

Stellungnahme
gemäß § 6 der Geschäftsordnung
für den Stadtrechnungshof

betreffend das Projekt

Graz Hauptbahnhof – Neubau Personentunnel Nord

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

Wegen der **zu geringen Vorlaufzeit** der Antragstellung konnte die **Prüfung nicht rechtzeitig vor der beschlussfassenden Gemeinderatssitzung abgeschlossen** werden; die Beschlussfassung ist mittlerweile bereits erfolgt.

Der Stadtrechnungshof legt diesen Bericht daher dem **Kontrollausschuss** vor.

StRH 1967/2009
Graz, am 27. Februar 2009
Prüfungsleitung: Ing. Christian Hofstätter

Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz
A-8011 Graz
Tummelplatz 9

Diesem Prüfbericht liegt der Informationsstand vom 27. Februar 2009 zugrunde.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Gegenstand und Umfang der Prüfung	1
1.1. Auftrag und Überblick.....	1
1.2. Auftragsdurchführung und Prüfungsschwerpunkte	2
1.3. Vorgelegte Unterlagen.....	3
1.4. Durchgeführte Besprechungen	3
2. Ausgangslage zum Prüfauftrag	4
3. Berichtsteil.....	6
3.1. Erforderlichkeit und Umfang des Projektes (Bedarfsprüfung).....	6
3.1.1. Projektbeschreibung.....	6
3.1.2. Beurteilung des Bedarfs.....	7
2.1.2.1. Darstellung der derzeitigen Situation	7
2.1.2.2. Fachliche Begründung der Erforderlichkeit des gegenständlichen Projektes	9
2.1.2.3. Notwendigkeit hinsichtlich des Umfanges und des Verhältnisses von Kosten und Nutzen	11
2.1.2.4. Zusammenfassende Stellungnahme zur Bedarfsprüfung (Erforderlichkeit und Umfang).....	11
3.2. Sollkosten.....	13
3.2.1. Qualität der Kostenschätzung.....	15
3.2.2. Stellungnahme zu den Sollkosten	16
3.3. Folgekosten	17
3.3.1. Finanzierungskosten.....	17
3.3.2. Erhaltungskosten	17
3.4. Finanzierung.....	18
3.5. Einhaltung von Gesetzen und sonstigen Vorschriften	18
4. Zusammenfassung und Schlussbemerkungen	19
4.1. Bedarf (Erforderlichkeit und Umfang).....	19
4.2. Sollkosten.....	20
4.3. Folge- und Finanzierungskosten	20
5. Stellungnahme.....	21

Abkürzungsverzeichnis

Abs	Absatz
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
ca	cirka
EUR	Euro
gem	gemäß
GO-StRH	Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof
GZ	Geschäftszahl
inkl	inklusive
lt	laut
Mio	Millionen
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
rd	rund
RVE	Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen
StRH	Stadtrechnungshof
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
USt	Umsatzsteuer

Beilagenverzeichnis

Beilage: Stellungnahme der Stadtbaudirektion vom 19. Februar 2009

1. Gegenstand und Umfang der Prüfung

1.1. Auftrag und Überblick

Die Prüfung zum Thema

„Graz Hauptbahnhof – Neubau Personentunnel Nord“

ist eine **Prüfung gemäß § 6 Abs 1 der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof** der Stadt Graz (in der Folge: GO-StRH) und ist **eine auf Grund eines Prüfantrages der Bürgermeister - Stellvertreterin veranlasste Prüfung**. Der **Prüfungsantrag** seitens der Bürgermeister - Stellvertreterin wurde am 15. Jänner 2009 gestellt.

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

1. Prüfung des Projektes auf **Erforderlichkeit und Umfang** (Bedarfsprüfung).
2. **Prüfung der Sollkosten und Folgekosten**.
3. **Prüfung der voraussichtlichen Finanzierung** (im Sinne von Präsidentialerlass Nr. 17/2002).

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

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

zu **prüfen** und **binnen drei Monaten** dem/der zuständigen Stadtsenatsreferenten/in zu **berichten**. Dieser Stellungnahme liegt ein **Prüfungsauftrag des Stadtrechnungshofes** zu Grunde, der sich auf den per Email erfolgten Prüfungsantrag der Bürgermeister - Stellvertreterin stützt.

1.2. Auftragsdurchführung und Prüfungsschwerpunkte

Die Prüfung wurde seitens der Mitarbeiter des Stadtrechnungshofes (in der Folge: STRH) **im Zeitraum Jänner 2009 bis einschließlich Februar 2009** (mit Unterbrechungen) **durchgeführt**.

Die **Gesamtleitung** über die Prüfung obliegt dem Direktor des STRH, das ist Herr Dr. Günter RIEGLER. Als **Prüfungsleiter** für den konkreten Prüfauftrag wurde Herr Ing. Christian HOFSTÄTTER nominiert.

Die **Durchführung der Prüfung** erstreckte sich im Sinne der oben in 1.1. umrissenen Aufgaben lt GO-StRH im Schwerpunkt auf folgende **Prüfungshandlungen**:

- Erhebungen zur, und Vermittlung eines **Überblicks über die Erforderlichkeit und den Umfang** des Projektes,
- **Prüfung** der vorgelegten Projektunterlagen in Hinblick auf die Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit betreffend **Sollkosten und Folgekosten**,
- Erhebungen und Dokumentation der geplanten **Finanzierungsvariante**.

2. Ausgangslage zum Prüfauftrag

Im Motivenbericht an den Gemeinderat ist festgehalten, dass der **bestehende Personentunnel in die Bahnhofshalle** und die dazugehörigen Bahnsteigzu- und -abgänge in Spitzenzeiten **heute schon an der Kapazitätsgrenze liegen** und der **vorhandene zweite Personentunnel im Norden der Bahnsteige völlig unzureichend ist**. Verschärft wird diese Situation dadurch, dass mit der Einführung der S-Bahn in der Steiermark und der damit verbundenen Verdichtung im Fahrplan eine Zunahme der Fahrgäste zu erwarten ist.

Betreffend die aktuelle Entwicklung am Hauptbahnhof unter Berücksichtigung des städtebaulichen Umfeldes wurde gemeinsam von den ÖBB, dem Land Steiermark und der Stadt Graz **eine Studie zur Verbesserung der Zugangssituation am Grazer Hauptbahnhof** mit Variantenuntersuchungen **in Auftrag gegeben**.

Das städtische Interesse bei diesen Variantenuntersuchungen lag vor allem in der Schaffung einer neuen West-Ostanbindung für die FußgängerInnen und RadfahrerInnen in Abstimmung mit dem bestehenden bzw. neu zu schaffenden Personentunnel im Norden und dem bestehenden Personentunnel im Süden.

