

# Bericht an den Gemeinderat

GZ:

A 10/BD – 33188/2011-1

A 8 – 46340/2010-0034

Bearbeiter: Klaus Masetti

O:\BD1\Projekte\Masetti\Linie Südwest\Anträge\GR-Antrag SW 2011-10 F04-Änderung.docx

BerichterstellerIn: Lisa Rücker

Betreff:

2. Ausbaustufe Netzausbau Straßenbahn

Straßenbahnlinie Südwest

Planungsphase

Projektgenehmigung über 5,280 Mio. €

für den Zeitraum 2011 - 2015

Graz, 04.11.2011

Zuständigkeit des Gemeinderates

gemäß Statut der Landeshauptstadt

Graz § 45, Abs.2, Pkt. 5 und 10 bzw. §90 Abs.4

## 1. Allgemeine Ausgangssituation

Wie im Grazer Gesamtverkehrskonzept – GIVE vorgesehen, stellt der Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine der wichtigsten verkehrspolitischen Grundsätze der Stadt Graz dar. Neben den allgemeinen Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr, wie die Verdichtung des Fahrplanangebotes (TAKTFAHRPLAN) und der Attraktivierung des Busangebotes (Tangential-Busing), kommt dem Ausbau des Systems Straßenbahn, als Hauptverkehrsträger des öffentlichen Verkehrs in Graz, die größte Bedeutung zu. Im Dezember 2003 hat der Gemeinderat einstimmig den Grundsatzbeschluss über den Straßenbahnausbau gefasst. Von den fünf Projekten der Prioritätsstufe 1 sind sämtliche fertiggestellt (Verlängerungen der Straßenbahnlinien 4, 5 und 6, Nahverkehrsknoten Don Bosco und Puntigam). Die Bauarbeiten für die Nahverkehrsdrehscheibe Graz Hauptbahnhof sind in vollem Gang und wird der Straßenbahnbetrieb über die Nahverkehrsdrehscheibe Ende November 2012 aufgenommen. Die Bauarbeiten werden mit der Neuerrichtung der Bahnunterführung Eggenberger Straße im Oktober 2013 abgeschlossen.

Auch in der vom Gemeinderat beschlossenen Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 bekennt sich die Stadt Graz als Straßenbahnstadt und wird der Ausbau von Straßenbahnlinien als wesentlicher Bestandteil der Grazer Verkehrspolitik angesehen.

## 2. Beschlusslage

Seitens der Abteilung für Verkehrsplanung wurden am 18. Oktober 2006 im Ausschuss für Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung die Straßenbahnprojekte zur 2. Ausbaustufe (Informationsbericht GZ.: A10/8 - 17481/2006-2) präsentiert. Im Rahmen dieses Ausschusses wurde vereinbart eine Bewertung (Nutzen-Kosten-Analyse) der 10 zum Teil in Varianten vorliegenden Ausbauprojekte vornehmen zu lassen.

Diese Untersuchung (erstellt vom Ingenieurbüro für Verkehrsplanung Hüsler, Zürich) wurde dem Ausschuss für Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung am 27. Juni 2007 präsentiert, mit dem Ergebnis, dass das Projekt Straßenbahnlinie Südwest (Jakominiplatz – Griesplatz – Don Bosco – Strassgang) vorbehaltlos für die Umsetzung empfohlen wurde.

Am 18.10.2007 hat der Gemeinderat einstimmig die Projektgenehmigung für die Trassenfindungsplanung der Projekte ‚Süd-West-Linie‘, ‚Nord-West-Linie‘ und ‚Anbindung Universität‘ über 400.000,-- beschlossen (GZ.: A10/BD – 32469/2007-1 bzw. A10/8 – 14624/2007-4) und diesen Betrag mit Beschluss vom 8.5.2008 auf 700.000,-- erhöht (GZ.: A10/BD – 32469/2007-23 bzw. A10/8 – 19419/2007-3).

Unter der Projektkoordination der Stadtbaudirektion wurde eine Arbeitsgruppe, bestehend aus MitarbeiterInnen der Abteilung für Verkehrsplanung, der Stadtplanung, der Abteilung für Grünraum und Gewässer, der Graz AG – Verkehrsbetriebe (nunmehr Holding Graz Linien) und des Landes Steiermark – Fachabteilung 18A eingerichtet. Unterstützt von Planungsbüros wurden die Arbeiten zur Trassenfindungsplanung im Oktober 2007 aufgenommen und im Dezember 2009 abgeschlossen.

### **3. Streckenverlauf sowie städtebauliche und verkehrliche Funktion der Südwestlinie**

Der gesamte Grazer Süden unterliegt in den letzten und kommenden Jahren einem dynamischen Veränderungs- und Umformungsprozess. Die Bezirke Straßgang und Wetzelsdorf verfügen einerseits aufgrund ihrer Lage zwischen Stadtkern und Umlandgemeinden sowie am Rande des Plabutsches und des Buchkogels über hohes Entwicklungspotential, andererseits sind sie jedoch von starken Verkehrsbelastungen betroffen. Zudem stellt der gesamte Grazer Süden einen stadtklimatologisch benachteiligten Bereich mit hoher Nebelhäufigkeit und schlechter Durchlüftung dar. Im Sinne der Erhaltung der Lebensqualität in den Stadtrandbezirken ist daher der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel im Stadtgebiet sowie im Umland dringend zu forcieren.

Durch die Straßenbahnlinie Südwest werden die genannten Außenbezirke an das Stadtzentrum angeschlossen, zusätzlich besteht für den bisher benachteiligten Bezirk Gries mit dem Anschluss des Griesplatzes an das Straßennetz die Chance einer starken Aufwertung im Bereich Mobilität und Qualität des öffentlichen Raums. Da die Maßnahme in einem Bereich mit besonders hoher Bevölkerungsdichte und hohem Kinder- und Jugendanteil gesetzt wird, sind eine nachhaltige Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und eine gute Auslastung zu erwarten. Begleitende Eingriffe zur Gestaltung und Attraktivierung des öffentlichen Raums könnten in einem Bereich mit geringer Freiflächenausstattung einen massiven Beitrag zur Freizeit- und Lebensqualität leisten.

Mit dem Nahverkehrsknoten Don Bosco besteht bereits eine attraktive Anbindung an das regionale und überregionale Schienennetz im Grazer Westen; die nunmehr geplante Verknüpfung mit einer Straßenbahnlinie wird nicht zuletzt die Akzeptanz der S-Bahn weiter steigern.

In den Bezirken Wetzelsdorf und Straßgang stehen zurzeit ca. 160 ha Baulandreserven unterschiedlicher Dichten und Widmungskategorien zur Verfügung. Die Ausnutzbarkeit derselben sowie weitere mögliche Baulandausweisungen werden nicht zuletzt von der Qualität der vorhandenen ÖV-Anbindung bzw. des attraktiven Angebots zum Umstieg auf den Umweltverbund (ÖV, Rad, Fußgänger) abhängen.

Die Südwestlinie verläuft vom Jakominiplatz über Radetzkybrücke, Griesplatz und Lazarettgasse zum Gürtelturmplatz, von dort weiter über die Kärntnerstraße, den Nahverkehrsknoten Don Bosco, die Wetzelsdorfer Straße zur Endschleife des 1. Bauabschnitts am Areal der Hummelkaserne. Zusätzlich wird ein Ast über die Elisabethnergasse zur Annenstraße geführt. Ein 2. Bauabschnitt sieht die Weiterführung über die Roseggerstraße und die GKB Haltestelle Wetzelsdorf in die Straßganger Straße zur Wendeschleife Grottenhofstraße vor.

