

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter BD: Klaus Masetti  
 Bearbeiter A8: Michael Kicker

Ausschuss für Verkehr, Stadt- und  
 Grünraumplanung  
 BerichterstellerIn:

*GR Lenartitsch*

Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und  
 Immobilien

BerichterstellerIn:

*GR G. Hackenberger*

GZ: A10/BD 065805/2016/0010

Graz, 20.10.2022

GZ: A8-141818/2021-50

Betr.: Unterführung Peter Tunner Gasse

1. Projektgenehmigung über 10,671 Mio. € für den Zeitraum 2022- 2026
2. Budgetvorsorgen und -veränderungen 2022/2023

#### 1. Ausgangssituation

Wie bereits den Ausschüssen für Verkehr sowie Stadt- und Grünraumplanung berichtet, plant die ÖBB Infrastruktur AG die Erneuerung der im Stadtgebiet von Graz liegenden Bahntragwerke in der Ibererstraße (derzeit Gewölbe) und der Peter Tunner Gasse (derzeit Stahltragwerk). Diesbezüglich hat der Gemeinderat bereits in seiner Sitzung am 11.5.2017 einstimmig die Projektgenehmigung für Planungsphase bzw. Planungsgelder der Stadt Graz erteilt (GZ: A8-022244/2017/0003).

Der Ausschuss für Verkehr und der Ausschuss für Stadt- und Grünraumplanung haben in ihrer gemeinsamen Sitzung am 16.5.2018 den von der Abteilung für Verkehrsplanung und der Stadtbaudirektion gemeinsam mit dem Land Steiermark und der ÖBB Infrastruktur AG entwickelten Ausbauplänen ihre Zustimmung erteilt.

Für die Peter Tunner Gasse wurde nicht zuletzt im Hinblick auf die Stadteilentwicklung Smart City eine wesentliche Attraktivierung und Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr festgelegt. Da auch in den nördlich der Unterführung angrenzenden Gebieten städtebauliche Entwicklungen zu erwarten sind, wurde für die weiterführende Planung ein Unterführungsquerschnitt vorgeschlagen, der südlich einen Geh- und Radweg mit einer Breite von 6,00 Meter und nördlich einen Gehweg von 2,50 Meter vorsieht.

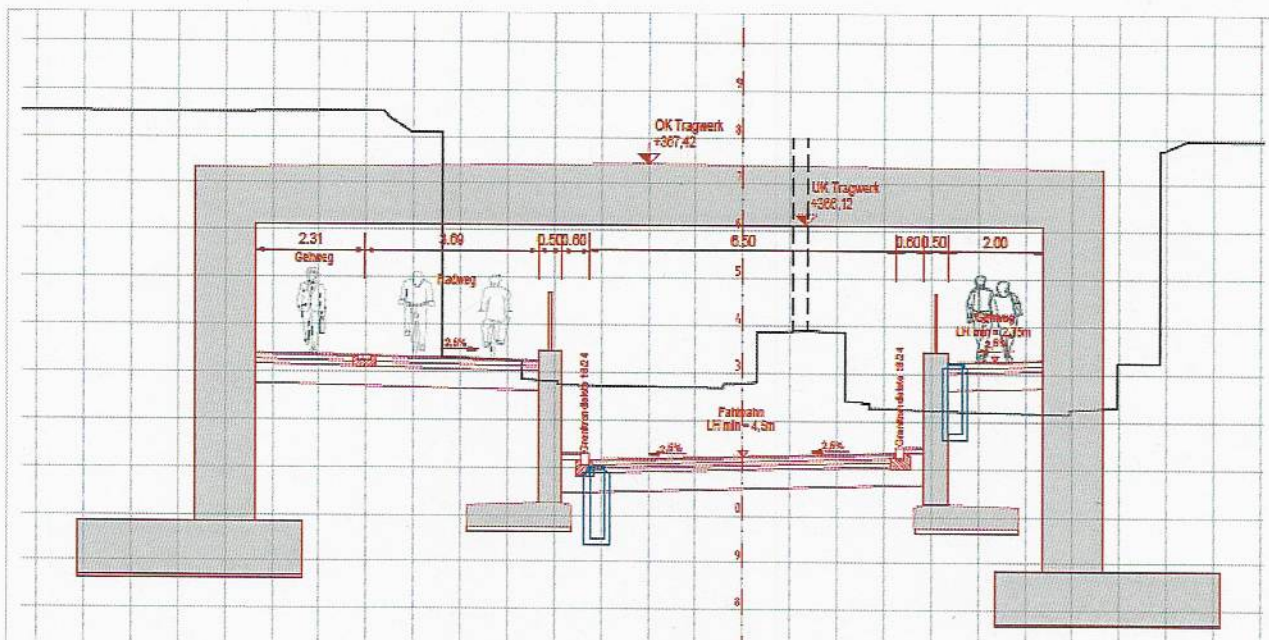


Abb. 1.: Peter Tunner Gasse - Unterführungsquerschnitt (Blickrichtung nach Westen)

Der Radweg soll beginnend von der Waagner Biro Straße bis zum Bahnhofgürtel durchgehend errichtet werden und dort Richtung Mur über den Kalvariengürtel bzw. die Fröbelgasse seine Fortsetzung finden.

Für die Ibererstraße wurde ein sich am Bestand orientierender zukünftiger Querschnitt mit beidseitigen Gehwegen und einer lichten Durchfahrts Höhe von 3,80 Meter festgelegt.

Zum damaligen Zeitpunkt waren sowohl die Ibererstraße als auch die Peter Tunner Gasse Landesstraßen und wurden daher auch die zukünftigen Querschnittsgestaltungen letztentscheidend vom Land Steiermark festgelegt und für die Genehmigungsplanungen nach dem Eisenbahngesetz und nach dem Steiermärkischem Landesstraßen-Verwaltungsgesetz freigegeben.

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 17.10.2019, GZ. A10/1 - 70134/2016 – 11 bzw. A8/4-85400/2019-1 betreffend Überarbeitung Verwaltungsübereinkommen, Erhaltung Landesstraßen in Graz, Neubau von Landesstraßen, Übertragung von Landesstraßen wurden beide Straßen in das Gemeindestraßennetz übernommen.

## 2. Geplante Ausbaumaßnahmen - Detaildarstellung

Das Projekt Peter Tunner Gasse beginnt unmittelbar östlich der Kreuzung mit der Waagner Biro Straße. Der nordseitige Gehsteig mit einer Breite von 2,0 Meter sowie die KFZ Spuren bleiben in etwa im Bestand. Der neue südseitige Radweg, der hier eine Breite von 3,0 Meter aufweist, wird von der Kreuzung beginnend bis zur ca. 65 Meter östlich davon befindlichen Bushaltestelle, die eine direkte Umstiegsmöglichkeit zur Straßenbahnlinie 6 bietet, durch eine Grüninsel getrennt. Südlich schließt der getrennte Gehweg mit einer Breite von 2,30 Meter unmittelbar an.

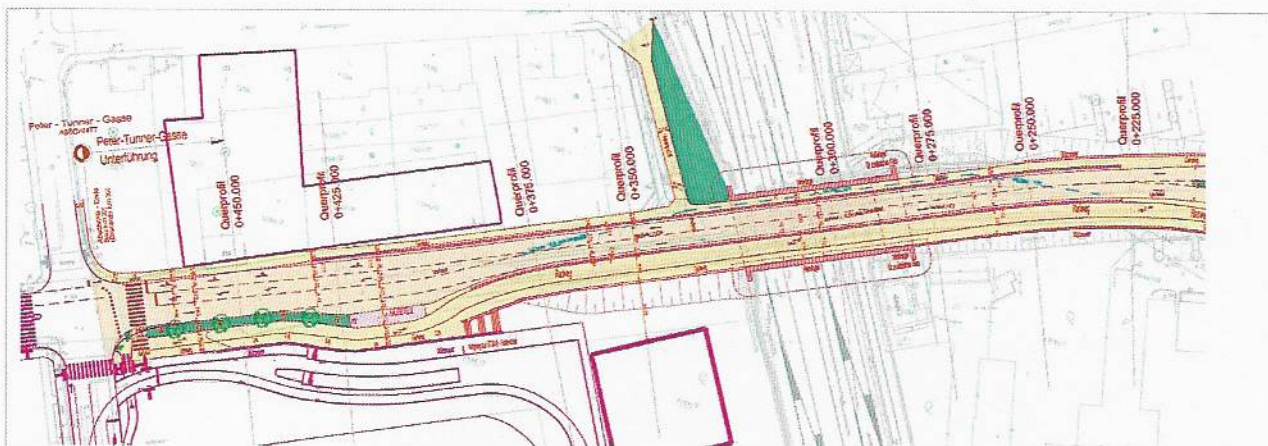


Abb. 2.: Peter Tunner Gasse – Abschnitt Wagner Biro Straße - Lastenstraße

Radweg und Gehweg verbreitern sich dann auf gemeinsam 6,0 Meter und werden mit einem Gefälle von 4% erhöht zur Straße, die hier eine Neigung von 5% aufweist, bis zum Kreuzungsbereich mit der Lastenstraße geführt. Der nördliche Gehweg wird ebenfalls bis zur Lastenstraße durchgebunden und auch erhöht geführt.