Nachfolgende **Varianten** wurden untersucht:

- Adaptierung des Personentunnels Nord mit zusätzlicher West-Ostanbindung für die Fußgängernutzung
- Neubau des Personentunnels Nord mit zusätzlicher West-Ostanbindung für die Fußgängernutzung
- Neubau des Personentunnels Nord mit zusätzlicher West- Ostanbindung für die Fußgänger- und Radfahrernutzung
- Verlängerung des Personentunnels Süd für die Schaffung einer West-Ostanbindung (nur Fußgängernutzung)
- Neubau eines Steges zur Gleisüberquerung (reine Fußgängernutzung sowie Fußgänger- und Radfahrernutzung)

Nachfolgende Kriterien waren bei diesen Variantenuntersuchungen **zu berücksichtigen**:

- Städtebau
- Fahrgastkomfort
- Verkehrssituation (FußgängerInnen, RadfahrerInnen)
- Technische Ausführbarkeit und Kosten

Seitens der VertreterInnen der ÖBB, des Landes Steiermark, der Stadt Graz (Stadtbaudirektion, Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung) und der beauftragten Ingenieurbüros **kam es diesbezüglich zu einer Projekt-empfehlung**.

Der seitens des Fachamtes (Stadtbaudirektion) ermittelte **Kostenanteil für die Stadt Graz beträgt 2,502 Mio Euro (inkl USt) und unterliegt einer Projektkontrolle** gemäß § 6 GO für den Stadtrechnungshof.

Der **Prüfungsantrag** seitens der Bürgermeister-Stellvertreterin wurde am 15. Jänner 2009 gestellt. Das **gegenständliche Projekt** wurde am **11. Februar 2009** im Gemeinderat **genehmigt**. In der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof ist bezüglich der Projektkontrolle festgelegt, dass dem Stadtrechnungshof detaillierte Soll- und Folgekostenberechnungen zu übermitteln sind, und dass der innerhalb einer **Frist von 3 Monaten zu erstellende Prüfbericht einen Bestandteil des dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegten Geschäftstückes bildet**.

Eine Fertigstellung des Prüfberichtes durch den Stadtrechnungshof **war** auf Grund der zu geringen Vorlaufzeit **bis zur beschlussfassenden Gemeinderatssitzung am 11. Februar 2009 nicht möglich**.

Der Stadtrechnungshof erlaubt sich nunmehr, **die Stellungnahme nachzureichen**.

Der nunmehr erteilte Prüfauftrag **versteht sich als Projektkontrolle mit Bezug auf das zuvor beschriebene Projekt**. Die Prüfungsschwerpunkte betreffen daher (wie oben bereits in Kapitel 1. umrissen) die folgenden Fragen:

- **Erforderlichkeit und Umfang** des Projektes,
- Prüfung der **Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit von Sollkostenberechnungen**,
- Prüfung der **Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit von Folgekostenberechnungen**,
- **Finanzierung** des Projektes.

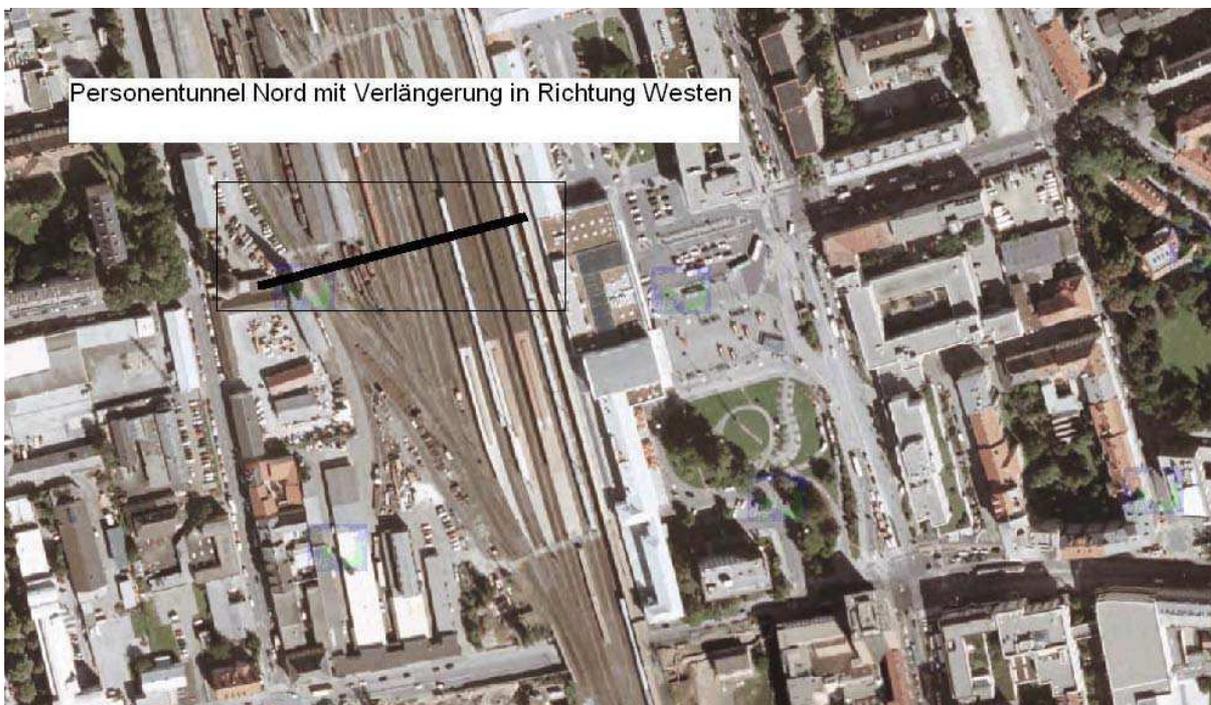
3. Berichtsteil

3.1. Erforderlichkeit und Umfang des Projektes (Bedarfsprüfung)

3.1.1. Projektbeschreibung

Einleitend wird nochmals festgehalten, dass von den **ÖBB**, dem **Land Steiermark** und der **Stadt Graz** gemeinsam **eine Studie zur Verbesserung der Zugangssituation am Grazer Hauptbahnhof in Auftrag gegeben wurde**. Die **Studie beinhaltet Variantenuntersuchungen zur Schaffung einer neuen West-Ostanbindung für die FußgängerInnen und RadfahrerInnen**, in Abstimmung mit dem bestehenden bzw. neu zuschaffenden Personentunnel im Norden und dem bestehenden Personentunnel im Süden.

