

# Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter: Martin Bauer

GZ: A 8 – 46229/2011-32  
GZ: A 10/8 – 2.227/2012-4

BerichterstellerIn: .....

Betreff: Holding Graz Linien,  
Begleitmaßnahmen für die Busbestellung 2012,  
Projektgenehmigung über € 1.300.000,-- in der AOG 2012/2013  
haushaltsplanmäßige Vorsorge über € 650.000,-- bzw. € 750.000,-- in der AOG 2012  
Aufstockung des Verkehrsfinanzierungsvertrages HGL

Graz, 5. Juli 2012

Zuständigkeit des Gemeinderates gemäß  
Statut der Landeshauptstadt Graz  
§ 45 Abs 2 Zif. 7, 10 und § 90 Abs.4 und § 95 Abs. 1

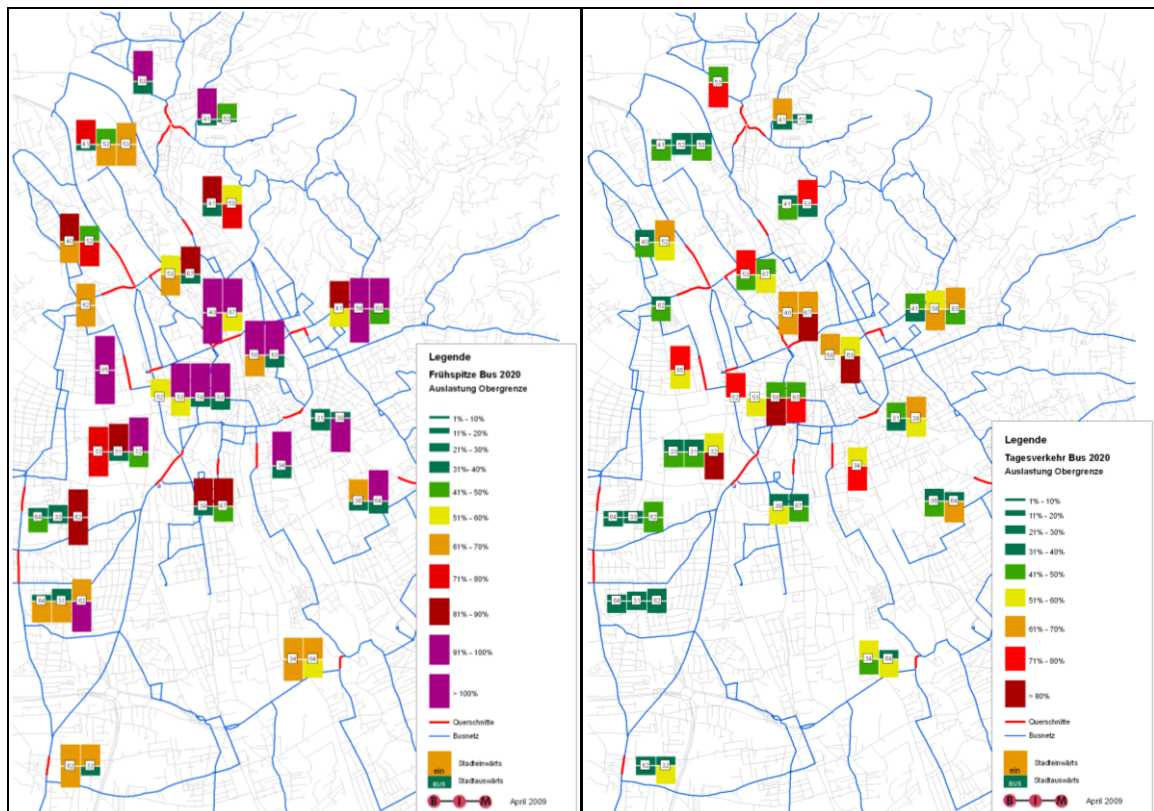
## 1. Allgemeines

Verkehrspolitisches Ziel der Stadt Graz ist bis zum Jahr 2020 den Anteil des Modal Split im Bereich des öffentlichen Verkehrs von derzeit rd. 20 % auf 24 % zu erhöhen (Beschluss des Gemeinderates vom 19.01.2012). Dies soll durch eine jährliche Fahrgaststeigerung von durchschnittlich 3% erreicht werden. Bei einem Betrachtungshorizont von 10 Jahren bedeutet dies rd. 40 Prozent mehr an Fahrgästen, die wiederum zu Angebots- bzw. Kapazitätserweiterungen erfordern, um den Menschen in Graz umweltfreundliche Mobilitätsangebote als Alternative zum Auto anbieten zu können. Daher wurde der MASTERPLAN ÖV von der Abteilung für Verkehrsplanung mit den Holding Graz Linien entwickelt, der eine laufende Verbesserung der öffentlichen Verkehrsangebote der Stadt Graz, entsprechend der Entwicklung des Modal Split bzw. der Nachfrage bis 2020 und darüber hinaus vorsieht.