Im Unterführungsbereich weisen südseitiger Geh- bzw. Radweg eine gemeinsame Breite von 6,00 Meter, die beiden KFZ-Spuren 6,50 Meter und der nordseitige Gehsteig 2,0 Meter auf (siehe Abbildung 1).

Der Kreuzungsbereich mit der Lastenstraße berücksichtigt die im Zuge des Bebauungsplan 04.26.0 (Peter Tunner Gasse – Lastenstraße) im Verkehrsgutachten festgelegten Verkehrsführungen. Ein Linksabbiegen von Osten kommend in die Lastenstraße wird zukünftig nicht mehr möglich sein und ist vom südlichen Abschnitt der Lastenstraße für den KFZ-Verkehr nur mehr eine richtungsgebundene Ausfahrt Richtung Osten zulässig. Die Ausfahrt Richtung Westen erfolgt mittels Wendefahrt über die Kreuzung mit der Wiener Straße / Bahnhofgürtel.

In diesem Abschnitt wird in Abhängigkeit der Grundstücksverfügbarkeit eine Begrünung der Stützmauern angestrebt.

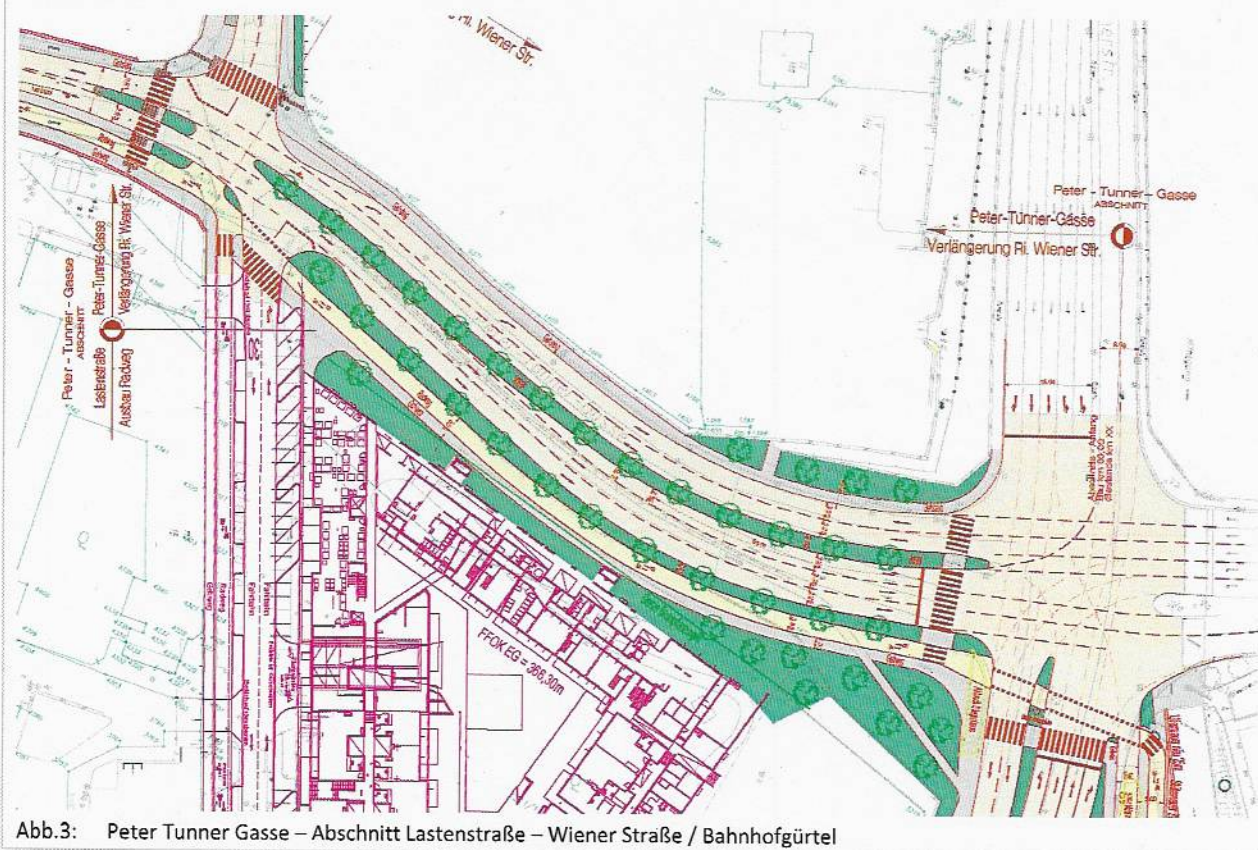


Abb.3: Peter Tunner Gasse – Abschnitt Lastenstraße – Wiener Straße / Bahnhofgürtel

Nach Westen hin werden die Richtungsfahrbahnen des KFZ-Verkehr durch eine Grün-/Bauminsel getrennt, ebenso der Radweg vom Richtung Osten fahrenden KFZ-Verkehr. Im Kreuzungsbereich mit der Wiener Straße bzw. dem Bahnhofgürtel wird der bestehende Fußgängertunnel abgebrochen. Rad- und Fußweg queren oberirdisch, der Radweg in die Fröbelgasse eingebunden, womit ein Abbiegeverbot von Westen kommend in den Bahnhofgürtel Richtung Süden notwendig wird.

Um die Erreichbarkeit des südlichen Abschnitts der Lastenstraße sicherzustellen ist für den von Süden kommenden KFZ-Verkehr am Bahnhofgürtel unmittelbar nördlich der Stahlgasse ein VLSA-geregelter Linksabbiegestreifen vorgesehen.

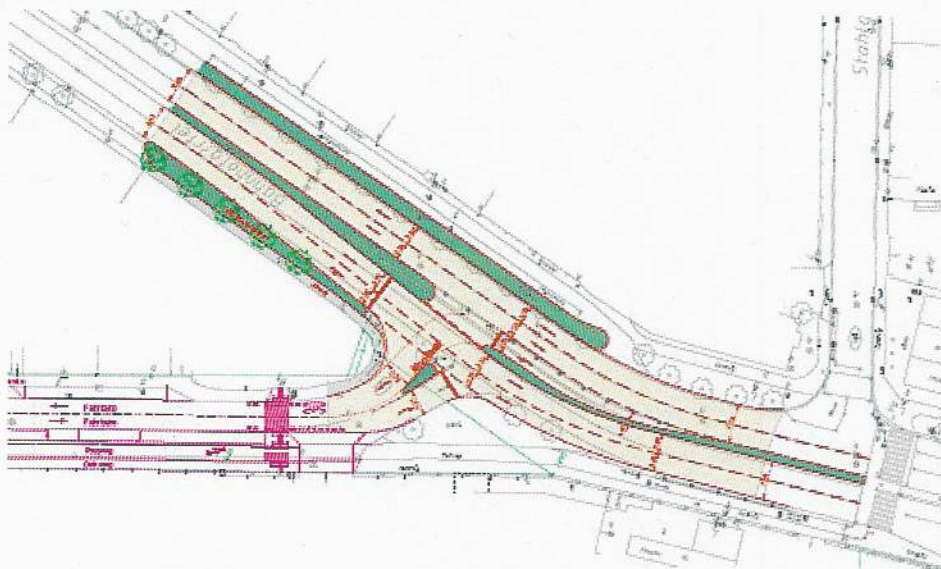


Abb. 4: Anbindung Bahnhofgürtel – Lastenstraße Süd

### 3. Plankosten

#### 3.1. Errichtungskosten

Auf Basis der eisenbahn- und straßenrechtlichen Einreichplanungen liegt eine von den beauftragten Zivilingenieurbüros erstellte, von der ÖBB Infrastruktur AG geprüfte und mit der Stadtbaudirektion abgestimmte Kostenschätzung vor.

Zur Bestimmung des Kostenanteils der Stadt Graz wurde dieser aus der sich ergebenden Differenz zwischen der zu realisierenden „Ausführungsvariante“ und der sogenannten „Basisvariante“ als Prozentanteil an den tatsächlichen Errichtungskosten festgelegt. Die „Ausführungsvariante“ stellt die mit Land bzw. Stadt erarbeitete Ausbaulösung, die „Basisvariante“ die der Bestandssituation bzw. den einschlägigen Richtlinien angepasste minimale Ausführungsvariante dar, die von der ÖBB Infrastruktur AG finanziell getragen wird. Die „Basisvariante“ umfasst dabei den Abschnitt der Peter Tunner Gasse zwischen Waagner Biro Straße und Lastenstraße. Die Kosten der sich als Differenz zwischen Basis- und Ausführungsvariante ergebenden Vorteile sind grundsätzlich von der Stadt zu tragen.