Aus den untersuchten Varianten wurde die Variante 2B „Neubau des Personentunnels Nord“ mit dem Basismodul und dem Modul A und C1 in einer Arbeitsgruppe, bestehend aus den VertreterInnen der ÖBB, des Landes Steiermark, der Stadt Graz (Stadtbaudirektion, Stadtplanungsamt, Abteilung für Verkehrsplanung) und des beauftragten Ingenieurbüros **als beste Lösung für das künftige Projekt empfohlen**.



Nachfolgend werden die vorhin angeführten **Module lt Studie beschrieben:**

Basismodul der Variante 2 B: Neubau des Personentunnels Nord

Diese Variante sieht den **Neubau des Personentunnels Nord mit einer Länge von rd 65 m** vor. Die **Lage des Neubaus ist gegenüber dem Bestand geringfügig nach Süden verschoben**, um eine geradlinige Verbindung zwischen Europaplatz und Waagner-Biro-Straße zu gewährleisten. Die Errichtung dieser Variante erfolgt in der Kategorie A mit **einer lichten Breite von 8,80 m** und einer **lichten Höhe von 3,40 m** und sieht beidseitige Bahnsteigzugänge vor. Zu jedem Bahnsteig ist ein Aufzug vorgesehen.

Anzumerken ist, dass **lt Motivenbericht** an den Gemeinderat eine **Mindestbreite von 7,00 m** vorgesehen ist und **die tatsächliche Tunnelbreite** für das geplante Bauvorhaben (von 7,00 m bis 8,80 m) **noch nicht festgelegt wurde**.

Modul A der Variante 2 B: Verlängerung in Richtung Westen

Das „**Modul A**“ beinhaltet die **Verlängerung des Basismoduls in Richtung Westen in einem Ausmaß von rd 85 m** (zur Waagner-Biro-Straße). **Diese Verlängerung wird in der Breite und Höhe des Basismoduls weitergeführt**. Im Bereich des Wasserturms ist ein **Treppenaufgang samt Aufzug** mit einer entsprechenden Überdachung **vorgesehen**. Die Tunnelverlängerung führt nahe am Traktionsgebäude vorbei, dessen Baubeginn im Juni 2008 erfolgte. Dazu sind entsprechende Baumaßnahmen erforderlich, um die Kabelführungen zu gewährleisten.

Modul C1 der Variante 2B: Aufgang zum Traktionsgebäude

Die **Personentunnelverlängerung ermöglicht die gleisfreie Verbindung des neuen Traktionsgebäudes** sowohl mit dem Bahnhofsgebäude als auch mit den Gebäuden an der Waagner-Biro-Straße. Der Aufgang ist südlich gedacht. Die südliche Lage des Treppenaufgangs ermöglicht die Trennung der beiden Baukörper Tunnel und Traktionsgebäude.

3.1.2. Beurteilung des Bedarfs

2.1.2.1. Darstellung der derzeitigen Situation

Am Grazer Hauptbahnhof sind derzeit zwei Personentunnel vorhanden, die die Erschließung der Bahnsteige 1, 2/3, 4/5 bzw. 6/7 gewährleisten.

Der südliche Personentunnel verläuft von der Bahnhofshalle bis zum letzten Bahnsteig. Die Vertikaler-schließung erfolgt sowohl in der Halle als auch auf den Bahnsteigen mittels einer festen Treppe, einem behindertengerechten Aufzug und zwei Fahrtreppen (auf- und abwärts führend). Eine Ausnahme stellt hier die Erschließung des Bahnsteiges 6/7 dar. Hier gibt es auf Grund der geringen Bahnsteigbreite nur eine aufwärts führende Fahrtreppe.

Der 1992 errichtete Personentunnel **weist eine Breite von ca 7m** auf und ist entsprechend der Kategorisierung lt RVE 03.00.01 auf Grund seiner lichten Breite und Höhe **in die Kategorie „B“ einzustufen.**



Der nördliche Personentunnel (verläuft in ca 100 m Entfernung, parallel zum Personentunnel Süd) führt vom Hauptbahnsteig zu den anderen Bahnsteigen. Dieser Tunnel ist ausschließlich mit festen Treppen ausgestattet. Die Aufgangseinhausungen am Bahnsteig entsprechen nicht mehr den gültigen Normen.



In der Studie „Verlängerung Personentunnel Graz Hauptbahnhof“ wurden **nachfolgende Problempunkte** aufgezeigt:

- Tunnelhöhe im Gleisbereich beträgt lediglich 2,50 m. Dies entspricht weder der RVE noch der Bauordnung. Im Randbereich beträgt die Höhe nur 2,10 m.

- Tunnelbreite entspricht mit 3,30 m nutzbarer Breite (3,80 m ohne Fernwärmeleitungen) nicht den Vorgaben der RVE.
- Die Wahrscheinlichkeit eines zu seichten Schotterbettes im Gleisbereich ist sehr hoch.
- Der Aufgang im Bereich Bahnsteig 6/7 entspricht nicht der neuen TSI, die im Mai 2008 Gültigkeit erlangte.
- Im Falle der Noträumung der Bahnsteige ist auf Grund der Breite der Stiegenläufe in Kombination mit der derzeitigen Lage eine Räumung unter fünf Minuten lt. RVE nicht gegeben.

2.1.2.2. Fachliche Begründung der Erforderlichkeit des gegenständlichen Projektes

Betreffend die Erforderlichkeit gibt es von den Projekt- bzw. Kostenbeteiligten (ÖBB, Land Steiermark und Stadt Graz) unterschiedliche Interessenslagen bzw. Prioritäten, die sich auch auf die Kostentragung des Gesamtprojektes auswirken (siehe dazu auch Kapitel 3.2. Sollkosten). Zur Kostentragung ist festzuhalten, dass **die Kosten für die Basisvariante** (Variante 2A Basismodul einschließlich des Moduls D1; siehe auch Kapitel 3.2. Sollkosten) **zu 100% vom Land Steiermark und der ÖBB getragen** werden.

Diese Variante sieht den Neubau des Personentunnels Nord mit einer Länge von rd 65 m in der Kategorie B, mit **einer lichten Breite von 5,50 m** und einer **lichten Höhe von 3,40 m vor. Die Vertikalerschließung erfolgt** auf den Bahnsteigen mittels beidseitigen Bahnsteigzu- und -abgängen (feste Treppen) und je Bahnsteig mit einem behindertengerechten Aufzug. Dieser Neubau stellt eine **Verbesserung gegenüber dem Bestand dar und ist für die ÖBB ausreichend**. Lt Auskunft des Fachamtes würde **bei Nichtzustandekommen des gegenständlichen Projektes diese Variante zur Ausführung kommen**.

