 2-gleisiger Ausbau Straßenbahnlinie 5 im Abschnitt Zentralfriedhof – Maut Puntigam *Braugroster*
1. Projektgenehmigung über 24,167 Mio. € für 2019 – 2026
 2. Budgetanpassung 2022
 3. Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH; Budgetanpassung 2022 sowie der Mittelfristplanung bis 2026
 4. Stimmrechtsermächtigung für den Vertreter der Stadt Graz gem. § 87 (4) des Statuts der Landeshauptstadt Graz; Umlaufbeschluss *Wort Wupp*

Ausgangs- und Beschlusslage

4,5 Min
Wort Wupp
 Die Straßenbahnlinie 5 wird derzeit im Frühverkehr mit einem ~~6~~ 4,5 Minuten-Intervall betrieben. Aufgrund des eingleisigen Streckenabschnittes zwischen Zentralfriedhof und Maut Puntigam ist es derzeit nicht möglich dieses Fahrplanangebot auf der Gesamtstrecke anzubieten. Insbesondere das zum Teil bereits realisierte neue Stadtteilzentrum Puntigam mit zukünftig rd. 900 Wohneinheiten und die kontinuierliche weitere Zunahme der Fahrgastzahlen beim Nahverkehrsknoten Puntigam, bei dem die beiden S-Bahnlinien S5 nach Spielfeld und S6 nach Wies mit den städtischen Buslinien 62, 64, 65, 78 und 80 verknüpft werden, machen einen zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnlinie 5 zwischen Zentralfriedhof und Brauhaus Puntigam notwendig.

Diese Ausbaumaßnahme ist auch Bestandteil des mit dem Land Steiermark abgeschlossenen Fördervertrag ‚Straßenbahnausbau 2018 – 2023‘ über insgesamt 43,833 Mio. €. Das Projekt ist auch Bestandteil der unmittelbar vor Vertragsabschluss stehenden Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Steiermark über die Finanzierung von Straßenbahnausbauvorhaben in Graz.

Am 17.10.2019 hat der Gemeinderat die Planungsmittel in Höhe von insgesamt 1,418 Mio. € für die Einreichplanungsphase beschlossen (GZ.: GZ: A10/BD 081933/2019/0001). Eine entsprechende Bedarfsprüfung durch den Stadtrechnungshof ist zum damaligen Zeitpunkt erfolgt (StRH – 091138/2019).

Projektbeschreibung

Im Abschnitt zwischen der Haltestelle Zentralfriedhof bis zur Haltestelle Brauquartier wird die Straßenbahnlinie 5 auf eine Länge von 1.370 m als selbstständiger Gleiskörper zweigleisig ausgebaut. Der Ausbau erfolgt grundsätzlich durch das Ergänzen des zweiten Gleises auf der Westseite des bestehenden Gleises, wobei jedoch beide Gleise neu errichtet werden.

Die Breite des östlich der Gleistrasse verlaufenden Gehsteigs wird im Zuge des zweigleisigen Ausbaus geringfügig vergrößert und beträgt zwischen etwa 1,45 m bis 1,85 m und wird – wie im Bestand – durch eine Kette vom Gleiskörper getrennt. Der Gehweg erhält zudem eine eigene Beleuchtung, die in die bestehende östliche Lärmschutzwand, die im Zuge der Baumaßnahmen in Abstimmung mit der Holding Graz – Stadtraum saniert wird, integriert wird. Rund 50 m südlich des Mauthauses Puntigam verschwenkt der bisher straßenbahnparallele Gehsteig Richtung Osten und wird gemäß vertraglich vereinbarter Dienstbarkeit (Vereinbarung zum Bebauungsplan 17.18.0) auf Grundstücken des Brauquartiers weiter nach Süden geführt. In den Haltestellen Plachelhofstraße und Maut Puntigam sowie im Bereich des Mauthauses Puntigam ist ein Oberbau mit einer Erschütterungsdämmung und Asphaltdecke vorgesehen, die freie Strecke wird als nicht befahrbares Rasengleis mit Rillenschienen und hochliegender Vegetationstrasse sowie eigenem Bewässerungssystem ausgeführt. Die Streustromisolierung erfolgt im gesamten Projektbereich (Rasengleis und Haltestellen) durch Beschichtung der Schienen mit Polyurethan. Sowohl Rasengleis als auch Streustromisolierung stellen ein Novum im Streckennetz der Holding Graz Linie dar.

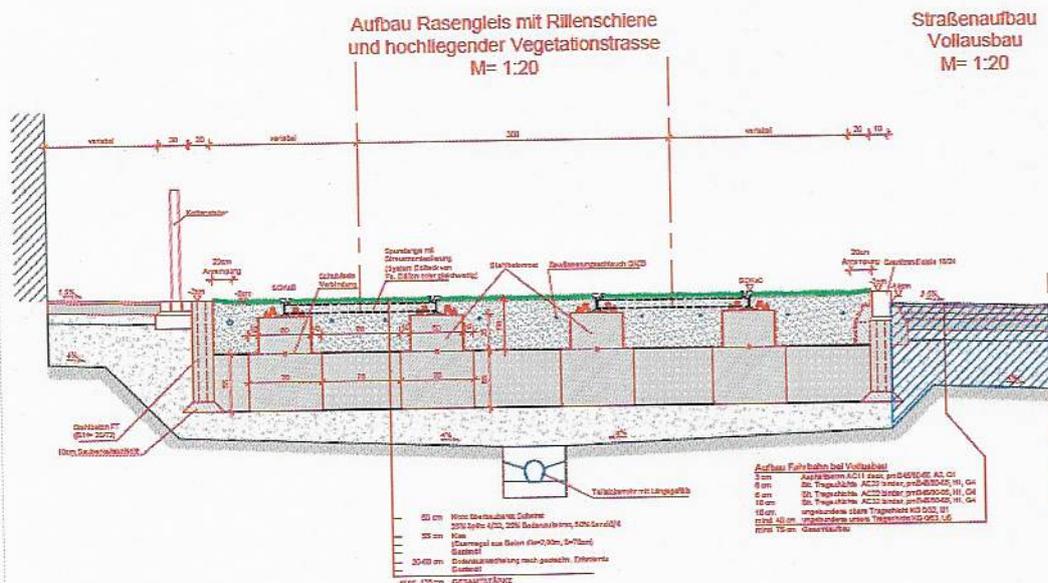


Abb.: Aufbau Rasengleis

Ebenfalls neu errichtet wird die gesamte Fahrleitungsanlage in diesem Streckenabschnitt. Nördlich der Haltestelle Plachelhofstraße wird eine Aufzugsanlage errichtet, die einen barrierefreien Zugang vom etwa 3,5 m unterhalb des Straßenbahnniveaus liegenden Gelände ermöglicht. Aufgrund des engen Straßenquerschnitts und zugunsten eines kürzeren Fußwegs vom neu errichteten Aufzug wird die

Haltestelle um rund 50 m nach Norden verschoben. Damit verbunden ist auch eine Verschiebung des Fußgängerübergangs mit Druckknopfampel über die Triester Straße nach Norden.