Der Kostenanteil der Stadt Graz ergibt sich aus den folgenden, über die Basisvariante hinausgehenden, Maßnahmen:

- die aus der Errichtung des Radweges resultierenden Kosten für die Verbreiterung des Brückentragwerks sowie zusätzlicher Stützmauern;
- die aus der Errichtung des Radweges resultierenden Kosten für die Straßenbauarbeiten;
- sich aus städtebaulichen Notwendigkeiten ergebender Mehraufwand für u.a. Beleuchtung, Begrünung;

Vorbehaltlich des zwischen der ÖBB Infrastruktur AG und der Stadt Graz abzuschließenden Übereinkommens ergibt sich aufgrund des derzeitigen Planungsstandes folgender Teilungsschlüssel zwischen der Stadt Graz und der ÖBB Infrastruktur AG:

Plankosten Bau Ausführungsvariante	11,623 Mio. €
Plankosten Bau Basisvariante	8,563 Mio. €
städtischer Anteil an den Plankosten Bau Ausführung	26,3 %

Die vorläufige Aufschlüsselung der Kostentragung erfolgt auf Basis der derzeit vorliegenden Kostenschätzung (Preisbasis 1.1.2021) und ist sohin die Aufgliederung noch nicht in allen Punkten vollständig. Die abschließende Verrechnung erfolgt nach Abrechnung und auf der Basis der Aufgliederung unter Einbeziehung der tatsächlichen Baukosten.

Wie bereits vorher beschrieben, sind über das unmittelbare Projekt der Brückenerneuerung durch ÖBB Infrastruktur AG hinausgehende Baumaßnahmen erforderlich, die einerseits die im Bebauungsplan 04.26.0 (Peter Tunner Gasse – Lastenstraße) festgelegten Verkehrsmaßnahmen und andererseits die Fortführung des Radweges von der Lastenstraße bis zur Fröbelgasse umfassen. Diese Baumaßnahmen sind grundsätzlich zu 100% von der Stadt Graz zu tragen, allenfalls unter finanzieller Beteiligung des Landes Steiermark am Ausbau der Radweg-Infrastruktur.

Die Peter Tunner Gasse ist als A-Route in der Radnetzstudie des Landes Steiermark als hochrangige Radwegverbindung ausgewiesen. Diese Radnetzstudie bildet die Grundlage für die Radoffensive der Stadt Graz und Land Steiermark. Die anteiligen Kosten zur Errichtung des Radweges in der Höhe von 5,25 Mio. € können daher zu den Investitionen zur Radoffensive zugeordnet werden.

Unter Einbeziehung dieser Baumaßnahmen, der erforderlichen Grundeinlösen, der Planungskosten sowie der baubegleitenden Dienstleistungen (z.B. Örtliche Bauaufsicht, Materialprüfungen, Beweissicherungen etc.) sowie der Abgeltung der durch die Brückenverbreiterung erhöhten Erhaltungskosten der ÖBB ergeben sich für die Stadt Graz mit Preisbasis 1.1.2021 folgende Gesamtplankosten:

	Anteil Stadt Graz im Mio. €
Plankosten Anteil Stadt Graz Ausbau Peter Tunner Gasse im Abschnitt Waagner Biro Straße bis Lastenstraße	3,060
anteilige Kosten für Planungen, baubegleitende Dienstleistungen und Leistungen der ÖBB	0,740
<hr/>	
Anteil Stadt Graz am ÖBB-Projekt Unterführung Peter Tunner Gasse Grundeinlösen (ca. 600 m <sup>2</sup> )	3,800 0,300
Plankosten Ausbau Peter Tunner Gasse im Abschnitt Lastenstraße bis Wiener Straße / Bahnhofgürtel und Anbindung Bahnhofgürtel - Lastenstraße Süd	2,394
anteilige Kosten für Planungen, baubegleitende Dienstleistungen und Abgeltung Erhaltungskosten	0,641
Umsatzsteuer	0,607
<hr/>	
Gesamtkosten Stadt Graz	7,742

Tab. 1: Plankostendarstellung (Preisbasis Jänner 2021)

Die Annahmen über die einzelnen Kostenfaktoren basieren auf Erfahrungswerten über gleichartig ausgeschriebene Leistungen und gehen davon aus, dass keine wesentlichen unvorhergesehenen Ereignisse auftreten.

### 3.2. Folgekosten auf Basis Plankosten

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 sowie
- die Differenz der Kosten für den **Betrieb der neuen baulichen Anlagen** und der Kosten für den Betrieb der bestehenden baulichen Anlagen

Das Bahntragwerk sowie die (Ausbau)maßnahmen entlang des Bahnhofgürtels bzw. im Kreuzungsbereich Peter-Tunner-Gasse – Wienerstraße – Bahnhofgürtel betreffen Anlagenteile der ÖBB bzw. des Landes Steiermark.

Die für die Stadt Graz zusätzlich anfallenden Erhaltungskosten wurden als Differenz der Erhaltungskosten der Ausführungsvariante und den Erhaltungskosten der Null-Variante, die grundsätzlich den Bestand widerspiegelt, errechnet. Diese Differenz beläuft sich auf rd. 13.500,-- p.a, wovon rd. 9.500,-- auf die Holding Graz Stadtraum und rd. 4.000,-- auf die Holding Graz Wasserwirtschaft entfallen.

Die gegenüber dem Bestand verbreiterte Ausführung der Gehsteige und der neue Radweg lassen pro Jahr Betriebskosten von rund 7.500,-- für Reinigung und Winterdienst erwarten.

### 3.3. Kapitalisierte Erhaltungskosten / Lebenszykluskosten auf Basis Plankosten

Für die Gesamtwirtschaftlichkeitsbetrachtung des gegenständlichen Projekts hat die Stadtbaudirektion das Ablösemodell – immer wiederkehrende Erneuerung zugrunde gelegt. Das Ablösemodell wurde aus der Ablöserichtlinie der ÖBB abgeleitet. Bei diesem Modell geht man von einer zeitlich unbegrenzten Erhaltungsperiode aus. Mit den kapitalisierten Erhaltungskosten müssen die fortlaufenden Erneuerungen finanziert werden. Die kapitalisierten Erhaltungskosten für die der Stadt Graz zufallenden Anlagenteile beträgt rd. 1,3 Mio. €.

Das Modell der kapitalisierten Erhaltungskosten unterscheidet sich von dem in § 29, Abs. 3 Haushaltsordnung der Landeshauptstadt Graz (HHOG) geforderten Modell der Lebenszykluskosten insoweit, als Letzteres eine begrenzte Lebensdauer unterstellt und damit auch die Berücksichtigung der Abbruchkosten vorsieht.

Zumal sich die ermittelten Beträge nur geringfügig unterscheiden, hat sich die Stadtbaudirektion für das Modell der kapitalisierten Erhaltungskosten entschieden, da - auch angesichts der damit verbundenen Auswirkungen auf die mittel- und unmittelbaren Anrainer:innen - nicht davon auszugehen ist, dass – wenn auch in ferner Zukunft – das gegenständliche Projekt rückgebaut werden wird.

## 4. Projektabwicklung

Basierend auf dem gegenständlichen Bericht wird zur Konkretisierung der Projektabwicklung noch ein gesondertes Übereinkommen zwischen der ÖBB Infrastruktur AG und der Stadt Graz erstellt, dass dem Gemeinderat zeitgerecht vor Baubeginn zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

## 5. Termine

Die zeitliche Umsetzung des Projektes ist aus derzeitiger Sicht wie Folgt vorgesehen:

10/2022:	GR-Beschluss Finanzierung
2022:	Start straßenrechtliche Einreichplanung, Grundeinlösen und Ausschreibungsplanung
2023:	Behördenverfahren, Abschluss Übereinkommen ÖBB Infrastruktur AG und Stadt Graz Vergabeverfahren für Bauleistungen und baubegleitende Dienstleistungen
2024:	Beweissicherungen, Baustart
2025:	Fertigstellung Bahntragwerk Peter Tunner Gasse
2026:	Gesamtfertigstellung

Die Terminangaben setzen eine zeitgerechte Beschlussfassung durch die zuständigen Organe der Stadt Graz und der ÖBB Infrastruktur AG, eine zügige Planungsabwicklung, eine rasche Abhandlung der Verfahren sowie eine Baudurchführung ohne wesentliche unvorhersehbare Ereignisse voraus.

## 6. Finanzmittelbedarf

Den unter Punkt 3 angeführten Plan- bzw. Gesamtkosten in Höhe von 7,812 Mio. € liegt die Preisbasis Jänner 2021 zugrunde. In Folge der COVID-Pandemie und dem Krieg in der Ukraine hat seit Jänner 2021 eine extreme Steigerung der Baupreise gegeben. So ist der Baukostenindex für den Straßenbau von Jänner 2021 bis Mai 2022 von 101,2 auf 129,3 und für den Brückenbau von 103,9 auf 134,2 gestiegen. Der sich daraus

resultierende Mittelwert wurde für die Valorisierung Jänner 2021 bis Mai 2022 zugrunde gelegt. Für die Folgejahre wird von einer sich einschleifenden Kostensteigerung von im jährlichen Mittel 2,5% ausgegangen. Bezogen auf den Zeitplan ergibt sich damit für die Jahre 2022 bis 2026 folgender Finanzbedarf:

Jahr	2022	2023	2024	2025	2026	Summe
Plankosten [1/2021]	0,007	0,642	2,754	2,828	1,511	7,742
Valorisierung 1/21 bis 5/22	0,002	0,186	0,798	0,820	0,438	2,244
Plankosten [5/2022]	0,010	0,828	3,552	3,648	1,949	9,986
Valorisierung ab 2023 [2,5%]	0,000	0,021	0,180	0,280	0,202	0,683
<b>Kosten</b>	<b>0,010</b>	<b>0,849</b>	<b>3,731</b>	<b>3,928</b>	<b>2,153</b>	<b>10,671</b>

Tab. 2: Finanzmittelbedarf, valorisiert und inkl. Umsatzsteuer

Die Bedeckung des o.g. Cashbedarfs für 2022 und 2023 kann durch folgende Umschichtungen bedeckt werden:

2022: 10.000,-- aus Mitteln 2022 ÖBB Baulos Nord D.220345  
 2023: 41.500,-- aus Mitteln 2022 ÖBB Baulos Nord D.220345  
 807.500,-- aus Reduktion PG Straßenbahn Smart City um insgesamt € 2.811.000 (davon € 2.003.500,-- für die parallel beantragte Projektgenehmigung „GKB-Unterführungen“)

Der Cashbedarf 2024-2026 über insgesamt € 9.812.000 soll aus dem Investitionsfonds abgedeckt werden.