In einer 2009/2010 erstellten Untersuchung der HGL wurden für die Prognosejahre 2015 und 2020 aufgezeigt wie sich die Fahrgastzahlen der Graz Linien entwickeln werden und welche Auswirkungen diese auf die einzelnen Linien und deren Kapazitäten haben könnten. Diese Gesamtbetrachtung zeigte auf, dass es bereits damals zu Überfüllungen vor allem in der Frühspitze gekommen ist und mit den weiteren Fahrgastzuwächsen dies zu zusätzlichen zum Teil massiven Kapazitätsengpässen bei den Straßenbahn- und Buslinien führen wird.

Als Grundlage der Kapazitätsabschätzung werden die vom VDV (Verband der deutschen Verkehrsunternehmen) veröffentlichten Empfehlungen verwendet. Die VDV-Empfehlung für die Frühspitzen-Auslastung beträgt 80%. Für die Frühspitze werden die Kurse innerhalb der frequenzstärksten 20 Minuten für den Grad der Auslastung herangezogen. Eine Auslastung von durchschnittlich 80% oder darüber, kann dazu führen, dass einzelne Kurse mit mehr als 100% bereits überfüllt sind. Die VDV-Empfehlung für die Auslastung tagsüber beträgt 50%. Das bedeutet, dass alle Kurse, die während der frequenzstärksten Stunde tagsüber eine Auslastung von 50% nicht übersteigen sollen.

- **Frühspitze 2020**  
Bei der Betrachtung der Frühspitzen-Auslastung zeigt sich, dass auf den Buslinien 32, 34, 39, 40, 41, 52, 53, 58, 63, 67 und 85 zu einer Auslastung von mehr als 80 % (zum Teil von weit mehr als 100 %!) kommen könnte.
- **Tagesverkehr 2020**  
Auf den Buslinien 32, 34, 39, 40, 41, 52, 53, 58, 63, 64, 67, 85 könnte die Tagesverkehrs-Auslastung zwischen 50 bis 100 % betragen.



Sollte die Fahrgastentwicklung in den nächsten Jahren weiter anhalten, ist auf den oben genannten Linien, ohne die Setzung von Maßnahmen wie den Einsatz von größeren Bussen oder Intervallverdichtungen, mit einer zum Teil massiven Überlastung des Liniennetzes zu rechnen. Aufgrund dieser Entwicklung bei den Buslinien (eine ähnliche Fahrgastentwicklung zeichnet sich auch bei den Straßenbahnlinien ab) wurden in den vergangenen Jahren bereits die ersten Maßnahmen umgesetzt bzw. wie folgt reagiert:

- Mit Herbst 2010 wurden die Linien 58 und 63 tagsüber auf einen 10' Takt verdichtet (Montag bis Freitag, Normalfahrplan – Schulzeit).
- Zeitgleich wird in der Zeit von 8:00 bis 10:00 Uhr (Montag bis Freitag, Normalfahrplan – Schulzeit) die neue Einschublinie 58E Hauptbahnhof – Universität Resow – Uni Mensa mit einem 10' Takt in Betrieb genommen.
- Auf den Linien 62, 64 und 72 werden im Frühverkehr zusätzliche Einschubkurse geführt.
- Auf den Linien 53 und 64 wird zu Mittag je ein zusätzlicher Einschubkurs geführt.
- Die Busbestellung aus 2011 sieht die Lieferung 17 Gelenkbusse an die HGL vor. Damit ist es möglich den Wageneinsatz auf den Linien 32 und 40 ausschließlich mit Gelenkbussen zu betreiben. Weiters werden auf der Linie 53 rd. die Hälfte der eingesetzten Busse mit Gelenkbussen gefahren (vor allem für den Schülerverkehr). Zusätzlich wird die Buslinie 52 auf 15 m Busse umgestellt (ebenfalls Schülerverkehr).