Darüber hinaus ergibt sich aus der Sicht des Fachamtes der **Bedarf, eine Verlängerung des Personentunnels Nord in Richtung Westen** (Länge rd 85 m) um eine zusätzliche West-Ostanbindung für FußgängerInnen zu schaffen, wobei die lichte Breite des gesamten Personentunnels (Länge rd 150 m) zumindest 7 m betragen soll.

Für die Verlängerung des Personentunnels Nord in Richtung Westen ist eine Kostentragung von 40% seitens der Stadt Graz angedacht. Der **restliche Anteil** wird zu **20%** von den **ÖBB** und zu **40%** vom **Land Steiermark** getragen. Darüber hinaus sind analog der Verlängerung des Personentunnels Nord in Richtung Westen für den **Basistunnel mit einer Länge von rd 65 m die Mehrkosten von einer lichten Breite von 5,50 m auf eine lichte Breite von mindestens 7,00 m zu 40% seitens der Stadt Graz zu tragen**. Auf Grund der vorhin angeführten Kostentragung bezieht sich die **Überprüfung der Erforderlichkeit** auf die **Verlängerung des Personentunnels Nord in Richtung Westen**. Betreffend die noch nicht festgelegte Tunnelbreite verweist der Stadtrechnungshof auf das nachfolgende Kapitel und auf das Kapitel 3.2. Sollkosten.

Zur örtlichen Situierung der geplanten Maßnahme ist festzustellen (siehe auch Luftbild im Kapitel 3.1.1. Projektbeschreibung), dass **in ca 250 m Entfernung** (Luftlinie) **eine gleisfreie Querungsmöglichkeit** für FußgängerInnen und RadfahrerInnen **in der Eggenberger Straße gegeben ist**.

Hauptargumente des Fachamtes für die Verlängerung des Personentunnels Nord in Richtung Westen:

- eine **gleisfreie Querungsmöglichkeit** für FußgängerInnen **abseits der stark befahrenen Eggenberger Straße** zu schaffen,
- **Erschließung des Entwicklungsareals westlich der Bahn** für Fußgänger,
- in Abhängigkeit des Ausgangspunktes für FußgängerInnen (Einzugsgebiet) sind **geringfügige Gehzeiteinsparungen möglich**,
- **Schaffung einer adäquaten Querungsmöglichkeit**, da derzeit täglich bis zu 150 Personen die Gleiskörper der ÖBB trotz Verbotes queren,
- Die **Kostentragung für die Stadt Graz** beträgt **40%** (keine 100% Kostentragung; restlicher Anteil wird zu 40% vom Land Steiermark und zu 20% von den ÖBB getragen)

Anzumerken ist, dass für **RadfahrerInnen** auf Grund der beidseitig im Tunnel angeordneten Auf- und Abgänge **jedoch nur die Möglichkeit besteht, ihr Rad zu schieben.**

Bezüglich der **künftigen Nutzung der Verlängerung des Personentunnels Nord in Richtung Westen** wurde uns seitens des Fachamtes mitgeteilt, dass die ÖBB **täglich rd 13.800 Kunden** aufweist und **davon rd 8.500 Personen die GVB nutzen.** Der restliche Anteil von **rd 5.300 Personen kommt mit dem Auto, zu Fuß, per Rad etc. Zusätzliche Fakten bzw. Zahlen mit mehr Aussagekraft über eine möglich künftige Nutzung des Personentunnels konnten uns nicht vorgelegt werden.** Durch die **Einführung der S-Bahn** wird sich die Zahl der Fahrgäste jedoch merklich erhöhen, was sich wiederum **positiv auf die Nutzung des Personentunnels in Richtung Westen auswirken wird.**

Eine zusätzliche West-Ostanbindung für Fußgänger, abseits der stark befahrenen Eggenberger Straße **stellt eine Aufwertung des Bereiches westlich der Bahn dar. Inwieweit diese West-Ostanbindung künftig von den FußgängerInnen angenommen wird, lässt sich** auf Grund der bekannt gegebenen Zahlen (ÖBB und GVB Kunden) **nicht abschätzen.**

Seitens der Stadtbaudirektion wurde im Zuge der Prüfung darauf hingewiesen, dass das Areal westlich der Waagner-Biro-Straße ein wichtiges Entwicklungsareal darstellt; hier könnten in Zukunft Wohn- und Geschäftsgebäude entstehen und wird für die Bewohner dieses Areals dadurch eine gute fußläufige Anbindung an den Hauptbahnhof geschaffen.

Festzustellen ist, dass ein **gesetzlicher Auftrag** zur Umsetzung der Verlängerung des Personentunnels Nord in Richtung Westen **nicht gegeben ist (Ermessensausgabe).**

2.1.2.3. Notwendigkeit hinsichtlich des Umfanges und des Verhältnisses von Kosten und Nutzen

Die Studie betreffend „Verlängerung Personentunnel Graz Hauptbahnhof“ zeigt mögliche Lösungen einer Tunnelverlängerung an Hand von Varianten auf, die jeweils mit „Zusatzmodulen“ ausgestattet werden können. Auf Grund der angeführten Lösungsmöglichkeiten waren für den Stadtrechnungshof **Einsparungspotenziale ersichtlich**.

Das **gegenständliche Projekt sieht über die gesamte Tunnellänge eine lichte Breite von mindestens 7m vor** (entspricht der Breite des Personentunnels Süd). Die Argumentation des Fachamtes beruht darauf, dass die Gesamtlänge des Tunnels **150 m** beträgt und daher eine entsprechende Breite benötigt, **um nicht eng und drückend zu wirken**. Die **technische Notwendigkeit** für die ÖBB **liegt bei einer lichten Breite von 5,50 m**.

Die Studie ermöglicht einen **Kostenvergleich** zwischen einer lichten Breite von **8,80 m** und einer lichten Breite von **5,50 m** in Bezug auf die **gesamte Tunnellänge von 150 m**. Dieser **Kostenvergleich zeigt eine mögliche Kosteneinsparung für die Stadt Graz von rd 18 %** auf.

Das bedeutet, dass **bei einer Reduzierung der lichten Breite bei einem Mindestausmaß von 7,00 m auf 5,50 m** in Bezug auf die **gesamte Tunnellänge mögliche Kosteneinsparungen für die Stadt gegeben sind**.

2.1.2.4. Zusammenfassende Stellungnahme zur Bedarfsprüfung (Erforderlichkeit und Umfang)

Der Stadtrechnungshof hat **Projekte** im Rahmen der **Bedarfsprüfung** danach zu beurteilen, ob sie fachlich nachvollziehbar (**Erforderlichkeit und Umfang**) sind.

