

MAGISTRAT GRAZ

A 10/BD Stadtbaudirektion

A 10/BD - 23599/2003-22

Projektgenehmigung
Verlängerung Straßenbahnlinie 6
über 21,399.000,-- €

Bearbeiter: Martin Bauer
Dipl.-Ing. Klaus Masetti
E:\Masetti\Linie 6\GR-Antrag 2005-02-17.doc
A-8011 Graz Europaplatz 20
Telefon: 0316 / 872 3513 bzw. 3506
Telefax: 0316 / 872 3509
email: klaus.masetti@stadt.graz.at

Graz, am 17. Feber 2005

Zuständigkeit des Gemeinderates
gemäß Statut der Landeshauptstadt

Berichterstatter:

Graz § 45, Abs. 2, Pkt. 5

.....

Bericht an den Gemeinderat

1. Chronologie

- 30.11.1969: Auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses zum Generalverkehrsplan wird der Betrieb der Straßenbahnlinie 6 im Abschnitt Schulzentrum – St. Peter Hauptstraße – St. Peter (Schimautz-Kreuzung) eingestellt.
- 1977: Eine Nutzwertanalyse ergibt, dass eine Straßenbahntrasse über die Eisteichgasse als die bei weitem günstigste Variante zur Erschließung des Wohngebietes Graz Südost ist.
- 1982: Festschreibung dieser Trasse im FLÄWI 1982 (keine Einwendungen!).
- 1986: Weitere Trassenstudien im Zusammenhang „Grundausstattung ÖV“, Zusammenschluss Linie 3 und 6. etc.
- 02.03.1989: Einstimmiger Beschluss des Gemeinderates für eine Erweiterung und Neuordnung des Straßenbahnnetzes. Folgenden Projekten wird Priorität eingeräumt:
- Verlängerung Linie 1
 - Verlängerung Linie 6
 - Gleisneuordnung Jakominiplatz
- 1989: Nach Diskussion mit Bürgergruppen: Nochmalige Variantenuntersuchung (Variante St. Peter-Hauptstraße etc.)
- 27.09.1989: Bürgerversammlung Pfarre St. Paul (STEK), anschließend Informationsgespräch mit Aktivgruppen.
- 03.-08.05.1990: Variantenausstellung - Gemeinschaftszentrum
- 14.-17.05.1990: Variantenausstellung - Pfarre St. Paul
- 17.05.1990: Im Rahmen der Bürgerversammlung werden die einzelnen Varianten noch einmal vorgestellt und eingehend erörtert. Die vorgebrachten Einwände führen zu einer Überarbeitung der Varianten 1 (Eisteichgasse) und 2 (St. Peter-Hauptstraße), während die Variante 3 (eingleisige Ringlinie) wegen gravierender funktioneller Mängel ausscheidet.
- 12.10.1990: In der Sitzung des Stadtsenates wird nach eingehender Diskussion mehrheitlich der Beschluss gefasst, die überarbeitete Variante 1 der weiteren Projektierung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 zu Grunde zu legen. Anschließend Verhandlungen mit Grundeigentümern, Gespräche mit Bürgerinitiativen.
- 04.07.1991: GR-Beschluss zur VÜP: Linie 6 (Pkt. 4 des Sofortmaßnahmenprogrammes)

- 23.08.1991: Teilung in zwei Bauetappen, anschließend Gespräch mit Bürgerinitiativen. Der Stadtsenat beschließt, als 1. Bauabschnitt den Bereich Schulzentrum – Petersgasse – Eisteichgasse – St. Peter Pfarrweg vordringlich zu bearbeiten. Auf Grund dieses Beschlusses wird einerseits das eisenbahnrechtliche Verfahren durchgeführt (Bescheid vom 15. Juli 1992), andererseits als Grundlage für das straßenrechtliche Verfahren am 5. März 1993 eine Verordnung über den Bau und die Verbreiterung der Straßenanlage im Bereich der Petersgasse und der Eisteichgasse im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 erlassen.
- 24.10.1991: Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr zur Durchführung der eisenbahnrechtlichen Bau- und Betriebsbewilligung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6, Abschnitt 1.
- 05.05.1992: GR-Beschluss zur Verlängerung der Linie 6 in das Siedlungsgebiet Süd-Ost.
- 21.05.1992: Der Gemeinderat stimmt mehrheitlich der Verlängerung der Linie 6 ins Peterstal zu und beschließt die Detailplanung für den 2. Bauabschnitt sowie die Durchführung der erforderlichen Verfahren. Der Standort für die Endschleife wird am Ost- rand der Wienerbergersiedlung vor dem Objekt Peterstalstraße 27 festgelegt.
- 15.07.1992: Baugenehmigung und Betriebsbewilligung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6, Abschnitt 1 (Petersgasse bis Schleife Eisteichgasse – Pfarrweg). Bescheid des Landeshauptmannes GZ.: 03-21 GA 220-91/99.
- 30.09.1992: Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof.
- 14.07.1993: Ansuchen der Grazer Stadtwerke AG, Verkehrsbetriebe um Erteilung der Baugenehmigung und Betriebsbewilligung für den Abschnitt 2 der Verlängerung.
- 23.07.1993: Der Stadtsenat beschließt mehrheitlich, auf Basis des vorliegenden Detailprojektes die für die Realisierung des 2. Bauabschnittes erforderlichen Schritte einzuleiten.
- 25.10.1993: Bescheid Landeshauptmann, GZ.: 03-321 GA 220-93/192, Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und Betriebsbewilligung für Abschnitt 2. Dagegen Berufung an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.
- 17.12.1993: Der Stadtsenat beschließt die Zahlung eines auf den späteren Gesamtablösebetrag anzurechnenden Pauschalbetrag an die ÖWGES für die Bereithaltung des Grundstückes für die Endschleife Linie 6 Mittel in der Höhe von ATS 1,4 Mio. (Umplanungskosten).
- 25.05.1994: Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Zl.: 221.618/1-II/2/94, Zurückweisung der Berufungen. Dagegen keine weiteren Rechtsbehelfe – Bescheid daher rechtskräftig.
- 06.06.1994: Antrag der Grazer Stadtwerke AG, Verkehrsbetriebe auf Enteignung von Grundstücken der Stadt Graz, östlich des St. Peter-Pfarrweges.
- 04.10.1994: Bescheid Landeshauptmann, GZ.: 03-21.50-5/94/3, Enteignung von Grundstücken für die Errichtung der Straßenbahnlinie 6 zu Gunsten der Grazer Verkehrsbetriebe.
- 17.10.1994: Antrag der Grazer Stadtwerke AG, Verkehrsbetriebe, auf Enteignung von Grundflächen den Abschnitt 1 und 2 betreffend für jene Flächen, auf denen die Eisenbahnanlage errichtet wird.
- 28.05.1995: Enteignungsbescheid Landeshauptmann, GZ.: 03-21.50-5-95/26.
- 03.10.1995: GZ.: A 17-K-6.999/91-65 – Bescheid des Stadtsenates der Landeshauptstadt Graz betreffend straßenrechtliche Baubewilligung zur Ausführung des im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 geplanten Straßenbauvorhabens.
- 24.11.1995: Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Zl.: 221.618/1-II/2-95. Abweisung der Berufungen gegen o.a. Bescheid.
- 30.11.1995: GR-Beschluss GIVE: Linie 6 als Schwerpunktprojekt bzw. Kurzfristmaßnahme.
- 18.12.1995: GZ.: A 17-K-6.999/91-76 – Bescheid der Berufungskommission der Landeshauptstadt Graz. Abweisung der Berufungen gegen o.a. straßenrechtlichen Bewilligungsbescheid.
- 09.04.1996: GZ.: A 17-K-6.999/91-76 – straßenrechtlicher Enteignungsbescheid des Magistrates Graz, Baurechtsamt, der im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 befindlichen Straßen (Eisteichgasse, Breitenweg, Petersgasse).
- 13.06.1996: GR-Beschluss Projektgenehmigung über die Verlängerung der Linie 6 im Wert von ATS 191,8 Mio. (exkl. MWSt.).
- 07.08.1996: Bescheid der Steiermärkischen Landesregierung, GZ.: 03-21.50-5-96/41, Abweisung der Berufungen gegen o.a. Bescheid.
- 09.10.1996: Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes, Zl.: 92/03/0221/9, Behebung des o.a. Bescheides.