## 2. Maßnahmen

Im Investitionsprogramm der Holding Graz Linien ist für das Jahr 2012 der Ankauf von 24 Solobussen und zehn Gelenkbussen vorgesehen. Aufgrund der Fahrgastentwicklung sollen alle 34 Busse als Gelenkbussen beschafft werden. Diese sollten auf den Linien 31, 41, 63 und 67 eingesetzt werden. Damit wäre ein sprunghafter Kapazitätsanstieg um bis zu 36 Prozent (auf der Linie 31 wären es 13 Prozent) auf den jeweiligen Linien verbunden. Zusätzlich soll die Linie 39 auf 15 m Busse umgestellt werden. Um diese Gelenkbusse einsetzen zu können sind neben der Adaptierung der Strecke bei zwei Linien Änderungen der Streckenführungen erforderlich. Folgende Maßnahmen auf den einzelnen Buslinien werden vorgeschlagen:

### Buslinie 31

- Umstellung auf Gelenkbusse. Dafür sind 10 Gelenkbusse erforderlich.
- Abtausch der Streckenführung im östlichen Abschnitt mit der Buslinie 39. Neue Streckenführung somit Webling – Jakominiplatz – Resowi (Maßnahmen für den Gelenkbuseinsatz im Abschnitt Jakominiplatz Resowi sind bei der derzeitigen Buslinie 39 enthalten).

### Buslinie 33

- Es werden zukünftig nur mehr Gelenkbusse auf der Linie 33 eingesetzt (derzeit 2 Solobusse die durch zwei zusätzliche Gelenkbusse ersetzt werden, weiters sechs bestehende Gelenkbusse).

### Buslinie 39

- Umstellung auf 15 m Busse. Für den Betrieb der Linie 39 sind sieben 15 m Busse erforderlich.
- Abtausch der Streckenführung im östlichen Abschnitt mit der Buslinie 31. Neue Streckenführung somit Urnenfriedhof – Wirtschaftskammer.
- Eine Befahrung für die Buslinie 39 in Fahrtrichtung stadtauswärts über den Straßenzug Feldgasse – Payer-Weyprechtstraße ist mit 15 m Bussen nicht mehr möglich. Die Linie 39 fährt zukünftig in beiden Fahrtrichtungen über die Triesterstraße, Gürtel und die Kapellenstraße (so wie derzeit schon im Abend- und Sonntagsverkehr).
- Bauliche bzw. organisatorische Änderungen sind an 6 Haltestellen sowie 5 Kreuzungsbereiche vorzunehmen. In Summe sind dadurch 9 Stellplätze zu entfernen.

### Buslinie 41

- Umstellung auf Gelenkbusse. Für den Betrieb der Linie 41 sind fünf Gelenkbusse erforderlich.
- Bauliche bzw. organisatorische Änderungen sind an 18 Haltestellen sowie 7 Kreuzungsbereiche vorzunehmen. In Summe sind dadurch 9 Stellplätze zu entfernen.

### Buslinie 52

- Umstellung auf 15 m Busse. Für den Betrieb der Linie 52 wären vier 15 m Busse erforderlich.
- Bauliche bzw. organisatorische Änderungen sind an 10 Haltestellen vorzunehmen. In Summe sind dadurch 6 Stellplätze zu entfernen.

### Buslinien 63

- Umstellung auf Gelenkbusse. Für den Betrieb der Linie 63 sind sechs Gelenkbusse erforderlich.

- Aufgrund der örtlichen Straßen- und Grundstückssituation ist die Befahrung der „Wendeschleife“ über die Marburgerstraße für die Linie 63 nicht mehr möglich. Die Linie 63 fährt zukünftig über den Kreuzungsbereich Plüddemangasse / St. Peter Hauptstraße zum Schulzentrum St. Peter.
- Bauliche bzw. organisatorische Änderungen sind an 6 Haltestellen sowie 3 Kreuzungsbereiche vorzunehmen. In Summe sind dadurch 7 Stellplätze zu entfernen.

#### Buslinie 67

- Umstellung auf Gelenkbusse. Dafür sind sieben Gelenkbusse erforderlich.
- Bauliche bzw. organisatorische Änderungen sind an 10 Haltestellen sowie 1 Kreuzungsbereiche vorzunehmen. In Summe sind dadurch 3 Stellplätze zu entfernen.