Die **alleinige fachliche Rechtfertigung** von Projekten ist in einer Situation **nicht mehr ausreichend**, in der ein **übergeordnetes Finanzziel** (im konkreten Fall der Stadt Graz: Wiederherstellung einer zumindest ausgeglichenen Gebarung – Beseitigung struktureller Defizitursachen) diese fachliche Begründung in den Hintergrund drängt.

Aus **derzeitiger Sicht** scheint die **Erreichung des übergeordneten finanziellen Zieles unsicher**. Vor diesem Hintergrund hat nach Ansicht des Stadtrechnungshofes eine **Neuordnung der Projektpriorisierung** Platz zu greifen.

Die **vorgeschlagene Priorisierung** lautet, bis auf Weiteres **nur solche Projekte zu genehmigen**, die auf Grund gegebener **gesetzlicher oder vertraglicher Rahmenbedingungen unvermeidlich** sind.

Zusammenfassend kann zur konkreten **Bedarfsprüfung** folgendes festgestellt werden:

Die für die **Verlängerung des Personentunnels Nord in Richtung Westen** genannten fachlichen **Hauptargumente**

- eine **gleisfreie Querungsmöglichkeit** für FußgängerInnen **abseits der stark befahrenen Eggenberger Straße** zu schaffen,
- **Erschließung des Entwicklungsareals westlich der Bahn** für Fußgänger,
- in Abhängigkeit des Ausgangspunktes für FußgängerInnen (Einzugsgebiet) sind **geringfügige Gehzeiteinsparungen möglich**,
- **Schaffung einer adäquaten Querungsmöglichkeit**, da derzeit täglich bis zu 150 Personen die Gleiskörper der ÖBB trotz Verbotes queren,
- Die **Kostentragung für die Stadt Graz** beträgt **40%** (keine 100% Kostentragung; restlicher Anteil wird zu 40% vom Land Steiermark und zu 20% von den ÖBB getragen)

sind aus **fachlicher Sicht nachvollziehbar**.

Inwieweit diese West-Ostanbindung künftig von den FußgängerInnen angenommen wird, lässt sich auf Grund der bekannt gegebenen Zahlen bzw Fakten (ÖBB und GVB Kunden) **nicht abschätzen**. Anzumerken ist, dass für **RadfahrerInnen** auf Grund der beidseitig im Tunnel angeordneten Auf- und Abgänge **jedoch nur die Möglichkeit besteht ihr Rad zu schieben**.

Der StRH stellt ausdrücklich fest, dass zum gewählten **Umfang und Inhalt keine gesetzliche Verpflichtung** besteht.

3.2. Sollkosten

Laut dem **vorgelegten Gemeinderatsstück** stellen sich die **Kosten für den Neubau des Personentunnels Nord einschließlich der Verlängerung in Richtung Westen** wie folgt dar:

	EUR (netto)
Neubau Personentunnel Nord mit 8,80 m Breite	6.035.939,59
Verlängerung nach Westen mit 8,80 m Breite	4.642.107,25
Anbindung Traktion	222.138,87
Gesamtkosten	10.900.185,71

In Hinblick auf die Kostenteilung werden von den **ÖBB und dem Land Steiermark** im Rahmen eines eigens zu schließenden Übereinkommens die **Kosten für die Basisvariante zu 100 % getragen**.

Diese **Kosten für die Basisvariante** setzen sich wie folgt zusammen:

	EUR (netto)
Neubau Personentunnel Nord mit 5,50 m Breite	4.346.916,65
zusätzlicher Stiegenaufgang bei Bahnsteigen Richtung Norden	1.492.733,52
Gesamtkosten	5.839.650,17

Zusätzlich zur Basisvariante werden **die Kosten für die gleisfreie Verbindung des neuen Traktionsgebäudes** mit dem Bahnhofsgebäude und mit den Gebäuden an der Waagner-Biro-Straße **in einem Ausmaß von EUR 222.138,87 zu 100% von den ÖBB getragen**.

Für den **bestehenden Differenzbetrag**

	EUR (netto)
Gesamtkosten	10.900.185,71
Basisvariante (100% Kostentragung ÖBB u. Land Steiermark)	-5.839.650,17
Anbindung Traktion (100% Kostentragung ÖBB)	-222.138,87
Restbetrag	4.838.396,67

wurden zwischen VertreterInnen des BMVIT, der ÖBB-Bau AG, des Landes Steiermark und der Stadt Graz, vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Organe **folgender Teilungsvorschlag entwickelt**:

	EUR (netto)
20% ÖBB	967.679,33
40% Land Steiermark	1.935.358,67
40% Stadt Graz	1.935.358,67
Summe	4.838.396,67

Dieser **Kostenrahmen** (Preisbasis Jänner 2008) **beinhaltet 15% Risiko, 10% Baustellengemeinkosten und 15% Planung** (inkl Bauabwicklung).

Unter der Berücksichtigung der Gleitung, der Valorisierung, und der Umsatzsteuer ergibt sich für die Stadt Graz für den Neubau des Personentunnels Nord, einschließlich der Verlängerung in Richtung Westen nachfolgender Kostenanteil:

	EUR
Kostenanteil Stadt Graz	1.935.358,67
Gleitung	58.060,76
Valorisierung (3% auf 4 Jahre Bauzeit)	91.744,70
Nettosumme (ohne USt)	2.085.164,13
20% USt	417.032,83
Bruttosumme (inkl USt)	2.502.196,96

Zur Kostentragung der Stadt Graz ist festzustellen, dass lt. Stellungnahme der Stadtbaudirektion eine **Kostendeckelung betreffend die eventuellen Mehrkosten für die Stadt Graz nicht vorgesehen ist.**

Zum städtischen Kostenanteil von 40% ist festzuhalten, dass Stadt und Land – vorbehaltlich der gemialen Beschlüsse – übereingekommen sind, den nicht von den ÖBB getragenen Kostenanteil 1:1 zu übernehmen. Da die **ÖBB** für die Verlängerung bzw. Verbreiterung **bereit sind 20% der Kosten zu übernehmen**, ergeben sich die 40%. Die Erreichbarkeit für KundInnen aus dem Westen spielt für die ÖBB kaum eine Rolle bzw. widerspricht diese sogar den kommerziellen Interessen der ÖBB (Einkaufsmöglichkeiten in der Bahnhofshalle). Die Aufteilung 20% ÖBB und 80% Andere ergibt sich aus der Umkehrung der Zuzahlung der Länder zu Infrastruktureinrichtungen der ÖBB (so genannter Nahverkehrsanteil).