Die Südwestlinie verbindet damit den bevölkerungsreichen Ortsteil Wetzelsdorf über den Griesplatz mit dem Jakominiplatz. Der zweite Streckenast über die Elisabethnergasse dient als Entlastungsstrecke für die Herrengasse.

Im innerstädtischen Teil - Jakominiplatz bis Kreuzung Gürtelturm - ist die Stadt bereits fertig gebaut, der vorhandene Raum ist vorgegeben – es kann lediglich die Aufteilung unter den unterschiedlichen Nutzergruppen geändert werden. Der Gestaltungsspielraum ist gering; die Eingriffe werden sich vor allem in der geänderten Nutzung – weniger MIV, weniger Parkplätze - zeigen. Dennoch bestehen bei einem aktiven Bekenntnis zur Förderung der sanften Mobilität große Chancen zur Aufwertung des öffentlichen Raums (z.B. im Bereich Radetzkystraße, Griesplatz oder im Bereich Rösselmühlgasse) und einer Umverteilung der vorhandenen Flächen im Sinne des Umweltverbunds und der FußgängerInnen/BewohnerInnen.

Eine strategische Bedeutung bekommt der Nahverkehrsknoten Don Bosco. Dort laufen die S-Bahn Linien Süd und Süd-Ost zusammen und werden über die Straßenbahn mit allen wichtigen Knoten der Innenstadt verbunden. Dadurch entsteht neben dem Hauptbahnhof ein zweiter hochwertig erschlossener Nahverkehrspol in Graz.

Ab dem Nahverkehrsknoten Don Bosco bis Straßganger Straße führt die Trasse durch bestehende Wohngebiete, die großteils durch Einfamilienhausstrukturen geprägt sind, und wichtige Entwicklungsgebiete der Stadt Graz. Das Areal Graz Reininghaus und die Hummelkaserne werden durch die Südwestlinie sowohl an den Nahverkehrsknoten Don Bosco und damit an das regionale und überregionale Schienennetz als auch an das Grazer Straßenbahnnetz und damit an das gesamte Stadtgebiet angebunden. Für den hier geplanten neuen Stadtteil sind mit dem Bau der Straßenbahn die Rahmenbedingungen für einen Modal Split zugunsten des Umweltverbunds gegeben.

Im Bereich der Straßganger Straße schließlich verläuft die SW-Linie auf einer Haupteinfahrtsstraße der Stadt Graz. Die Gebäudestruktur in diesem Bereich ist heterogen; verdichtete Formen wechseln mit älteren Einfamilienhausgebieten sowie Reihenhäuseranlagen und verdichtetem Flachbau neueren Datums. Westlich der Straßganger Straße bestehen eine Vielzahl von Baulandreserven. Aufgrund der Lage am Fuße des Plabutsches und des Naherholungsgebietes Buchkogel ist dieser Teil der Stadt in den letzten Jahren ein beliebter Wohnstandort geworden. Eine Anbindung an das Grazer Straßenbahnnetz wird zu einer weiteren Aufwertung führen.

Unter Berücksichtigung der zukünftigen Siedlungsentwicklungen (u.a. Reininghausgründe) werden in Abhängigkeit des Betriebskonzeptes zwischen 14.000 und 19.000 zusätzliche Fahrgäste gegenüber heute erwartet (vgl. dazu die von GVS und BIM im Auftrag der Graz AG Verkehrsbetriebe erstellte Untersuchung ‚Potentialabschätzung Straßenbahn‘ aus Oktober 2009).

Städtebaulich sollte es langfristig Ziel sein, die Straßenbahn bis zum Ortszentrum Straßgang zu führen. Eine Aufwertung der alten Ortskerne und damit eine Stärkung der Identität in den Außenbezirken und der Idee der „Stadt der kurzen Wege“, wie im 3.0 Stadtentwicklungskonzept als Zielsetzung formuliert, können jedoch nur in Verbindung mit einer sichergestellten Mobilität für Alle erfolgen. Dies wäre durch die Anbindung an das Grazer Straßenbahnnetz optimal erfüllt.

Im Zuge der Planung der Straßenbahnlinie Südwest soll auch danach getrachtet werden, parallel zur Trasse Radfahrmöglichkeiten zu schaffen. Ebenso ist aus gestalterischer und stadtbildplanerischer Sicht besonderes Augenmerk auf die Ausgestaltung der Fahrleitung und Masten zu legen.

#### **4. Alternative Linienführungen**

Für einzelne Teilabschnitte wurden auch alternative Linienführungen untersucht, jedoch aus den nachfolgend angeführten Gründen nicht weiterverfolgt:

##### **4.1 Griesplatz – Karlauerstraße – City-Park – Hohenstauffengasse – Don Bosco**

Diese Linienführung weist eine geringe Bewohnerdichte entlang der Karlauerstraße auf und ermöglicht keine Anbindung der Wohngebiete Lazarettgürtel und des BRG Översee. Zudem ist der Trassenabschnitt Karlauer Straße zur Hohenstauffengasse durch Objekte an der Karlauer Straße verbaut und es wären umfangreiche Eingriffe am Gelände ‚City-Park‘ erforderlich.

##### **4.2 Gürtelturmplatz – Lazarettgürtel – City-Park – Hohenstauffengasse – Don Bosco**

Diese alternative Trassenführung wurde in mehreren Varianten untersucht. Dabei standen jeweils oberirdische (plangleiche) Querungen des Gürtels als auch Unterführungen unter dem Gürtel zur Diskussion.

Es zeigte sich, dass die Führung entlang des Gürtels sowohl bei plangleicher Querung als auch bei einer Unterführung, mit der bestehenden Bausubstanz „Lazarettkaserne“ bzw. dem gültigen Bebauungsplan Citypark, der eine festgelegte Grenzlinie entlang des Gürtels vorgibt, in Konflikt gerät, da eine Verbreiterung des Straßenraumes Gürtel erforderlich wäre.

Eine Unterführung unter dem Gürtel würde aufgrund der erforderlichen Rampenlängen bei beiden Streckenvarianten gravierende Eingriffe in die Bausubstanz erfordern (etwa Teilabbrüche von Häuserfronten in der Lazarettgasse) und nicht bzw. schwer lösbare Konflikte mit den Zufahrten zu bestehenden Objekten hervorrufen.

Im Zuge der Einreichplanung wird diese Streckenführung nochmals einer detaillierten Überprüfung unterzogen.

##### **4.3 Don Bosco – Am Lindenkreuz – Rosegger-Straße**

Eine Trassierung auf der Ostseite der Kärntner Straße würde umfangreiche Grund- und Objekteinlösen mit sich bringen bzw. müsste die Einbindung beim Lindenkreuz in die Rosegger Straße mit großem technischen und finanziellen Aufwand unterirdisch erfolgen, um die Leistungsfähigkeit dieses Kreuzungsbereiches sicherstellen zu können

Eine Trassierung auf der Westseite der Kärntner Straße würde durch die schleifende Querung der Straßenbahn eine gravierende Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Kärntner Straße bedeuten – was auf grundsätzliche Ablehnung der Landesstraßenverwaltung stößt – und zudem umfangreiche Grund- und Objekteinlösen mit sich bringen.

