

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter: Martin Bauer

GZ: A 10/8 – 013229/2014/0002

BerichterstellerIn:

Betreff: Errichtung der südlichen Gemeindestraße und eines Geh- und Radweges im Bereich des Hirtenklosters,
 ▪ Projektgenehmigung über € 1.110.000,--

Graz, 10. April 2014

1. Allgemeines

Zur Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln des neuen und in Bau befindlichen Siedlungsgebietes nördlich des Kalvariengürtels (Bebauungsplan 04.07 „BPL Wiener Straße“ - Hirtenkloster), wurde von der Verkehrsplanung von der Viktor-Franz-Straße bis zum Kalvariengürtel die Errichtung einer gesonderten ÖV-Trasse (als Busstraße) vorgeschlagen. Auf dieser Busstraße soll die Linie 40 verkehren und dieses Siedlungsgebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln und kurzen Zugangswegen zu den Haltestellen anbinden. Damit sollte sichergestellt werden, dass zur ÖV-Anbindung der zukünftigen Wohnbevölkerung keine zusätzlichen jährlichen Betriebskosten für den öffentlichen Verkehr entstehen. Weiters soll diese ÖV-Trasse auch so ausgebildet werden, dass eine zukünftige Straßenbahnlinie (Nordwest-Linie von der Innenstadt bis zum Nahverkehrsknoten Gösting) über diese Trasse geführt werden kann. Parallel zu dieser ÖV-Trasse ist auch die Führung eines begleitenden Fuß- und Radweges vorgesehen.

In Abstimmung mit dem Baufortschritt der Hirtenkloster-Siedlung sollte die ÖV-Trasse, inkl. der Bushaltestellen und des begleitenden Fuß- und Radweges, im Bereich der ÖWGES-Siedlung im Herbst 2011 umgesetzt werden. Die Baumaßnahmen zur Errichtung dieses Straßenabschnittes (von der südlichen bis nördliche Grundgrenze) mit den dafür erforderlichen Kosten von € 820.000,-- wurden vom Stadtsenat am 22.09.2011 bewilligt (GZ: A 10/8 – 10.893/2009-14).

2. Planerische Grundlagen - Projektablauf ÖV Trasse Hirtenkloster

Die Anbindung des Areals des ehemaligen Hirtenklosters an den Öffentlichen Verkehr wurde im 04.07. BPL Hirtenkloster auf der Grundlage von wohlüberlegten übergeordneten Planungsüberlegungen einer integrierten, vorausschauenden Stadt- und Verkehrsplanung festgelegt. Die Planungen für die Straßenbahntrassierung für die Nord-West-Linie waren bereits vor Erlassung des 04.07. BPL Hirtenkloster (November 2002) vorhanden und waren eine der fachlichen Grundlagen für die Beschlussfassung über den 04.07. Bebauungsplan im November 2002 durch den Grazer Gemeinderat. Konkret handelt es sich um den bereits in den 90er Jahren

entwickelten Masterplan GIVE (Grazer Integriertes Verkehrsentwicklung) und die seinerzeit im Auftrag der Landeshauptstadt Graz vom Züricher Ingenieurbüro IBV Hüsler AG erstellte Prioritätenreihung der Straßenbahnausbauvorhaben in Graz. Mit diesen Planungsinstrumenten wurde bereits in den 90er Jahren nicht nur die volkswirtschaftliche und verkehrstechnische Zweckmäßigkeit der Verlängerung von 4er, 5er und 6er-Straßenbahnlinie, sondern auch der Trassen für die Nord-West-Linie und Süd-West-Linie erarbeitet. Insbesondere wurde auch damals schon im Verkehrs-Masterplan geprüft, dass eine Trassierung der Nord-West-Linie über die Wiener Straße unmöglich ist und daher aus übergeordnetem öffentlichem Interesse durch die Hirtenkloster-Gründe zu führen ist.

1995

Die GIVE (Grazer integrierte Verkehrsentwicklung) wurde am 30.11.1995 im Gemeinderat beschlossen. Die Umsetzung einer Straßenbahnlinie in den Nordwesten des Stadtgebietes wurde dabei als mittelfristige und längerfristige Linienverlängerung und –Linienergänzung festgeschrieben (GIVE Seite 44 und 45).

