



Stellungnahme 12/2019 zum Thema

2-gleisiger Ausbau der Straßenbahnlinie 5

Abschnitt zwischen der Haltestelle Zentralfriedhof und der Haltestelle Brauquartier

(Projektkontrolle Teil 1 – vorgezogene Bedarfskontrolle)

GZ: StRH - 091138/2019

Graz, 5. Dezember 2019

Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz

A-8011 Graz

Kaiserfeldgasse 19

Fotos (von links): Stadt Graz/Pichler (1, 2), Foto Fischer (3),
photo 5000 – www.fotolia.com (4)

Diesem Kontrollbericht lag der Stand von vorliegenden Unterlagen und Auskünften
bis zum 5. Dezember 2019 zugrunde.

Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Kurzfassung	5
2	Gegenstand und Umfang der Kontrolle	6
2.1	Auftrag und Überblick	6
2.2	Vorliegender Kontrollantrag	7
2.3	Kontrollziel und Auftragsdurchführung	7
2.4	Eckdaten des Projekts	7
3	Berichtsteil	8
3.1	Bedarf	8
3.2	Sollkosten- und Folgekostenberechnungen	12
3.3	Finanzierung	13
3.4	Grobterminplan	14
3.5	Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften	14
4	Kontrollmethodik	15
4.1	Zur Kontrolle herangezogene Unterlagen	15
4.2	Auskünfte und Besprechungen	15
Kontrollieren und Beraten für Graz		16

Abbildungsverzeichnis

Seite

Abbildung 1:	Projektgebiet Ausbau STRAB-Linie 5.....	8
Abbildung 2 a-f:	Streckenverlauf Richtung Süden.....	9
Abbildung 3:	Lageplan Ausbau STRAB-Linie 5.....	10
Abbildung 4:	Regelquerschnitt Bestand (Beispiel) - Ausbau STRAB-Linie 5.....	10
Abbildung 5:	Regelquerschnitt NEU (Beispiel) - Ausbau STRAB-Linie 5.....	10
Abbildung 6 a-c:	ostseitige Zugänge zum Gehweg bzw. zur STRAB-Trasse.....	11

Abkürzungsverzeichnis

A10/BD	Stadtbaudirektion
Abs.	Absatz
bzw.	beziehungsweise
GO	Geschäftsordnung
GR	Gemeinderat
GZ	Geschäftszahl
HSt.	Haltestelle
rd.	rund
STRAB	Straßenbahn
StRH	Stadtrechnungshof

1 Kurzfassung

Auf Grund der kurzfristigen Vorverlegung der Projektgenehmigung auf den Gemeinderatstermin am 17. Oktober 2019, ursprünglich geplant für den 14. November 2019, hielten die Stadtbaudirektion bzw. der zuständige Stadtsenatsreferent den Ablauf der Projektkontrolle gemäß GO StRH nicht ein. Die Vorlage der Projektkontrolle erfolgte daher gemäß GO-StRH an den Kontrollausschuss.

Dieser Bericht behandelt nur die Bedarfskontrolle (Projektkontrolle Teil 1 – vorgezogene Bedarfskontrolle). Die entsprechend aufbereiteten detaillierten Soll- und Folgekosten wären zu einem späteren Zeitpunkt zu kontrollieren bzw. zu berichten.

Der geplante zweigleisige Ausbau der Straßenbahnlinie 5 zwischen den Haltestellen Zentralfriedhof und Brauquartier war für den Stadtrechnungshof nachvollziehbar und plausibel. Dadurch war es in Zukunft möglich ein dichteres Straßenbahnintervall in den Spitzenzeiten einzuhalten.

Im Zuge der weiterführenden Planungen wollte die Stadtbaudirektion die Möglichkeit eines barrierefreien Zugangs zum bestehenden Gehweg bzw. den bestehenden Haltestellenbereichen aus dem Osten kommend untersuchen.

Die Stadtbaudirektion veranschlagten für das Projekt rd. 15,3 Millionen Euro netto. Im Zuge der vorgezogenen Bedarfsprüfung kontrollierte der Stadtrechnungshof die vorgelegten Solkosten- und Folgekostenberechnungen nicht im Detail. Aus seiner Sicht entsprachen die Kostenberechnungen aber dem Projektstand.