- 19.01.1997: Volksbefragung im Bezirk St. Peter, die auf Grund eines Antrages der drei Bürgerinitiativen „Plattform Waltendorf – St.Peter – Gemeinsam für Umwelt und Verkehr“, „Aktion Graz – Südost“ und „Graz – S.O.S.“ durchgeführt wurde. Diese ergibt einen Überhang von 395 Ja-Stimmen auf die Frage *„Treten Sie dafür ein, dass die von der Stadt Graz geplante Verlängerung der Linie 6, die in dieser Form nicht zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme beiträgt, nicht zur Ausführung gelangt?“*.
- 28.05.1997: Behandlung des Gemeinderates gemäß § 176 Stmk. Volksrechtegesetz – zur Volksbefragung der Straßenbahnlinie 6 vom 19. 1.1997. Der Gemeinderat beschließt mit Mehrheit:
- Die Verlängerung der Linie 6 ist seit langer Zeit als Projekt mit oberster Priorität festgeschrieben.
 - Die verkehrlichen Grundlagen, die zu dieser Einstufung geführt haben, sind nach wie vor zutreffend.
 - Die Linie 6 erschließt das höchste Benutzerpotenzial der Straßenbahnverlängerungsprojekte in der Prioritätenstufe 1.
 - Eine provisorische zusätzliche Busanschließung ist weder aus wirtschaftlicher noch verkehrsplanerischer Sicht vertretbar.
 - Eine Verdichtung des bestehenden Angebotes, insbesondere der Autobuslinien 68 und 69, wird auf Grund der aktuellen Auslastungszahlen von der Steirischen Verkehrsverbundgesellschaft als wirtschaftlich nicht vertretbar bezeichnet.
 - Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 ist daher aus Sicht der Verkehrspolitik als Projektziel aufrecht zu erhalten.
 - Zur Weiterführung des eisenbahnrechtlichen Verfahrens sind zusätzliche Nachweise bzw. Unterlagen erforderlich. Diese werden von den Grazer Stadtwerken im Einvernehmen mit der Eisenbahnbehörde in Auftrag gegeben, um das eisenbahnrechtliche Verfahren abschließen zu können.
- Jänner 1998 Vorlage des vom Land Steiermark, Rechtsabteilung 3 (GZ.: 03-21.50-5-96/57) auf Grund des Vwgh-Erkenntnisses vom 9.10.1996 geforderten verkehrstechnischen Gutachtens von Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr. Stickler „Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 in Graz – Autobus oder Straßenbahn – zur Frage des öffentlichen Interesses“ zur Fortführung des Verfahrens.
- 17.12.1998 GR-Beschluss GZ A 4 L/K-3417/1997-201 zur Präzisierung und Ergänzung des Realteilungs- und Kaufvertrages vom 17.7.1984 abgeschlossen mit Hr. Ing. Dkfm. Claudio Eustacchio, Fr. Margaritha Vollath und Fr. Olivia Eustacchio. in dem unter Punkt III.4 zu lesen ist: *„Des weiteren ist die Stadt Graz für den Fall, dass eine neuerliche Volksbefragung einen positiven Ausgang im Sinne einer Straßenbahnverlängerung ergibt, berechtigt, auf dem kaufgegenständlichen Areal eine Straßenbahn errichten und zu betreiben bzw. errichten und betreiben zu lassen.“*
- 27.07.1999: Nochmalige Baugenehmigung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6, Abschnitt 1 (Petersgasse - Eisteichgasse – Pfarrweg). Bescheid des Landeshauptmannes GZ.: 03-21.50 - 5-99/93.
- 16.06.2000: Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes, W-I-7/97-19, die am 19.01.1999 vom Gemeinderat per 21.11.1999 verordnete Volksbefragung abzuweisen.
- 06.07.2000: Der Gemeinderat beschließt mit Mehrheit, dass die zuständigen Stellen des Magistrates beauftragt werden, alle notwendigen Beschlüsse für die Umsetzung des Langen Sechlers vorzubereiten, sofern in einem standardisierten Verfahren auch der volkswirtschaftliche Nutzen nachgewiesen wird und umgehend dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorzulegen.
- 15.11.2000: Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes, Zl.: 99/03/0383-12, Behebung des o.a. Bescheides (1. Bauabschnitt) wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften.
- 20.12.2000: Behandlung des Gemeinderates gemäß § 155 Stmk. Volksrechtegesetz – zur Volksabstimmung der Straßenbahnlinie 6 vom 19. 1.1997. Entscheidung gemäß § 158 Stmk. Volksrechtegesetz - der Antrag der drei Bürgerinitiativen mit der Fragestellung *„Treten Sie dafür ein, dass die von der Stadt Graz geplante Verlängerung der Linie 6, die in dieser Form nicht zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme beiträgt, nicht zur Ausführung gelangt?“* wird abgewiesen. In seiner Begründung stützt sich der Gemeinderat auf die Ausführung des Verfassungsgerichtshofes im Verfahren zu V 103/99 sowie im Erkenntnis zu W-I-7/97-19, wobei vor allem die Feststellungen hervorzuheben sind, dass die Fragestellung der Volksbefragung nicht den gesetzlichen Anforderungen entspricht.
- Mai 2001: Fertigstellung des verkehrstechnischen Gutachtens (Dipl.-Ing. Dr. Fallast) zur Abschätzung des Fahrgastpotenziales durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie

6. Danach sind auf dem Streckenabschnitt der Linie 6 rund 8.340 Personenfahrten in beiden Richtungen zu erwarten, eine Anbindung mit einem Bus auf der gleichen Trasse lässt ca. 4.680 Personenfahrten erwarten.
- Mai 2001: Fertigstellung der standardisierten Bewertung (Ingenieurbüro W. Hüsler AG, Zürich) hinsichtlich der volks- und betriebswirtschaftlichen Beurteilung dieser Infrastrukturinvestition. Die Erschließung des Raumes St. Peter - Peterstal durch die Verlängerung der Linie 6 erhält ausgezeichnete Bewertungen, sodass eine positive volks - (Indikator B = 5,36) und betriebswirtschaftliche (Indikator A = 1,18) Gesamtbeurteilung vorliegt.
- 16.05.2001: Mehrheitsbeschluss des Bezirkrates von St. Peter.
1. Höchste Priorität für 6er-Verlängerung. *Aufforderung an die verantwortlichen Politiker der Stadt Graz, der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 höchste Priorität einzuräumen.*
 2. Finanzielle Vorsorge für die 6er-Verlängerung. *Aufforderung an die verantwortlichen Politiker der Stadt Graz, die finanzielle Vorsorge für die Verlängerung der Linie 6 zu treffen, damit die Voraussetzungen für einen unverzüglichen Baubeginn in Angriff genommen werden können.*
- 05.04.2002: Neuerliche Baugenehmigung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6, Abschnitt 1 (Petersgasse - Eisteichgasse – Pfarrweg). Bescheid des Landeshauptmannes GZ.: FA 13B-81.50 5-02/142.
- 16.05.2002: Der Gemeinderat beschließt mit Mehrheit, dass die zuständigen Stellen des Magistrates beauftragt werden bei der nächsten GR- Sitzung einen Aktionsbericht bezüglich der Realisierung des Langen Sechсers vorzulegen. Dieser Bericht hat insbesondere eine Beschreibung des Ist-Zustandes sowie eine Auflistung der nächsten Umsetzungsschritte zu enthalten.
- 13.06.2002: Der Gemeinderat beschließt mit Mehrheit, dass die Abteilung Liegenschaftsverkehr beauftragt wird, die formelle Übergabe der bereits 1994 enteigneten Grundstücke für die Linienverlängerung im Bereich Eustacchio Park an die nunmehrige Eigentümerin Grazer Stadtwerke AG zu vollziehen. Weiters werden die Stadtbaudirektion und die Finanzdirektion beauftragt, gemeinsam eine Projektgenehmigung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 auszuarbeiten und dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorzulegen.
- 19.06.2002: Mitteilung der Finanz- und Vermögensdirektion an die Stadtbaudirektion – „Vor der Ausarbeitung einer Projektgenehmigung betreffend die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 muss die entscheidende Fragestellung zur Finanzierungssicherheit geklärt sein.“
- 03.10.2002: Der Gemeinderat beschließt mit Mehrheit, dass die zuständigen Stellen des Magistrates beauftragt werden alle noch notwendigen Schritte zur Verwirklichung des „Langen Sechсers“ in Angriff zu nehmen. Die dafür nötigen Arbeiten sind so seriös voranzutreiben, dass die Ergebnisse für die Umsetzung zum Zeitpunkt des Budgetprovisoriums 2003 vorliegen.
- 03.07.2003: Der Gemeinderat beschließt einstimmig den Abschluss eines Finanzierungsvertrages zwischen der Stadt Graz und der Grazer Stadtwerke AG in Höhe von 150.000,-- € für weiterführende Planungen (Detail- und Ausschreibungsplanungen, Digitalisierung der vorhandenen Planunterlagen) zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 6
- 03.12.2003: Der Ausschuss für Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung beschließt die von der Stadtbaudirektion ausgearbeitete Projektgenehmigung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 6. Auf Grund des fehlenden Finanzstückes erfolgt keine Befassung des Gemeinderates

2. Projektbeschreibung

Die projektierte Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 beginnt bei der bestehenden Endschleife "St. Peter-Schulzentrum", führt durch die Petersgasse, die Eisteichgasse, quert die Plüddemangasse, weiter über den St. Peter-Pfarrweg, den Breitenweg in die Peterstalstraße bis zum östlichen Ende der Wienerberger-Gründe, wo auch die Endschleife "St. Peter" situiert ist. Die bauliche Ausführung des Oberbaues auf der gesamten Strecke erfolgt in erschütterungsgedämmter Bauweise.

Die derzeitige Endschleife "St. Peter-Schulzentrum" dient in weiterer Folge einerseits als Betriebsumkehre und andererseits als Bushaltestelle für die Linien 36, 63, 64 und 71. Der Haltestellenbereich "St. Peter-Schulzentrum" der Verlängerungstrasse wird aus der Schleife heraus in die Petersgasse verlegt, versetzt angeordnet und mit einer von der Straßenbahn beeinflussbaren Fußgänger-Druckknopf-Anlage ausgestattet.

In der Petersgasse liegt die Straßenbahntrasse etwa in Straßenmitte, wobei die Führung auf eigenem Gleiskörper vorgesehen ist. Rechts und links des Straßenbahntrasse verbleiben jeweils mindestens 3,20 m breite Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr. Die derzeit bestehenden Längsparkplätze können dadurch allerdings nicht erhalten werden.



Abb. 1 Linienführung Verlängerung Straßenbahnlinie 6

Der Kreuzungsbereich Petersgasse/Eisteichgasse wird mit einer von der Straßenbahn anforderbaren Fußgänger-Signalanlage versehen, wodurch eine bevorzugte Ein- und Ausfahrt der Straßenbahn gewährleistet ist.

In der unteren Eisteichgasse (Petersgasse bis Plüddemanngasse) wurde die Trasse bebauungsmittig (mittig zwischen bestehenden Gebäuden) angeordnet. In diesem Bereich ist ein Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr, ausgenommen Anrainer, vorgesehen. Die dort derzeit vorhandenen Querparkplätze auf öffentlichem Gut müssen in Längsparkplätze umgewandelt werden. Die Durchfahrt in der unteren Eisteichgasse wird nur der Straßenbahn gestattet. Unmittelbar vor der Kreuzung Eisteichgasse/Plüddemanngasse ist westseitig die stadteinwärtige Haltestelle "Morrehof" geplant. Die Plüddemanngasse wird annähernd rechtwinklig gequert und mit einer ebenfalls durch die Straßenbahn anforderbaren Verkehrslichtsignalanlage versehen.

Ab der Kreuzung Plüddemanngasse/ Eisteichgasse ist ostseitig in der Eisteichgasse für den Individualverkehr stadteinwärts ein eigener Fahrstreifen vorgesehen, um den Stau zu Zeiten der Spitzenverkehrsbelastung von der Straßenbahntrasse fernzuhalten. Diese Maßnahme bedingt eine Verbreiterung des bestehenden Verkehrsraumes in diesem Bereich. Stadtauswärts befindet sich vor der Volksschule Eisteichsiedlung die Haltestelle "Morrehof". Ab dem Stiegenabgang zur Volksschule verläuft die Straßenbahntrasse mittig der Eisteichgasse bis zum St. Peter-Pfarrweg.

Der Einbindungsbogen in den St. Peter-Pfarrweg erfordert den Teilabbruch des „Malerhauses“. In weiterer Folge führt die Straßenbahntrasse nach dem befestigten Haltestellenbereich "Eisteichgasse" mit Busumkehrmöglichkeit als Rasengleiskörper in Seitenlage bis zur Tiefgarageneinfahrt der Terrassenhaus-siedlung entlang des St. Peter-Pfarrwegs. Der verbleibende Verkehrsweg bleibt in diesem Abschnitt größtenteils unberührt. Unmittelbar nach der Tiefgarageneinfahrt mündet die Straßenbahntrasse in den bestehenden St. Peter-Pfarrweg (weiterhin als Rasengleiskörper). Der begleitende 3,5 m breite Geh- und Radweg wird bis zum Haltestellenbereich "Breitenweg" geführt. Mit dieser Maßnahme ist ein durchgehendes Befahren des St. Peter-Pfarrwegs nur mehr für Einsatzfahrzeuge möglich.

Die Anbindung der Tiefgarage für die Breitenwegsiedlung erfolgt ausschließlich aus Richtung Süden über die Peterstalstraße und den Breitenweg, wodurch ab dieser Tiefgaraganbindung die Straßenbahn in Richtung Peterstalstraße im Mischverkehr geführt wird.

Bei der Einbindung der Straßenbahntrasse in die Peterstalstraße - Haltestelle "Peterstalstraße" - ist eine kurveninnenseitige Verbreiterung des Verkehrsraumes erforderlich. Die Kreuzung Breitenweg/ Peterstalstraße wird entsprechend den verkehrstechnischen Erfordernissen der Straßenbahn umgestaltet und mit einer Druckknopfampel für die Fußgängerquerung über die Peterstalstraße, anforderbar von der Straßenbahn, versehen. Entlang der Peterstalstraße führt die Straßenbahntrasse fast durchwegs straßenmittig.

Durch die Begegnung Bus/Straßenbahn (Fahrbahnbreite min. 6,50 m) und die geplanten Gehsteige ist eine Verbreiterung des gesamten Straßenraumes erforderlich.