2001

Die Studie zum Thema Straßenbahnausbau Prioritäten und Ausbauschritte vom Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG aus Zürich wurde im Mai 2001 fertig gestellt und im GR-Ausschuss vorgestellt (A10/BD-K 29/1998-28 vom 29. Mai 2001). Die Nordwest-Linie wurde dabei in der Prioritätsstufe B1 (nach den kurzfristig zu realisierenden Projekten wie die Verlängerungen der Straßenbahnlinie 4, 5 und 6) gemeinsam mit dem Projekt der Südwest-Linie als entscheidender Entwicklungssprung des öffentlichen Verkehrs der Stadt Graz eingeordnet.

2002

Laut Planstand vom 22. November 2002 lagen drei Vorschläge über mögliche Trassierungsbereiche – zwei äußere und ein zentraler Trassenverlauf - vor. Um eine bestmögliche städtebauliche und architektonische Gestaltung zu erreichen, wurde laut Erläuterungsbericht vom 11. November 2002 für das Planungsgebiet ein zweistufiges, öffentliches, städtebauliches Gutachterverfahren (Architektenwettbewerb) durchgeführt. Mit Juryentscheid vom 27. Juni 2001 wurde ein Preisträger ermittelt und das prämierte Gestaltungskonzept – inklusive mittiger Trassenführung - in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt finalisiert, der Bebauungsplan stellte die Umsetzung dieses Bebauungs- und Gestaltungskonzeptes sicher. In der Sitzung des Gemeinderates vom 28. November 2002 erfolgte die einstimmige Beschlussfassung über den Bebauungsplan „Wiener Straße (Hirtenkloster)“. Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln des Siedlungsgebietes wurde im Erläuterungsbericht wie folgt festgelegt (Punkt 3.6. Zitat):

„Öffentlicher Verkehr:

In Nahlage führen entlang der Wiener Straße die Buslinien 40 und 52 und im Bereich des Kalvariengürtels die Buslinien 53 und 67. Nach Vorgabe der Stadtbaudirektion-Verkehrsreferat soll eine Bus- und Rad/Fußweg-Trasse von Nord nach Süd durch das Planungsgebiet führen. Diese soll nur dem öffentlichen Verkehr und nicht der Kfz-Erschließung dienen. Auf dieser Trasse soll vorerst die Autobuslinie 40 (Jakominiplatz-Gösting) geführt werden und die Siedlung anbinden. Damit wären auch Haltestellen im Bereich der extrem lärmbelasteten Wiener Straße überflüssig. In Zukunft soll auf dieser Trasse auch eine eventuelle Straßenbahnlinie nach Gösting geführt werden können. Dazu ist in der Mitte der Siedlung eine zukünftige öffentliche Verkehrsfläche auf Privatgrund geplant und die Situierung der Gebäude ist darauf bezogen. Parallel zur Bustrasse soll ein Rad- und Fußweg geführt werden. Damit soll die rad- und fußläufige Anbindung an den Kalvariengürtel/Fröbelpark im Süden und an die Viktor-Franz-Straße im Norden erreicht werden (im Süden als Verbindung der Siedlung zu den dortigen Schulen und weiter ins Stadtzentrum und im Norden als Verbindung zu dem Naherholungsbereich um den Kalvarienberg und weiter an die Murachse mit seinem Spazier- und

Radwegenetz). Im Süden ist dazu bereits jetzt ein Servitutsweg für die ÖWG bis zum Kalvariengürtel gesichert.“

Gemäß § 3 der Verordnung mit welcher der 04.07 Bebauungsplan „Wiener Straße (Hirtenkloster)“ beschlossen wurde, ist die verkehrsmäßige Erschließung wie folgt geregelt (Zitat):

(2) Am Bauplatz ist gemäß dem Baukonzept in Nord-Süd-Richtung eine Fläche für den öffentlichen Verkehr (Bus/Straßenbahn) in einer Breite von mindestens 6,50 m sowie ein Rad- und Fußweg zur öffentlichen Benutzung in einer Breite von mindestens 3,50 m in rechtlich gesicherter Form zur Verfügung zu stellen.“