Auch wäre eine unmittelbare Anbindung der Reininghaus-Gründe durch eine solche Trassenführung nicht möglich.

##### **4.4 Don Bosco – Wetzelsdorfer Straße – Straßganger Straße**

Es ist auf Grund der Tatsache, dass es sich bei der Wetzelsdorfer Straße um eine übergeordnete Landesstraße handelt, eine durchgehende eigene Trasse für die Straßenbahn erforderlich. Im Abschnitt westlich der Gallmayergasse bestehen beengte Straßenverhältnisse und würde eine eigene Trassenführung zahlreiche Grundeinlösungen notwendig machen. Zudem gibt es keine unmittelbare Anbindung der Hummelkaserne und an die GKB bzw. müsste, um eine solche zu erreichen, die GKB Haltestelle Wetzelsdorf nach Norden verlegt werden.

## 5. Generelle verkehrliche Auswirkungen der Südwestlinie

Durch die geplante Straßenbahnlinie Süd-West ist in der Grazer Innenstadt eine massive Änderungen der Verkehrsorganisation notwendig. Die Straßenbahntrasse benötigt Platz, der derzeit vorrangig dem KFZ-Verkehr zur Verfügung steht.

Deshalb wurde parallel zur Trassenplanung auch ein Konzept für eine neue Verkehrsorganisation bzw. für ein neues Verkehrsmanagement für den Bereich Innenstadt Süd-West erarbeitet. Dieses Konzept reicht in der Betrachtung der Auswirkungen von der Innenstadt (Bereich Jakominiplatz) bis zum Gürtelturm, da in diesem Abschnitt die Leistungsfähigkeit für den KFZ-Verkehr deutlich verringert wird

Der Entwurf der Straßenbahntrasse sieht folgende verkehrstechnisch relevanten Punkte vor: In der Radetzkystraße von der Neutorgasse bis zum Marburger Kai wird die Straßenbahn auf einer getrennten Gleistrasse im Zweirichtungsverkehr geführt. Damit steht dem KFZ-Verkehr statt derzeit 2 nur mehr 1 Fahrstreifen zur Verfügung. Auch auf der Radetzkybrücke und in der Brückenkopfgasse fährt die Straßenbahn auf einer getrennten Gleistrasse. Dem KFZ-Verkehr verbleiben auf der Brücke 2 Fahrstreifen, die Brückenkopfgasse ist nur mehr für Anrainer befahrbar. In der Rösselmühlgasse fährt die Straßenbahn stadteinwärts im Mischverkehr, stadtauswärts auf eigener Trasse. In der Lazarettgasse wird die Straßenbahn ebenfalls auf einer eigenen Gleistrasse in beiden Fahrtrichtungen geführt. Damit steht dem KFZ-Verkehr auch hier statt derzeit 2 nur mehr 1 Fahrstreifen zur Verfügung. Auch in der Elisabethnergasse kommt es zu Einschränkungen des KFZ-Verkehrs. Ab der Gürtelturmkreuzung kommt es zu keinen Änderungen beim KFZ-Verkehr.

Die Grundlage für die Ermittlung der Auswirkungen war ein Prognosezustand 2015, der unter anderem auch die Umsetzung des Verkehrskonzepts Annenstraße (Einbahnführung stadteinwärts), die Realisierung des Verkehrskonzeptes Gürtelturm, das Einkaufszentrum ECE (zum Bearbeitungszeitpunkt Winter 2008/2009 mußte von einer Realisierung ausgegangen werden) und eine Trendentwicklung mit leichter weiterer Zunahme des KFZ-Verkehrs enthält.

Es wurden mehrere Planfälle der Verkehrsorganisation untersucht, wobei die Ergebnisse der Modellrechnung – unter Zugrundelegung einer starken Verringerung der KFZ-Leistungsfähigkeit zwischen Radetzkyplatz und Gürtelturmkreuzung und dem Öffnen einer Umfahrungsmöglichkeit der Brückenkopfgasse über den Straßenzug Grieskai – Zweiglgasse mit einem Rechtsabbiegegebot in den Griesplatz - wie folgt zusammengefaßt werden können: Im Abschnitt Radetzkyplatz bis Gürtelturmkreuzung ist eine starke Abnahmen der KFZ-Verkehrsbelastungen zu erwarten. Dadurch entstehen sehr starke Verlagerungen des KFZ-Verkehrs auf andere Straßen, z.B.: eine starke Zunahme der auf dem Straßenzug Neutorgasse – Tegetthoffbrücke – Belgiergasse – Vorbeckgasse – Roseggerhaus mit +14% bis +21%. Auch der Kaiser Franz Josef Kai wird durch zusätzlichen KFZ-Verkehr belastet (ca. +9%). Eine starke Zunahme um ca. 33% ist in der Zweiglgasse und auch am Grieskai südlich der Radetzkybrücke mit bis zu 50% zu erwarten. Deutliche Mehrbelastungen entstehen auch in der Keplerstraße, am Schönaugürtel und am Eggenberger Gürtel. Dies ist eine Folge der Verringerung der Leistungsfähigkeit in der Innenstadt, der Verkehr wird tendenziell nach aussen verdrängt. Durch die Einschränkungen in der Elisabethnergasse erhöht sich auch das Verkehrsaufkommen in der Idlhofgasse (ca. +25%).

Grundsätzlich zeigen die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, dass es für die Süd-West-Linie mit ihren starken Einschränkungen der KFZ-Leistungsfähigkeit Varianten der Verkehrsorganisation in der Innenstadt gibt, die aus heutiger Sicht funktionsfähig sind. Es bestehen natürlich einige im Detail zu klärende Fragen, z.B. die Verkehrslösung in der Brückenkopfgasse, die genaue Regelung an der Kreuzung Rösselmühlgasse – Elisabethnergasse – Lazarettgasse – Josef Huber Gasse sowie die detaillierte Lösung für die Kreuzung Zweiglgasse – Griesplatz, die die Auswirkungen noch im Detail beeinflussen können. Dies wird Aufgabe der Einreichplanung sein. Im Rahmen der Trassenfindungsplanung konnte die grundsätzliche Machbarkeit nachgewiesen werden.

## **6. Detailspekte der Streckenführung und –beurteilung – Bauabschnitt 1**

Wie bereits ausgeführt, verläuft die Südwestlinie vom Jakominiplatz über Radetzkybrücke, Griesplatz und Lazarettgasse zum Gürtelturmplatz, von dort weiter über die Kärntnerstraße, den Nahverkehrsknoten Don Bosco, die Wetzeldorfer Straße über das Areal der Hummelkaserne in die Roseggerstraße und anschließend in die Straßganger Straße bis Höhe Grottenhofstraße. Zusätzlich wird ein Ast über die Elisabethnergasse zur Annenstraße geführt.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich lediglich auf den 1. Bauabschnitt, der die Entlastungstrecke Elisabethnergasse beinhaltet und mit einer Haltestelle bzw. Wendeschleife auf dem Areal der Hummelkaserne endet. Der Streckenverlauf sowie die maßgeblichen Querschnitte sind der Beilage zu entnehmen.

### **6.1 Streckenführung in der Radetzkystraße im Abschnitt Jakominiplatz – Wielandgasse**

Grundsätzlich wird – nicht zuletzt aus ökonomischen Gründen – die bestehende Gleislage beibehalten. Damit kann die Straßenbahn im bestehenden Straßenraum untergebracht werden. Die Haltestelle stadtauswärts wird – wie im Bestand für Busse – vor dem Kreuzungsbereich mit der Wielandgasse situiert, jedoch als Doppelhaltestelle mit einer Länge von 80,0 m ausgebildet.

