


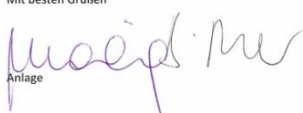
An die Mitglieder des Gemeinderats der Stadt Graz

Graz, 13. April 2011

Sehr geehrte Damen und Herren!

Vielen Dank für die Übermittlung des Antwortschreibens der Holding Graz, Vorstand vom 25.3.2011.

Die von den Erschütterungen und dem Lärm der Variobahn geplagten AnrainerInnen der Linien 4 und 5 erlauben sich, zu den Ausführungen der Holding Graz wie folgt Stellung zu nehmen und ersuchen Sie, sich ein entsprechendes Bild zu machen.


<p style="text-align: right;"> Andreas-Hofer-Platz 1 8010 Graz Tel.: +43 316 8874 Fax: +43 316 887-799 office@holding-graz.a www.holding-graz.a</p> <p>Herrn Gemeinderat Gerald Grosz BZO Jungferngasse 1 8010 Graz</p> <p style="text-align: center;">Graz, am 25.03.2011</p> <p>Sehr geehrter Herr Gemeinderat!</p> <p>Nachdem Sie von BürgerInnen eine Frageliste im Zusammenhang mit der Bestellung und Inbetriebnahme der Variobahn erhalten haben, haben wir als Besteller und Betreiber von Straßenbahnen eine Stellungnahme und Beantwortung durch unsere Fachleute der Graz Linien eingeholt, die wir Ihnen in der Anlage zukommen lassen.</p> <p>Die Holding Graz hält in diesem Zusammenhang fest, dass die Anschaffung und Auswahl der Variobahn eines der meist und bestgeprüfsten Projekte der Holding Graz ist und es auch unternehmerische Aufgabe ist, allfällige Mängel, die gerade bei der Inbetriebnahme von Fahrzeugen entstehen können, zu beheben. Es ist uns im engen Kontakt mit den AnrainerInnen bewusst, dass – so wie bei jeder Inbetriebnahme von neuen Projekten – Anlaufschwierigkeiten analysiert und behoben werden müssen.</p> <p>Wir haben in diesem Zusammenhang den Klubs der Gemeinderatsfraktionen angeboten, dass die Holding Graz, im Speziellen die Fachleute der Holding Graz Linien, gerne in einem Meeting für die Beantwortung von detaillierten Fragen zur Verfügung stehen und die weiteren Schritte, gerade was die Einführung von Straßenbahnen im Gesamtnetz von Graz betrifft, präsentieren können.</p> <p>Für eine Terminvereinbarung, stehen sowohl die Vorstandsdirektion von Barbara Muhr als auch von Vorstandsdirektor Wolfgang Malik gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit besten Grüßen</p> <p> Anlage</p> <p style="text-align: right;"><small>Holding Graz Kommunale Dienstleistungen GmbH UID-Nr.: ATU 2360679 DVR-Nr.: 0035343   FN 54309 Landes- als Firmenbuchgericht Gra Raiffeisen Landesbank Steiermark AG BLZ: 38000   Konto-Nr.: 212.80 IBAN: AT7438000000021280 BIC: RZS14731</small></p>	<p>Der Brief der Holding Graz ist keinesfalls geeignet, die berechtigten Fragen der AnrainerInnen und BürgerInnen von Graz zu beantworten. Die hinlänglich bekannte Methode der Holding Graz – Hinhalten, Ausweichen, in die Irre führen, Verschanzen hinter dem EisB Gesetz, irreparable Fakten zu schaffen, etc. - ist auch in diesem Holding Graz-Brief von LeserInnen leicht erkennbar.</p> <p>Der in der Beilage zum Schreiben an den Gemeinderat der Holding Graz angeschlossene Fragen/Antwortenkatalog weist keinen Briefkopf, keine Anrede und keine Unterschrift auf, es kann somit vermutet werden, dass sich kein Techniker und Manager von Rang gefunden hat, der so eine „Antwort“ unterschreiben würde. Warum wir zu diesem Schluss kommen, wird im Folgenden kurz ausgeführt.</p> <p>Der Satz „...gehört zu den bestgeprüfsten Projekten“ disqualifiziert sich von selbst. „Bestgeprüft“ impliziert einen Ergebnisspielraum von hervorragend bis einschließlich ungenügend. Wünschenswert wäre eine schriftliche Aussage „vollständig geprüft und für in Ordnung (gegebenenfalls hervorragend) befunden“ gewesen. Die vorgelegte Aussage ist mehrdeutig und das, wie wir vermuten müssen, mit Absicht.</p> <p>Wie die Holding Graz zu der Annahme kommt „im engen Kontakt mit den AnrainerInnen zu stehen“ und was sie damit meint, erschließt sich uns nicht. Kontaktaufnahmen kommen, mit wenigen Ausnahmen, von uns AnrainerInnen; der Inhalt der bisherigen Kontakte lässt fachliche Prägnanz und Qualität seitens der Holding Graz jedenfalls vermissen. Krisenmanagement kann keinesfalls auf die reine Krisenkommunikation reduziert werden und auf die Verweigerung der Fachdiskussion hinauslaufen.</p> <p>Einer Diskussion mit „technisch versierten Fachleuten“ würden wir uns gerne stellen, Diskussionen mit KommunikatorInnen, MarketingreferentInnen etc. lehnen wir auf Grund der schlechten Erfahrungen mit Small-Talk nunmehr ab.</p> <p>Wir fordern jedenfalls eine qualifizierte schriftliche Stellungnahme. Unverbindliche Aussagen, Versprechungen etc. im Rahmen von Beschwerde-Management-Gesprächen</p>
--	--