Die Endhaltestelle „St. Peter“ wurde mit einem innenliegenden Überholgleis am östlichen Ende der Wienerberger-Gründe auf der Tiefgarage der ÖWGES-Siedlung eingeplant. Für die erforderliche Verknüpfung mit den Buslinien 68 und 69 und weiteren Regionalbussen ist im Bereich der Endschleife eine Busumkehrschleife vorgesehen. Im Inneren dieser Wendeanlage wird ein Bike & Ride-Stellplatz errichtet.

3. Verkehrliche Beurteilung bzw. Auswirkung

Betreffend die verkehrliche Beurteilung des gegenständlichen Projektes sei hier das Gutachten des Amtsachverständigen für Verkehrswesen, OBR Dipl.-Ing. Bernhard Müllneritsch aus dem Eisenbahnrechtlichen Baubescheid vom 5.4.2002 (GZ.: FA 13B-81.50 5-02/142) zitiert:

„Von der derzeitigen Endstation beim Schulzentrum St. Peter führt die Straßenbahn durch die Petersgasse, Eisteichgasse, St. Peter Pfarrweg, Breitenweg bis zur Peterstalstraße mit der künftigen Endstation zwischen den derzeitigen Haltestellen Wienerberger Siedlung und Peterstalstraße 40.

Die neue Trasse weist eine Länge von 1.86 km auf und gewährleistet die Erschließung von 12.220 Einwohner im Einzugsbereich von 700 m Entfernung zu den Haltestellen

Aus den untersuchten Varianten möglicher Straßenbahnführungen und der Busalternativen hat sich die vorliegende Linienführung der Straßenbahnverlängerung als die effizienteste und zweckmäßigste ergeben.

Die Notwendigkeit, das Siedlungsgebiet Südost/Graz St. Peter mit einer leistungsfähigen, attraktiven, raschen und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsverbindung zu erschließen, ergibt sich deutlich aus dem vorhandenen Mobilitätsbedürfnis mit errechnetem Fahrgastpotential von 8.342 Fahrten/Tag.

Dem Bau der Straßenbahnverlängerung der Linie 6 wird der Vorrang gegenüber einer Erschließung durch Buslinien eingeräumt, da Straßenbahnen ab einer Belastung von 5000 Personen/24 Stunden sowohl betriebswirtschaftlich als auch kapazitätsmäßig günstiger sind, einen entscheidenden Komfortvorteil aufweisen, die Innenstadtanbindung direkt ohne Umsteigevorgänge mit günstigerer Reisezeit erfolgt, ein umweltverträgliches Verkehrsmittel darstellt und einen Attraktivitätsbonus mit einer 2,6 fach höheren Inanspruchnahme als Busse besitzen

Die volks- und betriebswirtschaftliche Bewertung ergibt, dass die Verlängerung der Linie 6 nach Peterstal einen sehr hohen volkswirtschaftlichen Nutzen generiert und für ÖPNV außergewöhnlich sogar mit positiven Betriebsergebnissen zu rechnen ist.

Zusammenfassend wird aus verkehrstechnischer Sicht festgestellt, dass die antragsgegenständliche Straßenbahntrasse im Rahmen der geprüften Varianten die am besten geeignete für die Erschließung des Stadtgebietes Südost/Graz St. Peter darstellt. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile wird der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 eindeutig der Vorzug gegenüber alternativen Busvarianten eingeräumt und besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an einer zweckmäßigen, attraktiven, wirtschaftlichen, verkehrssicheren und umweltfreundlichen Beförderung von Personen aus dem Planungsraum Graz-Südost. Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 entstehen durch eine attraktive und gesamtwirtschaftliche Verbesserung der Erreichbarkeit des derzeit mangelhaft erschlossenen Stadtgebietes Südost/Graz St. Peter erhebliche Vorteile für die Öffentlichkeit, die zweifellos die Nachteile der Betroffenen überwiegen und somit aus Sicht der Verkehrsplanung die Voraussetzungen gemäß § 35 EisG 1957 für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gegeben sind.“

Mit der Inbetriebnahme der verlängerten Straßenbahnlinie 6 wird es auch zu einer Neuordnung der Buslinien im Gebiet Graz Süd-Ost St. Peter kommen. Die Buslinien 68 und 69 enden zukünftig bei der neuen Endhaltestelle ‚Peterstal‘, die Buslinie 89 wird eingestellt. Die Linienführung der Busse 36, 64 und 71 bleibt wie bisher, die Linie 63 wird über die Plüddemanngasse - Hans-Brandstettergasse geführt und erhält bei der Schleife ‚St. Peter Schulzentrum‘ ihre neue Endhaltestelle.

4. Volkswirtschaftliche Beurteilung

Im Auftrag der Stadtbaudirektion wurde vom Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG, Zürich, im Frühjahr 2004 im Rahmen der standardisierten Bewertung eine volkswirtschaftliche Beurteilung des gegenständlichen Projektes durchgeführt.

Die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs wird in Deutschland für sämtliche Investitionsvorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs angewendet. Mit ihr wird festgestellt, ob ein Investitionsvorhaben förderwürdig ist oder nicht (Förderung erfolgt durch Bund und Länder). Durch die Standardisierung wird eine Beurteilung von örtlich, technisch und verkehrswirtschaftlich unterschiedlichen Vorhaben nach gleichen Massstäben möglich. Das Investitionsvorhaben wird nicht allein nach technischen Kriterien und unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten des jeweiligen Verkehrsunternehmens beurteilt; vielmehr finden auch die Vor- und

Nachteile für Fahrgäste sowie der Nutzen und ggf. auch der Schaden für Allgemeinheit und Umwelt Berücksichtigung.

Die standardisierte Bewertung vergleicht einen Mitfall (mit neuer Investition) mit einem Ohnefall (ohne neue Investition – Variante „Null Plus“). Beim Ohnefall handelt es sich nicht zwingend um den heutigen Zustand (Ist-Zustand), sondern um den voraussichtlich zu erwartenden Stand im Bewertungsjahr, was im konkreten Fall einer der Straßenbahn adäquaten Buserschließung entspricht.

Der Ohnefall wird als Referenzfall verwendet, das heisst, dass der Mitfall mit dem Ohnefall verglichen wird. Massgeblich für die Bewertung sind die Abweichungen zwischen Mitfall und Ohnefall (Saldi), zum Beispiel „x Tonnen mehr CO2 Emission pro Jahr“, „y € weniger Betriebskosten pro Jahr“ etc. – sowohl bei Kosten wie auch bei Nutzen. Dabei werden die Investitionen auf Jahreskosten umgerechnet (Amortisation plus Verzinsung). Schlussendlich wird bewertet, ob die Summe der zusätzlichen Nutzen grösser ist als die Summe der zusätzlichen Kosten.

Der volkswirtschaftliche Beurteilungsindikator schliesst alle erfassbaren volkswirtschaftlichen Kosten und Nutzen der Investition ein. Der Beurteilungsindikator drückt das Verhältnis Mehrnutzen geteilt durch Mehrkosten (gegenüber dem Ohnefall) aus. Liegt der Wert über 1,0 so überwiegt der Nutzen. Dieser Quotient vergleicht nicht die Differenzen gegenüber heute sondern diejenigen zwischen einem optimierten Fall ohne grosses Investitionsvorhaben (Ohnefall) und einem optimierten Fall mit dem zu überprüfenden Investitionsvorhaben, beides zum selben Beurteilungszeitpunkt.