#### 7. Vorhabensliste / Bürgerbeteiligung:

Vorhabensliste: ja / nein

Eine Bürgerbeteiligung ist nicht vorgesehen. Es ist aber eine entsprechende Information der betroffenen Bevölkerung und Wirtschaftsbetriebe vorgesehen.

#### 8. Stadtrechnungshof

Da das Gesamtprojekt mit 10,671 Mio. € über 2,4 Mio. € liegt, erfolgt nach der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof eine Projektkontrolle hinsichtlich Bedarfsprüfung, Soll-Kosten-Berechnung und Folge-Kosten-Berechnung.

Seitens der zuständigen Stadtsenatsreferentin wurde daher ein entsprechender Prüfantrag an den Stadtrechnungshof gestellt.

Der Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung und der Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Immobilien

stellen daher gemäß Statut der Landeshauptstadt Graz § 45, Abs.2, Pkt. 5 iVm § 93 Abs 1 und § 95

den

**Antrag,**

der Gemeinderat wolle beschließen:

- Der gegenständliche Bericht und die dargestellten geplanten Ausbaumaßnahmen der Peter Tunner Gasse im Abschnitt Waagner Biro Straße bis Kreuzung Wiener Straße / Bahnhofgürtel sowie der Kreuzungsumbau Lastenstraße / Bahnhofgürtel werden genehmigt.
- Die Projektgenehmigung wird im Sinne des vorliegenden Berichtes genehmigt. Der Finanzbedarf beträgt 10,671 Mio. € mit folgender Jahresaufteilung:

Jahr	2022	2023	2024	2025	2026	Summe
<b>Kosten</b>	<b>0,010</b>	<b>0,849</b>	<b>3,731</b>	<b>3,928</b>	<b>2,153</b>	<b>10,671</b>

Die Bedeckung des o.g. Cashbedarfs für 2022 und 2023 kann durch folgende Umschichtungen bedeckt werden:

2022: 10.000,-- aus Mitteln 2022 ÖBB Baulos Nord D.220345  
 2023: 41.500,-- aus Mitteln 2022 ÖBB Baulos Nord D.220345  
 807.500,-- aus Reduktion PG Straßenbahn Smart City um insgesamt € 2.811.000 (davon € 2.003.500,-- für die parallel beantragte Projektgenehmigung „GKB-Unterführungen“)

Der Cashbedarf 2024-2026 über insgesamt € 9.812.000 wird aus dem Investitionsfonds abgedeckt. Der aktuelle Stand über Höhe und bisherige Verwendung des Investitionsfonds geht aus der Ausschussinformation für den Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Immobilien hervor.

- Der Finanzierungs- und Ergebnishaushalt 2022 und 2023 werden wie folgt geändert:

Finanzstelle	Fonds	Finanzposition	Haushaltsprogramm	Beschreibung des HHP	Deckungsring	FVA und EVA 2022	FVA und EVA 2023
220	030000	1.775000	42203450	ÖBB-Baulos Nord	D.220345	-51.500	
180	970000	1.729000		Verstärkungsmittel		+51.500	
Finanzstelle	Fonds	Finanzposition	Haushaltsprogramm	Beschreibung des HHP	Deckungsring	FVA 2022	FVA 2023
220	612000	1.060000	12204410	Peter Tunner Gasse	D.220441	+10.000	+849.000
220	612000	1.060000	12203410	Smart City Straßenbahn	D.220341	-17.000	-572.300
180	612000	2.346000		Investitionsdarlehen		-7.000	+276.700

- Die Projektgenehmigung Straßenbahn Smart City wird wie folgt geändert:

**Änderung Projektgenehmigung**

Jahr	Gesamt	Stadt	Holding	Aufwandersatz Stadt an Holding
<b>Ausgaben bis 31.12.2021:</b>	<b>18,083</b>	<b>2,968</b>	<b>22,018</b>	<b>-6,903</b>
2022	6,265	4,450	2,808	-0,993
2023	1,107	1,107	0,000	0,000
<b>Summe:</b>	<b>25,455</b>	<b>8,525</b>	<b>24,826</b>	<b>-7,896</b>

Auf Basis dieser geänderten Projektgenehmigung wird der Wirtschaftsplan der Holding Graz für die Jahre 2022 ff adaptiert.



5. Die Stadtbaudirektion wird unter Einbeziehung der betroffenen Magistratsabteilungen mit der Vertretung der städtischen Interessen im Rahmen des Gesamtprojektes beauftragt.

Der Bearbeiter BD:

Dipl.-Ing. Klaus Masetti  
(elektronisch unterschrieben)

Der Stadtbaudirektor:

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

Die Stadtsenatsreferentin

Mag.<sup>a</sup> Judith Schwentner  
(elektronisch unterschrieben)

Der Bearbeiter A8:

Michael Kicker  
(elektronisch unterschrieben)

Der Finanzdirektor:

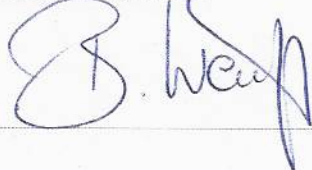
Mag. Stefan Tschikof  
(elektronisch unterschrieben)

Der Finanzreferent

Manfred Eber  
(elektronisch unterschrieben)

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit.....Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung am.....*18.10.2022*

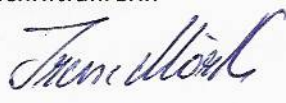

Der/die Schriftführerin



Der/die Vorsitzende:



Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit.....Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des Ausschusses für Finanzen, Beteiligungen und Immobilien am 20.10.22

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 20.10.22 Der/die Schriftführerin: 

	Signiert von	Masetti Klaus
	Zertifikat	CN=Masetti Klaus,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-10-14T10:17:19+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

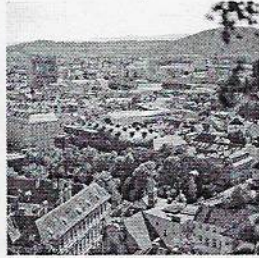
	Signiert von	Werle Bertram
	Zertifikat	CN=Werle Bertram,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-10-14T11:34:02+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

	<b>Signiert von</b>	Schwentner Judith
	<b>Zertifikat</b>	CN=Schwentner Judith,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2022-10-14T12:47:59+02:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

	<b>Signiert von</b>	Kicker Michael
	<b>Zertifikat</b>	CN=Kicker Michael,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2022-10-17T08:40:32+02:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

	<b>Signiert von</b>	Tschikof Stefan
	<b>Zertifikat</b>	CN=Tschikof Stefan,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2022-10-17T09:33:45+02:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

	<b>Signiert von</b>	Eber Manfred
	<b>Zertifikat</b>	CN=Eber Manfred,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2022-10-17T16:56:02+02:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.



Stellungnahme 15/2022 zum Thema

## Umbaumaßnahmen Peter-Tunner-Gasse

(Vorhabenskontrolle Vorhabensbeschluss)

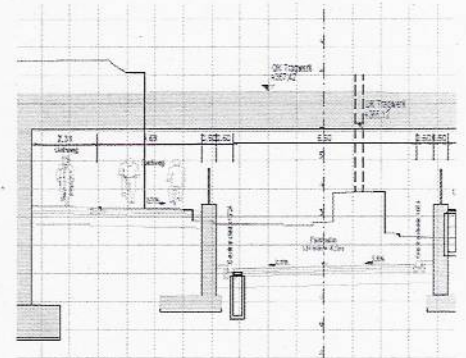


7

Bedarf



Der Bedarf an der Erweiterung des Geh- und Fahrradweges bei der Unterführung Peter-Tunner Gasse war aus Sicht des StRH nachvollziehbar.



6

Eckdaten

Gegenstand des geplanten Gemeinderatsbeschlusses waren Ausbau- und Adaptierungsmaßnahmen in der Peter-Tunner-Gasse zwischen den Kreuzungsbereichen mit der Wiener Straße/ Bahnhofgürtel und der Waagner-Biro-Straße im Zuge der Neuerrichtung des Bahntragwerkes der ÖBB..



9

Folgekostenberechnungen



Der ermittelte Barwert stellte aus Sicht des StRH aber nur eine Basis für allfällige Variantenentscheidungen dar, gab aber keinen Aufschluss über die Belastung des zukünftigen laufenden Haushalts.