	<p>lehnen wir, weil nutzlos und rechtlich irrelevant, ab.</p>
<p><b>Beantwortung der Anfragen an die Mitglieder des Gemeinderats der Stadt Graz durch die Holding Graz Linien als alleinverantwortliches Unternehmen</b></p> <p><b>Frage 1: Sind die Gesamtlebenszykluskosten der Variobahn bekannt? Hat der Rechnungshof die auf die Stadt Graz zukommenden Gesamtkosten geprüft? Die seitens der Holding Graz GmbH durchgeführten Analysen der Lebenszykluskosten beruhen ganz offensichtlich auf Schätzungen, ohne die entscheidende Berücksichtigung der abhängig von den bestellten Straßenbahntypen und ihrem Gewicht anfallenden Gesamtkosten für die Stadt Graz (insbesondere interessieren die zu erwartenden Kosten für die Ertüchtigung der Schienen und des Unterbaus).</b></p> <p><u>Stellungnahme Holding Graz Linien:</u></p> <p>Die Lebenszykluskosten (nur Instandhaltungskosten für 16 Jahre, korrektiv, präventiv, sowie zwei Hauptuntersuchungen) waren Teil der Ausschreibung sowie auch der Beurteilung im Rahmen der Bestbieterfindung. Die Einhaltung der angegebenen Werte kann erst in der Praxis verifiziert werden, wofür die Graz Linien gemeinsam mit der Firma Technoma entsprechende Grundlagen erarbeitet haben. Ausschreibung und Vergabe wurden vom Rechnungshof (Stadtrechnungshof, Bundesrechnungshof, Vergabesenat) überprüft.</p>	<p>Beachtenswert ist wieder die ausweichende Beantwortung der Frage.</p> <p>Die Frage bezog sich auf die Gesamtlebenszykluskosten (GLZK) und nicht auf Instandhaltungskosten - der Unterschied sollte der Holding Graz bekannt sein. Anscheinend wäre eine Bestellung unter Beachtung der GLZK anders gelaufen. Dieser Umstand sollte unbedingt vom zuständigen Rechnungshof geprüft werden. Im vorliegenden Prüfbericht des Stadtrechnungshofs sind die GLZK dezidiert aus dem Prüfauftrag ausgeschlossen worden. Gerade dieser Punkt wäre zu prüfen.</p> <p>Es ist richtig, wie die Holding Graz anführt, dass die Einhaltung der angegebenen Werte erst in der Praxis verifiziert werden kann - das war aber nicht die Frage. Die Frage ist, welche Werte wurden vereinbart, welche Normen wurden angewandt, wie wurde dem Eisenbahngesetz und seiner Forderung nach Einhaltung des Standes der Technik entsprochen und warum weigert sich die Holding Graz Messwerte zu veröffentlichen – wenn die Werte so gut sind, spricht doch nichts gegen eine Veröffentlichung.</p>