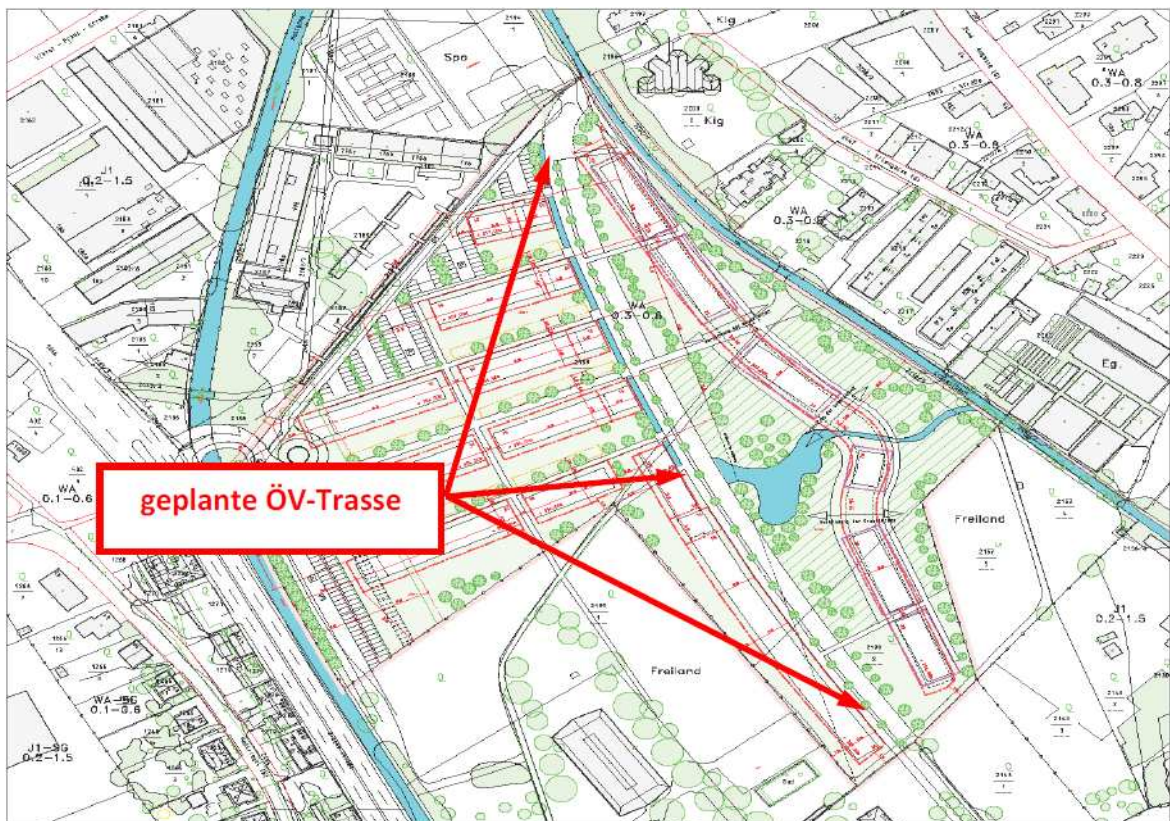


Abbildung : BBPL 04.07 „Wiener Straße (Hirtenkloster)“ (Quelle: A 14 – Stadtplanungsamt bzw. StrRH)

Mit einstimmigem Beschluss vom 28. November 2002 genehmigte der Gemeinderat den Bebauungsplan „Wiener Straße (Hirtenkloster)“.

Im aktuellen Flächenwidmungsplan 3.0 FLÄWI 2002 der Stadt Graz, in der Fassung 3.14, wird das Areal der Siedlung als WA (allgemeines Wohnen) mit einer Bebauungsdichte von 0,2 bis 0,8 ausgewiesen. Vom Kalvariengürtel bis zur Viktor-Franz-Straße ist der ungefähre Verlauf einer Gemeindestraße und eines öffentlichen Interessentenweges festgelegt.

In dem vom Gemeinderat im Juli 2002 beschlossenen Flächenwidmungsplan 3.0 war die ÖV Trasse für diesen Bereich ausgewiesen.