Die Haltestelle Maut Puntigam wird ebenfalls barrierefrei gestaltet und mit einer Aufzugsanlage ausgestattet. Der Niveauunterschied beträgt hier ca. 6,5 m.

Aufgrund der Verbreiterung der Gleistrasse von einem auf zwei Gleise muss die angrenzende Landesstraße B67 (Triester Straße) nach Westen verschoben werden und ist damit eine Anpassung des gesamten Straßenquerschnitts erforderlich. Die Straße weist zwar hinkünftig weiterhin zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung auf, mit dem zweigleisigen Ausbau ist jedoch eine Reduktion der Fahrbahnbreiten und auch der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 60km/h auf 50 km/h verbunden. Die bestehende Mittelinsel zwischen den Richtungsfahrbahnen wird einschließlich der dort befindlichen Straßenbeleuchtung entsprechend versetzt. Der von Süden kommende unmittelbar nördlich des Brauquartiers bestehende Linksabbieger in die Alte Poststraße wird aufgelassen, ansonsten bleiben die Verkehrsrelationen im Bestand. Die vorhandene westseitige Lärmschutzwand muss abgebrochen werden und wird - angepasst an die aktuellen lärmtechnischen Normen - neu errichtet.

Da die zukünftige westliche Lärmschutzwand am derzeitigen Kanal zum Liegen kommt, muss dieser auf eine Länge von rund 300 Meter in der westlich hinter der Lärmschutzwand parallel zur Landesstraße verlaufenden Begleitstraße neu verlegt werden. Ebenfalls vorgesehen ist die Erneuerung der Beleuchtung der Begleitstraße. Auf Grund der mit der Verschiebung der Lärmschutzwand nach Westen verbundenen Verengung der Nebenfahrbahn entfallen zum Teil die dort im öffentlich Gut vorhandenen Parkplätze.

Projektstand

Die eisenbahnrechtliche Einreichplanung, bestehend aus Planungen für die Fachbereiche

- Verkehr (Straßenbahn, Straße, Leitungen, Verkehrstechnik, Betriebsprogramm, Bauphasen)
- Fahrleitung Straßenbahn
- Geotechnik und Hydrologie
- Lärm und Erschütterungen

ist abgeschlossen, gemäß § 31a Eisenbahngesetz positiv begutachtet und wurde am 22.11.2021 bei der zuständigen Behörde eingereicht. Die eisenbahnrechtliche Bauverhandlung wird voraussichtlich im Frühjahr 2022 stattfinden. Die Unterlagen für die straßen- und wasserrechtlichen Genehmigungen wurden ebenfalls bereits bei den zuständigen Behörden eingereicht.

Mit der EU-weiten Ausschreibung zur Erstellung der eisenbahnrechtlichen Einreichplanung wurde optional auch die Detail- und Ausführungsplanung ausgeschrieben, so dass mit Vorhabensbeschluss des Gemeinderates und den anschließenden Beschlüssen der zuständigen Gremien der Holding Graz mit diesen Planungsarbeiten begonnen werden kann. Auch mit der Erstellung der EU-weiten Ausschreibungen (u.a. Bauleistungen, Fahrleitungsbau, Gleislieferungen, Örtliche Bauaufsicht, etc.) kann dann begonnen werden.

Projektentwicklung und Termine

Die wesentlichen Meilensteine stellen sich wie Folgt dar:

März 2022:	Vorhabensbeschluss Gemeinderat Start Ausschreibungsplanung
Frühjahr 2022:	Materienrechtliche Bescheide Beginn Vergabeverfahren Baudienstleistungen (ÖBA, etc.) und Gleislieferungen
Sommer 2022:	Beginn Vergabeverfahren Bauleistungen
Oktober 2022:	Baubeginn
Herbst 2024:	Baufertigstellung und Inbetriebnahme Straßenbahn

Bauabwicklung

Im Zuge der Einreichplanung wurde ein Grobbauphasenkonzept mit 3 Bauphasen entwickelt. Bauphase 1 sieht die Kanalverlegung in der Begleitstraße, den Abbruch und die Neuerrichtung der westlichen Lärmschutzwand sowie die Herstellung der Richtungsfahrbahn der Triester Straße stadtauswärts vor. In diesem Zeitraum (Oktober 2022 bis Juni 2023) bleibt die Straßenbahn in Betrieb, der KFZ-Verkehr wird einspurig über die bestehende Richtungsfahrbahn stadteinwärts abgewickelt. Bauphase 2 (Juli 2023 bis September 2024) wird die Straßenbahntrasse einschließlich Fahrleitungsbau errichtet. Der KFZ-Verkehr wird einspurig über die neu errichtete Richtungsfahrbahn stadtauswärts abgewickelt. Mit März 2024 erfolgen parallel zur Bauphase 2 in der Bauphase 3 die Herstellungsarbeiten der stadteinwärts führenden Richtungsfahrbahn der Triester Straße bis November 2024. Die Betriebsaufnahme der Straßenbahn ist für Herbst 2024 vorgesehen.

Generelle Vorgaben für die Projektabwicklung

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

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

Die Projektsteuerung und -durchführung erfolgt durch die Holding Graz Linien, allenfalls unter Einbeziehung externer Fachleute. Die Projektdurchführung durch die Holding Graz Linien bezieht sich insbesondere auf die Durchführung der Ausschreibungen und die Vergabe der Planungs- und Bauleistungen.

Gemeinsam zwischen Projektleitung und Projektsteuerung erfolgt die Koordinierung für die Planungs- und Bauleistungen, von Termin- und Kostenverfolgung sowie die Erstellung der Unterlagen für die Projektkontrolle und das laufende Berichtswesen.

Investitionskosten

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

	Mio. €
2-gleisiger Ausbau Linie 5	
Errichtungskosten	20,109
Grundeinlösen, Entschädigungen	0,115
Dienstleistungen, Neben-, Verfahrenskosten	2,147
Valorisierung, Umsatzsteuer	1,796
Summe Investitionskosten	24,167

Abb.: 2-gleisiger Ausbau Linie 5 – Kostenschätzung Stand/Preisbasis Jänner 2022

Die Gesamtinvestitionskosten belaufen sich auf 24,167 Mio. €. Um zukünftige Verhandlungen bzw. Ausschreibungen nicht zu determinieren bzw. zu beeinflussen, werden hier nur die Summen der wesentlichen Kostenelemente dargestellt.

Die Dienstleistungen betreffen sämtliche Planungsleistungen inkl. Bauaufsicht, Baumanagement und Qualitätskontrolle sowie die Anrainerinformation. Für die die Straßenbahn betreffenden Baukosten fällt keine Umsatzsteuer an, bei den anderen Bauteilen wurde diese entsprechend berücksichtigt.

Die Preisbasis der Kostenschätzung ist Jänner 2022, die Valorisierung wurde in weiterer Folge mit 2,5% über einen Zeitraum von 3 Jahren angenommen. Es wird dabei davon ausgegangen, dass sich die im Jahr 2021 COVID-bedingte überproportionale Steigerung der Baukosten abflacht.