<p><b>Frage 2: Stimmt es, dass die zu erwartenden Sanierungskosten für die überlasteten Gleise in Graz in den nächsten Jahren etwa gleich hoch sein werden wie die Anschaffungskosten der Variobahnen?</b></p> <p><u>Stellungnahme Holding Graz Linien:</u></p> <p>Im Infrastrukturmnetz der Graz Linien existieren keine überlasteten Gleise. Achslasten der Variobahn entsprechen den normativen Vorgaben der Infrastruktur. Die Umbauarbeiten in den Gleisen (Verlegungen) waren größtenteils aufgrund der gesetzlich höher geforderten seitlichen Sicherheitsräume erforderlich.</p>	<p>Die Antwort, dass keine überlasteten Gleise existieren, disqualifiziert sich von selbst. Bereits bei unserem letzten Gespräch haben wir auf diesen Umstand hingewiesen und Schienenbrüche aufgezeigt. Im Gespräch wurde dies in Abrede gestellt. Die danach von Personen der Holding Graz durchgeführte Kontrolle führte zu Schweißarbeiten und Sanierungsmaßnahmen.</p> <p>Was meint die Holding Graz Linien mit „größtenteils“?</p>
<p><b>Frage 3: Wer verantwortet es, dass die neuen Straßenbahnen technisch offensichtlich nicht fachkundig und auch nicht normengerecht d.h. gesetzeskonform ausgeschrieben, bestellt und auch bewertet wurden?</b></p> <p><u>Stellungnahme Holding Graz Linien:</u></p> <p>Anscheinend wurde das Zusammenspiel von Schiene und den im Vergleich zum Bestand viel schwereren Stadler Straßenbahnen nicht berücksichtigt und die daraus folgenden Konsequenzen sowie die technischen Faktoren, die diesem Umstand Rechnung getragen hätten, missachtet. Die Graz Linien haben bei Ausschreibung und Vergabe sowohl eine externe rechtliche Unterstützung als auch eine externe fachliche Unterstützung in Anspruch genommen, sodass wir hier bestmöglich aufgestellt waren. Bislang sind keine abnormalen Verschleißerscheinungen im Bereich der Radreifen feststellbar.</p>	<p>Auch Frage 3 zeigt das nicht präzise Vorgehen. Ein Teil der Stellungnahme der Holding Graz besteht aus der gestellten Frage. Der Beantworter hat anscheinend die Frage nicht zu Ende gelesen. Die Antwort, dass die Holding Graz externe Unterstützung beigezogen hat, erleichtert die Sache ungemein – die externen Unterstützer sind sicher haftpflichtversichert und können den Schaden für die Stadt Graz, für die BürgerInnen und die AnrainerInnen ersetzen.</p> <p>Wurden bereits rechtliche Schritte dahingehend geprüft?</p> <p>Die Frage hinsichtlich „abnormaler Verschleißerscheinungen im Bereich der Radreifen“ wurde von uns nie gestellt, vielmehr betraf die Frage die erhöhten Verschleißerscheinungen der Schienen, des Unterbaues, der Isolierung/Dämmung der Schienen und der betroffenen Straßen.</p>
<p><b>Frage 4: Wer verantwortet es, dass die neuen Straßenbahnen ökonomisch offensichtlich nicht fachkundig und auch nicht normengerecht d.h. gesetzeskonform ausgeschrieben und bestellt wurden?</b></p> <p><u>Stellungnahme Holding Graz Linien:</u></p> <p>Siehe Punkt 3</p>	<p>Die Antwort im Punkt 3 geht weder auf die Frage in Punkt 3 noch auf die Frage in Punkt 4 ein.</p> <p>Wir ersuchen um eine konkrete schriftliche Beantwortung, die lärm- und erschütterungsgeplagten AnrainerInnen verdienen eine qualifizierte Antwort.</p>