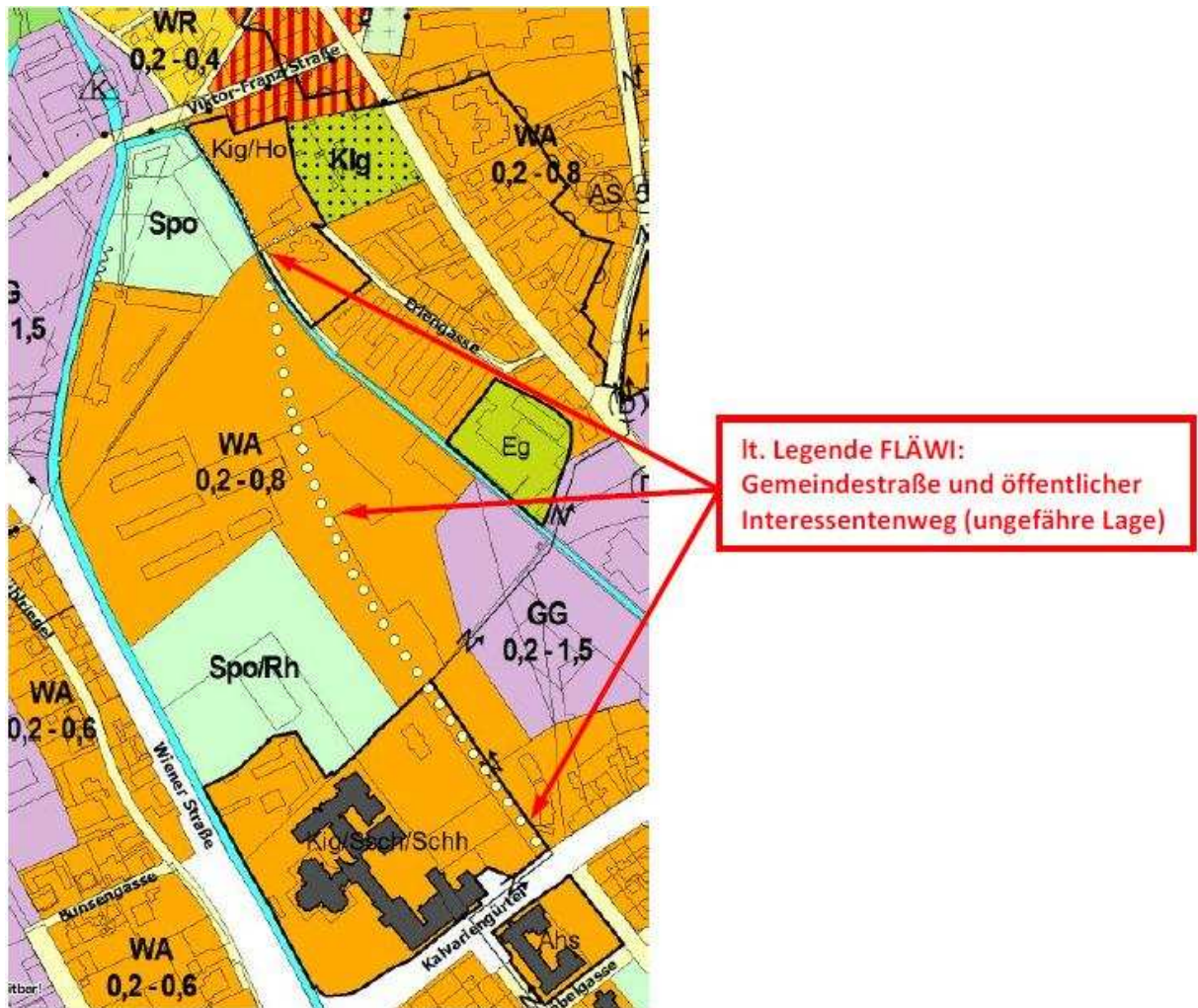


Abbildung : Auszug 3.0 FLÄWI 2002 der Stadt Graz (Quelle: A 10/6-Stadtvermessung bzw. Ergänzungen StRH)

2003

In der Sitzung des Gemeinderates vom 4. Dezember 2003 wurde der einstimmige Grundsatzbeschluss über die Prioritätenreihung der einzelnen Straßenbahn-Ausbauvorhaben gefasst. Mit der Variantenbeurteilung wurde ein Schweizer Ingenieurbüro beauftragt. Neben fünf kurzfristig realisierbaren Projekten (Prioritätsstufe A) wurde in der Prioritätsstufe B „mittel bis langfristig realisierbar“ und in der volkswirtschaftlichen Bewertung „sehr gute Resultate ergebend“ neben dem Neubau der Südwestlinie und der UNI-Ringlinie an dritter Stelle der Neubaustrecke Nordwestlinie (Keplerbrücke bzw. Roseggerhaus-Lendplatz-Wienerstraße-Fröbelpark-Hirtenkloster-Zankelstraße- Nahverkehrsknoten Gösting) gereiht. Die Nordwestlinie wurde als eines der effizientesten Straßenbahnausbauvorhaben in Graz angeführt und in einer Studie als ein Projekt im Rahmen der 2. Ausbaustufe – Netzausbau Straßenbahn vorbehaltlos für die Umsetzung empfohlen.

2006

In der Stadtsenatssitzung am 15. Dezember 2006 wurde der Antrag gestellt, die ÖV Trasse im Bereich des Hirtenklosters nach Maßgabe der finanziellen Vorgaben in Abstimmung mit der Bebauung des Siedlungsgebietes umzusetzen. Ziel war laut Bericht, mit der Vollenbetriebnahme des gesamten Wohnprojektes auch die ÖV-Trasse mit dem Anschluss an die Buslinie 40 zu eröffnen. Das Stück wurde über Antrag des damaligen Finanzstadtrates zur Abklärung von Detailfragen sowie der damit verbundenen Kosten zurückgestellt.