Die Annahmen gehen davon aus, dass keine wesentlichen unvorhergesehenen Ereignisse auftreten. Die Risiken wurden entsprechend dem Handbuch zur Kostenermittlung im Geschäftsbereich Projekte der ÖBB Infrastruktur AG auf Basis ‚Einreichplanung‘ mit einer ‚einfachen‘ Projektkomplexität und ‚einfachen‘ Baugrundverhältnissen ermittelt.

Folgekosten

Grundsätzlich gelten als Folgekosten:

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

Da sämtliche Straßen- Gehweg-, Beleuchtungs- und VLSA-Anlagen bestandsnah wiedererrichtet werden, sind für diese Anlagen keine zusätzlichen Erhaltungs- und Betriebskosten zu erwarten. Auch für das zugelegte zweite Gleis ist mit keinen zusätzlichen Erhaltungskosten zu rechnen, da das bestehende Einfachgleis ja „doppelt“ befahren wurde und daher nur die „halbe“ Lebensdauer gegenüber einem Doppelgleis aufweist und zudem die - in der baulichen Erhaltung aufwendigen - Weichenanlagen entfallen. Der „Betrieb“ des Rasengleises (Mäh- und Pflegearbeiten, Bewässerung, etc.) wird mit zusätzlichen Kosten in Höhe von rd. 40.000 pro Jahr (Annahme: 4,50 / m²) verbunden sein. Für die beiden Aufzugsanlagen ist mit zusätzlichen Kosten von 16.000 p.a. zu rechnen. Diese anfallenden Betriebskosten sind bei der zukünftigen Budgetierung der Holding Graz Linien zu berücksichtigen.

Für den Straßenbahnbetrieb sind investitionsbedingt keine Mehrkosten zu erwarten.

Finanzierung

Das Projekt ‚2-gleisiger Ausbau Linie 5‘ ist Bestandteil des mit dem Land Steiermark geschlossenen Übereinkommens betreffend Zuzahlung des Landes zum Straßenbahnausbau 2018 – 2023 (GR-Beschluss vom 8.2.2018, GZ.: A10/BD – 006186/2018-0001).

Da die Gesamtabwicklung des Projektes über die Stadt Graz erfolgt, umfasst die gegenständliche Projektgenehmigung auch die Gesamtkosten des Projektes.

	Gesamt	Stadt	Holding
bisherige Ausgaben (bis 31.12.2021)	0,398	0,012	0,386
Restbetrag Planungsmittel '2-gleisiger Ausbau Linie 5' [D.220363]	1,020	0,256	0,764
zusätzliche Mittel	22,749	2,260	20,488
Summe	24,167	2,528	21,638

Abb.: Finanzierungsdarstellung

Die Finanzierung der zusätzlich notwendigen Mittel von 22,749 Mio. € soll durch eine Umschichtung aus dem Investitionsfonds erfolgen.

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

Jahr	Gesamt	Stadt	Holding	Aufwandsersatz Stadt an Holding
bisherige Ausgaben (bis 31.12.2021)	0,398	0,012	0,438	-0,052
2022	2,280	0,155	2,361	-0,236
2023	10,862	0,236	11,807	-1,181
2024	8,619	1,181	8,265	-0,826
2025	1,889	0,826	1,181	-0,118
2026	0,118	0,118		
Summe:	24,167	2,528	24,052	-2,413

Abb.: Finanzmittelaufteilung 2022 – 2026

Vorhabensliste / Bürgerbeteiligung:

Vorhabensliste: ja / nein

Eine Bürgerbeteiligung ist nicht vorgesehen. Jedenfalls ist aber eine umfassende Information der betroffenen Bevölkerung und Wirtschaftsbetriebe vorgesehen.

Stadtrechnungshof

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

Der Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung und der Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Immobilien stellen gemäß Statut der Landeshauptstadt Graz § 45 Abs.2 Pkt. 5 iVm § 93 Abs. 1 und § 95

den

Antrag,

der Gemeinderat wolle beschließen:

1. Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Graz erteilt die Projektgenehmigung in Höhe der Gesamtkosten in Höhe von 24,167 Mio. €. Die Jahresaufteilung beträgt:

Jahr	Gesamt	Stadt	Holding	Aufwandsersatz Stadt an Holding
bisherige Ausgaben (bis 31.12.2021)	0,398	0,012	0,438	-0,052
2022	2,280	0,155	2,361	-0,236
2023	10,862	0,236	11,807	-1,181
2024	8,619	1,181	8,265	-0,826
2025	1,889	0,826	1,181	-0,118
2026	0,118	0,118		
Summe:	24,167	2,528	24,052	-2,413

Die Finanzierung der zusätzlich notwendigen Mittel von 22,749 Mio. € erfolgt durch eine Umschichtung aus dem Investitionsfonds. Der aktuelle Stand über Höhe und bisherige Verwendung des Investitionsfonds geht aus der Ausschussinformation für den Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Immobilien hervor.

2. Der Finanzierungs- und Ergebnishaushalt 2022 werden wie folgt geändert:

Finanzstelle	Fonds	Finanzposition	Haushaltsprogramm	Beschreibung des HHP	Deckungsring	FVA 2022	EVA 2022
220	651000	1.060000	12203630	Linie 5 – 2-gleisiger Ausbau	D.220363	-49.300	
180	651000	2.346000		Investitionsdarlehen		-49.300	

3. Die Anpassung des Holding Graz Budgets ab 2022 inkl. Mittelfristplanung bis 2026 um die Projekt- und Folgekosten wird zugestimmt.
4. Die Stadtbaudirektion wird unter Einbeziehung der betroffenen Magistratsabteilungen mit der Projektleitung des Gesamtprojektes bevollmächtigt.
5. Die Projektabwicklung erfolgt durch die Holding Graz Linien im Rahmen des Verkehrsfinanzierungsvertrages VFV 2.
6. Der Vertreter der Stadt Graz in der Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH, FN 54309 t, StR Manfred Eber, wird ermächtigt, im Umlaufweg der Änderung des Wirtschaftsplans und der Mittelfristplanung der Holding Graz entsprechend dieses Gemeinderatsbeschlusses zuzustimmen.