Der Erhalt der bestehenden Bäume im Straßenraum ist neben gestalterischen Aspekten (ein möglicher Entfall der Parkplätze würde die Möglichkeit einer städtebaulichen Aufwertung als Fußgängerzone o.ä. bieten) in diesem dichten innerstädtischen Gebiet ein wichtiger Beitrag zum positiven Kleinklima.

Betrachtet wurde auch eine Situierung der stadtauswärts führenden Haltestelle in nördlicher Randlage nach der Kreuzung mit der Neutorgasse. Die Querung der Straßenbahn im Kreuzungsbereich würde jedoch eine massive Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung bedeuten.

### **6.2 Streckenführung in der Radetzkystraße im Abschnitt Wielandgasse - Grieskai**

Derzeit weist der Straßenraum neben einer stadteinwärts führenden Busspur auf der Südseite zwei KFZ-Spuren, 1 Parkspur im Norden sowie auf jeder Seite einen Gehsteig aus. Insbesondere der südliche Gehsteig ist mit einer Breite zwischen 2,36 bis 1,70 m sehr schmal.

Da die Straßenbahn einen eigenen Gleiskörper in beiden Richtungen benötigt (ein Mischverkehr ist in diesem Abschnitt auf Grund der hohen Verkehrsbelastung im Hinblick auf die Betriebs- und Fahrplansicherheit im Widerspruch zu § 15, Abs. 5 Straßenbahnverordnung und daher nicht möglich), muss eine KFZ-Spur hinkünftig entfallen. Die Gleistrasse wird im Süden angeordnet, wobei gleichzeitig auch der dortige Gehsteig um rund 0,80 m verbreitert werden kann. Letzteres wird auch durch die Situierung der dortigen Stadteinwärts-Haltestelle, die westlich der Pestalozzistraße vor dem Bezirksgericht als Doppelhaltestelle ausgebildet wird, notwendig. Die Parkspur auf der Nordseite kann teilweise aufrecht erhalten werden.

Gegen Westen (auf Höhe Haus Nr. 31) verengt sich die Radetzkystraße und muss auf eine Länge von ca. 10 Metern der nördliche Gehsteig auf 1,50 Meter eingeengt werden.

Mit der Parkanlage im Bereich des Gorbachplatzes steht ein weiteres Potential zur gestalterischen Aufwertung zur Verfügung. Durch die Trassenführung ist ein geringer Eingriff unvermeidlich, welcher jedoch als Anlass zu einer umfassenden Aufwertung betrachtet werden könnte.

Auf der Radetzkybrücke wird die Straßenbahn südseitig auf eigenem Gleiskörper weitergeführt, eine KFZ-Spur entfällt.

### **6.3 Streckenführung in der Brückenkopfgasse**

Die Brückenkopfgasse weist bei dem unter Denkmalschutz stehenden Haus Nr. 2 ihre engste Stelle auf. Der Querschnitt beträgt lediglich 11,58 m, die beiden Gehsteige sind lediglich rund 1,70 m breit, zwei der drei nach Westen führenden KFZ-Spuren haben eine Breite von nur knapp über 2,50 m.

Auch hier würde ein Mischverkehr auf Grund der derzeit hohen Verkehrsbelastung im Hinblick auf die Betriebs- und Fahrplansicherheit den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenbahnverordnung nicht entsprechen. Der KFZ-Verkehr kann damit nur mehr beschränkt als Zufahrt zu den dortigen Liegenschaften abgewickelt werden. Auch eine seinerzeit angedachte Arkadenlösung für

FußgängerInnen würde lediglich eine Restbreite von 2,28 m ergeben, die für eine KFZ-Spur ungeeignet ist.

Vorgeschlagen wird daher ein gemischter Geh-/Radweg auf der Südseite, ein 6,50 m breiter Straßenraum für die Straßenbahn bzw. in Richtung Westen gemeinsam für den AnrainerInnenverkehr sowie ein 2,0 m breiter Gehsteig auf der Nordseite.

Am Ende der Brückenkopfgasse vor der Einbindung in den Griesplatz sollen die beiden Haltestellen situiert werden. Die Anlage der Haltestelle stadtauswärts wie im Bestand für die Busse am Griesplatz ist auf Grund heutiger Kriterien (Doppelhaltestelle mit 80 m in der Geraden) nicht mehr möglich.

Durch eine Vielzahl an Maßnahmen wurde das umliegende Gebiet in den letzten Jahren massiv attraktiviert. So wurden der Nikolaiplatz und daran anschließende fußläufige Verbindungen in der Griesgasse, der Nikolaigasse und dem Entenplatz beispielsweise durch das GründerInnenzentrum oder den Um- und Zubau des Konservatoriums massiv belebt. Durch eine Reduktion des MIV in der Brückenkopfgasse könnte sich diese Belebung nach Süden fortsetzen.

Wie bereits in Pkt. 5. dargestellt, wird die angeführte Verkehrslösung im Zuge der Einreichplanung nochmals detailliert untersucht bzw. hinsichtlich der Möglichkeit einer Mischverkehrslösung geprüft.

#### **6.4 Streckenführung Griesplatz und Rösselmühlgasse bis Dreihackengasse**

Die Anbindung des Griesplatzes an das Straßenbahnnetz stellt städtebaulich ein wichtiges Signal dar. Damit einher geht die Aufwertung des öffentlichen Raums in diesem an sich traditionell eher benachteiligten Stadtbezirk. Die bessere Erreichbarkeit des Griesplatzes ist auch die Chance zu einer Umgestaltung des gesamten Platzes im Sinne einer höheren Nutzbarkeit für Freizeit und Aufenthalt, muss jedoch als gesondertes Projekt gesehen werden.

Die Gleise in der Rösselmühlgasse werden auf der Südseite verlegt und Straßenbahn bzw. Bus verkehren stadteinwärts im Mischverkehr bzw. stadtauswärts auf separater Trasse. Der IV wird auf einem eigenen Fahrstreifen in Richtung Westen geführt. Die nordseitigen Ladezonen und Parkplätze bleiben erhalten.

#### **6.5 Streckenführung Rösselmühlgasse ab Dreihackengasse und Bereich Rösselmühlpark**

Ab der Dreihackengasse werden die Gleise mittig verlegt und die Straßenbahn verkehrt in beiden Richtungen auf separater Trasse. Der IV wird auf je einem eigenen Fahrstreifen in beiden Richtungen geführt. Die nordseitigen Längsstellplätze (Ladezonen, Parkplätze) entfallen.

In Richtung Zentrum erhält die Straßenbahn eine Doppelhaltestelle, welche als Haltestelleninsel ausgeführt wird. Dadurch erfährt der Straßenraum eine Verbreiterung und sind Bereiche der dortigen Parkanlage (Rösselmühlpark) betroffen.

Freiraumausstattung und Öffentlicher Verkehr stellen Beide wichtige Faktoren von Lebensqualität in Städten dar. In der vorliegenden Trassenplanung bleibt vorerst ungelöst, wie beide Qualitäten in diesem Abschnitt nachhaltig gesichert werden können. Es wird daher im Zuge der Einreichplanung versucht werden müssen, eine entsprechende Lösung – allenfalls auch durch die Schaffung von Ausgleichsflächen – zu finden.