3

Editorial

4

Fotonachweise  
Abkürzungsverzeichnis  
Piktogramme

5

Zusammenfassung

6

Eckdaten

7

Bedarf

8

Sollkostenberechnung

10

Folgekostenberechnungen

12

Steckbrief

GZ.: StRH - 157880/2022

Graz, 7. Oktober 2022

StRH der Landeshauptstadt Graz  
A-8011 Graz  
Kaiserfeldgasse 19

## Editorial

Die Verbindungsstraßen sind für die Mobilität in der Stadt von besonderer Bedeutung. Daher ist es auch nur folgerichtig, dass die Stadt die Chance nutzt, wenn ein sprichwörtliches Nadelöhr von einem Betreiber umgebaut wird.

Das Vorhaben der Beteiligung der Stadt am Umbau der ÖBB-Unterführung macht aber noch aus einem zweiten Grund Sinn. Er zeigt den Schwerpunkt der Stadt zum Ausbau der Fahrrad- und Fußwege. Die Unterführung in der Peter Tunner Gasse ist eine wesentliche Stelle in einer wichtigen Ost-West Verbindung, die bisher nur ungenügend für den Fuß- und Radverkehr erschlossen war - was letztlich für alle Verkehrsteilnehmer:innen- auch die Autofahrer:innen- unbefriedigend war.

Die Beteiligung der Stadt Graz an diesem ÖBB Projekt steht also im Einklang mit den Strategien und ist zudem noch günstiger, als diesen Bereich alleine in Angriff nehmen zu müssen.

Allerdings fehlt noch ein entsprechendes schriftliches Übereinkommen zur Kostenteilung - hier mahnen wir schon seit längerem ein, diese Abkommen sehr zeitnah zu schließen und möglichst

detailliert und klar die Teilung der Kosten festzulegen.

Außerdem war auch in diesem Vorhaben die Darstellung der Folgekosten ein Thema. Zwar hat die Baudirektion den Barwert der Folgekosten vorgelegt - die Form der Berechnung wird aber für Wirtschaftlichkeitsberechnungen verwendet und ist daher für die Zwecke der Darstellung der Lebenszykluskosten eines Vorhabens nicht geeignet. Daher empfehlen wir, dass die Finanzdirektion für künftige Vorhaben ein Berechnungsschema zur Verfügung stellt, um diese Werte auch in die mittel- und langfristige Planung des laufenden Haushalts (aus dem diese Kosten zu bezahlen sind) aufnehmen zu können.



Mag. Hans-Georg Windhaber, MBA

## Fotonachweise

- Cover (von links): Stadt Graz/Pichler (1, 2), Fischer (3), photo 5000- www.fotolia.com (4)
- Seite 2, 7: bestehende Unterführung Peter-Tunner-Gasse, Blickrichtung Westen, Quelle StRH
- Seite 2, 9: Peter-Tunner-Gasse- Unterführungsquerschnitt NEU (Blickrichtung nach Westen), Quelle Stadtbaudirektion
- Seite 2, 9: Lageplan Peter-Tunner-Gasse und Lastenstraße Süd/Bahnhofgürtel, Quelle Stadtbaudirektion
- Seite 3: Opernfoto

## Abkürzungsverzeichnis

A10/BD	Stadtbaudirektion	usw.	und so weiter
Abs.	Absatz	z.B.	zum Beispiel
bzw.	beziehungsweise		
GO	Geschäftsordnung		
GZ	Geschäftszahl		
Kfz	Kraftfahrzeug		
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen		
p.a.	per anno		
StRH	Stadtrechnungshof		
u.a.	unter anderem		

## Piktogramme



plausibel



Prüfhemmnis



nicht plausibel

## Zusammenfassung

Gegenstand dieser Kontrolle war neben den Sollkosten- und Folgekostenberechnungen auch der Bedarf zu den von der Stadtbaudirektion geplanten Umbaumaßnahmen in der Peter-Tunner-Gasse auf Grund der notwendigen Erneuerung des bestehenden Eisenbahnbestandstragwerkes durch die ÖBB.

Für den Stadtrechnungshof war der Bedarf auf Grund

- der im Nahbereich der Unterführung zu erwartenden bzw. bereits in Bau befindlichen Bauprojekte und der sich daraus ergebenden notwendigen Anpassungen bzw. Neubaus von Geh- und Radwegen,
- der Berücksichtigung und Umsetzung des Verkehrskonzeptes, anlässlich der Genehmigung des Bebauungsplans 04.26.0 (Peter-Tunner-Gasse – Lastenstraße) sowie
- der vom Gemeinderat genehmigten Radweg-Offensive, die Peter-Tunner-Gasse war Teilstück der als Radroute der Kategorie A eingestuften Hauptroute „HR11 Gösting“

nachvollziehbar und plausibel.

Die Stadtbaudirektion kalkulierte rund 10,7 Millionen Euro an Gesamtinvestitionskosten. Der StRH stellte fest, dass die vorgelegten Kostenschätzungen und Massenermittlungen strukturiert aufbereitet waren. Die Kostenschätzung war nach einzelnen Bauteilen gegliedert und basierte auf Elementkosten. Die Herleitung der Kostenteilung zwischen ÖBB und Stadt Graz war nachvollziehbar. Anteile für Unvorhergesehenes und voraussichtliche Indexsteigerungen waren berücksichtigt.

Da die Baubranche seit dem letzten Jahr massiv von Baupreissteigerungen und Baumaterialknappheit betroffen war, konnte nicht seriös bewertet werden, welche konkreten, künftigen Auswirkungen dies bei der endgültigen Umsetzung des Vorhabens im Endeffekt haben wird.

Der StRH verwies in diesem Zusammenhang auf die bereits seit Jahren – und durch die Ereignisse und Auswirkungen der beiden letzten Jahre zusätzlich – angespannte finanzielle Situation der Stadt Graz. Er empfahl außerordentliche Steigerungen von Baukosten laufend während der Umsetzung des Vorhabens zu dokumentieren, um eine Trennung und den Nachweis jener Kosten von anderen, potentiellen Kostenüberschreitungen zu ermöglichen.

Die Stadtbaudirektion wies als Folgekosten für zukünftige, zusätzliche Erhaltungs- und Betriebskosten auf Grund des Ausbaus der Peter-Tunner-Gasse rund 21.000 Euro p.a. aus. Als Lebenszykluskosten errechnete die Stadtbaudirektion einen Barwert von rund 1,3 Millionen Euro für immer wiederkehrende Erneuerungsarbeiten. Aus Sicht des StRH stellte der von der Stadtbaudirektion ermittelte Barwert eine Basis für allfällige Variantenuntersuchungen dar, war aber für die Darstellung der zukünftigen Belastung des laufenden Haushalts nicht geeignet. Der StRH empfahl die Erstellung einheitlicher Berechnungsgrundlagen durch die Finanzdirektion.



## Eckdaten

Gegenstand des vorliegenden Vorhabens der Stadtbaudirektion waren Ausbau- und Adaptierungsmaßnahmen in der Peter-Tunner-Gasse zwischen den Kreuzungsbereichen mit der Wiener Straße/Bahnhofgürtel und der Wagner-Biro-Straße im Zuge der Neuerrichtung des Bahntragwerkes der ÖBB.

In der Peter-Tunner-Gasse sollten die Ausbaumaßnahmen zur Attraktivierung und Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs gegenüber dem aktuellen Bestand durchgeführt werden.

Die Ausbaumaßnahmen in der Peter-Tunner-Gasse umfassten

- die Errichtung eines neuen Eisenbahntragwerkes mit größerem Durchfahrtsquerschnitt,
- die Errichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges im südlichen Bereich und

eines reinen Gehweges im nördlichen Bereich,

- Errichtung von Grün- und Bauminseln im östlichen Teil,
- Errichtung einer Querungsmöglichkeit des Geh- und Radweges im südlichen Kreuzungsbereich mit dem Bahnhofgürtel,
- Anschluss des Radweges in Richtung Fröbelgasse sowie
- Abbruch der Fußgängertunnel im Kreuzungsbereich mit dem Bahnhofgürtel.

Auf Grund der Änderung des Verkehrskonzeptes im Bereich der Lastenstraße sollte auch die Einbindung der Lastenstraße-Süd in den Bahnhofgürtel adaptiert werden.

Die Errichtung des neuen Eisenbahntragwerkes - unter Berücksichtigung der neuen Geh- und Radwege in der Peter-Tunner-Gasse war auch eine Vergrößerung des Tragwerkquerschnittes notwendig - lag im Verantwortungsbereich der ÖBB.

Im September 2022 legte die Stadtbaudirektion dem StRH die Unterlagen zur Kontrolle zum Vorhabensbeschluss vor. Die geschätzten, anteiligen Gesamtkosten der Stadt Graz zur Umsetzung des Vorhabens beliefen sich auf rund 10,7 Millionen Euro.

Für die Erhaltung und den Betrieb berechnete und wies die Stadtbaudirektion zukünftige zusätzliche Kosten über rund 21.000 Euro p.a. aus. Die kapitalisierten Erhaltungskosten, für eine immer wiederkehrende Erneuerung beliefen sich laut Stadtbaudirektion auf rund 1,3 Millionen Euro.

## Bedarf



Mit Beschluss des Gemeinderates vom 11. Mai 2017 erteilte der Gemeinderat die Genehmigung zu Planungsarbeiten auf Grund der von den ÖBB geplanten Erneuerungen der bestehenden Eisenbahntragswerke in der Exerzierplatzstraße, der Ibererstraße und der Peter-Tunner-Gasse. In Summe genehmigte der Gemeinderat dafür 180.000 Euro.

Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus ÖBB, Land Steiermark und Stadt Graz sollte mögliche zusätzliche Anforderungen an die bestehenden Unterführungen wie

- zusätzliche Fahrspuren für den Kfz-Verkehr,
- zusätzliche Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspuren, Durchfahrtshöhe, usw.),
- vom Kfz-Verkehr getrennt geführte Radwege sowie
- Überprüfung der bestehenden Gehsteigbreiten hinsichtlich ausreichender Breite im Stadtgebiet

auf Grund zukünftiger Bauvorhaben im Nahbereich

untersuchen und darstellen.

Das Ergebnis der Planungen für die notwendigen zusätzlichen Ausbaumaßnahmen im Bereich der Peter-Tunner-Gasse legte die Stadtbaudirektion im September 2022 dem StRH im Zuge der Kontrollen zum Vorhabenbeschluss vor.

Aus Sicht des Stadtrechnungshofes war der Bedarf für das Vorhaben aus folgenden Gründen gegeben:

- Die im Nahbereich der Unterführung zu erwartenden bzw. bereits in Bau befindlichen Bauprojekte wie z.B. die Stadtteilentwicklung Smart City, Bautätigkeiten im Nahbereich nördlich und südlich der Peter-Tunner-Gasse erforderten in diesem Bereich Anpassungen bzw. den Neubau von Geh- und Radwegen.
- Berücksichtigung und Umsetzung des vorgesehenen Verkehrs-

konzeptes, das hieß die Verkehrerschließung der Lastenstraße, anlässlich der Genehmigung des Bebauungsplans 04.26.0 (Peter-Tunner-Gasse – Lastenstraße).

- Des Weiteren war die Peter-Tunner-Gasse Teil der vom Gemeinderat genehmigten Radweg-Offensive. Sie stellte dabei ein Teilstück der Hauptroute „HR11 Gösting“ dar und war als Radroute der Kategorie A eingestuft.

Mit der Errichtung eines von den Kfz-Fahrbahnen getrennten Radweges und der Errichtung von den Anforderungen entsprechenden Gehwegen sollte eine Steigerung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erreicht werden.



## Sollkostenberechnungen



Die Stadtbaudirektion legte eine, von beauftragten Zivilingenieurbüros erstellte, von den ÖBB geprüfte und mit der Stadtbaudirektion abgestimmte Kostenschätzung, mit Massenermittlungen auf Basis der eisenbahn- und straßenrechtlichen Einreichplanungen vor. Die Kostenberechnungen erfolgten dabei gemäß den Richtlinien zur Kostenermittlung bei Projekten der ÖBB-Infrastruktur Bau AG.

Die Gesamtkostenschätzung beinhaltet im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Errichtung eines neuen Eisenbahntragwerkes durch die ÖBB mit größerem Unterführungsquerschnitt,
- Neuerrichtung der Peter-Tunner-Gasse inklusive eines südlich gelegenen gemeinsamen Geh- und Radweges und eines nördlich gelegenen reinen Gehweges und Neugestaltung des Kreuzungsbereiches mit der Lastenstraße,
- notwendige Ausbau- und Adaptierungsmaßnahmen im Kreuzungsbereich mit dem Bahnhofgürtel,
- Anschluss des Radweges Richtung Fröbelgasse,
- Adaptierungsmaßnahmen im Kreuzungsbereich Bahnhofgürtel/Lastenstraße Süd.

Des Weiteren berücksichtigte die Gesamtkostenschätzung notwendige Kanalumlegungen, Leitungsumlegungen, Grundeinlösen, temporäre Grundinanspruchnahmen, Reserven, Wertanpassungen auf Grund der Steigerungen des Baukostenindex usw.

Da es bei diesem Vorhaben in einem Teilbereich eine Kostenteilung zwischen der Stadt Graz und der ÖBB Infrastruktur AG geben sollte, lagen für diesen Bereich Kostenschätzungen zu einer „Basisvariante“ und zu einer „Ausführungsvariante“ vor.

- Die „Basisvariante“ stellte dabei die der Bestandssituation bzw. den einschlägigen Richtlinien angepasste minimale Aus-

führungsvariante im Bereich des Bahntragwerkes der ÖBB dar und sollte finanziell zur Gänze von der ÖBB Infrastruktur AG getragen werden. Die Maßnahmen der „Basisvariante“ erstreckten sich dabei von der Waagner-Biro-Straße bis zur Lastenstraße.

- Die „Ausführungsvariante“ stellte die mit dem Land Steiermark bzw. der Stadt Graz erarbeitete Ausbaulösung inklusive der zusätzlichen Ausbaumaßnahmen für Geh- und Radwege dar.

Der Kostenanteil der Stadt Graz im Bereich Waagner-Biro-Straße bis Lastenstraße errechnete sich aus der Differenz zwischen der zu realisierenden „Ausführungsvariante“ und der „Basisvariante“ als Prozentanteil. Die abschließende Verrechnung sollte nach erfolgter Abrechnung und auf Basis der Aufgliederung unter Einbeziehung der tatsächlichen Baukosten erfolgen.

Die von der Stadt Graz zu tragenden Kosten bei diesem Vorhaben umfassten schlussendlich

- anteilige Kosten in der Peter-Tunner-Gasse im Bereich Waagner-Biro-Straße bis Lastenstraße auf Grund der Zusatzleistungen für die Berücksichtigung und Errichtung eines Radweges und von Gehwegen,
- Kosten für den Ausbau des östlichen Teils der Peter-Tunner-Gasse im Bereich Lastenstraße bis Bahnhofgürtel inklusive Maßnahmen in den jeweiligen Kreuzungsbereichen und Anschluss des Radweges im Bereich der Fröbelgasse,
- Kosten für Adaptierungsmaßnahmen im Kreuzungsbereich Bahnhofgürtel/Lastenstraße Süd.

Dem StRH lagen Massenermittlungen basierend auf Einreichplänen zur eisenbahnrechtlichen bzw. straßenrechtlichen Genehmigung vor. Die Berechnung der Kosten an sich war grundsätzlich nachvollziehbar und plausibel und erfolgte nach Richtlinien der ÖBB. Eine Detailprüfung von Massen führte der StRH nicht durch. Die Berechnungen der Kos-