Beilage:
Umlaufbeschluss

Der Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Klaus Masetti
(elektronisch unterschrieben)

Der Stadtbaudirektor:

Dipl.-Ing. Mag. Bertram Werle
(elektronisch unterschrieben)

Die Stadtsenatsreferentin:

(Mag.^a Judith Schwentner)
(elektronisch unterschrieben)

Der Bearbeiter:

Michael Kicker
(elektronisch unterschrieben)

Der Finanzdirektor:

Mag. Stefan Tschikof
(elektronisch unterschrieben)

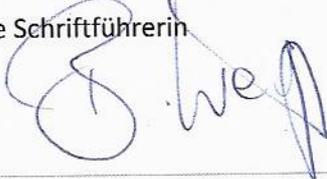
Der Finanzreferent:

(Stadtrat Manfred Eber)
(elektronisch unterschrieben)

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

Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung am.....23.3.2022

Der/die Schriftführerin



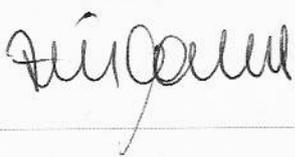
Der/die Vorsitzende:



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

Ausschusses für Finanzen, Beteiligungen und Immobilien am.....24. März 2022

Der/die Schriftführerin



Der/die Vorsitzende:



Abänderungs-/Zusatzantrag:

Der Antrag wurde in der heutigen öffentlichen nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung

bei Anwesenheit von GemeinderätInnen

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

Beschlussdetails siehe Beiblatt

Graz, am 24.3.22

Der/die Schriftführerin:



	Signiert von	Masetti Klaus
	Zertifikat	CN=Masetti Klaus,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-03-14T13:49:57+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Werle Bertram
	Zertifikat	CN=Werle Bertram,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-03-14T17:08:42+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Schwentner Judith
	Zertifikat	CN=Schwentner Judith,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-03-15T08:32:45+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Kicker Michael
	Zertifikat	CN=Kicker Michael,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-03-15T09:00:11+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Tschikof Stefan
	Zertifikat	CN=Tschikof Stefan,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-03-15T14:04:42+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Tschikof Stefan
	Zertifikat	CN=Tschikof Stefan,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-03-15T14:06:32+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Eber Manfred
	Zertifikat	CN=Eber Manfred,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-03-16T08:55:03+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

Gesellschafterbeschluss
der Gesellschafter der
Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH

Gesellschafter	Anteil am Stammkapital:	
	absolut	in %
Stadt Graz	EUR 49,921.513,33	99,8431%
GBG Gebäude- und Baumanagement Graz GmbH	EUR 78.486,67	0,1569%

Gemäß § 34 GmbH Gesetz stimmen die Gesellschafter im Umlaufwege folgendem Antrag zu:

1. Die diesen Beschluss unterfertigenden Gesellschafter erklären sich mit der Form der schriftlichen Abstimmung im Umlaufwege einverstanden.
2. Zustimmung zur Anpassung des Holding Graz Budgets ab 2022 inkl. Mittelfristplanung bis 2026 um die Projekt- und Folgekosten entsprechend beiliegendem Gemeinderatsbeschluss 2-gleisiger Ausbau Straßenbahnlinie 5 Abschnitt Zentralfriedhof – Maut Puntigam.
3. Die Projektabwicklung erfolgt durch die Holding Graz Linien im Rahmen des Verkehrsfinanzierungsvertrages VFV 2.

Die Gesellschafter bestätigen mit ihrer Unterschrift unter Beisetzung des Datums die Zustimmung / Ablehnung zu dem unter Punkt 1. bis 3. dargestellten Antrag.

	Zustimmung zur Beschlussfassung im Umlaufwege		Zustimmung zum Antrag
..... Datum:	JA / NEIN Stadt Graz, StR Manfred Eber (gefertigt aufgrund des Gemeinderats-Beschlusses vom 24.3.2022, GZ: A10/BD – 081933/2019/0005, GZ: A8 – 141818/2021-4, GZ: A8 – 044725/2008/0273	JA / NEIN
..... Datum:	JA / NEIN GBG Gebäude- und Baumanagement, Mag. Günter Hirner	JA / NEIN



Kontrollbericht 4/2022 zum Thema

Zweigleisiger Ausbau Line 5

(Vorhabenskontrolle Vorhabensbeschluss)

Inhaltsverzeichnis



8-9

Sollkosten



Die Berechnung der Gesamtkosten über 24,2 Millionen Euro war für den Stadtrechnungshof im Wesentlichen nachvollziehbar. Die Kostensteigerung gegenüber den im Planungsbeschluss geschätzten Gesamtkosten resultiert vorwiegend aus der Entscheidung für ein Rasengleis.

7

Bedarf



Die Ausführungen betreffend dieses Streckenabschnittes und die Vorteile bei Ausführung als Rasengleis waren für den Stadtrechnungshof nachvollziehbar.



10

Folgekosten/Lebenszykluskosten



Der Ansatz der Stadtbau-
direktion zur Berechnung
der Folgekosten war für den
Stadtrechnungshof nachvollziehbar. Die
Lebenszykluskosten sowie die Kosten
für einen möglichen Einsatz und den
Betrieb von weiteren Straßenbahnen
kalkulierte und wies die Stadtbau-
direktion nicht aus.

3

Editorial Impressum

6

Eckdaten Kurzbeschreibung des Vorhabens

GZ.: SRH - 037962/2022

Graz, 15. März 2022

SRH der Landeshauptstadt Graz

A-8011 Graz

Kaiserfeldgasse 19

Editorial

Der nun vorliegende Bericht zum zweigleisigen Ausbau der Linie 5 zeigt die Wichtigkeit der zweistufigen Genehmigung von Vorhaben durch den Gemeinderat. Zwischen Planungsbeschluss und den abgeschlossenen Planungen, die dem Gemeinderat jetzt zum Beschluss der Umsetzung vorgelegt werden, ist es zu einer Steigerung der Kosten um 8,9 Millionen Euro gekommen (+ 58 Prozent). Der Grund dafür lag primär darin, dass die im Planungsbeschluss beauftragten Machbarkeitsstudien die umweltfreundlichere Ausführung als Rasengleise ermöglichten.

Zusätzlich hilft die geplante Ausführung als Rasengleis die Versiegelung des Bodens zu reduzieren, ermöglicht die Aufrechterhaltung des natürlichen Wasserkreislaufs und verhindert durch Filter eine Beeinträchtigung der Grundwasserqualität.



Mag. Hans-Georg Windhaber, MBA

Die nun vorgelegten und vom Stadtrechnungshof plausibilisierten Planungswerte Kostenschätzungen haben in Bereichen jedoch immer noch eine sehr hohe Reserve (bis zu 17 Prozent) ein-
geplant. Bei der Vorlage der Planungen zum Vorhabensbeschluss durch den Gemeinderat sollte das Risiko bei 10 Prozent liegen. Erst dann sah sie der Stadtrechnungshof als entscheidungsreif an. Außerdem konnte die Baudirektion dem Stadtrechnungshof keine schlüssigen Lebenszykluskosten darstellen.

Der zweigleisige Ausbau der Linie 5 ist trotz allem ein wichtiges Vorhaben für den öffentlichen Verkehr in Graz.