2007

Am 19. Oktober 2007 erfolgte, basierend auf einer im Jahr 2007 durchgeführten, neuerlichen Untersuchung des Schweizer Ingenieurbüros eine Projektgenehmigung des Gemeinderates in Höhe von EUR 400.000 für die Umsetzung der 2. Ausbaustufe Straßenbahn, Phase Trassenfindung. Folgende Projekte wurden vorbehaltlos für die Umsetzung empfohlen:

1. Südwestlinie zum Nahverkehrsknoten Webling
2. Nordwestlinie zum Nahverkehrsknoten Gösting
3. Universität Linie 1

Im Oktober 2007 wurden im Gemeinderat einstimmig die Projektgenehmigung für die 2. Ausbaustufe erteilt und Mittel für die Trassenfindung Nordwestlinie genehmigt, eine Erhöhung der Projektgenehmigung erfolgte im Mai 2008. Der politische Wille, die Nordwestlinie und damit in Zusammenhang stehend das Projekt ÖV Trasse in der Siedlung umzusetzen wurde mittels zahlreicher Gemeinderatsbeschlüsse zum Ausdruck gebracht. Auf Grund der im Bericht angeführten Beschlusslage ist das Projekt ÖV-Trasse von der Stadtverwaltung umzusetzen.

2008

Die Übernahme von 1.777 m² in das öffentliche Gut für die Aufschließung der Hirtenklostergründe (ÖV, Geh- und Radweg) erfolgte in der Sitzung des Gemeinderates am 10. April 2008. In der Sitzung des Gemeinderates am 8. Mai 2008 erfolgte die einstimmige Beschlussfassung über die Erhöhung der Projektgenehmigung 2. Ausbaustufe Straßenbahn Phase 1 – Trassenfindung von EUR 400.000 auf EUR 700.000 für Detailuntersuchungen, Verkehrsnetzuntersuchungen und Bürgerinformationen.

2011

In der Stadtssenatssitzung vom 26. August 2011 wurde das Stück „Baumaßnahmen zur Errichtung der ÖV Trasse Hirtenkloster“ in die nächste Stadtssenatssitzung verschoben. In der Stadtssenatssitzung am 22. September 2011 erfolgte mehrheitlich der Projektbeschluss, in Höhe von EUR 820.000,-, über die Baumaßnahmen zur Errichtung der ÖV-Trasse im Bereich der Siedlung Hirtenkloster. Laut Bericht an den Stadtssenat wurde (Zitat):

„Zur Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln des neuen und in Bau befindlichen Siedlungsgebietes nördlich des Kalvariengürtels, von der Verkehrsplanung, von der Viktor-Franz-Straße bis zum Kalvariengürtel die Errichtung einer gesonderten ÖV-Trasse (Busstraße) vorgeschlagen. Auf dieser Busstraße soll die Linie 40 verkehren und dieses Siedlungsgebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln und kurzen Zugangswegen zu den Haltestellen anbinden. Damit soll auch sichergestellt werden, dass zur ÖV-Anbindung der zukünftigen Wohnbevölkerung keine zusätzlichen jährlichen Betriebskosten für den öffentlichen Verkehr entstehen. Weiters soll diese ÖV-Trasse auch so ausgebildet werden, dass eine mögliche zukünftige Straßenbahnlinie (Nordwest-Linie von der Innenstadt bis zum Nahverkehrsknoten Gösting) über diese Trasse geführt werden kann. Parallel zu dieser ÖV-Trasse ist auch die Führung eines gesonderten Fuß- und Radweges vorgesehen.“

In Abstimmung mit dem Baufortschritt der Hirtenkloster-Siedlung soll die ÖV-Trasse inkl. der Bushaltestellen (in Fahrtrichtung stadteinwärts mit je einem Wartehaus der Firma Ankünder versehen) und der begleitende Fuß- und Radweg für den Bauabschnitt Kalvariengürtel bis zur nördlichen Grundgrenze der Siedlung im Herbst 2011 umgesetzt werden. Der angrenzende nördliche Bauabschnitt für die ÖV-Trasse und den Fuß- und Radweg im Bereich des Sportplatzes bis zur Viktor-Franz-Straße soll erst im Jahr 2012 baulich umgesetzt werden. Die Maßnahmen für die Errichtung der ÖV-Trasse Hirtenkloster (Bauabschnitt Kalvariengürtel bis nördliche Grundgrenze der Siedlung) der Bushaltestellen in diesem Streckenabschnitt, sowie des begleitenden Fuß- und Radweges verursachten Gesamtbaukosten in Höhe von EUR 820.000“.