	<p>Wir fordern eine umfassende Prüfung der Bestellung, da wir annehmen müssen, dass das Vergaberecht nicht eingehalten wurde.</p>
<p>Frage 5: Wer verantwortet es politisch, dass die neuen Straßenbahnen offensichtlich nicht fachkundig und auch nicht normengerecht d.h. gesetzeskonform ausgeschrieben und bestellt wurden? (Z.B. durch Berücksichtigung der Gesamt-Lebenszyklus-Kosten).</p> <p><u>Stellungnahme Graz Linien:</u></p> <p>Die neuen Straßenbahnen waren und sind <b>kein politisches</b> Thema und bedürfen daher auch keiner politischen Verantwortung, sondern fallen <b>ausschließlich</b> in die Zuständigkeit der Holding Graz Linien. Die <b>unternehmerische Verantwortung liegt bei der Holding Graz</b>, die diese auch trägt.</p>	<p>Die Meinung, dass die neuen Straßenbahnen kein politisches Thema seien und ausschließlich in die Zuständigkeit der Holding Graz fallen würden, ist ein Affront gegen die BürgerInnen von Graz und zeigt, dass die Holding Graz Nachhilfe in Staatsbürgerkunde benötigt und über die Gesellschaftsform im Unklaren ist.</p> <p>Die Unternehmerische Verantwortung betreffend die Bestellung der neuen Straßenbahnen (hier hilft auch die Ausrede „externer Berater“ nicht) liegt sicher bei der Holding Graz. Umso wichtiger erscheint eine unabhängige fachkundige Überprüfung der Aktivitäten.</p>
<p>Frage 6: Gemäß welchen Kriterien wurde die Abnahme der Stadler Straßenbahnen durchgeführt? Gibt es eine Checkliste an Hand der sich beweisen lässt, dass die Übereinstimmung der Eigenschaften der gelieferten Straßenbahnen mit den in der Ausschreibung/Bestellung geforderten Kriterien von unabhängiger Seite Sachverständig geprüft wurde? Wurden alle bestellten Positionen vollständig technisch und ökonomisch geprüft?</p> <p><u>Stellungnahme Graz Linien:</u></p> <p>Für die Abnahme der Straßenbahnen wurde der TÜV Süd beauftragt, der die erforderlichen Einzelgutachten und daraus das erforderliche Gesamtgutachten, welches für die Betriebsbewilligung des Fahrzeuges erforderlich ist, erstellt hat. Zusätzlich wurden die Fahrzeuge von den Mitarbeitern der Graz Linien überprüft und auch seitens der Eisenbahnbehörde auf die Vollständigkeit der Unterlagen geachtet. Insgesamt wurden alle gesetzlichen Bestimmungen, die für die Abnahme relevant sind, eingehalten.</p>	<p>Die Frage wurde nicht beantwortet.</p> <p>Seitens der zuständigen Behörde wurde unsere Frage nach Vollständigkeit der Vorlage nicht beantwortet.</p> <p>Ohne eine Offenlegung der Gutachten und Unterlagen durch die Holding Graz ist eine Beurteilung nicht möglich. In der Praxis zeigt sich aufgrund der von der Variobahn bewirkten Erschütterungen und Lärmemission, dass die Eigenschaften der Variobahn technisch nicht entsprechen. Bereits am 12.4.2010 erfolgte ein Beschwerdebrief zum ersten Variobahn-Wagen 201 an die Verantwortlichen! Es war auch für die Graz Linien zB im Bereich der Remise offensichtlich, dass die Variobahn massive Erschütterungen bewirkt.</p>
<p>Frage 7: Ist der Lieferant der neuen Straßenbahnen seiner gesetzlichen Verpflichtung von Warnhinweisen in Schriftform nachgekommen, dass diese schwere Straßenbahn für die bekannten Schienenverhältnisse in Graz nicht geeignet ist und dass in Folge dieses Sachverhalts wesentliche Kosten der Adaptierung der gesamten Schienenanlagen erforderlich sein werden?</p> <p><u>Stellungnahme Graz Linien:</u></p> <p>Dem Hersteller wurden alle erforderlichen Unterlagen über das Grazer Schienennetz zur Verfügung gestellt und die maximale Achslast vorgegeben. Diese wurde auch eingehalten. Die höhere Fahrzeugmasse von ca. 10 % ist durch die maximale Achslast gedeckt. Derzeit sind keine Schäden an den Gleisen in Folge dieser Gewichtssituation erkennbar. Auch das Thema der Kosten für die Adaptierung der Gleisanlagen stellt sich in dieser Form nicht.</p>	<p>Die Frage wurde nicht beantwortet.</p> <p>Wir verlangen die Offenlegung der erforderlichen Unterlagen für eine sachverständige unabhängige Überprüfung. Was heißt ca. 10 %?</p> <p>Die auftretenden Erschütterungen mit dem Argument der gedeckten maximalen Achslast kleinzureden, halten wir für vermessen.</p> <p>Dass keine Schäden an den Gleisen für die Holding Graz erkennbar sind, deckt sich mit unserer Erfahrung nicht – allerdings wurden Schweißarbeiten an Schienen, Reinigungsarbeiten und Schleifarbeiten erst nach Meldungen der AnrainerInnen durchgeführt.</p> <p>Dass Kosten für die Reparatur der Gleisanlagen ausgeklammert werden, ist im Sinne der angespannten Finanzsituation in Graz, vermessen. Selbstverständlich stellen sich diese Fragen aus Sicht der zahlenden BürgerInnen von Graz. Auch die Holding Graz muss umsichtig und sparsam mit den finanziellen Mitteln umgehen.</p>