Volkswirtschaftlicher Indikator	
Kosten	Nutzen
<ul style="list-style-type: none"> • Kapitaleinsatz für ÖV-Fahrweg 	<ul style="list-style-type: none"> • Einsparungen bei ÖV-Betriebskosten (Fahrzeuge, Betrieb, Unterhalt) • Reisezeiteinsparungen für ÖV-Benutzer • Eingesparte Abgasemissionen • Eingesparte Unfallkosten

Die Beurteilung der Verlängerung der Linie 6 von Schulzentrum St.-Peter ins Peterstal ergibt folgendes Ergebnis:

Die Baukosten für den 1,86 km langen Abschnitt vom Schulzentrum St Peter über die Eisteichgasse ins Peterstal werden inklusive Teuerung und Planungskosten auf 20,95 Mio. €¹ geschätzt. Ferner sind zusätzliche Strassenbahnzüge anzuschaffen damit der Betrieb aufgenommen werden kann. Dadurch werden gut 10'080 zusätzliche Einwohner direkt mit der Strassenbahn erschlossen (davon 6'230 im 300m Bereich der Haltestellen).

Es zeigt sich, dass die Verlängerung der Linie 6 nach Peterstal mit relativ geringen Investitionen in dem Fahrweg (jährliche anrechenbare Kapitalkosten von 695'900 €) sehr hohe volkswirtschaftliche Nutzen generiert.

Der Reisezeitgewinn beträgt in Mittel 4,8 min. was bezogen auf die Fahrgäste im Ohnefall (Busvariante) gut 100'000 Stunden² bzw. 1,075 Mio. € pro Jahr ausmacht. Ferner führt das verbesserte Angebot auf der Neubaustrecke zu ähnlich hohen Marktausschöpfungen durch die Strassenbahn wie in den bestehenden Abschnitten. Dadurch ist eine wesentliche Steigerung der Nachfrage zu erwarten, was die gefahrenen Autokilometer (ca. 4,9 Millionen Kilometer) und damit die Betriebskosten für den Individual-Verkehr um 1,4 Mio. € pro Jahr reduziert und die Abgasemissionen (u.a. ca. 1.800 Tonnen CO2) sowie das Unfallgeschehen günstig beeinflusst.

Werden sämtliche Einflussgrössen aufgerechnet, so stehen einem zusätzlichen volkswirtschaftlichen Jahresnutzen von 2,944 Mio. € zusätzliche Jahreskosten von 0,696 Mio. € gegenüber. Somit ist der volkswirtschaftliche Ertrag um den Faktor 4,23 höher als die Finanzierung der Investition. Dieser aussergewöhnlich hohe Wert ist darauf zurückzuführen, dass in den bestehenden Abschnitten der Linie 6 zur Zeit ungenutzte Kapazitäten vorhanden sind, die ohne grosse Mehrkosten genutzt werden können.

5. Generelle Vorgaben für den Projektablauf

5.1. Rasche Abwicklung

¹ Stand der Kostenschätzung Frühjahr 2004

² Ohne Bagatelleinsparungen

Es sollen alle organisatorischen und vertraglichen Möglichkeiten für eine schnelle Abwicklung ausgeschöpft werden, um eine rasche Gesamtfertigstellung der Baumaßnahmen zu erreichen.

5.2. Öffentlichkeitsarbeit

Bei der Projektabwicklung ist eine laufende Sachinformation der Bevölkerung, des Gemeinderates, des Bezirksrates, der Wirtschaft und anderer Institutionen (Polizei, Land Steiermark, etc.) sicherzustellen.

5.3. Erfassung der Leistungen und Vergabevorschriften

Die Leistungen werden unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der technischen Wissenschaften sowie der einschlägigen Normen und Werkvertragsnormen erfasst. Grundlage für die Vergabe von Leistungen ist das Bundesvergabegesetz 2002, die ÖNORM A 2050 sowie die einschlägigen Bestimmungen der Stadt Graz.

5.4. Qualitäts- und Terminkontrolle

Eine intensive Qualitäts- und Terminkontrolle wird über die Projektsteuerung und die örtliche Bauaufsicht sichergestellt.

6. Projektabwicklung

6.1. Projektleitung

Im Rahmen ihrer Leitungs- und Koordinierungsfunktion nimmt die Stadtbaudirektion federführend die Projektleitung wahr und stimmt zentral die Informationen und speziellen Fachinteressen mit der Projektsteuerung ab. Ziel ist die Durchgängigkeit in der Koordination von der Planung bis zur Ausführung.

Die Stadtbaudirektion wird unter Beiziehung der betroffenen Magistratsabteilungen mit der konkreten Projektentwicklung des Gesamtprojektes bevollmächtigt und koordiniert unter Einbindung der Grazer Stadtwerke AG und der betroffenen Leitungsträger die Projektabwicklung.

6.2. Projektsteuerung und -durchführung

Die Projektsteuerung und -durchführung erfolgt durch die Grazer Stadtwerke AG – Verkehrsbetriebe allenfalls unter Beiziehung externer Fachleute. Die Projektsteuerung umfasst im wesentlichen die Koordination für die Planungs- und Bauleistungen, die Termin- und Kostenverfolgung, Ermittlungen über die Wirtschaftlichkeit, Erstellung der Unterlagen für die Projektkontrolle des Stadtrechnungshofes und das laufende Berichtswesen.

Des Weiteren wird eine laufende, schrittweise Kostenermittlung und -verfolgung eingerichtet. Dabei werden Kostenziele, Kostenrahmen, Kostenschätzung, Kostenberechnung, Kostenanschlag und Kostenfeststellung den Planungsphasen Grundlagenermittlung, Vorentwurf, Entwurf, Ausführung und Inbetriebnahme zugeordnet (ÖNORM B 1801).

Die Projektdurchführung durch die Grazer Stadtwerke AG bezieht sich insbesondere auf die Durchführung der Ausschreibungen und die Vergabe der Planungs- und Bauleistungen.

Für das gesamte Projekt wird ein „Jour- Fixe“ eingerichtet, bei dem alle Beteiligten regelmäßig zusammenkommen, anstehende Fragen klären sowie die kommenden Aufgaben regeln. Es wird ein Ergebnisprotokoll geführt, das festhält, wer, was bis wann zu machen hat.

7. Kosten

7.1 Investitions- bzw. Herstellungskosten

Basis für die folgende Kostenschätzung sind jene Schätzkosten (Stand Februar 1996), die der seinerzeitigen Projektgenehmigung vom 4.6.1996 zugrunde gelegen sind. Diese wurden einerseits mit einer 2%igen Valorisierung aufgewertet, andererseits unter dem Erfordernis der technisch erforderlichen Aktualisierung des Projektes ergänzt.