Bis Ende 2011 wurden davon folgende bauliche Maßnahmen im Bereich der ÖWGES-Siedlung Hirtenkloster umgesetzt:

- Fertigstellung des begleitenden Fuß- und Radweges und
- Erstellung des Straßenunterbaues für die ÖV-Trasse

Weiters wurde von der Abteilung für Verkehrsplanung per 20.12.2011 (inkl. der Ergänzungen zu den Grundstücken die bis August 2012 nachgereicht wurden) bei der zuständigen Bau- und Anlagenbehörde um die straßenrechtliche Einreichung zur Errichtung einer Gemeindestraße, ÖV-Trasse und eines Geh- und Radweges im Bereich des Hirtenkloster vom Kalvariengürtel bis zur Viktor-Franz-Straße angesucht.

2012

Beschluss des Gemeinderates vom 19.01.2012 zum Mobilitätskonzept 2020. Damit wurden konkretere, quantitative Ziele beschlossen, die u.a. bis zum Jahr 2021 eine Erhöhung des Anteiles des Öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr auf 24% (ggü. rd. 20% im Jahr 2008) zum Inhalt haben. Als weiteres Ziel wurde eine Erhöhung jenes Bevölkerungsanteils, der innerhalb von 300 m über einen Zugang zu einer ÖV-Haltestelle verfügt, von rd. 63% (2011) auf 70% (2021) festgelegt. Im Nahbereich der neuen Siedlung Hirtenkloster befinden sich die Haltestellen der städtischen Buslinien 40, 52, 53, 62 und 67 bzw. 67E (Stand Herbst 2012):

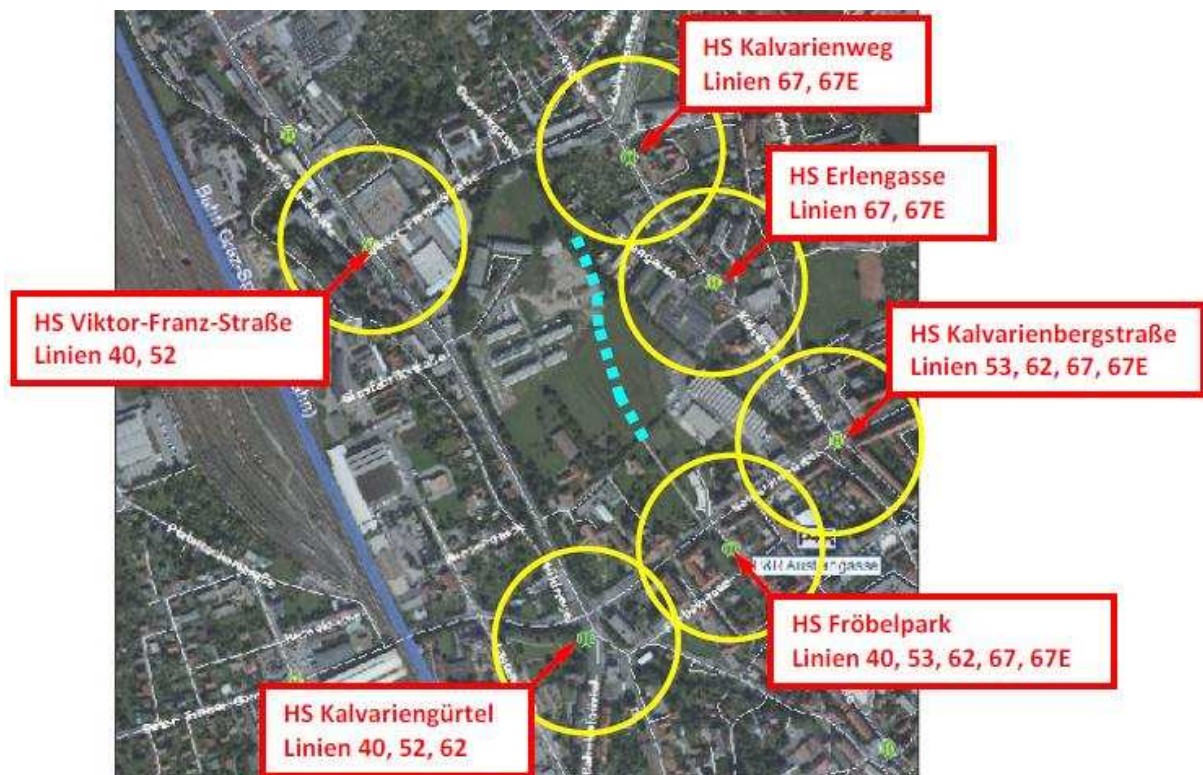


Abbildung : Lageplan Haltestellen (Quelle: A 10/6-Stadtvermessung bzw. StRH)