Die Finanzierung der Planungsphase sollte aus Mitteln des Investitionsfonds bzw. im Rahmen des Verkehrsfinanzungsvertrages VFV 2 erfolgen. Das Projekt war Bestandteil eines Förderübereinkommens mit dem Land Steiermark zum Straßenbahnausbau in der Stadt Graz.

2 Gegenstand und Umfang der Kontrolle

2.1 Auftrag und Überblick

Gegenstand der Kontrolle war der Planungsbeschluss der Stadtbaudirektion zum 2-gleisigen Ausbau der Straßenbahnlinie 5 zwischen den Haltestellen Zentralfriedhof und Brauhausquartier.¹

Gemäß § 98 Abs. 4 des Statutes der Landeshauptstadt Graz (Projektkontrolle) sowie § 6 Abs. 1 GO-StRH waren für die Projektkontrolle folgende Kontrollziele vorgegeben:

- Kontrolle des Projektes auf Zweckmäßigkeit (Bedarfskontrolle),
- Kontrolle der vorgelegte Sollkosten- und Folgekostenberechnungen,
- außerdem kontrollierte der Stadtrechnungshof die voraussichtliche Finanzierung.

Der Stadtrechnungshof hatte dabei die Projektunterlagen im Sinne der in § 2 Abs. 2 GO-StRH festgelegten Grundsätze auf

- rechnerische Richtigkeit,
- Übereinstimmung mit den bestehenden Gesetzen, Verordnungen und sonstigen Vorschriften sowie
- Einhaltung der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit

zu kontrollieren und binnen drei Monaten der zuständigen Stadtsenatsreferentin bzw. dem zuständigen Stadtsenatsreferenten zu berichten.

Auf Grund des geplanten Projektbeschlussantrages, das heißt zunächst nur ein Beschluss der Planungsphase zur Erarbeitung von Einreichunterlagen, teilte der Stadtrechnungshof auch die Projektkontrolle in zwei Berichtsteile auf.

- Im ersten Teil der Projektkontrolle führte der Stadtrechnungshof eine vorgezogene Bedarfskontrolle durch.
- Im zweiten Teil der Projektkontrolle sollten, nach einer entsprechenden weiterführenden Planungsphase, detailliertere Sollkosten- und Folgekostenberechnungen sowie die geplante Finanzierung des Projektes kontrolliert werden.

¹ Im Bericht an den Gemeinderat anlässlich der Projektgenehmigung am 17. Oktober 2019 stand im Betreff: „2-gleisiger Ausbau Straßenbahnlinie 5 im Abschnitt Zentralfriedhof – Maut Puntigam“. Tatsächlich sollte der Ausbau bis zur Haltestelle Brauhausquartier stattfinden und war so auch in den Planunterlagen und Kostenschätzungen berücksichtigt.

Ursprünglich war die Vorlage zur Projektgenehmigung für die Sitzung des Gemeinderats im November 2019 vorgesehen. Kurzfristig wich die Stadtbaudirektion von dieser ab und legte das Projekt bereits am 17. Oktober 2019 dem Gemeinderat zur Projektgenehmigung der Planungsphase vor.² Dem Stadtrechnungshof war es nicht möglich bis zu diesem Zeitpunkt einen Kontrollbericht vorzulegen. Dieser wurde daher gemäß § 17 Abs. 5 der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof ersatzweise dem Kontrollausschuss zur Kenntnisnahme vorgelegt.

2.2 Vorliegender Kontrollantrag

Der Kontrollantrag des für das Projekt zuständigen Stadtsenatsreferenten traf am 20. September 2019 per E-Mail ein. Zeitgleich erfolgte die Vorlage von Detailunterlagen zum geplanten 2-gleisigen Ausbau der Straßenbahnlinie 5 zwischen den Haltestellen Zentralfriedhof und Brauhausquartier.

2.3 Kontrollziel und Auftragsdurchführung

In einem ersten Schritt beantragte die Stadtbaudirektion für weiterführende Planungsarbeiten Budgetmittel in Höhe von 1,42 Millionen Euro brutto.