Im Kreuzungsbereich Elisabethnergasse, Rösselmühlgasse, Oeverseegasse, Lazarettgasse und Josef-Huber-Gasse (Kreuzung „Rösselmühlpark“) erfolgt die Verzweigung der Teilstrecken vom/zum Griesplatz in/aus Richtung Elisabethnergasse – Roseggerhaus bzw. Lazarettgasse – Don Bosco mittels eines Gleisdreieckes.

Die Haltestellen werden wegen der verschiedenen möglichen Linienkombinationen jeweils nach der Kreuzung angeordnet, um dem einsteigenden Fahrgast in eine bestimmte Fahrtrichtung immer die gleiche Abfahrtshaltestelle gewährleisten zu können. Lösungen mit Haltestellen vor der Kreuzung würden an diesem Knoten immer zwei verschiedene Abfahrtshaltestellen für eine bestimmte Fahrtrichtung ergeben. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass solche Lösungen an dermaßen stark frequentierten Punkten nicht nur äußerst fahrgastunfreundlich sind, sondern auch aufgrund spontan und ungeregt zu anderen Haltestellen eilender Fahrgäste ein besonders hohes Verkehrssicherheitsrisiko darstellen.

Aufgrund der durch die Straßenbahn-Führung notwendigen Gleiskonfiguration, der verkehrstechnischen Erfordernisse in Bezug auf sichere und möglichst leistungsfähige

Signalsteuerung ist auch eine Umorganisation der Verkehrsführung in der Elisabethnergasse (Einbahn zwischen Rösselmühlgasse und Ungergasse in Richtung Norden) erforderlich. Die Kreuzungskonfiguration ist dabei eng gekoppelt mit der Querschnittsgestaltung in den Zufahrten Rösselmühlgasse, Lazarettgasse und Elisabethnergasse.

#### **6.6 Streckenführung Lazarettgasse**

Der Verkehr in der Lazarettgasse wird derzeit als Einbahn stadteinwärts geführt, mit 2 KFZ-Spuren, und einer Busspur. Die Gehsteigbreiten bewegen sich bei rund 1,80 m und auf der Nordwestseite befindet sich ein Parkstreifen.

Zwischen Josef-Huber-Gasse und Lissagasse werden die Gleise auf der Nordwestseite verlegt. Der IV wird auf einem eigenen Fahrstreifen in Richtung Griesplatz geführt. Da ein Mischverkehr für die Straßenbahn stadteinwärts auf Grund der derzeit hohen Verkehrsbelastung im Hinblick auf die Betriebs- und Fahrplansicherheit ausgeschlossen werden muss, entfallen die Parkspur und eine KFZ-Spur. Für den Ladeverkehr besteht die Möglichkeit kurzer Haltevorgänge auf dem rechten Fahrstreifen, indem der IV auf die parallele Stadteinwärtstrasse der Straßenbahn ausweicht. Dies wird insbesondere außerhalb der Spitzenzeiten möglich sein.

Etwa 60m östlich der Kreuzung Lissagasse erfolgt ein signal geregelter Wechsel des stadteinwärts führenden Gleises von der aus Richtung Gürtel vorliegenden Seitenlage in die Mittellage. Zwischen Lissagasse und Gürtelturm verlaufen die Gleise somit in seitlicher Randlage und werden die Haltestellen analog den derzeitigen Bushaltestellen situiert. Die Anordnung der Haltestelle wurde bewußt östlich des Gürtels gewählt, um eine gute Erreichbarkeit für das Oeversee - Gymnasium, den dortigen Park und das umliegende dichte Wohngebiet zu gewährleisten.

#### **6.7 Bereich Kärntnerstraße**

Die vorliegende Trassenfindungsplanung sieht eine niveaugleiche Querung des Gürtels und Weiterführung in der Kärntner Straße in südlicher Randlage vor. Die Gleise werden auf der Südostseite verlegt und Straßenbahn bzw. Bus verkehren in beiden Richtungen auf separater Trasse. Der IV wird – wie im Bestand – pro Richtung auf je zwei Fahrstreifen geführt. Parallel mit der ÖV-Trasse wird ein durchgehender Radweg (kombiniert mit dem südseitigen Gehweg) im Abschnitt „Jugend am Werk“ bis Gürtel miterrichtet.

Die Straßenbahntrasse schwenkt im Bereich der Robinson-Kreuzung in die bestehende Bustrasse des Nahverkehrsknotens Don Bosco ein und folgt dieser bis zur 60 m langen gemeinsamen Haltestelle für Straßenbahn und Bus unter dem Tragwerk der ÖBB.

#### **6.8 Streckenführung Don Bosco – Wetzelsdorfer Straße – Wendeschleife Hummelkaserne Nord**

Die Trasse wird anschließend in Richtung Wetzelsdorfer Straße geleitet. Da die vorhandene Steigung der Wetzelsdorfer Straße mit über 6,0% nicht für die Straßenbahn geeignet ist (maximal zulässige Steigung 4%), quert die Straßenbahntrasse unterirdisch den Kreuzungsbereich Wetzelsdorfer Straße - Südbahnstraße und taucht anschließend parallel zur Wetzelsdorfer Straße über eine Rampe wieder auf, bis sie sich vor der Kreuzung mit der Alten Poststraße auf gleichem Niveau mit der Straße befindet.

Nach Überquerung der Alten Poststraße sind beidseitig Haltestellen geplant. Der Haltestellenbereich ist vom Individualverkehr durch einen Grünstreifen mit Bäumen getrennt. Die Straßenbahntrasse führt nördlich der Wetzelsdorfer Straße auf eigener Tarsse Richtung Westen, wobei parallel dazu auch ein Geh- und Radweg vorgesehen ist.

Die bestehende Allee im Bereich der Wetzelsdorfer Straße westlich der Alten Poststraße bleibt erhalten, der für die Straßenbahn erforderliche Raum wird nördlich der Baumreihe aufgebaut, womit auch eine natürliche Gliederung des Verkehrsraums erfolgt. Die Wetzelsdorferstraße selbst bleibt in diesem Abschnitt im Bestand bestehen.

Für die nördlich angrenzenden vorwiegend un bebauten Grundstücke des Areals Reininghaus bedeutet dies, dass Zu- und Abfahrten über die ÖV-Trasse nur in begrenzter Anzahl und unter Einhaltung bestimmter Rahmenbedingungen möglich sind.



Nach dem Autohaus Denzel verschwenkt die Trasse signalgeregelt in einem großen Linksbogen in Richtung Zeugamtsweg und der angrenzenden Hummelkaserne. Auf dem Gelände der Hummelkaserne wird eine Wendeschleife errichtet, die für den 1. Bauabschnitt der Süd-West-Linie als Endwendeschleife genutzt wird, später noch als Betriebswende verwendet werden kann. Nördlich davon ist eine Haltestelle mit einer Vorsortierung vorgesehen. Eines der beiden Unterwerke, die für den Streckenabschnitt Don Bosco bis Grottenhofstraße notwendig sind, wird im Bereich der Wendeschleife situiert werden.