### 3. Auswirkungen, Ausblicke

Aufgrund der bisher gesetzten Fahrplanmaßnahmen und der beschlossenen bzw. geplanten Busbestellung 2011 und 2012 zeigen sich bis zum Jahr 2020 folgende Auswirkungen:

- Auf den Linien 39, 40, 41, 52 und 67 sollten bis zum Prognosejahr 2020 keine „Überlastungen“ mehr auftreten.
- Bei der Linie 53 könnte es aufgrund des starken Schülerverkehrs im Frühverkehr mittelfristig zu „Überlastungen“ kommen. Im Streckenabschnitt Keplerstraße – Geidorfplatz – Universität der Buslinien 58 und 63 wird aufgrund des starken Gesamtverkehrsaufkommens weiterhin, zumindest punktuell, zu „Überlastungen“ führen. Dies gilt auch für die Tangentialbuslinien 62 und 64 (Schülerverkehr).
- Durch die verstärkte Siedlungsentwicklung im Grazer Südwesten werden vor allem die Buslinien Linie 31, 32 und 33 betroffen sein. Mittelfristig werden entweder gezielte Maßnahmen (wie Einschubbusse oder eine Einschub-Linie bis zum Jakominiplatz) erforderlich, alternativ könnte der Bau der SW-Straßenbahnlinie das Kapazitätsproblem im Südwesten (welches vor allem im Abschnitt Don Bosco – Jakominiplatz auftritt) lösen.
- Eine kritische Auslastung zeigen auch die Linien 34/34E. An einem Lösungsvorschlag mit einem neuen Betriebskonzept, welches im Masterplan ÖV als Projekt enthalten ist, wird verkehrsplanerisch noch gearbeitet. Ebenso zeigt die Buslinie 85 im Bereich der Waagner-Biro-Straße Kapazitätsengpässe. Hierbei sind einerseits nach Fertigstellung des NVD Hauptbahnhof mit dem Personentunnel Nord und andererseits die städtebaulichen Entwicklungen in diesem Gebiet und deren Auswirkungen auf die Buslinie 85 zu beobachten.

### 4. Finanzierung der Maßnahmen

- Der von der Holding Graz Linien für das Jahr 2012 vorgesehene Ankauf von 34 Gelenkbussen ist im Investitionsprogramm der HGL enthalten und genehmigt.
- Für die Beschaffung der 34 Gelenkbusse wurde vom Land Steiermark gegenüber den Holding Graz Linien eine einmalige Förderung in Höhe von € 750.000, -- in Aussicht gestellt. Diese in Aussicht gestellte Förderung wird den Holding Graz Linien für die Busbeschaffung weitergeleitet.

- Seitens der Holding Graz Linien werden die höheren variablen und zusätzlichen Fixkosten (in Summe rd. € 313.000,--) getragen, wenn die Mehrerlöse aufgrund von Fahrgastzuwächsen diese Kosten decken. Fahrgastzahlungen auf den jeweiligen Linien (vor dem Einsatz größerer Busse) und jährliche Folgezahlungen müssen als Berechnungsbasis für die Ermittlung der Mehrerlöse herangezogen werden. Sollten diese Mehrerlöse zur Kostendeckung nicht ausreichen, müsste der Differenzbetrag von der Stadt Graz getragen werden.

Die Umbaukosten für die Adaptierung der Strecken für jene Buslinien die auf größere Busse umgestellt werden betragen rd. € 1.300.000,-- und erfolgen zu Lasten der Deckungsringe

10803 „Kleinmaßnahmen“ (Reste aus 2011)	€ 400.000,--
10800 „ÖV-Maßnahmen“ (Reste aus 2011 € 301.400,-- und Umschichtung 2012 € 198.600,--)	€ 500.000,--
AOG-Programm 2011-2015 Ressortmittel Bürgermeister-Stellvertreterin Lisa Rücker	€ 400.000,--

Die jährlichen Kosten betragen:

• Zuschussbedarf 2012	€ 650.000,--
• Zuschussbedarf 2013	€ 650.000,--
<b>SUMME</b>	<b>€ 1.300.000,--</b>

Es ist beabsichtigt, den Holding Graz Linien, für die oben genannten Maßnahmen, einen weiteren Investitionszuschuss in Höhe von € 1.300.000,-- in Form eines zusätzlichen Nachtrages zum Verkehrsfinanzierungsvertrag zu gewähren.