Für die Herstellung des 2-gleisigen Ausbaus der Straßenbahnlinie 5 veranschlagte die Stadtbaudirektion im Zuge einer Grobkostenschätzung insgesamt rd. 15,3 Millionen Euro netto.

2.4 Eckdaten des Projekts

Die vorliegende Stellungnahme befasste sich wie bereits dargestellt mit der vorgezogenen Bedarfskontrolle des gegenständlichen Projektes.

Die weiteren Kontrollhandlungen gemäß Statut der Landeshauptstadt Graz bzw. GO-StRH anlässlich einer Projektkontrolle durch den Stadtrechnungshof, nämlich die Kontrolle

- der Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit von Sollkostenberechnungen und Folgekostenberechnungen, sowie
- die Kontrolle der geplanten Finanzierung des Gesamtprojektes

sollte erst nach Vorliegen detaillierterer Projektunterlagen erfolgen.

Gemäß Grobterminplan sollte der endgültige Projektbeschluss voraussichtlich im 4. Quartal 2020 erfolgen können.

² Links zu den GR-Stücken vom 17. Oktober 2019

- [GR-Stück Stadtbaudirektion](#)
- [GR-Stück Finanzdirektion](#)

3 Berichtsteil

3.1 Bedarf

Der geplante zweigleisige Ausbau der Straßenbahnlinie 5 zwischen den Haltestellen Zentralfriedhof und Brauquartier war für den Stadtrechnungshof nachvollziehbar und plausibel.