<p><b>Frage 8: Wurde bei der Bestellung die EU-Umgebungsärm-Richtlinie 2002/49/EG berücksichtigt und preisgewürdigt? Gemeint sind z.B. zu erwartende Folgekosten und Entschädigungskosten erschütterungsgeplagter AnrainerInnen, erhöhte Kosten für neu zu errichtende Gebäude aufgrund erhöhter Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen.</b></p> <p><u>Stellungnahme Graz Linien:</u></p> <p>Das Pflichtenheft regelt, dass alle maßgeblichen gesetzlichen Vorgaben/Richtlinien einzuhalten sind!</p>	<p>Wir verlangen die Offenlegung des Pflichtenheftes, da die Vermutung besteht, dass bei der Lieferung nicht alle maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden/wurden (z.B. Eisenbahngesetz, Stand der Technik, Achslast). Wie wurde der Stand der Technik beschrieben? Zur Erinnerung: die alleinige Einhaltung der Normen reicht nicht aus, Aussagen über die Berücksichtigung wissenschaftlicher Aspekte und der Gegebenheiten vor Ort sollten Gegenstand der Prüfung sein.</p> <p>Die Holding Graz kann sich bei der Firma Stadler schadlos halten.</p> <p>E-Mails der Firma Stadler in der fachkundigen AnrainerInnen vorgeworfen wird, dass ihre Anliegen „keiner technischen Betrachtung standhalten“, zeigen die Methode und den Umgang mit AnrainerInnen, insbesondere weil in der Beantwortung Stadler selbst keinerlei Hinweise und Beweise für die Einhaltung von „Normen“ im genannten Schreiben anführt. Auch hier drängt sich die Vermutung auf, dass die Messergebnisse so gestaltet sind, dass sie einer öffentlichen Prüfung nicht Stand halten würden.</p>
<p><b>Frage 9: Wer verantwortet die durch das Gewicht und den nicht geeigneten Unterbau verursachten Bauschäden bzw. Mehrkosten für Fundamente und die daraus für die AnrainerInnen anfallenden Kosten zur Behebung der zu erwartenden (teils schon eingetretenen) Schäden?</b></p> <p><u>Stellungnahme Graz Linien:</u></p> <p>Die Klärung von Schäden gegenüber Dritten sind im Eisenbahngesetz geregelt. Bei den bisher von uns gutachterlich geprüften Objekten konnte derzeit kein kausaler Zusammenhang zwischen Mauerrissen und dem Straßenbahnbetrieb hergestellt werden. Der Oberbau ist für die Variobahn geeignet, siehe Punkt 2.</p>	<p>Die Frage wurde nicht beantwortet.</p> <p>Wir haben keine Frage nach dem Oberbau gestellt.</p> <p>Wir ersuchen um eine konkrete schriftliche Beantwortung. Die lärm- und erschütterungsgeplagten AnrainerInnen verdienen eine qualifizierte Antwort, insbesondere deshalb, weil die zu erwartenden Schäden am Unterbau, die von den Anrainern bereits gemeldet wurden in Zukunft nicht vom Management der Holding Graz, sondern von den BürgerInnen von Graz bezahlt werden müssen.</p> <p>Zudem wurde beim Schnelldurchgang durch ein Gebäude vom Sachverständigen mündlich geäußert, dass zB die Mauerrisse in einem Haus in der Körösstraße geprüft werden müssten, da nicht gesagt werden kann, ob diese von der Variobahn stammten. Wir fordern eine Offenlegung des „Gutachtens“.</p>
<p><b>Frage 10: Wer verantwortet es, dass der Stand der Technik von der Variobahn hinsichtlich Schall und Erschütterung nicht eingehalten wird (und auch nie eingehalten können werden wird). Wurden evt. anfallende Sanierungskosten für die, der wie eine diesbezügliche kurze Recherche im Internet gezeigt hätte, viel zu lauten und erschütterungsintensiven Straßenbahnen in der Punktebewertung berücksichtigt?</b></p> <p><u>Stellungnahme Graz Linien:</u></p> <p>Fahrzeugtechnisch ist der Stand der Technik über die Gutachten (TÜV Süd) für die Zulassung nachgewiesen. Fakt ist, dass die Straßenbahnen eine uneingeschränkte Zulassung erhalten haben. Da wir davon ausgehen, dass keine Sanierungskosten anfallen, konnten wir diese bei der Punktebewertung auch nicht berücksichtigen.</p>	<p>Die Frage wurde nicht beantwortet, insbesondere deshalb, weil der TÜV Süd Aussagen getroffen hat, die sich nicht auf die Fragen der AnrainerInnen beziehen.</p> <p>Die Aussage „Da wir davon ausgehen, dass keine Sanierungskosten anfallen, konnten wir diese bei der Punktebewertung auch nicht berücksichtigen“ wirft ein besonderes Licht auf den gesamten Bestellvorgang: Man „erwartet etwas nicht“, scheidet es daher aus und ist ein unangenehmes Thema los. Hier stellt sich die Frage nach der Verantwortung, da Schäden wie Schienenbrüche und Schäden an Bauwerken bereits dokumentiert sind.</p>