## **6.9 Streckenführung Elisabethnergasse**

Wie bereits ausgeführt, wird der Streckenast in der Elisabethnergasse zur Entlastungsstrecke für die Herrengasse. Die Gleise verlaufen bis zur Kernstockgasse in Mittellage und die Straßenbahn verkehrt im Mischverkehr. Zwischen Rösselmühlgasse und Ungergasse ist eine Einbahn nach Norden vorgesehen. Für die getrennte Anlage der Doppelhaltestelle Rösselmühlpark in Richtung Norden ist partiell eine leichte Auskrugung des Gehsteigbereiches auf den Mühlgang erforderlich. Die Einbindung der Straßenbahn in den Mischverkehr erfolgt signalgeregelt.

Die Fällung der im Einmündungsbereich Rösselmühlgasse – Elisabethnergasse stehenden Bäume ist unvermeidbar. Die Verschwenkung der Straßenbahntrasse in diesem Bereich ermöglicht jedoch die Anordnung einer Grünfläche am Mühlgang und damit auch Ersatzpflanzungen.

Der Mühlgang ist einer der wenigen nicht überdeckten Wasserläufe in der Stadt Graz und wird als natürliches Gewässer geführt, welche generell einen erhöhten Schutz genießen. Der Mühlgang ist insbesondere wegen der Erlebbarkeit als fließendes Gewässer (Geräuschkulisse, visueller Eindruck) sowie wegen seiner stadtklimatischen Funktionen (Kühleffekt) für die städtische Freiraumqualität von Bedeutung. Die Planung sieht vor, dass der Mühlgang im Abschnitt Rösselmühlgasse bis Kernstockgasse offen und somit für den Freiraum erlebbar bleibt.

Der Gehweg entlang des Mühlganges zwischen der Prankergasse und der Kernstockgasse entfällt zugunsten eines breiteren Gehsteiges an der Westseite entlang der „Elisabethinen“. Als Ersatzroute auf der Ostseite dient der Straßenraum östlich des Mühlganges.

An der Kreuzung Kernstockgasse schwenkt die Trasse auf den Mühlgang, der ab hier bis zum Roseggerhaus überbaut werden muss. Damit rückt der Straßenbereich unmittelbar an die ostseitige Bebauung heran. Unter Berücksichtigung einer Freibordhöhe von zumindest 0,50m und der Stärke des brückenartigen Fahrbahn-Tragwerkes der Straßenbahn ergibt sich zudem eine Anhebung der Fahrbahn, was zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung der angrenzenden Gebäude führt.

Um die Zugänglichkeit der Hauszugänge auf Bestandsniveau zu halten, bleiben die Gehsteige auf Bestandsniveau und ergibt sich ein Niveausprung zur höherliegenden Fahrbahn. Der FußgängerInnenübergang Krankenhaus Elisabethinen wird nach Norden verschoben.

In der Kreuzungszufahrt Roseggerhaus erlaubt der Straßenraum nur die Anordnung eines KFZ-Fahrstreifens

nach Norden und eines Radfahrstreifens Richtung Süden. Somit besteht auch im Abschnitt Kernstockgasse bis Roseggerhaus eine Einbahn ausgenommen RadfahrerInnen in Richtung Norden.

**7. Tabellarische Zusammenstellung der Maßnahmen bzw. Auswirkungen des 1. Bauabschnitts zwischen Jakominiplatz und Gürtelturmkreuzung**

Bereich / Aspekt	Verkehrsführung	KFZ Stellplätze	Radverkehr	Gehwege	Grünflächen	Grundbedarf, Objektblösen
Innere Radetzkystraße	keine Änderungen zum Bestand	im wesentlichen keine Änderungen zum Bestand	Führung in Richtung Westen gemeinsam auf dem ÖVFahstreifen	im wesentlichen keine Änderungen zum Bestand	keine Änderungen zum Bestand	keiner
Äußere Radetzkystraße	IV verläuft auf einem statt zwei Fahrstreifen	im wesentlichen keine Änderungen zum Bestand	keine Änderungen zum Bestand	teilweise Verbreiterung der Gehsteige	keine Änderungen zum Bestand	keiner
Radetzkybrücke	IV verläuft auf zwei statt drei Fahrstreifen	----	keine Änderungen zum Bestand	im wesentlichen keine Änderungen zum Bestand	----	keiner
Brückenkopfgasse	Nur mehr für Anrainer befahrbar [nochmalige Prüfung im Zuge Einreichplanung]	Entfall der Stellplätze im Westteil vor der Kreuzung Griesplatz	neuer Radweg auf Südseite bis zum Griesplatz	teilweise Verbreiterung der Gehsteige	----	Teilablöse eines Objektes (Storchgasse 1) und Grundbedarf für Straßenverbreiterung
Rösselmühlgasse	im wesentlichen keine Änderungen zum Bestand, Reduktion der Fahrstreifenanzahl in Kreuzungszufahrt Rösselmühlpark zugunsten getrennter Trasse ÖV [nochmalige Prüfung im Zuge Einreichplanung]	Entfall der Stellplätze westlich der Dreihackengasse	keine Änderungen zum Bestand	im wesentlichen keine Änderungen zum Bestand	Reduzierung Parkfläche Rösselmühlpark eventuell Schaffung von Ausgleichsflächen	Straßenverbreiterung im Bereich Rösselmühlpark durch Schaffung einer gemeinsamen Haltestelleninsel in Richtung Zentrum
Lazarettgasse zwischen Rösselmühlpark und Lissagasse	IV verläuft auf einem statt zwei Fahrstreifen, ÖV auf zwei separaten Fahrstreifen (einer gegen die Einbahn)	Entfall der Stellplätze auf Nordwestseite	keine Änderungen zum Bestand	Verbreiterung der Gehsteige, Verbesserung der Umsteigebeziehung zur Linie 50 am Gürtel (kürzere Wege)	----	Teilablöse eines Objektes (Lazarettgasse 26) und Grundbedarf für Straßenverbreiterung
Lazarettgasse zwischen Lissagasse und Gürtelturm	IV verläuft auf einem statt zwei Fahrstreifen, ÖV auf zwei separaten Fahrstreifen (einer gegen die Einbahn)	Entfall der Stellplätze auf Südostseite	keine Änderungen zum Bestand	keine Änderungen zum Bestand	----	Grundbedarf für Straßenverbreiterung

Bereich / Aspekt	Verkehrsführung	KFZ Stellplätze	Radverkehr	Gehwege	Grünflächen	Grundbedarf, Objektblösen
Kärntner Straße	ÖV-Trasse wird auf Südostseite angeordnet, Verschwenkung der Fahrbahn IV nach Nordwesten Zufahrten über eigene Rechtsabbiegestreifen Neuregelung Zufahrt Jugend am Werk	keine Änderungen zum Bestand	Schaffung eines durchgehenden Radweges auf der Südostseite parallel zur ÖV-Trasse	keine Änderungen zum Bestand	keine Änderungen zum Bestand	Grundbedarf für Straßenverbreiterung auf Nordwestseite hin bzw. auf Südseite im Bereich Gürtelturm
Anbindung City-Park	Nochmalige Prüfung im Zuge der Einreichplanung					
Elisabethnergasse	Für IV Einbahn Richtung Norden mit Ausnahme des Bereiches Ungergasse – Kernstockgasse Radfahrstreifen gegen die Einbahn zwischen Roseggerhaus und Kernstockgasse [nochmalige Prüfung im Zuge Einreichplanung]	Entfall der Stellplätze auf Ostseite zwischen Ungergasse und Prankergasse sowie in Teilbereichen auf der Westseite	Radfahrstreifen gegen die Einbahn zwischen Roseggerhaus und Kernstockgasse	Teilweise Verbreiterung der Gehsteige, Entfall des mülhgangseitigen Gehweges Zwischen Prankergasse und Kernstockgasse (Ersatz entlang der Nebenfahrbahn) Zu Gunsten eines Breiteren Gehsteiges entlang der „Elisabethinen“	Fällung von 5 Bäumen nördlich der Kreuzung Rösselmühlpark Ersatzpflanzung von 4 Bäumen möglich	Befahrung des Mülhanges im Abschnitt Annenstraße – Kernstockgasse (Deckelung) und leichte Auskragung des Gehsteiges auf Mülhgang im Haltestellenbereich Rösselmühlpark Richtung Norden