5

Zusammenfassung

12-14

Stellungnahmen Steckbrief

4

Fotonachweise Abkürzungsverzeichnis Piktogramme

11

Methoden Disclaimer

Fotonachweise

- Cover (von links): Stadt Graz/Pichler (1, 2), Fischer (3), photo 5000- www.fotolia.com (4)
 Seite 2, 7: Geodaten Stadt Graz mit Ergänzung StRH (Lage der Haltestellen nicht maßstäblich)
 Seite 2, 8: Lageplan Müller-BBM, Austria AG, Auszug aus dem Schalltechnischen Prüfbericht
 Seite 2, 10: Holding Graz Linien
 Seite 3: Oberfoto

Abkürzungsverzeichnis

A10/BD	Stadtbaudirektion	rd.	rund
Abs.	Absatz	StRH	Stadtrechnungshof
Art.	Artikel	u.a.	unter anderem
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz	usw.	und so weiter
bzw.	beziehungsweise	VLSA	Verkehrssignalanlage
ca.	circa	z.B.	zum Beispiel
EBEV	Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung		
etc.	et cetera		
GO	Geschäftsordnung		
GR	Gemeinderat		
GZ	Geschäftszahl		
Hst.	Haltestelle		

Piktogramme



plausibel



Prüfermimis



nicht plausibel

Zusammenfassung

Die Stadtbaudirektion kalkulierte rund 24,2 Millionen Euro an Gesamtinvestitionskosten für den Ausbau eines zweiten Gleises der Linie 5 zwischen der Haltestelle Zentralfriedhof und Brauquartier über 1.370 m. Die Kostensteigerung gegenüber den geschätzten Sollkosten im Planungsbeschluss betrug rund 8,9 Millionen Euro. Der wesentliche Anteil dieser Kostensteigerung (5,2 Millionen Euro) resultierte aus der Entscheidung zur Ausführung als Rasengleis und die dadurch notwendigen Maßnahmen wie der Neubau der angrenzenden Gehwege, Fahr- und Nebenfahrbahnen, Lärmschutzwände oder 300 m Kanal.

Für den Stadtrechnungshof war es nachvollziehbar, dass Ziele der Stadt wie die Vermeidung von „vollständiger Versiegelung des Bodens“ durch die geplante Ausführung als Rasengleis mit dem entsprechenden Unterbau eine

- Aufrechterhaltung des natürlichen Wasserkreislaufs durch größtmögliche Versickerung ermöglichen und
- eine Beeinträchtigung der Grundwasserqualität durch Vorschaltung von Filtern vor der Versickerung von Niederschlagswässern verhindern könne.

Nach Ansicht des Stadtrechnungshofes ist diese Strecke – durch die Ausführung als selbstständiger, getrennter Gleis/Baukörper als Pilot bzw. Probeobjekt geeignet. Die Entscheidung für ein Rasengleis auf diesem Streckenabschnitt- mit oder trotz des zusätzlichen Aufwandes und Kosten- obliegt dem Gemeinderat.

Stellungnahme 1

Die kalkulierten Kosten waren auf Grund der gezogenen Stichproben, den vorgelegten Massenermittlungen, der auf Basis von aktuellen Projekten herangezogenen Einheitspreisen, der vorgelegten Gutachten und technischen Berichte für den Stadtrechnungshof im Wesentlichen plausibel. Die doppelte Kalkulation von rund 85.000 Euro in einer externen Kostenschätzung als auch in der Gesamtkostenschätzung blieb vom extern beauftragten Ziviltechnikerbüro als auch von der Stadtbaudirektion unberührt. Der Stadtrechnungshof stellt fest, dass die auf die Gesamtsumme bezogenen Reserven von 2,1 Millionen Euro etwas über 10% liegen. Die für einzelne Bereiche kalkulierten Reserven von 15 bis zu 17% entsprachen jedoch nicht den für einen Vorhabensbeschluss geforderten 10%.

Der Ansatz der Stadtbaudirektion zur Berechnung der Folgekosten war für den Stadtrechnungshof nachvollziehbar. Die Kosten für den möglichen Einsatz von weiteren Straßenbahnen und die dafür notwendigen Betriebskosten kalkulierte die Stadtbaudirektion nicht mit ein. Zu den Lebenszykluskosten erfolgte keine Berechnung.

Eckdaten Rasengleis

Im Februar 2022 beantragte die zuständige Stadträtin die Vorprüfung des Gemeinderatsbereichs „Zweigliedriger Ausbau Linie 5“ für den März 2022.

Den geplanten zweigliedrigen Ausbau kalkulierte die Stadtbauverwaltung mit rund 24,1 Millionen Euro. Der Ausbau erstreckte sich über 1.370 Meter zwischen den Haltestellen Zentralfriedhof

Ausschreibungen und die Vergabe der Planungs- und Bauleistungen, sollte durch die Holding Graz Linien erfolgen.

Die Projektleitung und somit die Leitungs- und Koordinierungsfunktion lag bei der Stadtbauverwaltung. Die Projektsteuerung und -durchführung, insbesondere die Durchführung der

Da das Rasengleis noch nicht Gegenstand der Kontrolle beim Planungsbeschluss war, nahm der Stadtrechnungshof den Bedarf diesbezüglich in seine Kontrolle zum Vorhabensbeschluss mit auf.

Sowohl die geplante Variante als „nicht befahrbares Rasengleis mit Rillenschienen und hochliegender Vegetationsebene sowie eigenem Bewässerungssystem“ als auch eine „Streutromisolierung“ sollten erstmalig in Graz zur Anwendung kommen. In Wien gab es bereits ein ähnlich ausgeführtes Rasengleis auf einem Streckenabschnitt.

Die bestehende westseitige Lärmschutzwand war abzubauen und - angepasst an die aktuellen lärmtechnischen Normen - neu zu errichten.

Da die zukünftige westliche Lärmschutzwand am derzeitigen Kanal geplant war, war dieser auf einer Länge von rund 300 Metern in der parallel zur Landesstraße verlaufenden Begleitstraße neu zu verlegen. Auf Grund der mit der Verschiebung der Lärmschutzwand nach Westen verbundenen Verengung der Nebenfahrbahn entfielen zum Teil die dort im öffentlich Gut vorhandenen Parkplätze.

Zusätzlich, auch auf Empfehlung des Stadtrechnungshofes, plante die Stadtbauverwaltung nördlich der Haltestelle Pichelhofstraße und bei der Haltestelle Maut Puntigam Aufzugsanlagen, die einen barrierefreien Zugang ermöglichen.

lichten.

Aufgrund der Verbreiterung der Gleisstraße musste die angrenzende Landesstraße B67 (Triester Straße) nach Westen verschoben werden und eine Anpassung des gesamten Straßenquerschnitts war erforderlich. Die notwendige Reduktion der Fahrbahnbreiten führt auch zu einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von derzeit 60km/h auf 50 km/h.

Dafür blieb eine Fläche von rund 8.800 m² (1.370x6,4) „unversiegelt“.

Für den Stadtrechnungshof war es nachvollziehbar, dass Ziele der Stadt wie die Vermeidung von „vollständiger Versiegelung des Bodens“ durch die geplante Ausführung als Rasengleis mit dem entsprechenden Unterbau eine

- Aufrechterhaltung des natürlichen Wasserkreislaufs durch größtmögliche Versickerung der auf den durch das Projekt versiegelten Flächen anfallenden Niederschlagswasser (Rasengleis) ermöglichen und
- eine Beeinträchtigung der Grundwasserqualität durch Vorschalung von Filtern vor der Versickerung von Niederschlagswasser verhindern könnte.