Bezüglich der **Kostentrennung bzw Kostenteilung** zwischen Stadt, Land und ÖBB **wurde uns** auf Anfrage seitens Fachamtes **mitgeteilt**, dass **im Zuge der Ausschreibung diesbezüglich Bedacht genommen wird, um klare Schnittstellen hinsichtlich der Kostentragung zu gewährleisten.**

Zu den bis dato angefallenen Kosten ist festzustellen, dass sich die Kosten der Studie auf EUR 52.200,-- inkl USt belaufen und der städtische Anteil davon EUR 17.220,-- inkl USt beträgt. Sonstige Kosten für die geplante Baumaßnahme sind lt. Angaben des Fachamtes bis dato nicht angefallen.

3.2.1. Qualität der Kostenschätzung

- **Die Kostenschätzung des Gesamtprojektes** war Teil der Studie „Verlängerung Personentunnel Graz Hauptbahnhof“, welche **durch ein Ziviltechnikerbüro erstellt wurde**. Die ermittelten Kosten stellen **Grobkosten** dar und **besitzen** auf Grund der Unschärfe der Planungsunterlagen **einen Ungenauigkeitsgrad von 25%**. **Dieser Ungenauigkeitsgrad wurde** in Form von Zuschlägen (15% Risiko und 10% Baustellengemeinkosten) **in der Grobkostenschätzung berücksichtigt**.
- **Ergänzend zum Ungenauigkeitsgrad von 25% ist festzustellen**, dass sich die ermittelten Kosten auf eine Tunnelbreite von 8,80 m beziehen und lt Motivenbericht eine Mindestbreite von 7,00 m gefordert wurde. **In Abhängigkeit der tatsächlichen Ausführung der Tunnelbreite ist die Schaffung einer stillen Reserve möglich**.
- Die **Grobkostenschätzung** basiert auf **Einheitspreisen, Mengen** und **Zuschlägen**. Lt. Angaben des Fachamtes hat die **ÖBB** und das **Fachamt selbst die Grobkostenschätzung plausibilisiert und als in Ordnung befunden**. **Zusätzlich wurden vom Stadtrechnungshof ausgewählte Positionen auf Plausibilität überprüft**. Feststellungen diesbezüglich sind nicht treffen.
- **Betreffend die Kostenvollständigkeit ist festzustellen**, dass in der **Studie Anmerkungen über mögliche, aber nicht berücksichtigte Kosten bzw Leistungen angeführt sind**.
 - Grundeinlösen sind nicht enthalten
 - Eventuell erforderliche Leitungsumlegungen sind nicht enthalten
 - Baumaßnahmen im Bereich der Gleisanlagen sowie erforderliche Umbaumaßnahmen an den Oberleitungen sind nicht erfasst
 - E-Kabelführungen, TK-Verkabelungen sowie ÖBB-spezifische Tunnelausstattungen (Monitore, Videoüberwachung, Beschilderung) sind nicht inkludiert
 - Kanalsystem wurde nicht bewertet
 - Zusätzliche Sicherheitspakete (außer SIPO) wurden kostenmäßig nicht erfasst
 - Bahnsteigoberflächen sowie Bahnsteiginbauten (z.B. Dachfundamente Kabelziehschächte etc) sind nicht berücksichtigt
 - etc

Seitens des Fachamtes wurde uns bezüglich der Anmerkungen in der Studie über die möglichen aber nicht berücksichtigten Kosten bzw Leistungen **mitgeteilt, dass** bei diesem gegenständlichen Projekt **keine Grundeinlösekosten anfallen** und **eventuell sonstige anfallende Kosten in den Zuschlägen Berücksichtigung finden**. **Eine kostenmäßige Abschätzung** der möglichen jedoch nicht enthaltenen Kosten **liegt dem Stadtrechnungshof nicht vor**.

- Beim städtischen Kostenanteil wurde **eine „Gleitung“ sowie eine „Valorisierung“ berücksichtigt**. Die **Gleitung und die Valorisierung basieren auf den durchschnittlichen Tiefbaupreisindex der vergangenen vier Jahre**. Sonstige Feststellungen sind seitens des Stadtrechnungshofes nicht zu treffen.

- Zur Kostentragung der Stadt Graz wird festgestellt, dass eine **Kostendeckelung betreffend die eventuellen Mehrkosten nicht vorgesehen ist. Im Zuge der Ausschreibung sollen klare Schnittstellen für die anteilige Kostentragung zwischen Land, ÖBB und Stadt geschaffen werden**

3.2.2. Stellungnahme zu den Sollkosten

Die im Gemeinderatsstück **vorgelegten Angaben** über den **ermittelten Kostenanteil für die Stadt Graz** sind **wie folgt zu beurteilen:**

- Die **Grundlage für den städtisch ermittelten Kostenanteil** bildet eine **Grobkostenschätzung, welche von einem Zivilingenieurbüro erstellt wurde.**
- Die **Grobkostenschätzung** basiert auf **Einheitspreisen, Mengen und Zuschlägen**. Die **ÖBB** und das **Fachamt** selbst haben **die Grobkostenschätzung plausibilisiert und als in Ordnung befunden. Zusätzlich wurden vom Stadtrechnungshof ausgewählte Positionen auf Plausibilität überprüft.** Feststellungen diesbezüglich sind nicht treffen.
- **Betreffend die Kostenvollständigkeit ist festzustellen, dass die eventuell sonstigen anfallenden Kosten (siehe Kapitel 3.2.1.) in den Zuschlägen Berücksichtigung finden sollen. Eine kostenmäßige Abschätzung der möglichen, jedoch nicht enthaltenen Kosten liegt dem Stadtrechnungshof nicht vor.**
- **In Abhängigkeit der tatsächlichen Ausführung der Tunnelbreite (7,00 m bis 8,80 m) ist die Schaffung einer stillen Reserve möglich.**

3.3. Folgekosten

3.3.1. Finanzierungskosten

Finanzierungskosten (jährliche Annuitätenbelastung aus der Erstinvestition)

Der Stadtrechnungshof hat den **Anteil der Stadt Graz an den Gesamtkosten (rd 2,5 Mio EUR inkl. USt)** mit einem Kalkulationszinssatz von 4,5% pa auf 25 Jahre verteilt für die Ermittlung einer jährlichen Annuität angesetzt und gelangt damit zu einem **jährlichen Schulden- und Zinsendienst für dieses Investitionsvolumen von rd 169.000 EUR.**

3.3.2. Erhaltungskosten

Im Motivenbericht an den Gemeinderat ist festgehalten, dass im Zuge der bisherigen Gespräche **seitens des BMVIT gefordert wurde, dass Reinigung, Winterdienst und Hausmeistertätigkeit des gesamten Personentunnels Nord inklusive Stiegenaufgänge zu den Bahnsteigen und Liften** durch die Stadt Graz übernommen werden sollen. Seitens der VertreterInnen der Stadt Graz wurde dieses Ansinnen mit der **Begründung, dass der bestehende Personentunnel Nord schon derzeit von den ÖBB gewartet wird, zurückgewiesen.**

Folgekostenberechnungen aus dem Titel „Erhaltungskosten“ wurden uns **nicht vorgelegt.** Die diesbezüglichen **Verhandlungen hinsichtlich der Kostentragung werden erst nach der Beschlussfassung** (11. Februar 2009) **im März 2009 erfolgen. Ob bzw. in welcher Höhe „Erhaltungskosten“ für die Stadt Graz anfallen ist derzeit nicht bekannt.**

3.4. Finanzierung

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

Die Finanzierung seitens der Stadt Graz soll in den Jahren 2009 bis 2012 aus der AOG und zwar 2009 im Ausmaß von 0,598 Mio EUR, 2010 im Ausmaß von 0,616 Mio EUR, 2011 im Ausmaß von 0,634 Mio EUR und 2012 im Ausmaß von 0,653 Mio EUR **erfolgen**.