Der Gemeindeumweltausschuss und Stadt-, Verkehrs- und Grünraumausschuss stellt gemeinsam mit dem Finanz-, Beteiligungs- und Liegenschaftsausschuss den

### **Antrag,**

der Gemeinderat wolle unter der Bedingung des Vorliegens der erforderlichen Gremialbeschlüsse in der Holding Graz- Kommunale Dienstleistungen GmbH zur Beschaffung der Gelenkbusse durch die Holding Graz Linien beschließen:

1. Der gegenständliche Informationsbericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Projektgenehmigung für die zum Einsatz der Gelenkbusse erforderlichen Streckenadaptierungen in Höhe von € 1.300.000,-- (davon je € 650.000,-- für 2012 und 2013) wird erteilt.

In der AOG des Voranschlages 2012 werden die neue Fiposse

5.69000.775300	„Kap. Transferzahlungen an Unternehmungen, Busbestellung 2012“ (Anordnungsbefugnis: A10/8) mit	€ 650.000,--
5.69000.775400	„Kap. Transferzahlungen an Unternehmungen, Förderungsbeitrag“ (Anordnungsbefugnis: A8) mit	€ 750.000,--
6.69000.871001	„Kap. Transfers von Ländern, Landesfonds und –kammern, Förderungsbeitrag Busbestellung“(Anordnungsbefugnis: A8) mit	€ 750.000,--

geschaffen und zur Bedeckung die Fiposse

5.61200.002060	„Straßenbauten, ÖV-Maßnahmen“ um	€	198.600,--
6.61200.346000	„Investitionsdarlehen von Kreditinstituten“ um	€	198.600,--

gekürzt bzw. die

6.69000.346000	„Investitionsdarlehen von Kreditinstituten“ um	€	650.000,--
----------------	--	---	------------

erhöht.

3. Der Verkehrsfinanzierungsvertrag wird in seinem Leistungsangebot um die Investitionsmaßnahmen für die oben genannten Maßnahmen erweitert. Dafür wird den Holding Graz Linien ein weiterer Investitionszuschuss in Höhe von € 1.300.000,-- bis längstens Ende des Jahres 2013 gewährt.
4. Die Abteilung für Verkehrsplanung wird mit der Planung für die Adaptierung jener Strecken auf denen größere Busse eingesetzt werden sollen beauftragt.
5. Mit der baulichen und organisatorischen Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen werden die Holding Graz - Linien und Holding Graz – Services beauftragt.
6. Der für die Holding Graz Linien in Aussicht gestellte Förderungsbeitrag des Landes Steiermark in Höhe von € 750.000, -- für die Beschaffung der 34 Gelenkbusse ergeht über die Finanzdirektion an die Holding Graz.

Der Bearbeiter A10/8:

Martin Bauer  
elektronisch gefertigt

Der Stadtbaudirektor:

DI Mag. Bertram Werle  
elektronisch gefertigt

Der Bearbeiter A8:

Michael Kicker  
elektronisch gefertigt

Der Abteilungsvorstand A10/8:

DI Martin Kroißbrunner  
elektronisch gefertigt

Die Bürgermeister-Stellvertreterin:

Lisa Rücker  
elektronisch gefertigt

Der Abteilungsvorstand A8:

Mag. Dr. Karl Kamper  
elektronisch gefertigt

Der Finanzreferent:

Stadtrat Univ. Doz. DI Dr. Gerhard Rüschi  
elektronisch gefertigt

Angenommen in der Sitzung des Gemeindeumweltausschusses und Ausschusses für Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung am .....

Der Obmann des Gemeindeumweltausschusses  
und Ausschusses für Stadt-,  
Verkehrs- und Grünraumplanung:

Die Schriftführerin:


Angenommen in der Sitzung des Finanz-, Beteiligungs- und Liegenschaftsausschusses


am.....

Der Vorsitzende:

Die Schriftführerin:

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

	<b>Signiert von</b>	Bauer Martin
	<b>Zertifikat</b>	CN=Bauer Martin,OU=Abteilung für Verkehrsplanung,O=Stadt Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT
	<b>Datum/Zeit</b>	2012-06-28T14:33:37+02:00
	<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>	Kroißenbrunner Martin
	<b>Zertifikat</b>	CN=Kroißenbrunner Martin,OU=Abteilung für Verkehrsplanung ,O=Stadt Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT
	<b>Datum/Zeit</b>	2012-06-28T14:40:10+02:00
	<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.