## **8. Projektabwicklung**

### **8.1 Projektumsetzung**

Die Umsetzung des Projektes ‚Errichtung Straßenbahnlinie Südwest‘ erfolgt grundsätzlich in 2 Bauabschnitten

1. Bauabschnitt: Jakominiplatz – Hummelkaserne und Innenstadtentflechtung Elisabethnergasse
2. Bauabschnitt: Hummelkaserne – Wendeschleife Grottenhofstraße.

Die Realisierung des 1. Bauabschnittes wird – auch hinsichtlich der erforderlichen Beschlüsse des Gemeinderates – in zwei Phasen erfolgen:

Phase 1 – Planungsphase umfasst:

- Erstellung der eisenbahn- strassen- und wasserrechtlichen Einreichplanung
- Erwirken der eisenbahn- strassen- und wasserrechtlichen Baugenehmigung bzw. sonstiger notwendiger behördlicher Genehmigungen und Bescheide
- Erstellung der Detailplanung, Ausschreibungsplanung und Ausschreibung
- Durchführung der erforderlichen Grundstückssicherungen und Abschluss sonstiger – hinsichtlich einer möglichst raschen Baudurchführung – erforderlicher Übereinkommen und Verträge
- Untergrunderkundung, Bestandsvermessung, sonstige erforderliche Untersuchungen und Gutachten

Was die Sicherung der Grundstücke betrifft, ist vorgesehen, dass die Abteilung für Immobilien bereits begleitend zur Einreichplanung Kaufoptionen für die betroffenen Grundstücke verhandelt und abschließt, so dass nach dem Baubeschluss durch den Gemeinderates ein rascher Baubeginn sichergestellt werden kann.

Phase 2 – Bauphase umfasst:

- Durchführung Bauausschreibungen
- Durchführung der Leitungsverlegungen
- Durchführung der Bauarbeiten

Hinsichtlich der verschiedenen Bauphasen (ab 2015) ist bereits jetzt anzumerken, dass es die Komplexität und Größe des Bauvorhabens erwarten lässt, dass es zu gänzlichen oder teilweisen Sperrungen für den Individualverkehr bzw. Umlegungen des Öffentlichen Verkehrs in den betroffenen, aber auch angrenzenden Straßenzügen kommen wird.

### **8.2 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 Holding Graz, des Landes Steiermark und der betroffenen Leitungsträger die Planungsabwicklung.

### **8.3 Projektsteuerung und –durchführung**

Die Projektsteuerung und –durchführung erfolgt durch die Holding Graz Linien allenfalls unter Beiziehung externer Fachleute. Die Projektsteuerung umfasst im wesentlichen die Koordinierung für die Planungsleistungen, 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 Holding Graz Linien bezieht sich insbesondere auch auf die Durchführung der Ausschreibungen und Vergabe der Planungsleistungen.

Es sollen alle organisatorischen und vertraglichen Möglichkeiten für eine schnelle Abwicklung ausgeschöpft werden, um möglichst rasch die Planungen abzuschließen, die notwendigen behördlichen Genehmigungen sowie die sonstigen erforderlichen Verträge und Übereinkommen zu erwirken.

Bei der Projektabwicklung ist eine laufende Sachinformation der Bevölkerung, des Gemeinderates, der betroffenen Bezirksräte, der Wirtschaft und anderer Institutionen sicherzustellen.

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 2006, die ÖNORM A 2050 sowie die einschlägigen Bestimmungen der Holding Graz bzw. der Stadt Graz.

Eine intensive Kosten-, Qualitäts- und Terminkontrolle wird über die Projektsteuerung sichergestellt.

#### **8.4 Lenkungsausschuss**

Für das Projekt wird ein Lenkungsausschuss eingerichtet. Dieser soll zur gegenseitigen Information dienen und als projektbegleitendes Gremium die zeitliche und inhaltliche Abstimmung bzw. Koordination der durch das Projekt betroffenen Interessen sicherstellen, sowie neben einer frühzeitigen und umfassenden Information ein effizientes und entscheidungsfähiges Forum für wichtige strategische Fragen darstellen, um konsensfähige Lösungen zu finden.

### **9 Kosten**

#### **9.1 Kostenrahmen – Gesamt 1. Bauabschnitt**

Basierend auf der vorliegenden Trassenfindungsplanung haben die beteiligten Planungsbüros, die Holding Graz Linien und die Stadtbaudirektion einen Kostenrahmen für den 1. Bauabschnitt zusammengestellt.

Um zukünftige Verhandlungen bzw. Ausschreibungen nicht zu determinieren bzw. zu beeinflussen, werden hier nur die Summen der wesentlichen Kostenelemente dargestellt. Eine detaillierte Aufstellung liegt dem Stadtrechnungshof vor.

Grundbereitstellungskosten:	18,150 Mio. €
Errichtungskosten:	46,975 Mio. €
Planungen und Dienstleistungen:	11,150 Mio. €
<u>Unvorhergesehenes, Risiko, Valorisierung:</u>	<u>22,125 Mio. €</u>
Summe:	98,400 Mio. €

Da die finanzielle Abwicklung des Projektes durch die Holding Graz im Rahmen des Verkehrsfinanzierungsvertrages erfolgt, fällt keine Umsatzsteuer an.

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

## 9.2 Kostenrahmen – Planungsphase 1. Bauabschnitt

Wie unter Punkt 7.1 ausgeführt, soll das Projekt in 2 Phasen, einer Planungsphase und einer Bauphase, umgesetzt werden. Der Kostenrahmen für die Planungsphase lässt sich wie folgt darstellen:

Kosten für Grundstückssicherungen:	0,850 Mio. €
Planungen und Dienstleistungen:	4,000 Mio. €
<u>Unvorhergesehenes, Risiko, Valorisierung:</u>	<u>0,420 Mio. €</u>
Summe:	5,280 Mio. €

Die Kosten für die Grundstückssicherung betreffen die abzuschließenden Kaufoptionen, wobei hierfür 5% der anfallenden Grund- und Objekteinlösen angesetzt wurden.

Um zukünftigen Verhandlungen bzw. Ausschreibungen nicht zu determinieren bzw. zu beeinflussen, werden auch hier nur die Summen der wesentlichen Kostenelemente dargestellt. Eine detailliertere Aufstellung liegt dem Stadtrechnungshof vor.