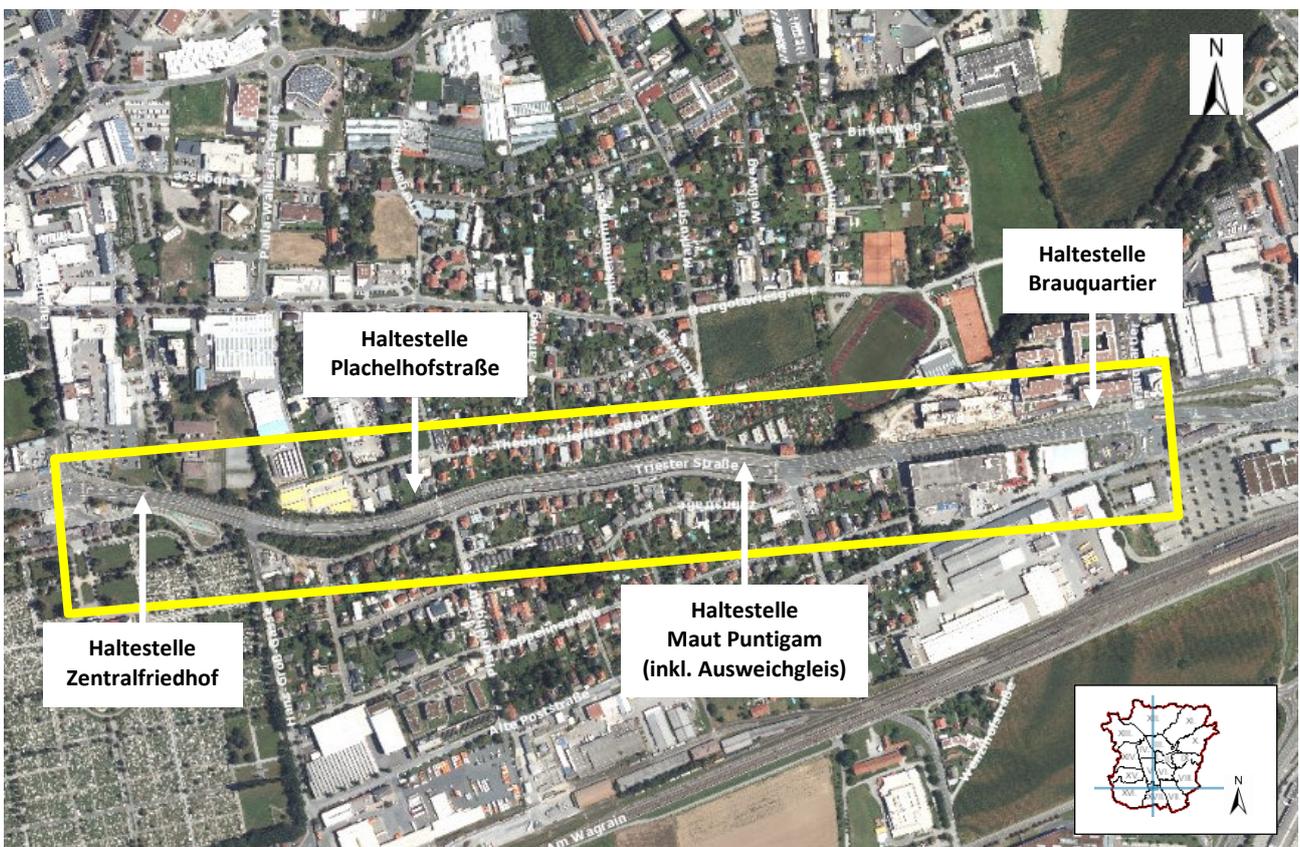


Abbildung 1: Projektgebiet Ausbau STRAB-Linie 5
Quelle: Geodaten Stadt Graz und STRH (Lage der Haltestellen nicht maßstäblich)

Im Bereich der Triester Straße, zwischen den Haltestellen Zentralfriedhof und Brauquartier sollte die Straßenbahnlinie 5, die die Holding Graz-Linien zum Kontrollzeitpunkt eingleisig betrieb, zweigleisig ausgebaut werden. Die Stadtbaudirektion begründete die Notwendigkeit des Ausbaus

- einerseits mit der bereits bestehenden und der zukünftigen Bautätigkeit im Bereich des Stadtteils Puntigam. Hier sollten in Summe im Endausbau rd. 900 Wohneinheiten entstehen, sowie
- andererseits mit einer weiteren Zunahme der Fahrgastzahlen beim Nahverkehrsknoten Puntigam. Hier waren die beiden S-Bahnlinien S5 nach Spielfeld und S6 nach Wies mit den städtischen Buslinien 62, 64, 65, 78 und 80 und der Straßenbahnlinie 5 verknüpft.

Durch den eingleisigen Streckenabschnitt zwischen den Haltestelle Zentralfriedhof und Brauquartier war der im Frühverkehr angestrebte 6 Minuten-Intervall nicht durchgehend möglich. Lediglich im Bereich der Haltestelle Maut Puntigam war ein Ausweichgleis vorhanden.



a) HSt. Zentralfriedhof – Übergang in den eingleisigen Streckenabschnitt Richtung Süden



b) HSt. Plachelhofstraße



c) Streckenabschnitt südlich der HSt. Plachelhofstraße



d) HSt. Maut Puntigam mit Ausweichgleis



e) Streckenabschnitt südlich der HSt. Maut Puntigam



f) HSt. Brauquartier mit Übergang in den zweigleisigen Streckenabschnitt Richtung NVK Puntigam