Mit **Beschlussfassung des Voranschlages 2009** wurde das Projekt „Josef–Huber–Gasse“ in den AOG-Projektzeitraum 2011 – 2015 verschoben. Gleichzeitig wurde eine **AOG Reserve in Höhe von EUR 8.425.000,--** geschaffen, die nun für neue AOG-Projekte der Jahre 2009 und 2010 zur Verfügung steht. Aus dieser Reserve **sollen für das gegenständliche Projekt die EUR 2.502.000,-- bereitgestellt werden**.

In organisatorischer Hinsicht wird festgelegt, dass die **Stadtbaudirektion** unter Einbeziehung der betroffenen Magistratsabteilungen **mit der Projektleitung des Gesamtprojektes bevollmächtigt wird. Das umfasst auch die Verhandlungsgespräche betreffend** das zwischen BMVIT, ÖBB, Land Steiermark und Stadt Graz zu schließende **Errichtungs-, Finanzierungs- und Erhaltungsübereinkommen**. Lt. Aussage des Fachamtes handelt es **bei dem gegenständlichen Projekt um eine Zuzahlung**. Der **Bauherr** bei diesem Bauvorhaben ist die **ÖBB**.

3.5. Einhaltung von Gesetzen und sonstigen Vorschriften

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

Eine detaillierte Prüfung der Einhaltung der Rechtsvorschriften wurde seitens des Stadtrechnungshofes nicht durchgeführt.

4. Zusammenfassung und Schlussbemerkungen

4.1. Bedarf (Erforderlichkeit und Umfang)

Der Stadtrechnungshof hat **Projekte** im Rahmen der **Bedarfsprüfung** danach zu beurteilen, ob sie fachlich nachvollziehbar (**Erforderlichkeit und Umfang**) sind.

Die **alleinige fachliche Rechtfertigung** von Projekten ist in einer Situation **nicht mehr ausreichend**, in der ein **übergeordnetes Finanzziel** (im konkreten Fall der Stadt Graz: Wiederherstellung einer zumindest ausgeglichenen Gebarung – Beseitigung struktureller Defizitursachen) diese fachliche Begründung in den Hintergrund drängt.

Aus **derzeitiger Sicht** scheint die **Erreichung des übergeordneten finanziellen Zieles unsicher**. Vor diesem Hintergrund hat nach Ansicht des Stadtrechnungshofes eine **Neuordnung der Projektpriorisierung** Platz zu greifen.

Die **vorgeschlagene Priorisierung** lautet, bis auf Weiteres **nur solche Projekte zu genehmigen**, die auf Grund gegebener **gesetzlicher oder vertraglicher Rahmenbedingungen unvermeidlich** sind.

Die für **die Verlängerung des Personentunnels Nord in Richtung Westen** genannten **Hauptargumente**,

- eine **gleisfreie Querungsmöglichkeit** für FußgängerInnen **abseits der stark befahrenen Eggenberger Straße** zu schaffen,
- **Erschließung des Entwicklungsareals westlich der Bahn** für Fußgänger,
- in Abhängigkeit des Ausgangspunktes für FußgängerInnen (Einzugsgebiet) sind **geringfügige Gehzeiteinsparungen möglich**,
- **Schaffung einer adäquaten Querungsmöglichkeit**, da derzeit täglich bis zu 150 Personen die Gleiskörper der ÖBB trotz Verbotes queren,
- die **Kostentragung für die Stadt Graz** beträgt **40%** (keine 100% Kostentragung; restlicher Anteil wird zu 40% vom Land Steiermark und zu 20% von den ÖBB getragen)

sind aus **fachlicher Sicht nachvollziehbar**.

Inwieweit diese West-Ostanbindung künftig von den FußgängerInnen angenommen wird, lässt sich auf Grund der bekannt gegebenen Zahlen (ÖBB und GVB Kunden) nicht abschätzen.

Der StRH stellt ausdrücklich fest, dass zum gewählten **Umfang und Inhalt keine gesetzliche Verpflichtung** besteht.

4.2. Sollkosten

- Die **Grundlage für den städtisch ermittelten Kostenanteil** bildet eine **Grobkostenschätzung, welche von einem Zivilingenieurbüro erstellt wurde.**
- Die **Grobkostenschätzung** basiert auf **Einheitspreisen, Mengen und Zuschlägen**. Die **ÖBB** und das **Fachamt** selbst haben **die Grobkostenschätzung plausibilisiert und als in Ordnung befunden. Zusätzlich wurden vom Stadtrechnungshof ausgewählte Positionen auf Plausibilität überprüft.** Feststellungen diesbezüglich sind nicht treffen.
- **Betreffend die Kostenvollständigkeit ist festzustellen, dass die eventuell sonstigen anfallenden Kosten (siehe Kapitel 3.2.1.) in den Zuschlägen Berücksichtigung finden sollen. Eine kostenmäßige Abschätzung** der möglichen, jedoch nicht enthaltenen Kosten **liegt dem Stadtrechnungshof nicht vor.**
- **In Abhängigkeit der tatsächlichen Ausführung der Tunnelbreite (7,00 m bis 8,80 m) ist die Schaffung einer stillen Reserve möglich.**

4.3. Folge- und Finanzierungskosten

Folgekostenberechnungen aus dem Titel „**Erhaltungskosten**“ wurden uns **nicht vorgelegt**. Die diesbezüglichen **Verhandlungen hinsichtlich der Kostentragung werden erst nach der Beschlussfassung** (11. Februar 2009) **im März 2009 erfolgen. Ob bzw. in welcher Höhe „Erhaltungskosten“ für die Stadt Graz anfallen ist derzeit nicht bekannt.**