<p>Frage 11: Wurde das System Straßenbahn/Schiene vor dem Kauf bei Schall- und Erschütterungsmessungen auch bei Worst-Case-Bedingungen geprüft (Regen, Sand, Brems sand, Beschleunigung, Bremsen, gefrorener Boden)?  Es fällt auch dem/der ungeschulten BeobachterIn auf, dass die neuen Straßenbahnen in den Kurven schwanken, ein Umstand der belästigend/beängstigend ist.  Es fällt dem/der BeobachterIn auf, dass die neuen Stadler Straßenbahnen (offensichtlich aufgrund ihres zu hohen Gewichts für die bestehenden Schienen) vermehrt Schäden an den Schienen verursachen, z.B. 2 dokumentierte Gleisbrüche und häufige Schäden an den Schienen innerhalb kurzer Zeit im Raum Theodor-Körner-Straße. Es fällt weiters auf, dass die neuen Stadler Straßenbahnen weit über das bisher gewohnte Maß hinaus Rüttel- und Stampfgeräusche, abhängig von der Geschwindigkeit, der Personenlast usw., verursachen und somit die Lärm- und Erschütterungsbelastung bereits sach- und gesundheitsschädliche Ausmaße annehmen und mit dem vermehrten Einsatz der Variobahnen unerträglich und nicht mehr verantwortbar sein werden.</p> <hr/>  <p><u>Stellungnahme Graz Linien:</u></p> <p>Das System Straßenbahn/Schiene konnte vor dem Kauf nicht geprüft werden, da ein technisch identes Fahrzeug dafür nicht zur Verfügung stand. Weiters war bei der Besichtigung in Chemnitz diese Thematik seitens des Betreibers kein Problem.</p>	<p>Die Frage wurde nicht beantwortet.  Der Antwortversuch wirft ein abermals besonderes Licht auf den Bestellvorgang.  Man stelle sich vor: Man kauft die Katze im Sack um 100 Millionen Euro, bindet sich auf rund 40 Jahre, fordert keine Testfahrzeuge, reist nach Chemnitz, obwohl man weiß, dass kein geeignetes und vergleichbares Fahrzeug zur Verfügung steht.  (Zudem wurden die Variobahnen in Chemnitz nicht von der Firma Stadler gebaut!  Stadler hat nach Informationen die erste eigene Variobahn erst 2008 für Bochum gebaut.)  Diese Vorgehensweise ist verantwortungslos, fachunkundig und ist nicht geeignet, eine Straßenbahn nach dem Stand der Technik zu kaufen – das Ganze um 100.000.000 Euro. Unglaublich, dieses Bestellverfahren hat wesentliche relevante Teile nicht angesprochen. AnrainerInnen sollen nun unzumutbare, permanente Erschütterungen und eine massive Verschlechterung der Lebensqualität durch den Ankauf der Variobahn hinnehmen?</p>
<p>Frage 12: Welche Kosten entstehen der Gemeinde Graz durch die gesundheitlichen Schäden der AnrainerInnen, verursacht durch Lärm, Erschütterungen und vermehrten Feinstaub (Bremsvorgang) und seiner Zusammensetzung?</p> <p>Siehe Punkt 5</p>	<p>Die Frage wurde keinesfalls beantwortet.  Man erkennt die Ermüdung und Ratlosigkeit der AutorInnen. Auch dies ist sowohl eine technische, kommerzielle und politische Frage, die in den zuständigen Gremien gelöst werden muss.  Zur Wiederholung: Wer haftet für die Schäden, die den AnrainerInnen entstehen? Es ist zu erwarten, sollten die Erschütterungen durch die Variobahn bestehen bleiben, dass die Holding Graz (resp. die Stadt Graz) mit hohen (unkalkulierbaren) Schadenersatzforderungen bzw. Klagen konfrontiert werden wird.</p>
<p>Frage 13: Was geschieht, wenn sich bis zum Ende des Sommers (wie die Holding Graz GmbH kolportiert hat, sollen die Verbesserungsmaßnahmen bis zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen sein), wie aus den bisherigen Maßnahmen abzuleiten ist, keine wesentliche Besserung eingestellt hat? Die bisherigen und auch die geplanten Maßnahmen stellen sich als reine Kosmetik und ungeeignete Maßnahmen dar.</p> <p><u>Stellungnahme Graz Linien:</u></p> <p>Wie schon mehrfach kommuniziert, werden sich die Graz Linien, wenn notwendig auch über den Sommer hinaus, bemühen gemeinsam mit der Firma Stadler nennenswerte Verbesserungen zu erzielen. Graz Linien arbeiten einen Stufenplan ab, der verschiedene Optimierungsmaßnahmen vorsieht, worüber Sie auch bereits mehrfach informiert wurden. Dieser laufende Prozess ist derzeit durch verschiedene Umbauvarianten bei weitem noch nicht abgeschlossen.</p>	<p>Die Frage wurde nicht beantwortet. Die betroffenen AnrainerInnen haben ein Recht auf eine vollständige schriftliche Antwort. Ein Bemühen, das insbesondere verbal kommuniziert wird, führt zu keiner technischen und praktikablen Lösung. Die AnrainerInnen wollen nicht mehr hingehalten und beschwichtigt werden, während laufend weitere unzumutbare Variobahnen nach Graz geliefert werden (derzeit sind es insgesamt 11 Wägen). Bisher hat der „Stufenplan“ für die Variobahn keine Verbesserung der unzumutbaren und gesundheitsschädigenden Erschütterungen und Lärmbelastung gebracht. Ein Maßnahmenkatalog, der keine Verbesserungen bringt, ist nicht zielführend.</p>
<p>Frage 14: Wenn Stadler die Straßenbahnen nicht in angemessener Zeit vertragsgemäß in Betrieb nehmen kann, sind dann Pönalezahlungen an die Gemeinde Graz fällig?</p> <p><u>Stellungnahme Graz Linien:</u></p> <p>Pönalezahlungen sind vertraglich geregelt, jedoch derzeit nicht relevant, da die Fahrzeuge von der Behörde zugelassen werden.</p>	<p>Die Frage wird irreführend beantwortet, da die Verantwortung nicht der Behörde zugeschoben werden kann, sondern das Management der Holding Graz trifft. Wer trägt die Verantwortung?</p>