Abbildung 2 a-f: Streckenverlauf Richtung Süden
Quelle: Fotos StRH

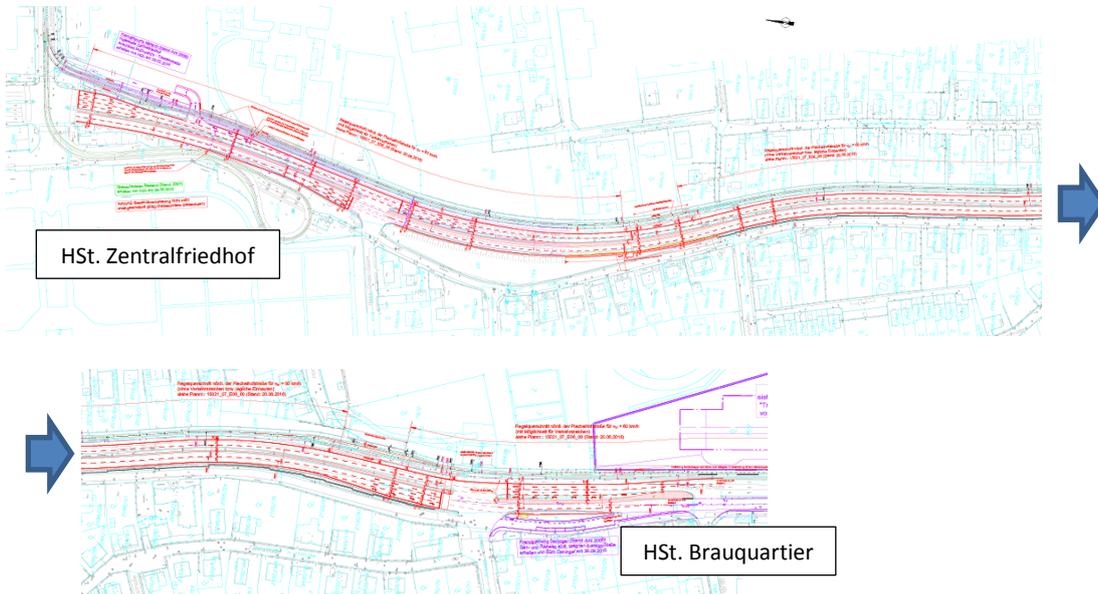


Abbildung 3: Lageplan Ausbau STRAB-Linie 5
Quelle: Vorprojekt 2017 IKK ZT GmbH

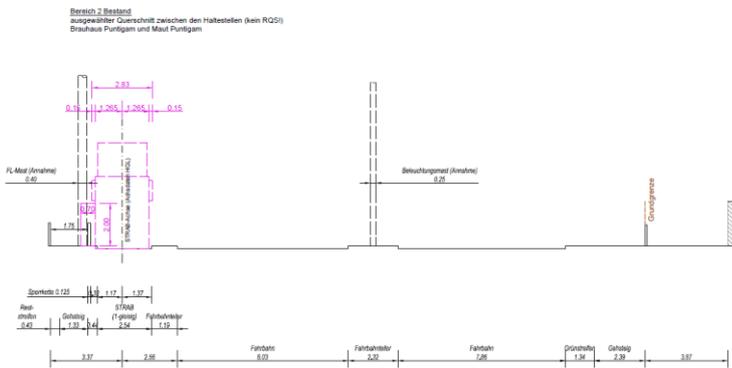


Abbildung 4: Regelquerschnitt Bestand (Beispiel) - Ausbau STRAB-Linie 5
Quelle: Vorprojekt 2017 IKK ZT GmbH

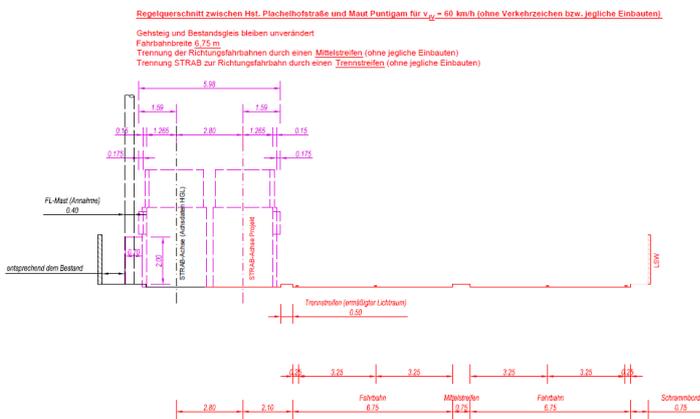


Abbildung 5: Regelquerschnitt NEU (Beispiel) - Ausbau STRAB-Linie 5
Quelle: Vorprojekt 2017 IKK ZT GmbH

Für das Ausbauprojekt lag eine Vorstudie aus dem Jahr 2017 vor. Diese sah vor, das Bestandsgleis zum größten Teil bestehen zu lassen und östlich davon zwischen den Haltestellen Zentralfriedhof und Brauquartier ein zweites Gleis zu verlegen. Dadurch sollte es zu einer Erhöhung der Streckenkapazität und Verringerung der Wartezeiten bei Begegnungen im Betrieb der Straßenbahnlinie 5 für den Gesamtabschnitt kommen.

Der vorhandene Straßenraum sollte durch eine Neuaufteilung des Querschnittes ehestmöglich ausgenutzt werden. Dadurch sollte durch eine Redimensionierung der aus heutiger Sicht überbreiten Fahrbahnen der Triester Straße erfolgen. Der zur Verfügung stehende Straßenraum war ostseitig mit dem bestehenden Gehsteig und westseitig mit der Nebenfahrbahn begrenzt.