1.	Gleisbau und Oberleitungsbau		11,857
1.1a	VB / Bahnerhaltung Gleisbau Kostenschätzung 2/1996	6,115	
1.1b	Valorisierung (2% auf 9 Jahre)	1,193	
1.2a	VWS/OL Fahrleitungsabteilung Kostenschätzung 2/1996	1,414	
1.2b	Valorisierung (2% auf 9 Jahre)	0,276	
1.3	Adaptierung Anbindung Petersgasse (Gleisbau)	0,125	
1.4	durchgehende Erschütterungsdämmung (inkl. Streustromisolierung)	0,770	
1.5	Fahrgast-Information (8 Stück)	0,425	
1.6	Bogenschmieranlagen (10 Stück, 6 Schaltkästen)	0,250	
1.7	Aufzahlung Stahlmaste (100 Stück a €2.500.--)	0,250	
1.8	Weichensteuerung - Zusatzkosten	0,100	
1.9	Zusatzkosten VWS/OL Fahrleitung (100 Fahrdraht / 150 Tragseil)	0,067	
1.10	Unterwerk Peterstal	0,872	

2.	Leitungsbau		0,855
2.1	Fernwärme (neue Kostenschätzung EGG)	0,305	
2.2	Erdgas (neue Kostenschätzung EGG)	0,029	
2.3	Wasser - Basis Kostenschätzung 2/1996	0,436	
2.4	Wasser - Valorisierung (2% auf 9 Jahre)	0,085	
3.	Kanalbau		0,608
3.1	Basis Kostenschätzung 2/1996	0,509	
3.2	Valorisierung (2% auf 9 Jahre)	0,099	
4.	Straßenbauten		2,180
4.1	Basis Kostenschätzung 2/1996	1,489	
4.2	Valorisierung (2% auf 9 Jahre)	0,291	
4.3	Zusatzkosten Rankgerüste Eustacchiogründe	0,300	
4.4	Zusatzkosten Grünraumgestaltung	0,100	
5.	Verkehrslichtsignalanlagen		0,680
5.1	St. Peter Schulzentrum (Umbau)	0,080	
5.2	DKA Eisteichgasse / Petersgasse	0,080	
5.3	VLSA Eisteichgasse / Plüddemangasse	0,160	
5.4	DKA VS Eisteichgasse	0,080	
5.5	DKA Breitenweg / Petertalstraße	0,080	
5.6	DKA Haltestelle Peterstal	0,080	
5.7	Ausfahrten Tiefgaragen (3 Stück)	0,120	
6.	Straßenbeleuchtung		0,501
	überarbeitete Kostenschätzung	0,501	
7.	Ausstattung und Einrichtung		0,330
7.1	WC-Anlage (Haltestelle Peterstal)	0,060	
7.2	Bike & Ride Anlage (Haltestelle Peterstal)	0,060	
7.3	Bike & Ride Anlage (Haltestelle Eisteichgasse)	0,060	
7.4	Ampel- und Schrankenanlage Busausfahrt Hans Brandstettergasse	0,100	
7.5	Busanschlusssignal Haltestelle Peterstal	0,050	
8.	Planungs- und Dienstleistungskosten		0,960
8.1	Örtliche Bauaufsicht und Nebenleistungen	0,360	
8.2	Leistungen nach dem BauKG	0,200	
8.3	Vermessungsarbeiten	0,040	
8.4	Begleitende Kontrolle	0,160	
8.5	projektbegleitende Bürgerinformation	0,200	
9.	Projektsteuerung und -durchführung		0,556
10.	bisherige Aufwendungen der GVB (Grundablösen)		0,813
11.	Unvorhergesehenes (ca. 5%)		1,023
12.	Teuerung 2004-2007 (2% bezogen auf Finanzmittelaufteilung gemäß Pkt. 8.3)		1,036
GESAMTSUMME			21,399

Anmerkungen:

[1] Gleisbau und Oberleitungsbau:

Die ursprünglichen Kosten für den Gleis- und Oberleitungsbau haben 7.529 Mio. € betragen [Summe aus 1.1a und 1.2a]. Die Valorisierung (2% auf 9 Jahre) beträgt 1,469 Mio. € [Summe aus 1.1b und 1.2b]. Die Haltestellen in der Petersgasse sind den geltenden Sicherheitsbestimmungen entsprechend anzupassen, wodurch eine Adaptierung des Gleisbestandes in der Petersgasse mit Kosten von 0,125 Mio. € erforderlich wird [1.3]³.

Dem heutigen Stand der Technik entsprechend ist eine durchgehende Erschütterungsdämmung notwendig. Die dadurch anfallenden Kosten für die Neubaustrecke betragen – lt. Angaben der GVB – 0,910 Mio. €, für den Adaptierungsbereich in der Petersgasse 0,150 Mio. €, was unter Gegenrechnung der seinerzeitig abschnittsweise vorgesehenen Erschütterungsdämmung in Höhe von 0,290 Mio. € einen Mehrbetrag von 0,770 Mio. € ergibt [1.4].

Des Weiteren sind in Ergänzung zum damaligen Projekt die Fahrgast-Information (RBL) und Bogenschmieranlagen zur Geräuschkämmung mit Gesamtkosten von 1,001 Mio. € vorzusehen [Summe aus 1.5 und 1.6]. Zu den Kosten der Fahrgast-Information (RBL) ist anzumerken, dass laut Aussagen der GVB bei einer optimalen Strukturierung und Anbindung der zusätzlichen Stelen an das bestehende Netz, eine geringere Aufwandssumme anfallen könnte.

Aus stadtgestalterischen Überlegungen sollen die vorgesehenen Schleuderbetonmaste durch Stahlmaste ersetzt werden, was Mehrkosten von 0,250 Mio. € bedingt [1.7].

Aufgrund der technischen Entwicklung ist mit Zusatzkosten bei der Weichensteuerung in Höhe von 0,100 Mio. € zu rechnen [1.8]

Auf Basis der von der GVB im Jahr 2003 in Auftrag gegebenen Untersuchung ‚Berechnung des Gleichstromversorgungsnetzes für die Straßenbahn‘ ist unter Berücksichtigung, dass auf der Verlängerungs-

³ ein Teil der erforderlichen Gleisadaptierung wurde bereits 2004 im Rahmen des Gleissanierungsprogrammes der GVB durchgeführt

strecke City-Runner zum Einsatz kommen auch die Stromversorgung zu verbessern. Insbesondere ist die Errichtung eines Unterwerks im Bereich der neuen Endstation Peterstal notwendig. Die dadurch bedingten Mehrkosten betragen laut Angaben der GVB 0,939 Mio. € [Summe aus 1.9 und 1.10].

[2] Leitungsbau

Für die notwendigen Verlegungsarbeiten der Fernwärme bzw. Erdgas liegen überarbeitete Kostenschätzungen der Energie Graz GmbH vor [2.1 und 2.2].

Die ursprüngliche Kostenschätzung der Wasserleitungsverlegung [2.3] wurde analog dem Gleis- und Oberleitungsbau mit 2% auf 9 Jahre valorisiert [2.4].

[3] Kanalbau

Die ursprüngliche Kostenschätzung für Umbaumaßnahmen des bestehenden Kanalnetzes [3.1] wurde mit 2% auf 9 Jahre valorisiert [3.2].

[4] Straßenbauten

Die ursprüngliche Kostenschätzung für die Straßenbauarbeiten [4.1] wurde mit 2% auf 9 Jahre valorisiert [4.2]. Aus städtebaulicher Sicht ergibt sich die Notwendigkeit zusätzlicher Grünraumgestaltungsmaßnahmen sowohl im Bereich der Haltestellen als auch entlang der Eustacchiogründe in Höhe von 0,400 Mio. € [Summe aus 4.3 und 4.4]⁴.

[5] Verkehrslichtsignalanlagen

Auf Basis der Bescheid-Vorschreibungen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit zusätzliche Lichtsignalanlagen zu errichten (DKA Haltestelle ‚Peterstal‘, Ausfahrten Tiefgaragen) bzw. haben sich auch zwischenzeitlich aufgrund der erhöhten technischen Anforderungen deren Kosten erhöht. Dadurch ergeben sich gegenüber dem Projektstand aus dem Jahr 1996 Zusatzkosten in Höhe von 0,464 Mio. €.

[6] Straßenbeleuchtung

Für die Straßenbeleuchtung liegt eine überarbeitete Kostenschätzung in Höhe von 0,501 Mio. € - gegenüber ursprünglich 0,211 Mio. € - vor [6].