Nach Ansicht des Stadtrechnungshofes ist diese Strecke – durch die Ausführung als selbstständiger, getrennter Gleis/Baukörper als Pilot- bzw. Probe-

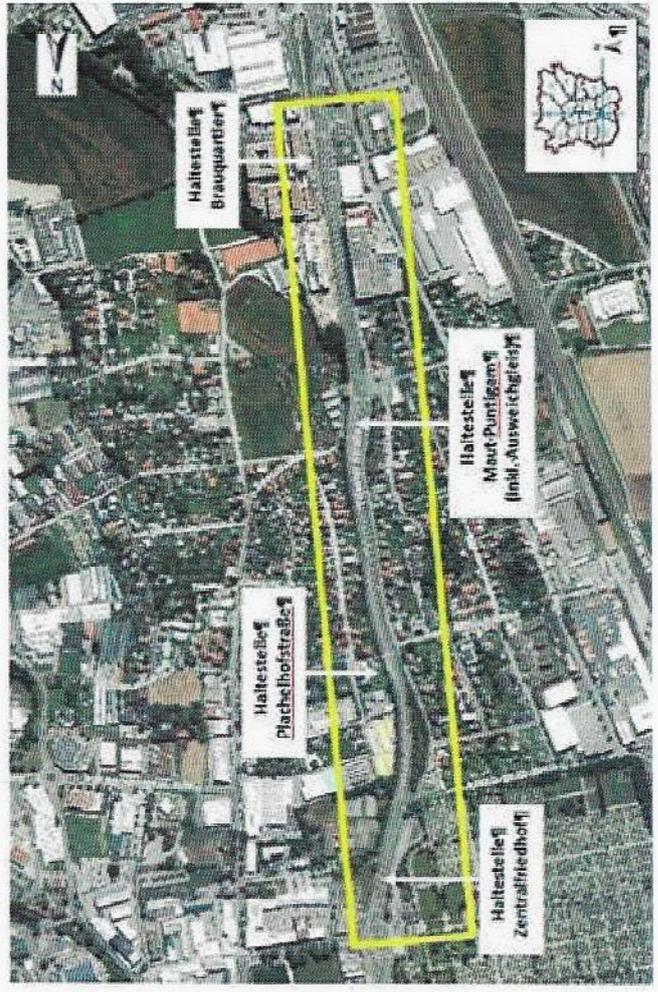
Streutromisolierung

Durch Streutrom werden parallele Metallleitungen aufgefressen (Streutromkorrosion). Bei diesem Vorhaben werden erstmalig im gesamten Projektbereich die Schienen (sog. ganzen Baukörper) mit Polyurethan-beschichteter Streutromisolierung, die somit dem Schutz der Umgebung.

projekt geeignet. Die Entscheidung für ein Rasengleis auf diesem Streckenabschnitt - mit oder trotz des zusätzlichen Aufwandes und Kosten - obliegt dem Gemeinderat.

Ob bei zukünftigen Ausbauten ein Rasengleis zum Einsatz kommt, wird laut Stadtbauverwaltung im Einzelfall zu prüfen und zu entscheiden sein.

Bedarf



Kurzbeschreibung des Vorhabens / Abänderungen und Ergänzungen zum Planungsbeschluss

Im Oktober 2019 beschloss der Gemeinderat für den Ausbau eines zweiten Gleises der Linie 5 zwischen der Haltestelle Zentralfriedhof und Brauquartier 1,4 Millionen Euro an Planungsmittel. Ursprünglich war der Plan, das Bestandsgleis zu belassen und das zweite daneben zu verlegen. Für die Umsetzung kalkulierte die Stadtbauverwaltung dafür rund 15,3 Millionen Euro. Bereits im Planungsbeschluss 2019 war die Prüfung im Zuge der Einreichplanung, ob bzw. unter welchen Bedingungen dieser Streckenabschnitt als Rasengleis ausgebildet werden kann, festgelegt.

Rasengleise, in der geplanten Form, können nur dort zum Einsatz kommen, wo eine Befahrung mit anderen Fahrzeugen ausgeschlossen werden kann. Im Rahmen der Einreichplanung, auf Grund der vorliegenden Gutachten sowie nach Abklärung und Ausschuss der Benutzung durch Einsatzfahrzeuge, erwies sich diese Strecke als geeignet.

Sollkosten



Die kalkulierten Kosten waren auf Grund der gezogenen Stichproben, den vorgelegten Massenermittlungen, der auf Basis von aktuellen Projekten herangezogenen Einheitspreisen, der vorgelegten Gutachten und technischen Berichte für den Stadtrechnungshof im Wesentlichen plausibel.

Die Stadtbauabteilung kalkulierte rund 24,2 Millionen Euro an Gesamtinvestitionskosten. Für die Straßenbahn betreffenden Baukosten fiel keine Umsatzsteuer an, bei den anderen Bauwerken rechnete die Bauabteilung diese hinzu.

Die Kostensteigerung von 8,9 Millionen Euro gegenüber den im Planungsabschluss geschätzten Sollkosten resultierten aus der Entscheidung für ein Rasengleis und dem dadurch bedingten Austausch des Bestandgleises, der Adaptierung der Nebenfahrbahn, einer neuen Beleuchtung und „COVID-bedingter“ Kostensteigerungen.

Rund 5,2 Millionen Euro fielen aus der Entscheidung für ein Rasengleis und den dadurch bedingten Austausch des Bestandgleises, der Adaptierung der Nebenfahrbahn, einer neuen Beleuchtung und „COVID-bedingter“ Kostensteigerungen.

Für die Kalkulation der Kosten lagen teilsweise Kostenschätzungen und detaillierte Leistungsverzeichnisse (keine Pauschalen) vor. Der Stadtrechnungshof stimmte diese sowie die vorgelegten Gutachten und Berichte mit einzelnen Positionen der Kostenschätzung ab.

Ein Beispiel dafür der „Unterbau“ für das Rasengleis. Der Stadtrechnungshof stimmte die erforderliche Stärke und Ausführung der Impedanzplatte in Riegelbauweise (nicht durchgehend) laut schalltechnischen Gutachten und technischen Berichten mit den kalkulierten Positionen ab.

Die Stadtbauabteilung kalkulierte die Kosten auf der Preisbasis Jänner 2022. Die Valorisierung nahm sie mit 2,5% über einen Zeitraum von 3 Jahren an. Die Stadtbauabteilung ging davon aus, dass sich die im Jahr 2021 COVID-bedingte überproportionale Steigerung der Baukosten abflachen würde.

Für den Stadtrechnungshof war dieser Ansatz nachvollziehbar.