Im Zuge der Einreichplanung sollten auch die Rahmenbedingungen zur Ausbildung des Streckenabschnittes als Rasengleis geprüft werden.

Der Stadtrechnungshof zieht den Schluss,

- dass der 2-gleisige Ausbau der Straßenbahnlinie 5 bedarfsgerecht ist.

Die Stadtbauverwaltung plante die Möglichkeit eines barrierefreien Zugangs zum bestehenden Gehweg bzw. den bestehenden Haltestellenbereichen aus dem Osten kommend zu untersuchen.

Der Stadtrechnungshof stellte im Zuge einer Begehung des Projektgebiets fest, dass man die Haltestellen Plachelhofstraße und Maut Puntigam aus dem Osten kommend nicht barrierefrei erreichen konnte. Die bestehenden Stiegenaufgänge waren, wie aus den folgenden Fotos ersichtlich, auf Grund der Steilheit nicht barrierefrei begehbar.



a) ostseitiger Zugang – Beispiel 1



b) ostseitiger Zugang – Beispiel 2



c) ostseitiger Zugang – Beispiel 3

Abbildung 6 a-c: ostseitige Zugänge zum Gehweg bzw. zur STRAB-Trasse

Fotos: StRH

Gemäß Auskunft der Stadtbaudirektion wollte sie die technische Möglichkeit eines barrierefreien Zugangs zum Gehweg bzw. den bestehenden Haltestellen vom Osten kommend untersuchen.

Der Stadtrechnungshof zieht den Schluss,

- dass die geplante Errichtung eines barrierefreien Zugangs zum bestehenden Gehweg bzw. zu den bestehenden Haltestellen aus dem Osten kommend notwendig ist.

3.2 Sollkosten- und Folgekostenberechnungen

Der Stadtrechnungshof prüfte die vorgelegten Sollkosten- und Folgekostenberechnungen im Zuge der vorgezogenen Bedarfsprüfung nicht. Aus Sicht des Stadtrechnungshofes entsprach die Genauigkeit der Kostenberechnungen dem Projektstand.

Eine detaillierte Prüfung von Sollkosten- bzw. Folgekostenberechnungen waren im Zuge der vorgezogenen Bedarfsprüfung nicht Gegenstand der Projektkontrolle.

Die vorliegenden Sollkostenberechnungen basierten

- auf einem Vorprojekt aus dem Jahr 2017
- auf groben Massenermittlungen für den Straßenbahnbereich bzw. den bestehenden Straßenraum für den Individualverkehr, sowie
- teilweise auch auf Pauschalen.

Die Annahmen über die einzelnen Kostenfaktoren basierten auf Erfahrungswerten über gleichartig ausgeschriebene Leistungen und gingen davon aus, dass keine wesentlichen unvorhergesehenen Ereignisse auftraten. Beim vorgelegten Vorprojekt gingen die Planer bzw. die Stadtbaudirektion von einem notwendigen kompletten Umbau des Straßenraums für den motorisierten Individualverkehr aus. Das tatsächliche Ausmaß des Umbaus sollte im Zuge der weiterführenden Planungen ermittelt werden.

Die Stadtbaudirektion veranschlagte für das Projekt rd. 15,3 Millionen Euro netto. Darin enthalten waren auch Ansätze für Unvorhergesehenes und Valorierungsanteile.

Im Bereich der Folgekostenberechnungen ging die Stadtbaudirektion davon aus, dass nur mit geringfügigen zusätzlichen Erhaltungskosten

- für die Gleisanlage inklusive Oberleitung sowie
- den Haltestellen samt Ausstattung

zu rechnen sein wird. Die Stadtbaudirektion veranschlagte die Folgekosten mit rd. 20.000 Euro netto pro Jahr.

Der Stadtrechnungshof weist darauf hin, dass aufgrund der gewählten Vorgangsweise (vorgezogene Bedarfsprüfung) eine weitere Projektkontrolle mit Fokus auf die Soll- und Folgekosten zu erfolgen hat.