Wie aus der Grafik ersichtlich, liegt ein Großteil der gegenständlichen Siedlung Hirtenkloster nicht innerhalb der im Mobilitätskonzept 2020 als Ziel definierten Wegentfernung von 300m der bestehenden städtischen Buslinien.

Mit Schreiben vom 2. Februar 2012 langte beim Stadtrechnungshof ein von 14 GemeinderätInnen unterfertigter Antrag auf Überprüfung der Einrichtung einer ÖV-Trasse im Bereich der Siedlung „Wohnen am Park/Wienerstraße“ ein. Der Prüfbericht des Stadtrechnungshofes der Landeshauptstadt Graz (GZ. StRH – 6768/2012 vom 21. Mai 2012) wurde vorgelegt. Vom Stadtrechnungshof war zu überprüfen:

- ob angesichts des eingeschlagenen Sparkurses der Stadt Graz für die Realisierung einer Busspur durch die Siedlung "Wohnen am Park" zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Zweckmäßigkeit im Sinne des effizienten und sparsamen Einsatzes von Mitteln überhaupt gegeben ist, nachdem diese Trasse von einer klaren Mehrheit jener BewohnerInnen, die durch diese Busspur eine bessere ÖV-Erschließung erhalten sollen, aufgrund der im Umfeld bestehenden Bustrassen als nicht erforderlich und nicht notwendig abgelehnt und sogar als Belastung empfunden wird und die ÖV-Linienführungen sich ja primär auf die Bedürfnisse der BewohnerInnen von zu erschließenden Stadtteilen orientieren sollten.
- Warum wurde die gegenständliche ÖV Trasse geplant?
- Ist diese Trasse in ein Gesamtkonzept eingebettet?
- Gibt es strategische Grundlagen für die Trassenführung?
- Warum wurde die Trassenführung in der Mitte der gegenständlichen Siedlung gewählt?
- Warum ist zunächst die Bustrasse vorgesehen? Was soll die Bustrasse derzeit dort bewirken?
- Wie wurde die Errichtung der Trasse bislang konkret umgesetzt (z.B. vergaberechtlich) und wie wurde diese kommuniziert?

Nachfolgend (*Zitat*) die Zusammenfassung des Stadtrechnungshofes:

„2. Zusammenfassung

2.1. Beschlusslage

Im Zuge der Prüfung stellte der Stadtrechnungshof fest, dass seit dem Jahr 2002 Klarheit darüber geherrscht haben muss, dass die Stadt Graz die Errichtung einer Nordwestlinie plant und ein Teil der Trasse durch den Bereich Wienerstraße – Hirtenkloster geführt werden wird. Mit einstimmigem Beschluss vom 28. November 2002 genehmigte der Gemeinderat den Bebauungsplan „Wiener Straße (Hirtenkloster)“. Darin war laut Gemeinderatsbericht in der Mitte des Planungsgebietes eine Trasse für den öffentlichen Verkehr (Verbindung der Kreuzung Kalvariengürtel/Hackhergasse im Süden und der Viktor-Franz-Straße im Norden) vorgesehen. Diese mittige Erschließung sollte ausschließlich dem öffentlichen Verkehr, dem Rad- und Fußverkehr, sowie teilweise der inneren Erschließung der Siedlung, nicht jedoch dem Kfz-Individualverkehr dienen und vorerst einen Bus, später eventuell eine Straßenbahn aufnehmen. Die Erschließung des Nordwestens von Graz durch Straßenbahnen und die optimale Anbindung der Siedlung an den öffentlichen Verkehr sollte somit gewährleistet sein. Die ÖV-Trasse sollte mit dem dritten Bauabschnitt der Siedlung errichtet werden. Dies wurde vom Gemeinderat einstimmig angenommen. In dem vom Gemeinderat im Juli 2002 beschlossenen Flächenwidmungsplan 3.0 war die ÖV Trasse für diesen Bereich ausgewiesen.