Der StRH hat den **Anteil der Stadt Graz an den Gesamtkosten (rd 2,5 Mio EUR inkl. USt)** mit einem Kalkulationszinssatz von 4,5% pa auf 25 Jahre verteilt für die Ermittlung einer jährlichen Annuität angesetzt und gelangt damit zu einem **jährlichen Schulden- und Zinsendienst für dieses Investitionsvolumen von rd 169.000 EUR.**

Mit **Beschlussfassung des Voranschlages 2009** wurde das Projekt „Josef–Huber–Gasse“ in den AOG-Projektzeitraum 2011 – 2015 verschoben. Gleichzeitig wurde eine **AOG Reserve in Höhe von EUR 8.425.000,--** geschaffen, die nun für neue AOG-Projekte der Jahre 2009 und 2010 zur Verfügung steht. Aus dieser Reserve **sollen für das gegenständliche Projekt die EUR 2.502.000,-- bereitgestellt werden.**

5. Stellungnahme

Wir haben **auftragsgemäß** die **Projektkontrolle** zum Thema

„Graz Hauptbahnhof – Neubau Personentunnel Nord“

durchgeführt.

Im Rahmen unserer Stellungnahme beziehen wir uns im Schwerpunkt auf die **Überprüfung und Beurteilung der Erforderlichkeit** und **Umfang** des Projektes (**Bedarf**), die Überprüfung und Beurteilung von **Sollkostenberechnungen** sowie die Überprüfung und Beurteilung von **Folgekostenberechnungen**. Die Feststellungen wurden seitens des Stadtrechnungshofes ausführlich in den einzelnen Kapiteln erläutert.

Das **Projekt** wurde bereits am **11. Februar 2009** im Gemeinderat **genehmigt**. **Eine Fertigstellung des Prüfberichtes** durch den Stadtrechnungshof **war** auf Grund einer zu geringen Vorlaufzeit **bis einschließlich 11. Februar 2009 nicht möglich**. Der Stadtrechnungshof reicht **die Stellungnahme hiermit nach und legt sie dem Kontrollausschuss vor**.

Graz, am 27. Februar 2009

Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz

Ing. Christian Hofstätter
Prüfungsleiter
(elektronisch gefertigt)

Dr. Günter Riegler
Stadtrechnungshofdirektor
(elektronisch gefertigt)

Beilagenverzeichnis

Beilage

Stellungnahme der Stadtbaudirektion

Beilage

Von: Masetti Klaus Peter

Gesendet: Donnerstag, 19. Februar 2009 13:26

An: Riegler Günter

Cc: Werle Bertram; Kamper Karl; Rucker Lisa; Hofstätter Christian; Michelbach Sabine; Tieber Manfred

Betreff: AW: ÖBB-Personentunnel - Rohbericht

Sehr geehrter Herr Stadtrechnungshofdirektor!

Vorab herzlichen Dank für die Übermittlung des Rohberichtes. Die angeführten Tatsachen entsprechen den Ausführungen der Stadtbaudirektion. Hinweisen möchte ich jedoch darauf, dass es sich bei den auf Seite 10 angeführten Kundenzahlen um **abreisende ÖBB-Fahrgäste** handelt. Diese kommen natürlich auch wieder zurück, so dass sich allein durch die ÖBB-Kunden eine tägliche Frequenz von rund 27.500 Personen am Hauptbahnhof ergibt. Dazu kommt noch eine nicht erfasste Anzahl an Personen, die die Einkaufsgelegenheiten im Bahnhof bzw. im Nahbereich des Bahnhofes (Annenpassage, C&A, Leiner) nutzen.

Eine konkrete Schätzung, wie viele Personen die Verlängerung des Personentunnels voraussichtlich nutzen werden, kann - wie auch ausführlich besprochen - nicht angegeben werden.

Betreffend Kostendeckelung darf ich anmerken, dass eine solche weder den Usancen des BMVIT noch der ÖBB entspricht. D.h. auch wenn sich die Stadt Graz eine solche wünscht, würde sie zumindest von diesen beiden Projektpartnern nicht akzeptiert werden. Das begleitende Projektcontrolling wird in gleicher Weise wie beim Ausbau der Südbahn / Koralmbahn im Grazer Streckenabschnitt durch die Stadtbaudirektion wahrgenommen. Hinweisen möchte ich darauf, dass nicht nur die Stadt Graz, sondern natürlich auch die übrigen Projektpartner daran interessiert sind, die präliminierten Kosten einzuhalten.

Wie ausgeführt, sollen aus Sicht der Stadtbaudirektion die Folgekosten von den ÖBB getragen werden und versteht dies die Stadtbaudirektion auch als Auftrag des Gemeinderates bei den zu führenden Vertragsverhandlungen.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Ausführungen gedient zu haben, stehe für zusätzliche Informationen natürlich jederzeit zur Verfügung und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Klaus Masetti
(Projektkoordination)

Signaturwert	ZSX2gM8U071G9jE5U57iettsZ5o6BBs6U5WDhkeTkqxbxBmgwgBgSuuqo1Xz8S8ggjdkY2pLfht2i+pxk+uOmc6huUO404SMqZ9kK+hkWTsBPfTg/LEdri/LNnEB41p7JVHfVhS0ExgonzHATrxw3J3/NO4XZqc/Q9GICRu+IT0=	
	Signiert von	Christian Hofstätter
	Unterzeichner-Zert	CN=Christian Hofstätter,OU=Stadtrechnungshof,O=Magistrat der Stadt Graz
	Datum/Zeit-UTC	2009-03-04T13:51:36+01:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=MagistratGrazSubCA1,DC=intra,DC=graz,DC=at
	Serien-Nr.	236157777928017839926211
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Prüfhinweis	Prüfservice: http://signaturpruefung.gv.at/ http://esign.e-nnovation.at:8080/pdf-as	

Signaturwert	jzweAsbm7CBSSDEiiX606eopVdMKL6f67FWta7CaBk8npkrQRJKSTw/Rv94HMj4urWhPAh8oCofg8aJqMAMJ8q0V3YUTjEiYlwjRo/1fntdQ1zyLpfJT+dfPRBT75CUIcndjN5YvGS4j6xizcjc/jfbiKA/r0ls9maypSZYraQs=	
	Signiert von	Günter Riegler
	Unterzeichner-Zert	CN=Günter Riegler,OU=Stadtrechnungshof,O=Magistrat der Stadt Graz
	Datum/Zeit-UTC	2009-03-05T12:31:45+01:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=MagistratGrazSubCA1,DC=intra,DC=graz,DC=at
	Serien-Nr.	528719301870168808885831
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Prüfhinweis	Prüfservice: http://signaturpruefung.gv.at/ http://esign.e-nnovation.at:8080/pdf-as	