Der Stadtrechnungshof zieht den Schluss, dass

- die ermittelten Soll- und Folgekosten dem Projektstand entsprechend nachvollziehbar sind.

3.3 Finanzierung

Die Finanzierung der Planungsphase sollte aus Mitteln des Investitionsfonds bzw. im Rahmen des Verkehrsfinanzungsvertrages VFV 2 erfolgen.

Gemäß einem Übereinkommen mit dem Land Steiermark sollten zum Straßenbahnausbau in der Stadt Graz im Zeitraum 2018 bis 2023 Zuzahlungen in Höhe von insgesamt 39,133 Millionen Euro erfolgen.³

Förderbare Straßenbahnausbauprojekte waren:

- Straßenbahnanbindung Reininghaus
- Straßenbahnanbindung Smart City
- Innenstadtentflechtung
- Zweigleisiger Ausbau Linie 5
- Selektiv zweigleisiger Ausbau Linie 1

Die Förderung erfolgte im Rahmen der Steiermärkischen Nahverkehrsförderung und lagen bei einem Drittel der förderbaren Projektkosten. Die Auszahlung der Förderung sollte dabei, beginnend mit dem Jahr 2018 über 15 Jahre erfolgen. Der Bezug habende Landtagsbeschluss erfolgte am 10.4.2018.⁴

Der Stadtrechnungshof nahm die Informationen zur geplanten Finanzierung des Projektes zur Kenntnis

³ Link [Bericht an den Gemeinderat vom 8.2.2018](#)

⁴ Link [Landtagsbeschluss 10.4.2018](#)

3.4 Grobterminplan

11/2019	GR-Beschluss Finanzierung Einreichplanungsphase ⁵
02 bis 09/2020	Eisenbahn- und straßenrechtliche Einreichplanung
10 bis 01/2021	Eisenbahn-, und straßenrechtliche Bescheide, Grundeinlösen
11/2020	GR-Beschluss Finanzierung Bau
02/2021	07/2021: Ausschreibungsplanung
08/2021	11/2021: EU-weites Vergabeverfahren Bau
03/2022	Baustart
06/2023	Fertigstellung / Inbetriebnahme

Der Stadtrechnungshof nahm die vorgelegten Meilensteine des Projekts mit Stand Oktober 2019 zur Kenntnis.

3.5 Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften

Der Stadtrechnungshof ging davon aus, dass bei der Umsetzung dieses Projektes auf die Einhaltung sämtlicher relevanter Gesetze, Richtlinien und Vorschriften geachtet wird. Er kontrollierte die Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften daher nicht im Einzelnen.

⁵ Tatsächlich legte die Stadtbaudirektion das GR-Stück zum Planungsbeschluss bereits am 17. Oktober 2019 zur Projektgenehmigung vor.

4 Kontrollmethodik

4.1 Zur Kontrolle herangezogene Unterlagen

Nr.	Betreff	Quelle	Stand
1.	GR-Bericht	A10/BD	17.10.2019
2.	Vorprojekt 2017 (Technischer Bericht, Pläne, Querschnitte)	A10/BD	9.3.2017
3.	Kostendarstellung	A10/BD	9/2019

4.2 Auskünfte und Besprechungen

Mündliche bzw. schriftliche Auskünfte erteilten im Zuge der Überprüfung des vorgelegten Projektes Mitarbeiter der A10/BD-Stadtbaudirektion.

Der Stadtrechnungshof führte am 29. November 2019 eine Schlussbesprechung zur gegenständlichen Projektkontrolle durch. Den Rohbericht übermittelte der Stadtrechnungshof am 2. Dezember 2019 dem zuständigen Stadtsenatsreferenten und der Stadtbaudirektion zur Stellungnahme.

Gemäß Rückmeldungen des zuständigen Stadtsenatsreferenten vom 3. Dezember 2019 und der Stadtbaudirektion vom 5. Dezember 2019 waren keine ergänzenden Anmerkungen notwendig.

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.

Gemäß § 17 Abs. 5 GO-StRH legt der Stadtrechnungshof den Kontrollbericht ersatzweise dem Kontrollausschuss vor, sofern die Genehmigung des Projektantrags durch den Gemeinderat vor Abschluss der Kontrolle erfolgte.