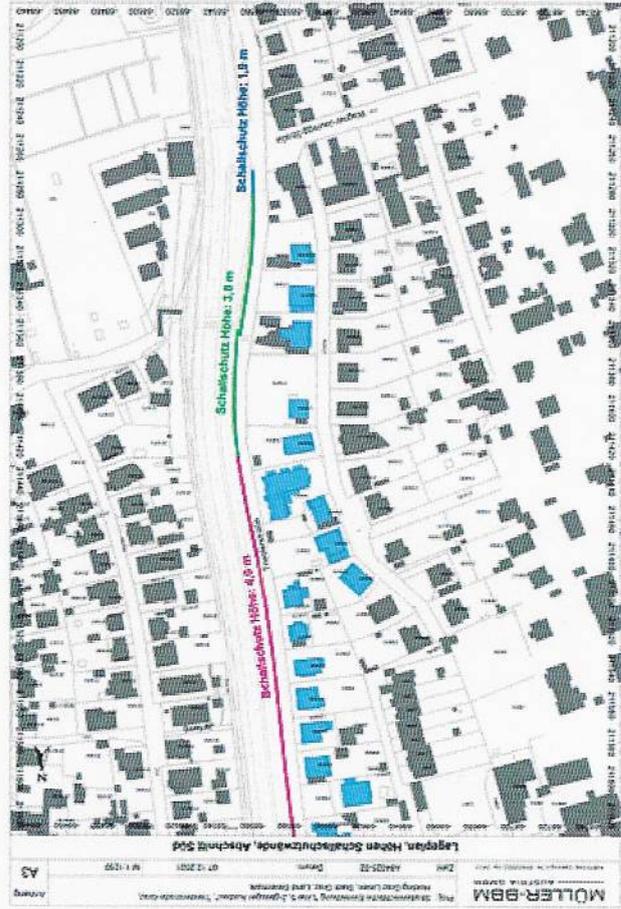
Bei der Kontrolle der vorgelegten Kostenschätzung zur Beleuchtung fielen dem Stadtrechnungshof Positionen auf, die die Energie Graz GmbH sowohl in der Einzel-Kostenschätzung als auch das extern beauftragte Ziviltechnikerbüro nochmal in der zusammengeführten Gesamtkostenschätzung (gesamt 1,2 Millionen Euro) einrechnete. In Summe waren dies rund 85.000 Euro zusätzlich 15.000 Euro für Unbekanntes.

Auf Nachfrage des Stadtrechnungshofes antwortete die Energie Graz GmbH: „Diese Positionen sind kostenmäßig doppelt erfasst bzw. bilden sich diese auch im Schätzangebot ab. Aufgrund der laufenden Preissteigerungen (Stahlmiste sind seit Anfang des Jahres um ca. 15 % gestiegen, Leuchten um ca. 10 %) und wegen der in der Schätzung (Basis Projektstand 2021) nicht enthaltenen Projekterweiterung im Abschnitt Triesterstraße Nebenfahrbahn - Hans Groß Gasse bis Plachhofstraße sollten diese Summen aus der Excel Liste belassen werden.“

Der Stadtrechnungshof nahm diese Ausführung mit dem Hinweis zur Kenntnis, dass diese Form der Kalkulation nicht einer ziffernmäßig korrekten, nachvollziehbaren und ordnungsgemäßen Kostenschätzung einschließlich der Berechnung und dem Ausweis von Valorisierung und Reserven entspricht. Jedenfalls sind diese „Reserven“ ausschließlich für Kosten aus den angeführten Gründen heran zu ziehen.

Der Betrag von 85.000 Euro wäre in Relation zur Gesamtsumme von 1,2 Millionen für die Beleuchtung bzw. in Relation zur Gesamtsumme von 24,2 Millionen sowie das damit verbundene Risiko als „gering“ einzuschätzen; dass dies unbemerkt blieb, spricht für eine fehlende Kontrolle.

Die Kosten für Risiken und Reserven kalkulierte die Stadtbauabteilung gemäß dem Handbuch zur Kostenermittlung im Geschäftsbereich Projekte der ÖBB Infrastruktur AG. Der Stadtrechnungshof stellt fest, dass diese für Bereiche auch 15 bis 17 % betragen. Für den Stadt-



VERÄNDERUNGS-EMPFÄHLLICHKEIT

- in den Kostenschätzungen, die errechneten Kosten für die einzelnen Positionen so wie die voraussichtlich benötigten Reserven und Valorisierung mit den entsprechenden Erläuterungen korrekt und nachvollziehbar auszuweisen bzw. dies von den externen Unternehmen zu fordern,
- der vorliegenden Abteilung bei Zusammenführung und Vorlage der Gesamtkosten zum Beschluss, die vorgelegten Kostenschätzungen und Leistungsverzeichnisse jedenfalls zu plausibilisieren und in Stichproben zu kontrollieren oder die Beauftragung eines Externen darüber nach zu weisen sowie
- nicht benötigte Reserven zurückzuführen und nicht für nachträgliche Erweiterungen oder andere Vorhaben zu verwenden.
- Ob der doch längerfristigen Beeinträchtigung des Individualverkehrs und der Auswirkungen von Parkplätzen, den Bezirksrat rechtzeitig einzubinden.

Stellungnahmen

Stellungnahme 1: abgegeben von der Bürgermeisterin-Stellvertreterin

Tatsächlich sind von 8,9 Millionen Euro Mehrkosten 5,2 Millionen, also 58% oder etwas mehr als die Hälfte, auf die Ausführung als Rasengleis zurückzuführen.

Stellungnahme 2: abgegeben von der Stadtbaudirektion

Bei Durchführung der Kostenermittlung werden folgende Kostenbestandteile berücksichtigt:

- Basiskosten (B)
- Kostenansätze für Wertanpassung und Gleitung (G)
- Kostenansätze für Risiken (R)
- Kostenansätze für Vorausvalorisierung (V)

Basiskosten haben definierte Annahmen für Bausoll (Qualitätsziele) und Projektlauf (Zeitziele) als Grundlage. Sie umfassen die Kosten, die von einem plangemäßen Projektverlauf verursacht werden. Die Praxis der Abwicklung von Infrastrukturprojekten zeigt jedoch, dass auch bei sorgfältiger Planung Abweichungen vom Soll unvermeidbar sind. Stets bestehen Risiken als Gefahr der Verfehlung von Planvorgaben. Werden Ziele im Bereich des Bausolls oder des Projektlaufs nicht erreicht bzw. Planungen geändert, so erhöhen sich meist die voraussichtlichen Kosten. Derartige Kostenerhöhungen können mit den ursprünglich prognostizierten Basiskosten nicht mehr abgedeckt werden.

Um im alltäglichen Risikoumfeld dennoch stabile Kostenprognosen anzustellen, ist für zukünftige Plankostenänderungen aus den nachstehenden Risiken Vorsorge zu treffen:

- **Planungsrisiken:** Plankostenänderungen aufgrund höherer Detaillierung der Planung mit Projektfortschritt bei unverändertem Leistungsinhalt
- **Grundeinflößen:** Plankostenänderungen aus dem Bereich der Grundeinflüsse bei unverändertem Leistungsinhalt.
- **Kalkulationsrisiken:** Plankostenänderungen aufgrund neuer

Einschätzung der Kosten von Leistungen bei unverändertem Leistungsinhalt. Ursache für solche Plankostenänderungen sind unter anderem Leistungen, die in der ursprünglichen Kostenermittlung unberücksichtigt blieben, obwohl sie dem Grunde nach bereits bekannt gewesen sein müssten. Eine weitere Ursache liegt z.B. in der Abweichung eines einzelnen Vergabeergebnisses von der bezugnehmenden Kostenprognose.