<p><b>Frage 15: Sind Zahlungen an geschädigte AnrainerInnen vorgesehen?</b></p> <p><u>Stellungnahme Graz Linien:</u></p> <p>Derzeit besteht kein eisenbahnrechtlicher Grund. Eine Überprüfung durch Bausachverständige wurde durchgeführt und es wurden keine Schäden infolge des Straßenbahnbetriebs eingestuft.</p>	<p>Das Eisenbahngesetz anzuführen finden wir befriedigend, insbesondere deshalb, weil hier der Stand der Technik definiert wird. Wir fordern nur die Einhaltung des Gesetzes. Den Hinweis von Stadler in einem E-Mail, dass die Geschädigten Privatgutachten beizubringen hätten, haben wir zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zudem handelte es sich zB in der Körösisstraße nicht um „Sachverständige“ (Plural), sondern um einen Sachverständigen, der im Schnelldurchlauf nicht genau beurteilen konnte, ob die Mauerrisse von der Variobahn stammten. Wir fordern die Offenlegung des diesbezüglichen „Gutachtens“.</p> <p>Wir ersuchen die Verantwortlichen und Politiker der Stadt Graz daran zu denken, dass erst die Spitze des Eisbergs sichtbar ist. Es fahren erst einige wenige Variobahnen auf den Linien 4 und 5. Die größere Lärmbelastung und höheren Erschütterungen durch die Variobahnen im Vergleich zu den alten Straßenbahnen, zeigen sich für jeden/jede AnrainerIn hör- und spürbar. Ein Vollbetrieb ist unvorstellbar, die Beschwerden der AnrainerInnen werden flächendeckend auftreten. Noch ist Zeit für eine Umkehr – im Sommer wahrscheinlich nicht mehr.</p>
<p><b>Frage 16: Was kostet die Rückabwicklung dieses Kaufs, da eine Beherrschung der Lärm- und Schallemissionen (Körperschall/Erschütterungen) aus Sicht von Experten in der Praxis auf eine Neukonzeption hinauslaufen würde und eine Sanierung der Schall- und Erschütterungsproblematik auch von Experten für nahezu unlösbar gehalten wird?</b></p>  <p><u>Stellungnahme Graz Linien:</u></p> <p>Diese Frage stellt sich derzeit nicht, da wir davon ausgehen, entscheidende Verbesserungen erzielen zu können. Weiters sind die Vertragspunkte hinsichtlich eines Fahrzeug-Lieferstops in Prüfung. Erst danach würde sich die Frage der Rückabwicklung des Kaufs stellen.</p>	<p>Da die „vielbeschworenen“ Verbesserungen bislang nicht erkennbar sind und nicht erwartet werden können, stellt sich die Frage nach einer Rückabwicklung sehr wohl.</p> <p>Es gilt zu beachten, dass mit jeder gelieferten Variobahn die Durchführbarkeit einer Rückabwicklung sinkt. Wir vermuten in der gewohnten Verzögerungsstrategie der Holding Graz die Absicht, der Macht des Faktischen Tür und Tor zu öffnen. Daher stellt sich die Frage der Rückabwicklung sofort bzw. hätte schon längst gestellt werden müssen.</p>
<p><b>Frage 17: Wer verantwortet die den SteuerzahlerInnen entstehenden Mehrkosten? Wer deckt diesen Schaden ab?</b></p> <p><u>Stellungnahme Graz Linien:</u></p> <p>Aus heutiger Sicht ist diese Frage noch offen, weiters wurden bisher auch noch keine Mehrkosten seitens des Fahrzeuglieferanten genannt.</p>	<p>Auch diese Frage wird irreführend beantwortet. Die Frage bezog sich auf Mehrkosten für die Grazer BürgerInnen hinsichtlich Schäden, Gleisadaptierungs- und Erhaltungsarbeiten usw. Zahlungen an die Firma Stadler werden doch wohl vertraglich ausgeklammert sein, oder etwa nicht?</p>