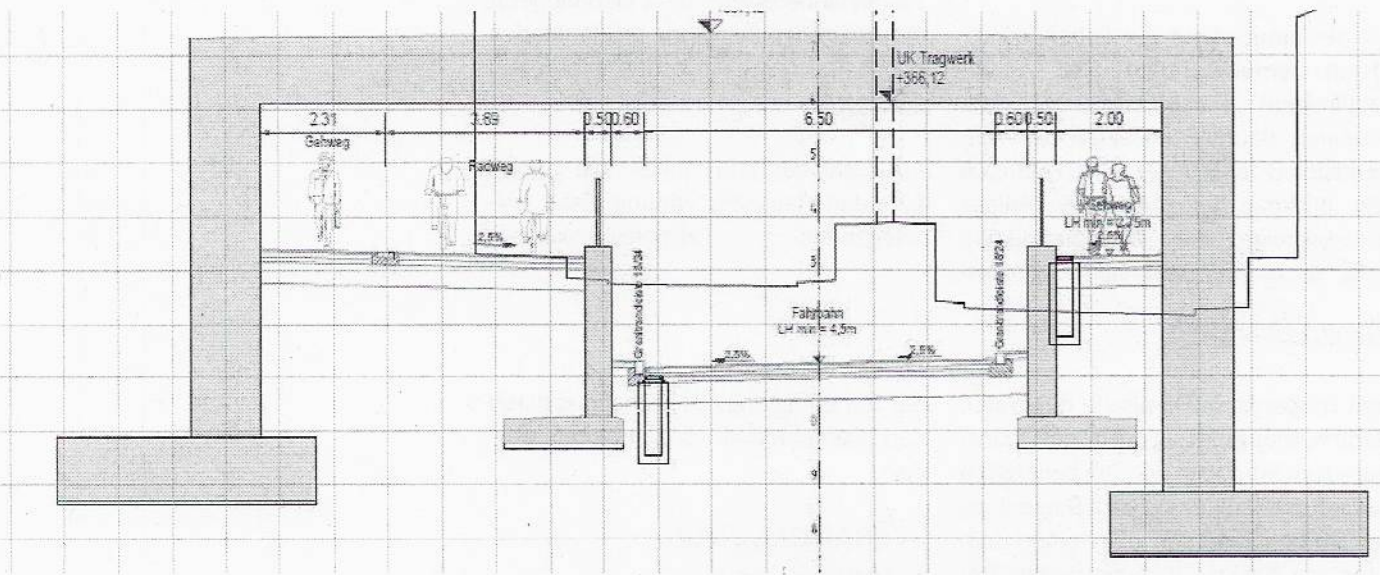
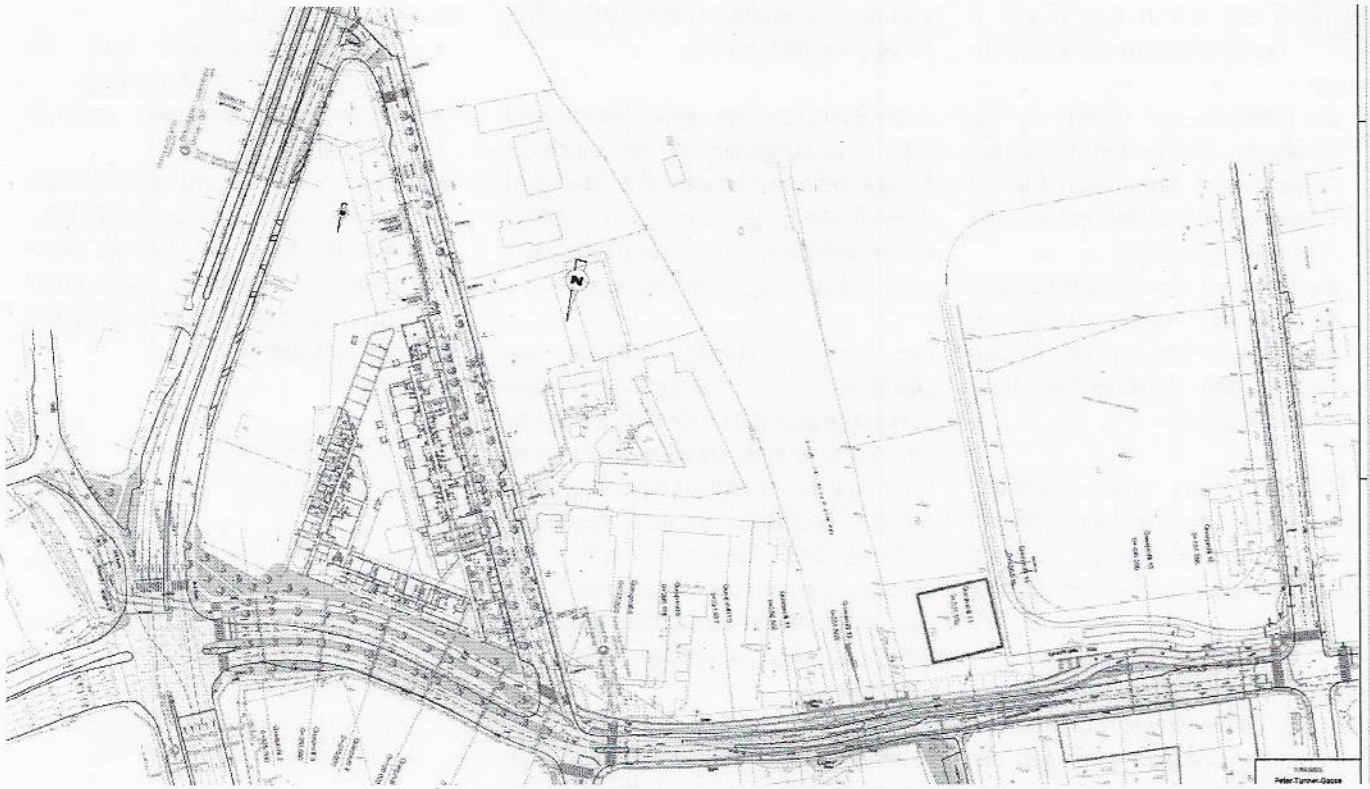
ten für Reserven, Planungskosten sowie Dienstleistungsentgelte waren für den StRH nachvollziehbar und plausibel.

Die Gesamtkosten der Stadt Graz für die Realisierung des Vorhabens beliefen sich in Summe auf rund 10,67 Millionen Euro.

Da die Baubranche seit dem letzten Jahr massiv von Baupreissteigerungen und Baumaterialknappheit betroffen war, konnte nicht seriös bewertet werden, welche konkreten, künftigen Auswirkungen dies bei der endgültigen Umsetzung des Vorhabens im Endeffekt haben wird.

### VERÄNDERUNGSEMPFEHLUNG

- Die außerordentlichen Steigerungen von Baukosten laufend während der Umsetzung des Vorhabens zu dokumentieren, um eine Trennung und den Nachweis jener Kosten von anderen, potentiellen Kostenüberschreitungen zu ermöglichen.



## Folgekosten / Lebenszykluskosten



Bei den Folgekostenberechnungen berücksichtigte die Stadtbaudirektion

- die Differenz der Kosten für die Erhaltung der neuen baulichen Anlagen und der Kosten für die Erhaltung der bestehenden baulichen Anlagen sowie
- die Differenz der Kosten für den Betrieb der neuen baulichen Anlagen und der Kosten für den Betrieb der bestehenden baulichen Anlagen

Die für die Stadt Graz zusätzlich anfallenden Erhaltungskosten beliefen sich auf rund. 13.500 Euro p.a., die auf die betreffenden Sparten der Holding Graz entfielen.

Die gegenüber dem Bestand verbreiterte Ausführung der Gehsteige und der neue Radweg sollten laut Berechnungen der Stadtbaudirektion pro Jahr Betriebskosten von rund 7.500 Euro für Reinigung und Winterdienst betragen.

Bei der Berechnung der Lebenszykluskosten berücksichtigte die Stadtbaudirektion Abbruchkosten der einzelnen Bauteile im Zuge der notwendigen Erneuerungen. Einen Abbruch bzw. Rückbau der kompletten Anlage berücksichtigte die Stadtbaudirektion nicht, da aus ihrer Sicht nicht davon aus-

### Finanzierung

Zum Zeitpunkt der Kontrolle durch den Stadtrechnungshof lag noch kein Finanzstück zum Vorhaben vor. Die benötigten Budgetmittel sollten sich laut Darstellung der Stadtbaudirektion über einen Zeitraum von 2022 bis 2026 erstrecken. Der Baustart sollte dabei im Jahr 2024 und die Fertigstellung im Jahr 2026 erfolgen. Der Stadtrechnungshof wies ausdrücklich auf die sehr angespannte finanzielle Lage der Stadt Graz hin.

Zur Kostenteilung zwischen der ÖBB Infrastruktur AG und der Stadt Graz lag noch kein entsprechendes schriftliches Übereinkommen vor. Dieses sollte laut Auskunft der Stadtbaudirektion nach

zugehen war, dass das gegenständliche Vorhaben irgendwann komplett zurückgebaut werden würde.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsdauern der einzelnen Anlagenteile ermittelte die Stadtbaudirektion als Folgekosten für eine immer wiederkehrende Erneuerung einen Barwert von rund 1,3 Millionen Euro.

Die von der Stadtbaudirektion vorgelegten Lebenszykluskostenberechnungen waren für den StRH unter der Prämisse einer ewigen Nutzung und Erhaltung der einzelnen Bauteile schlüssig. Der ermittelte Barwert stellte aus Sicht des StRH aber nur eine Basis für allfällige Variantenentscheidungen dar, gab aber keinen Aufschluss über die Belastung des zukünftigen laufenden Haushalts.

Lebenszykluskostenberechnungen stellen einerseits für die Finanzdirektion eine unabdingbare Notwendigkeit für die mittelfristige Finanzplanung dar und sollten andererseits dem Gemeinderat die zukünftige Belastung des laufenden Haushalts durch Investitionsvorhaben darlegen.

Aus Sicht des StRH sollten die gemäß §20 der Haushaltsordnung Graz vorzulegenden Lebenszykluskosten-

der Genehmigung des Vorhabens durch den Gemeinderat ausgearbeitet werden.

### VERÄNDERUNGSEMPFEHLUNG

- Der StRH empfiehlt das Übereinkommen zur Kostenteilung so rasch als möglich auszuarbeiten und die zurzeit nur mündlich getroffenen Vereinbarungen schriftlich zu fixieren..

berechnungen folgende Kosten bzw. Auszahlungen darstellen:

- Kosten resultierend aus der Abschreibung für Abnutzung,
- Kosten der laufenden Instandhaltung,
- Betreiberkosten, z.B. durch zusätzlich benötigtes Personal oder dgl.,
- Auszahlungen für künftige Reinvestitionen oder im Falle einer absehbar begrenzten Nutzung die Deinvestitionskosten.

### VERÄNDERUNGSEMPFEHLUNG

- Der StRH empfiehlt von der Finanzdirektion einheitliche Vorgaben über Inhalt und Berechnungsgrundlagen von Lebenszykluskosten erstellen zu lassen und diese den betroffenen Fachabteilungen mitzuteilen.