[7] Ausstattung und Einrichtung

Die bei der Endhaltestelle ‚Peterstal‘ vorgesehene WC-Anlage wird sich gegenüber dem Projekt 1996 voraussichtlich um 0,020 Mio. € auf 0,060 Mio. € verteuern [7.1]. Neben der Bike & Ride Anlage bei der Endhaltestelle ‚Peterstal‘ [7.2], wird auch eine Bike & Ride Anlage bei der Haltestelle ‚Eisteichgasse‘ (Bemaltes Haus – Bauernmarkt) mit Kosten in Höhe von 0,060 Mio. € [7.3] einzurichten sein.

Da zukünftig die Buslinie 63 von der Plüddemangasse über die Hans-Brandstettergasse zum Schulzentrum St. Peter geführt werden soll, ist eine entsprechende Schranken- bzw. Ampelanlage mit Gesamtkosten in Höhe von 0,100 Mio. € einzuplanen [7.4].

Bei der Endhaltestelle ‚Peterstal‘ ist ein Busanschlusssignal für die Linien 68 und 69 (Kosten ca. 0,050 Mio. €) vorzusehen [7.5].

[8], [9], [10], [11], [12] Sonstige Kosten

Die Planungskosten wurden entsprechend den geltenden gesetzlichen Bestimmungen (Baukoordinationsgesetz – BauKG) ergänzt [8.2]. Des weiteren wurden Mittel für eine projektbegleitende Bürgerinformation [8.5] und für Projektsteuerung und -durchführung gemäß Punkt 5.2 des gegenständlichen Berichts vorgesehen [9.]. Die bisherigen Aufwendungen der GVB beinhalten die Grundablösen sowie Planungs- und Verfahrenskosten [10].

Allgemeine Anmerkungen

Da die Gesamtdurchführung des Projektes durch die Grazer Stadtwerke AG bzw. die GVB erfolgt, fällt keine Umsatzsteuer an.

Die Annahmen über die einzelnen Kostenfaktoren basieren auf Erfahrungswerten über gleichartig ausgeschriebene Leistungen und gehen davon aus, dass keine Erschwernisse bei den Bauarbeiten durch witterungsbedingte Umstände oder unvorhergesehene Ereignisse auftreten.

Die Auswirkungen des aktuell stark steigenden Stahlpreises können derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Sollten sie jedoch für das gegenständliche Projekt schlagend werden, werden allfällige Kostensteigerungen im Schienenbau durch Einsparungen in anderen Bereichen kompensiert, sodass es zu keiner Erhöhung der Gesamtprojektkosten in Höhe von 21,399 Mio. € kommt.

⁴ Die konkreten Maßnahmen werden von einem – vom Stadtplanungsamt beauftragten - Landschaftsplaner nach Vorliegen des eisenbautechnischen Detailprojektes und der damit in Zusammenhang stehenden konkreten Kenntnis der verfügbaren Grundstücksflächen festgelegt.

7.2 Folgekosten

Die Folgekosten⁵ werden von den GVB⁶ wie folgt angegeben:

Lenker(innen)einsatz / Jahr	10.409 Stunden x 33,19274 €	345.503,25
Kilometerabhängige Preis / Jahr	164.206,25 km x 1,35336 €	222.229,84
Abschreibungen und Zinsen für Fahrzeuge / Jahr inkl. Reservehaltung		334.109,20
Sonstige fixe Fahrzeugkosten / Jahr		86.263,06
Kosten für Linienbetreuung / Jahr		265.522,68
zusätzliche Verwaltungs(gemein)-kosten / Jahr		87.753,97
Verkaufspreiszuschlag		40.241,46
Gesamtpreis / Jahr		1.381.623,46

Der Kosteneinsparungseffekt bei den Bussen der Linie 89, Linie 36 und Linie 63 beträgt – laut Aussagen der GVB – ca. 177.000,- € pro Jahr, wobei sonstige Linienänderungen bei der Straßenbahn und den Bussen (Verbundlinien) nicht berücksichtigt wurden.

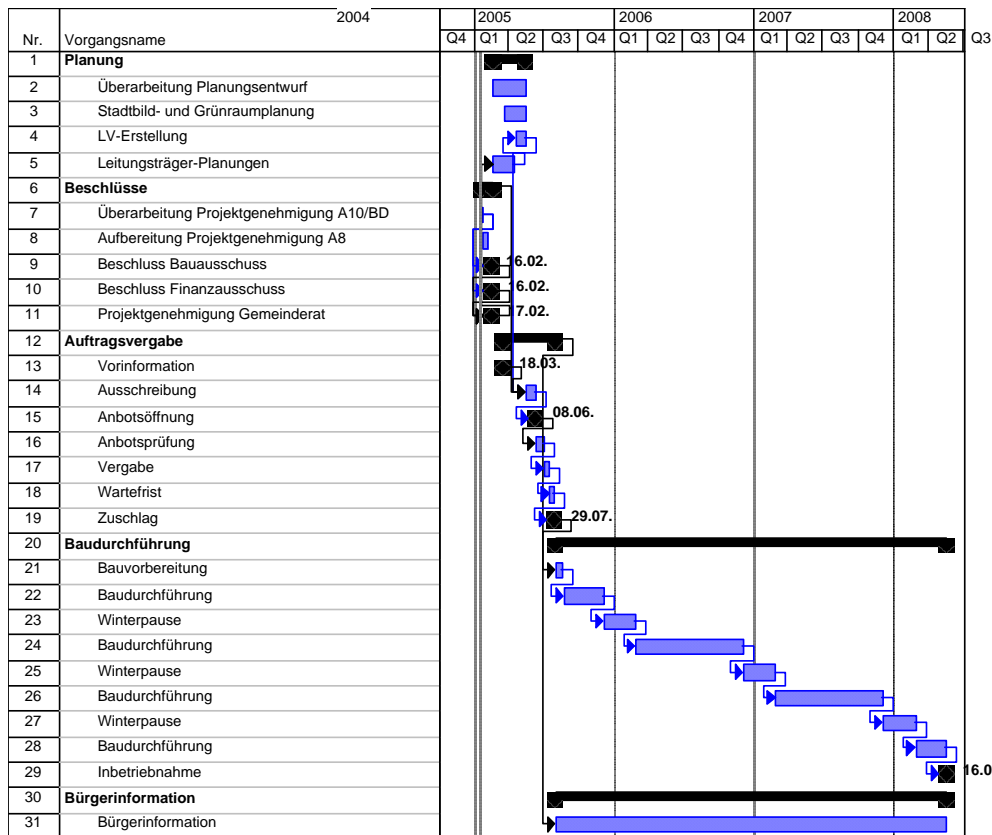
Die zu erwartenden Umsatzerlöse hängen von den zukünftigen Fahrgastzahlen ab. Hier gibt es zwischen den GVB und den von der Stadtbaudirektion beauftragten Gutachtern (Dipl.-Ing. Hüsler, Univ. Prof. Dr. Fallast) unterschiedliche Ansätze bzw. Einschätzungen. Die GVB rechnen mit Mehrerlösen von rund 450.000,- € pro Jahr, auf Basis der angenommenen Fahrgastzahlen von Dipl.-Ing. Hüsler bzw. Univ. Prof. Dr. Fallast würden sie 645.000,- € betragen.

Demnach ergeben sich jährliche Mehrkosten zwischen rund 559.000,- € und 754.000,- €⁷

8. Termine

8.1. Zeitplan

Die Baudurchführung erfolgt in Abstimmung mit der Grazer Stadtwerke AG, den betroffenen Leitungsträgern und den zu beauftragenden Firmen. Die wichtigsten anzustrebenden Eckdaten sind:



⁵ Die Zahlen stellen eine Hochrechnung für das Jahr 2007 dar, wobei für den Zeitraum 2003 bis 2007 eine 2%ige Valorisierung angenommen wurde.