## 9.3 Betriebs- und Folgekosten

Die Betriebskosten der Süd-West-Linie sind stark abhängig vom zukünftigen Betriebskonzept, sowohl was den Straßenbahn- als auch den Busbetrieb betrifft. Derzeit liegt folgendes grobes langfristiges Betriebskonzept vor, welches im Zuge der Einreichplanung zu verifizieren und detaillieren sein wird:

- Die Straßenbahnlinie 7, welche heute in der Hauptverkehrszeit in einem 5 Minuten Intervall fährt, wird auf zwei Linien geteilt. Dabei fährt die neue Linie 7 die bestehende Strecke und die Straßenbahnlinie 17 von Wetzelsdorf über Roseggerhaus weiter über den Griesplatz und den Jakominiplatz nach St. Leonhard. Beide Linien verkehren in einem 10 Minuten Takt.
- In den Südwesten fahren die Straßenbahnlinien 8 und 18. Die Linie führt von der Wendeschleife Hummelkaserne über Don Bosco und Griesplatz zum Jakominiplatz und zurück über Hauptplatz, Roseggerhaus und Elisabethinergasse. Die Straßenbahnlinie 18 befährt denselben Streckenabschnitt jedoch in gegenläufiger Richtung. Beide Linien werden jeweils mit einem 10-Minutentakt betrieben.

In Summe sind für dieses Betriebskonzept (Straßenbahnlinien 7/17 und 8/18) 10 zusätzliche Straßenbahnwagen erforderlich. Obwohl die Linien 8 und 18 zusätzlich den Abschnitt Hauptplatz – Herrngasse – Jakominiplatz befahren, kommt es durch die Teilung der bestehenden Linie 7 zu keiner zusätzlichen Mehrbelastung der Herrngasse bzw. Murgasse.

Im Busverkehr werden die Linien 32 und 33 gekürzt, die Linie 33 verkehrt zwischen Don Bosco und F.-Steiner-Gasse und die Linie 32 zwischen Don Bosco und Seiersberg.

Unter Zugrundelegung dieses Betriebskonzeptes ist mit einem fahrbetrieblichen Mehraufwand (inkl. der Investitionskosten für die zusätzlichen Straßenbahngarnituren) von rund 2,2 Mio. € jährlich zu rechnen .

Derzeit belaufen sich die Erhaltungskosten der Holding Graz Linien bezogen auf das gesamte Straßenbahnnetz inklusive Gleis, Weichen, Haltestellen und Fahrleitung auf rund 75,-- € pro Laufmeter Einfachgleis. Damit ergeben sich mittelfristig jährliche Erhaltungskosten von rund 585.000,-- €.

## 10. Termine

Aus derzeitiger Sicht lässt sich die zeitliche Umsetzung des Projektes ‚Straßenbahnlinie Süd-West‘ wie folgt darstellen:

11/2011:	GR-Beschluss Finanzierung Planungsphase 1. Bauabschnitt
01/2012 – 09/2012:	EU-weite Ausschreibung Planung
10/2012:	Planungsstart für Eisenbahnrechtliche Einreichung bzw. § 31a-Erklärung Start Verhandlungen für Grundstücksoptionen
01/2014:	Eisenbahn-, Wasser- und Strassenrechtliche Einreichung
10/2014:	Eisenbahn-, Wasser- und Strassenrechtliche Bescheide
11/2014:	GR-Beschluss Finanzierung Bau Start Ausschreibungsplanung
06/2015 – 11/2015:	EU-weite Ausschreibung Bau
01/2016:	Baustart
11/2018:	Fertigstellung 1. Bauabschnitt

Die Terminangaben setzen eine zeitgerechte Beschlussfassung durch die zuständigen Organe der Stadt Graz, eine zügige Planungsabwicklung, eine friktionsfreie Abhandlung der Verfahren - insbesondere der Vergabe- und Grundeinlöseverfahren - sowie eine Baudurchführung ohne wesentliche unvorhersehbare Ereignisse voraus.

## 11. Finanzierung

Die Finanzierung der Planungsphase für das Projekt ‚Straßenbahnlinie Süd-West‘ erfolgt aus dem ‚AOG Programm 2011 – 2015‘ (Ressort Bürgermeisterstellvertreterin Lisa Rucker), die geplante Realisierung aus dem ‚AOG Programm 2016 – 2020‘.

## 12. 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.

Aufgrund des vorstehenden Berichtes stellen der Ausschuss für Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung und der Finanz-, Beteiligungs- und Liegenschaftsausschuss den

### Antrag

der Gemeinderat möge beschließen:

1. Der gegenständliche Bericht und die dargestellten geplanten Ausbaumaßnahmen für die Straßenbahnlinie Süd-West werden genehmigt.
2. Die Projektgenehmigung , Straßenbahnlinie Süd-West – Planungsphase 1. Bauabschnitt‘ wird im Sinne des vorliegenden Berichtes erteilt. Der Finanzbedarf, der im Rahmen des AOG-Programms 2011-2015 aus der Ressortsumme von Bürgermeisterstellvertreterin Lisa Rücker bedeckt wird, beträgt 5,280 Mio. € mit folgender Jahresaufteilung:

Jahr	Betrag in Mio. €
2011	0,000
2012	1,500
2013	2,500
2014	1,000
2015	0,280

3. Die Stadtbaudirektion wird unter Beziehung der betroffenen Magistratsabteilungen mit der konkreten Projektleitung des Gesamtprojektes bevollmächtigt.
4. Die Abteilung für Immobilien (A8/4) wird bevollmächtigt, in Abstimmung mit den Planungen bzw. der Projektleitung Kaufoptionen für jene Grundstücke und Objekte abzuschließen, die für das Projekt ‚Straßenbahnlinie Süd-West‘ benötigt werden.
5. Die Projektdurchführung erfolgt gemäß einem abzuschließenden Finanzierungsvertrag zwischen der Stadt Graz und der Holding Graz Kommunale Dienstleistungen GmbH durch die Holding Graz Linien.
6. Die Bedeckung der Kosten erfolgt auf der Fipos 5.65100.728200 ((Deckungsklasse:BD020)

Der Bearbeiter A10/BD  
*elektronisch gefertigt*

Der Stadtbaudirektor  
*elektronisch gefertigt*

Die Stadsenatsreferentin  
für die Stadtbaudirektion  
*elektronisch gefertigt*

Der Bearbeiter A 8

Der Finanzdirektor

Der Stadsenatsreferent  
für die Finanzdirektion



**Der Antrag wurde in der heutigen**  öffentl.  nicht öffentl. **Gemeinderatssitzung**

bei Anwesenheit von . . . . . GemeinderätInnen

einstimmig  mehrheitlich (mit . . . Stimmen / . . . Gegenstimmen) **angenommen.**


Beschlussdetails siehe Beiblatt


Graz, am

Der / Die SchriftführerIn:

Beilagen:

- Übersichtslageplan 1:2000 (Plan Nr. 4006\_02\_01)
- Querschnitte zum Lageplan

	<b>Signiert von</b>	Masetti Klaus
	<b>Zertifikat</b>	CN=Masetti Klaus,OU=Stadtbaudirektion,O=Stadt Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT
	<b>Datum/Zeit</b>	2011-11-04T13:28:52+01:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="http://egov2.graz.gv.at/pdf-as">http://egov2.graz.gv.at/pdf-as</a> verifiziert werden.

	<b>Signiert von</b>	Werle Bertram
	<b>Zertifikat</b>	CN=Werle Bertram,OU=Stadtbaudirektion,O=Stadt Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT
	<b>Datum/Zeit</b>	2011-11-04T14:13:45+01:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="http://egov2.graz.gv.at/pdf-as">http://egov2.graz.gv.at/pdf-as</a> verifiziert werden.