- **Vertragsrisiken:** Plankostenänderungen, die ihre Ursache in der Umsetzung des Vertrages unter den konkreten Leistungsbedingungen haben.
- **Bestelländerungsrisiken:** Plankostenänderungen aufgrund Änderung von Zielvorgaben und von Rahmenbedingungen. Dazu zählen Änderungen der Zielsetzungsdaten (z.B. Projektanforderungen, Stand der Technik) ebenso wie Änderungen von Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien und Durchführungsanweisungen (z.B. in Form von Genehmigungsaufträgen).
- **Baugrundrisiken:** Plankostenänderungen aufgrund der nicht oder nur unzulänglich bekannten Untergrundverhältnisse (geologische und hydrogeologische Verhältnisse, Altlasten,...).
- **Bestandsrisiken:** Plankostenänderungen, die ihre Ursachen im nicht oder nur unzulänglich bekannten Umfang bzw. in der nicht oder nur unzulänglich bekannten Beschaffenheit bestehender Bauwerke oder Bauwerksteile haben.
- **Genehmigungsrisiken:** Plankostenänderungen, die ihre Ursachen in der Abwicklung von Genehmigungsverfahren haben.

Stellungnahme 3: abgegeben von der Stadtbaudirektion

Die Bezirksvertretung war im Rahmen der Beratung des Ausschusses für Stadt- und Grünraumplanung zum Planungsbeschluss des gegenständ-

Zwar gibt es zum Thema „Life-Cycle-Management im Infrastrukturbereich einerseits theoretische Ansätze (vgl. Stempkowski et. al. „Beiträge zum Fachbereich Baubetrieb Bauwirtschaft“ – 20 Jahre Bauen und Gestalten an der

(siehe dazu ua. FH Campus Wien, Fraunhofer Institut für Bauforschung), jedoch sind der Stadtbaudirektion derzeit keine konkreten Berechnungsmodelle für den Straßenbahnausbau bekannt.

Stellungnahme 4: abgegeben von der Stadtbaudirektion

FH Campus Wien' bzw. „Der Weg zum Lebenszyklusorientierten Infrastrukturbau“, hrsg. von der IG Lebenszyklus Bau) und auch im Zuge von wissenschaftlichen Arbeiten durchgeführte Berechnungen von Straßen- und Brückenbauwerken

		Signiert von	Windhaber Hans-Georg
		Zertifikat	CN=Windhaber Hans-Georg, O=Magistrat Graz, L=Graz, ST=Styria, C=AT,
		Datum/Zeit	2022-03-22T08:35:00+01:00
		Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

Ausbau Straßenbahnlinie 5

Die Stadt Graz hatte sich mit den „Verkehrspolitischen Leitlinien Graz 2020“ als Straßenbahnstadt positioniert und der Ausbau von STRAB-Linien war wesentlicher Bestandteil der künftigen Grazer Verkehrspolitik.

Durch die Bautätigkeit im Bezirk Puntigam und die Zunahme der Fahrgastzahlen beim Nahverkehrsknotenpunkt Puntigam entstand im einspurig geführten Streckenabschnitt Zentralfriedhof-Brauquartier der Straßenbahnlinie 5 der Bedarf eines Ausbaus auf zwei Spuren. Dadurch sollte es zu einer Erhöhung der Streckenkapazitäten und einer Verringerung der Wartezeiten kommen.

Im Rahmen des Planungsbeschlusses genehmigte der Gemeinderat Planungskosten von 1,42 Millionen Euro. Im Rahmen dieser Kontrolle plausibilisierte der StRH die geplanten Herstellungskosten (Sollkosten) über rund 15,3 Millionen Euro.

Nach Durchführung der weiterführenden Planungen legte die Stadtbaudirektion 24,2 Millionen Euro Sollkosten (inklusive 2,1 Millionen Euro Reserve) dem Gemeinderat zum Beschluss vor. Darin enthalten waren

- die im Zuge der Einreichplanung geprüfte Umsetzung dieser Streckenabschnitt als Rasengleis (5,2 Millionen Euro),

- zusätzliche Kosten durch neue Beleuchtungen, Errichtung von Aufzügen, Neubau VLSA usw. (3,7 Millionen Euro und
- die ursprünglich geplanten Errichtungskosten (13,9 Millionen Euro) inklusive Reserve (1,4 Millionen Euro).

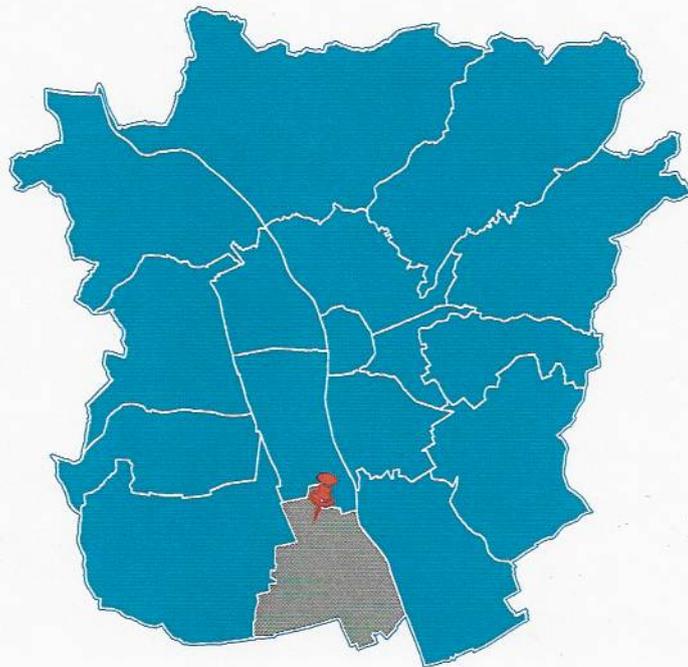
Die Kosten für den Betrieb erhöhte das zuständige Stadtsenatsmitglied im Rahmen des Vorhabensbeschlusses auf rund 26.000 Euro pro Jahr.

Ausbau Linie 5

99 %



24,2 Millionen €



Kontrolle der Unterlagen zum Planungsbeschluss

Der StRH plausibilisierte die vom zuständigen Stadtsenatsmitglied übermittelten Unterlagen aufgrund dessen Antrags vom 20. September 2019. Er konnte anhand der vorgelegten Unterlagen die Plausibilität des Bedarfs nachvollziehen. Der Gemeinderat fasste den Planungsbeschluss bereits am 17. Oktober 2019. Daher legte der StRH seinen Bericht gemäß § 17 Absatz 5 GO-StRH ersatzweise dem Kontrollausschuss vor. Dieser behandelte ihn in seiner Sitzung am 21. Jänner 2020.

Im Februar 2022 beantragte die zuständige Stadträtin die Vorprüfung des Vorhabenbeschlusses. Der StRH ergänzte die Kontrolle der Soll- und Folgekosten um eine Bedarfskontrolle hinsichtlich „Rasengleis“. Er konnte den Bedarf sowie die Plausibilität für die Soll- und Folgekosten an Hand der vorgelegten Unterlagen im Wesentlichen nachvollziehen. Die Stadtbaudirektion plant das Vorhaben im März 2022 dem Gemeinderat vorzulegen.