⁶ lt. Schreiben vom 30.4.2004

⁷ Zahlenangaben im Schreiben der GVB vom 30.4.2004 gerundet

Die Terminangaben setzen eine zeitgerechte Beschlussfassung durch die zuständigen Organe der Stadt Graz und der Grazer Stadtwerke AG, eine zügige Planungsabwicklung, eine rasche Abhandlung der Verfahren – insbesondere der Vergabeverfahren – sowie eine Baudurchführung ohne unvorhersehbare Ereignisse voraus.

8.2. Änderungsstop

Ein Änderungsstop wird mit Beginn der Textierung der Leistungsverzeichnisse festgelegt. Spätere Änderungswünsche können im Rahmen des Projektes nicht berücksichtigt werden.

8.3. Finanzmittelaufteilung

Bezogen auf den Zeitplan (vgl. Pkt. 8.1) ergibt sich voraussichtlich folgende Finanzmittelaufteilung:

Jahr	Anteil in %	Betrag in Mio. €
2005	10 %	2,077
2006	40 %	8,474
2007	40 %	8,644
2008	10 %	2,204

9. Stadtrechnungshof

Nach der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof erfolgt eine Projektkontrolle hinsichtlich Bedarfsprüfung, Soll-Kosten-Berechnung und Folge-Kosten-Berechnung. Die Planunterlagen haben daher auch die diesbezüglichen Informationen zu umfassen.

Eine Stellungnahme des Stadtrechnungshofes zum gegenständlichen Bericht liegt vor.

10. Änderungen zum Antrag vom 3.12.2003

Wie dargestellt, hat der Ausschuss für Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung am 3.12.2003 die von der Stadtbauverwaltung ausgearbeitete Projektgenehmigung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 in Höhe von 20,5 Mio. € beschlossen.

Im Folgenden sind die Änderungen zum damaligen Bericht dargestellt:

- Der vorhin angeführte Beschluss des Ausschusses für Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung wurde in die Chronologie (vgl. Pkt. 1) aufgenommen.
- Der vorliegende Bericht wurde um die im Frühjahr 2004 vom Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG, Zürich, erstellte volkswirtschaftliche Beurteilung ergänzt (vgl. Pkt. 4).
- Betreffend Projektsteuerung und –durchführung wird klargestellt, dass diese durch die Grazer Stadtwerke AG – Verkehrsbetriebe, allenfalls unter Beiziehung externer Fachleute, erfolgt (vgl. Pkt. 6.2).
- Die Kostendarstellung wurde aufgeteilt in Investitions- und Herstellungskosten (Pkt. 7.1) und Folgekosten (Pkt. 7.2).
- Bei den Investitions- und Herstellungskosten wurden folgende Änderungen vorgenommen:
 - Neuberechnung der Valorisierung – nunmehr 2% auf 9 anstatt 7 Jahre;
 - 50%ige Reduzierung der Adaptierung Anbindung Petersgasse, da teilweise bereits im Zuge einer Gleissanierung 2004 umgesetzt;
 - Reduzierung der Fahrgast-Info-Stelen von 11 auf 8 Stück
 - Reduzierung der Zusatzkosten VWS/OL Fahrleitung bei gleichzeitiger Berücksichtigung eines erforderlichen Unterwerks im Peterstal
 - Auf Basis der zwischenzeitlich mit den Grazer Stadtwerke AG – Verkehrsbetriebe geführten Verhandlungen wurde der Kostenansatz für die Projektsteuerung und –durchführung von 0,230 Mio. € auf 0,556 Mio. € erhöht.
- Die Darstellung der einzelnen Kostensteigerungen gegenüber der ursprünglichen Projektgenehmigung aus dem Jahr 1996 wurden detaillierter und übersichtlicher dargestellt.
- Die offenen Fragen mit den Grazer Stadtwerke AG – Verkehrsbetriebe (Verkaufspreiszuschlag, neue Straßenbahnfahrzeuge, laufende Betriebskosten, Unterwerk) wurden geklärt und entsprechend berücksichtigt.
- Zeitplan (Pkt. 8.1) und Finanzmittelaufteilung (Pkt. 8.3) wurden entsprechend aktualisiert.
- Ein Bericht des Stadtrechnungshofes liegt nunmehr vor.

Aufgrund des vorstehenden Berichtes stellt der Ausschuss für Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung den

Antrag

der Gemeinderat möge beschließen:

1. Der gegenständliche Bericht wird hinsichtlich der gemäß Pkt. 2 zu treffenden Ausbaumaßnahmen und der gemäß Pkt. 3 angeführten und damit in Zusammenhang stehenden verkehrlichen Maßnahmen genehmigt.
2. Die Projektgenehmigung ,Verlängerung der Straßenbahnlinie 6' wird im Sinne des vorliegenden Ausbaukonzeptes genehmigt. Der Finanzbedarf beträgt 21,399 Mio. € mit folgender Jahresaufteilung:
2005: 2,077.000,-- €
2006: 8,474.000,-- €
2007: 8,644.000,-- €
2008: 2,204.000,-- €
3. Die Stadtbaudirektion wird unter Beiziehung der betroffenen Magistratsabteilungen mit der konkreten Projektleitung des Gesamtprojektes bevollmächtigt.
4. Die Bedeckung der Kosten erfolgt auf den im parallelen Finanzstück festzulegenden Voranschlagstellen.
5. Die Projektdurchführung erfolgt entsprechend dem im parallelen Finanzstück zu beschließenden Finanzierungsvertrag zwischen der Stadt Graz und der Grazer Stadtwerke AG durch die Grazer Stadtwerke AG.

Der Bearbeiter

Der Stadtbaudirektor

Der Stadtsenatsreferent

Der Antrag wurde in der heutigen <input type="checkbox"/> öffentl. <input type="checkbox"/> nicht öffentl. Gemeinderatssitzung
<input type="checkbox"/> bei Anwesenheit von GemeinderätInnen
<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> mehrheitlich (mit . . . Stimmen / . . . Gegenstimmen) angenommen.
<input type="checkbox"/> Beschlussdetails siehe Beiblatt
Graz, am
Der / Die SchriftführerIn:

- 1.) an die Mag.-Abt. 8 – Finanz- und Vermögensdirektion
mit dem Ersuchen
 - a) um Vorlage an den Herrn Finanzreferenten
 - b) um Ausarbeitung eines Antrages an den Finanz- und Voranschlagsausschuss
 - c) um Ausarbeitung eines Finanzierungsvertrages zwischen der Stadt Graz und der Grazer Stadtwerke AG

MAGISTRAT GRAZ

A 10/BD Stadtbaudirektion

A 10/BD - 23599/2003-22

Projektgenehmigung
Verlängerung Straßenbahnlinie 6
über 21,399.000,-- €

Bearbeiter: Martin Bauer
Dipl.-Ing. Klaus Masetti
E:\Masetti\Linie 6\GR-Antrag 2005-02-17.doc
A-8011 Graz Europaplatz 20
Telefon: 0316 / 872 3513 bzw. 3506
Telefax: 0316 / 872 3509
email: klaus.masetti@stadt.graz.at

Graz, am 17. Feber 2005

Zuständigkeit des Gemeinderates
gemäß Statut der Landeshauptstadt

Graz § 45, Abs. 2, Pkt. 5

Der Ausschuss für Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung hat in seiner Sitzung am
den vorstehenden, von der Mag.-Abt. 10 – Stadtbaudirektion ausgearbeiteten Antrag vorberaten.

Der Ausschuss stimmt diesem Antrag zu

Der Ausschuss beschloss folgenden Antrag:

Die Obfrau

Die Schriftführerin