Zusammenfassend stellen wir fest, dass von 17 gestellten Fragen 7 nicht, 2 irreführend und 6 unvollständig bzw. nicht fachkundig beantwortet wurden. 2 Fragen wurden mit irreführenden Verweisen beantwortet. Daher erachten wir AnrainerInnen die Beantwortung der Fragen als unzureichend.

Wir fordern daher die Holding Graz noch einmal auf, die gestellten 17 Fragen qualifiziert und schriftlich zu beantworten. Die von der Variobahn betroffenen AnrainerInnen, die immer mehr werden, aber auch alle weiteren zahlenden BürgerInnen von Graz haben ein politisches und moralisches Recht auf präzise Antworten und zielführende Maßnahmen. Unverbindliche Aussagen, Versprechungen etc. im Rahmen von Beschwerde-Management Gesprächen lehnen wir, weil nutzlos und rechtlich irrelevant, ab.

Die bisher durchgeführten Lärm- und Erschütterungs-Messungen, um überhaupt den gravierenden Unterschied zwischen Cityrunner und Variobahn und den leider nicht eingetretenen „Erfolg“ (?) von Adaptierungen feststellen zu können, fanden (verständlicherweise) unter praxisfernen Bedingungen statt: D.h. nach dem Schweißen, Schleifen und Reinigen der Schienen, bei unüblicher Fahrweise und als Leerfahrt (ohne Praxisgewicht durch Fahrgäste). Diese „In vitro“-Bedingungen können die tatsächliche tägliche Belastung durch die Variobahn in der Praxis nicht widerspiegeln.

Offensichtlich sind auch unabhängige Gutachten, erstellt während des täglichen Einsatzes, erforderlich, um die unzumutbare Mehrbelastung der AnrainerInnen durch die Variobahn deutlich aufzuzeigen.

Wir betroffenen AnrainerInnen fordern auch, dass der Beschaffungsvorgang neu aufgerollt und geprüft wird.

Wir betroffenen AnrainerInnen fordern die Holding Graz weiters auf, die bisherigen Messergebnisse offenzulegen.

Mit freundlichen Grüßen im Namen von vielen weiteren betroffenen AnrainerInnen

Elisabeth Schmutzer, DI Dr. Ernst Schmutzer  
Doris Perchthaler, DI Dr. Heinz Perchthaler  
DI Gisela Fruhwirth-Geymayer, DI Dr. Bernd Fruhwirth  
Mag. Birgit Zelinka, DI Eduard Höck  
Fam. Dr. Angelika Steinort,  
Mag. Johanna Krenn, DI Josef Riener  
Gabriele Pammer, Dieter Obenaus  
Mag. Doris Malli  
Dr. Felizitas Hribar, DI Gernot Hribar  
Mag. Jutta Petz, Mag. Markus Petz  
Angelika Brunner, Nikolaus Brunner  
Fam. Christoph Tamm  
Fam. Gerd-Maria Kronheim  
Fam. Schandor Reiterer  
Fam. Gerd Kronheim  
Dr. Wolfgang Müller  
Mag. Inge Jeran  
Gertraud Ploder, Dr. Walter Ploder  
Dr. Reinhart Leitinger, Dr. Doris Leitinger  
Helmut Poglin