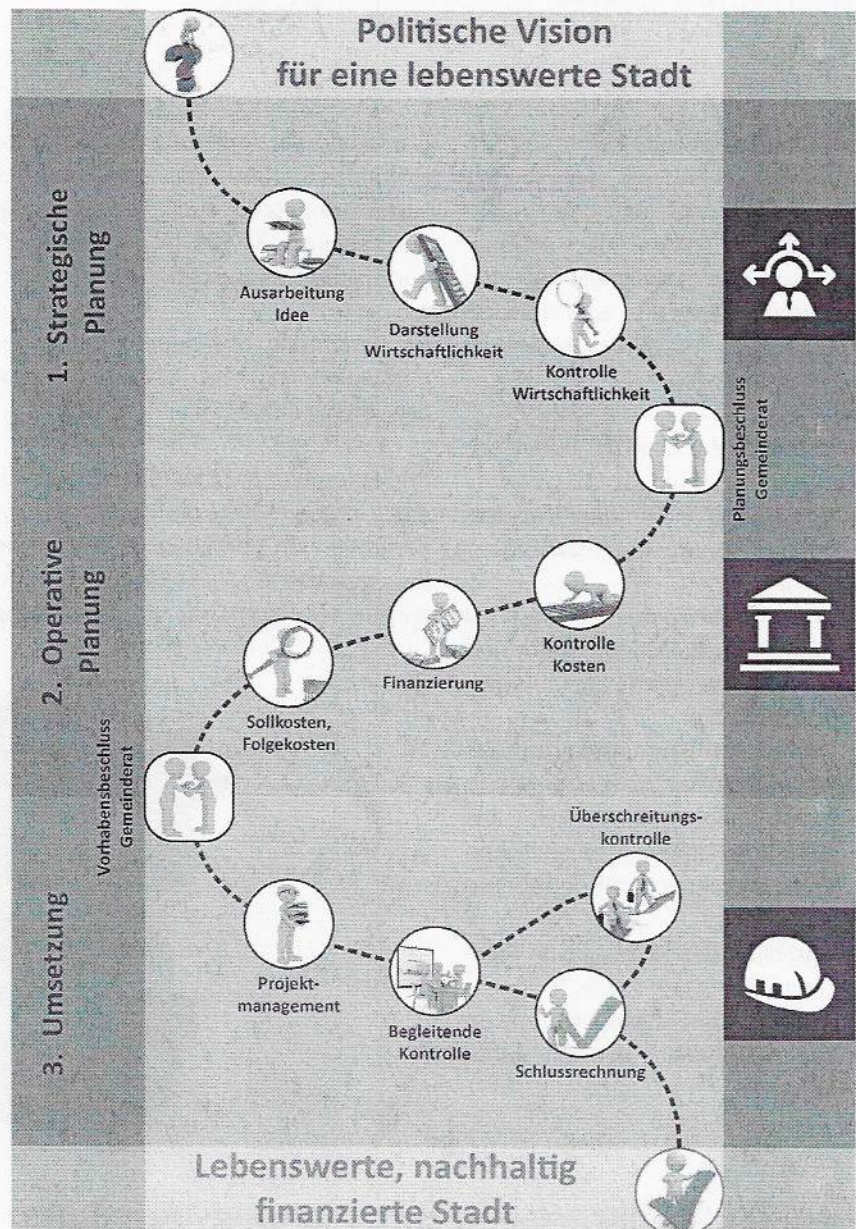
## Methodik

Schwerpunkt dieser Kontrolle waren die Nachvollziehbarkeit der Gesamtkosten-schätzung. Der StRH zog als Unterlagen unter anderem

- Massenermittlungen.
- Kostenberechnungen sowie,
- den Entwurf des Gemeinderats-berichtes heran.

Im Zuge der Kontrolle holte der StRH auch mündliche und schriftliche Auskünfte der beauftragen Ziviltechnikerbüros sowie der Stadtbaudirektion ein.

Zum Abschluss der Kontrolle führte der StRH am 28.9.2022 eine Schlussbesprechung durch. Weder das Büro der zuständigen Stadtsenatsreferentin noch die Stadtbaudirektion übermittelten eine inhaltliche Stellungnahme.



## Kontrollieren und Beraten für Graz

Seit 1993 kontrolliert und berät der Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz unabhängig die finanziellen und wirtschaftlichen Aktivitäten der Stadtverwaltung. Seit 2011 ist er darüber hinaus die einzige Stelle, die in das gesamte Haus Graz, also die Stadtverwaltung und die Beteiligungen der Stadt Einblick nehmen darf.

Dieser Bericht hat gemäß § 6 Abs. 5 GO-STRH ein Bestandteil des dem Gemeinderat zur Aufwands- und Projektgenehmigung vorgelegten Geschäftstückes zu sein. Gemäß § 17 Abs. 5 GO-STRH legt der Stadtrechnungshof dem Kontrollausschuss die Kurzfassung des Projektberichts in den erstellten

Informationsberichten zur Behandlung vor.

Der StRH-Direktor

Mag. Hans-Georg Windhaber, MBA

## Umbaumaßnahmen Peter-Tunner-Gasse

In der Peter-Tunner-Gasse zwischen den Kreuzungsbereichen mit der Wiener Straße/Bahnhofgürtel und der Waagner-Biro-Straße sollten die Ausbaumaßnahmen zur Attraktivierung und Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs gegenüber dem aktuellen Bestand durchgeführt werden.

Die Ausbaumaßnahmen in der Peter-Tunner-Gasse umfassten

- ein neues Eisenbahntragsystem mit größerem Durchfahrtsquerschnitt,
- einen gemeinsamen Geh- und Radweg im südlichen Bereich und einen reinen Gehweg im nördlichen Bereich,
- Grün- und Bauminseln im östlichen Teil,
- eine Querungsmöglichkeit des Geh- und Radweges im südlichen Kreuzungsbereich mit dem Bahnhofgürtel,
- Anschluss des Radweges in Richtung Fröbelgasse sowie
- Abbruch der Fußgängertunnel im Kreuzungsbereich mit dem Bahnhofgürtel.

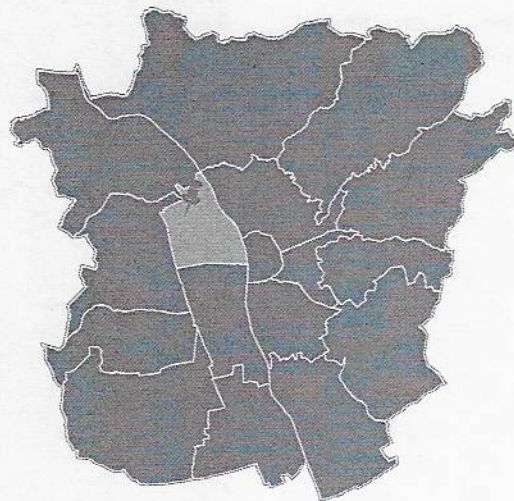
Auf Grund der Änderung des Verkehrskonzeptes im Kreuzungsbereich mit der Lastenstraße sollte auch die Einbindung der Lastenstraße-Süd in den Bahnhofgürtel adaptiert werden.

Die Errichtung des neuen Eisenbahntragsystems lag im Verantwortungsbereich der ÖBB.

Im September 2022 legte die Stadtbauverwaltung dem StRH die Unterlagen zur Kontrolle zum Vorhabensbeschluss vor. Die geschätzten, anteiligen Gesamtkosten der Stadt Graz zur Umsetzung

des Vorhabens beliefen sich auf rund 10,7 Millionen Euro. Für die Erhaltung und den Betrieb berechnete und wies die Stadtbauverwaltung zukünftige zusätzliche Kosten über rund 21.000 Euro p.a. aus. Die kapitalisierten Erhaltungskosten, für eine immer wiederkehrende Erneuerung beliefen sich laut Stadtbauverwaltung auf rund 1,3 Millionen Euro.

Die Umsetzung der baulichen Maßnahmen sollte im Zeitraum 2024 bis 2026 erfolgen.



## Kontrolle der Unterlagen zum Planungsbeschluss

Für den Stadtrechnungshof war der Bedarf auf Grund

- der Anpassungen bzw. Neubaus von Geh- und Radwegen,
- der Berücksichtigung und Umsetzung des Verkehrskonzeptes, sowie
- der vom Gemeinderat genehmigten Radweg-Offensive,

nachvollziehbar und plausibel.

Die Stadtbauverwaltung kalkulierte rund 10,7 Millionen Euro an Gesamtinvestitionskosten. Der StRH stellte fest, dass die vorgelegten Kostenschätzungen und Massenermittlungen strukturiert aufbereitet waren. Die Herleitung der Kostenteilung zwischen ÖBB und Stadt Graz war nachvollziehbar.

Der StRH verwies in auf die bereits seit Jahren – und durch die Ereignisse und Auswirkungen der beiden letzten Jahre zusätzlich- angespannte finanzielle Situation der Stadt Graz. Er empfahl außerordentliche Steigerungen von Baukosten laufend während der Umsetzung des Vorhabens zu dokumentieren, um eine Trennung und den Nachweis jener Kosten von anderen, potentiellen Kostenüberschreitungen zu ermöglichen.

Zur Kostenteilung zwischen der ÖBB Infrastruktur AG und der Stadt Graz lag noch kein entsprechendes schriftliches Übereinkommen vor. Der StRH empfahl das Übereinkommen zur Kostenteilung so rasch als möglich auszuarbeiten und die zurzeit nur mündlich getroffenen Vereinbarungen schriftlich zu fixieren.

Die Stadtbauverwaltung wies als Folgekosten für zukünftige, zusätzliche Erhaltung- und Betriebskosten auf Grund des Ausbaus der Peter-Tunner-Gasse rund 21.000 Euro p.a. aus. Als Lebenszykluskosten errechnete die Stadtbauverwaltung einen Barwert von rund 1,3 Millionen Euro für immer wiederkehrende Erneuerungsarbeiten. Aus Sicht des StRH war der von der Stadtbauverwaltung ermittelte Barwert für die Darstellung der zukünftigen Belastung des laufenden Haushalts nicht geeignet. Der StRH empfahl die Erstellung einheitlicher Berechnungsgrundlagen durch die Finanzverwaltung.

	<b>Signiert von</b>	Windhaber Hans-Georg
	<b>Zertifikat</b>	CN=Windhaber Hans-Georg,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2022-10-07T10:48:03+02:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.