Auch der im Dezember 2003 gefasste Grundsatzbeschluss des Gemeinderates über die Prioritätenreihung der Straßenbahnausbauprojekte erfolgte einstimmig. Innerhalb der Prioritätsstufen A, B und C war in der Priorität B die Neubaustrecke Nordwestlinie (Keplerbrück bzw. Roseggerhaus – Lendplatz – Wienerstraße – Fröbelpark – Hirtenkloster – Zanklstraße – Nahverkehrsknoten Gösting) an dritter Stelle (von neun) ausgewiesen. Eines der Ausbauprojekte führte zur Empfehlung die Nordwestlinie umzusetzen. Nach den Projekten der Südwestlinie, generiert die Nordwestlinie „mit relativ geringen zusätzlichen Kosten einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen“. Im Oktober 2007 wurden im Gemeinderat einstimmig die Projektgenehmigung für die 2. Ausbaustufe erteilt und Mittel für die Trassenfindung Nordwestlinie genehmigt, eine Erhöhung der Projektgenehmigung erfolgte im Mai 2008.

Der politische Wille, die Nordwestlinie und damit in Zusammenhang stehend das Projekt ÖV Trasse in der Siedlung umzusetzen wurde mittels zahlreicher Gemeinderatsbeschlüsse zum Ausdruck gebracht. Auf Grund der im Bericht angeführten Beschlusslage ist das Projekt ÖV-Trasse von der Stadtverwaltung umzusetzen.

2.2. Kommunikation und Aufklärungsarbeit

Sowohl die bereits „ingesessenen“ als auch die neu zugezogenen AnrainerInnen wurden damit nachweislich über die geplante ÖV-Trasse informiert. Die tatsächliche, aktive Information der AnrainerInnen vor bzw. im Zuge der Vermietung durch die Wohnbaugenossenschaft kann mangels Prüfungskompetenz durch den StRH nicht abschließend beurteilt werden.

2.3. Vergaberechtliches Verfahren

Die Bauarbeiten an der ÖV Trasse Hirtenkloster wurden im Herbst 2011 in Angriff genommen. Die Abteilung für Verkehrsplanung war Auftraggeberin und vergebende Stelle. Die Vergabe von Bauleistungen in Höhe von rd. EUR 535.000,00 (netto) wurde ohne vergaberechtliches Verfahren durchgeführt. Statt eine vergaberechtlich konforme Ausschreibung durchzuführen, holte die Abteilung für Verkehrsplanungsplanung „ein Zusatzangebot“ der dort tätigen Baufirma ein und vergab die Arbeiten direkt. Laut SAP Abfrage zum Stichtag 10. Februar 2012 wurden für bereits geleistete Arbeiten in Summe EUR 130.151,07 brutto flüssig gestellt.

2.4. Straßenrechtliches Verfahren

Die Bauarbeiten bzw. deren Vorarbeiten wurden ohne Vorliegen eines straßenrechtlichen Bescheids in Angriff genommen. Erst am 20. Dezember 2011 wurde die Bau- und Anlagenbehörde über das Projekt informiert und die bauliche Umsetzung und in Betriebnahme mit Herbst 2012 bekannt gegeben. Zu diesem Zeitpunkt waren die Bauarbeiten aber bereits im Gange und zum Teil bezahlt. Die von der Wohnbaugenossenschaft einzuräumende Dienstbarkeit für die Errichtung und den Betrieb einer ÖV Trasse einschließlich Haltestellenbereiche und eines Geh- und Radweges zu Gunsten der Stadt Graz auf immerwährende Zeit langte am 20. April 2012 bei der Stadt ein, die Stadt Graz besaß für die im Herbst 2011 durchgeführten Bauarbeiten keinen rechtlich bindenden Titel zur Nutzung des Grundstückes.“

Weiters wurde von der Abteilung für Verkehrsplanung per 13.04.2012 (inkl. der Ergänzungen zu den Grundstücken die bis Juni 2012 nachgereicht wurden) bei der zuständigen Bau- und Anlagenbehörde um die wasserrechtliche Einreichung zur Errichtung – Neubau einer Brücke über den Schleifbach (Gemeindestraße, ÖV-Trasse und Geh- und Radweg), sowie die Erneuerung der bestehenden Bachverbauung auf der orographischen rechten Seite des Schleifbaches angesucht.

- Die wasserrechtliche Bewilligung wurde mit Bescheid vom 17.10.2012 von der zuständigen Bau- und Anlagenbehörde erteilt.
- Der Stadtsenat der Landeshauptstadt Graz hat am 16.11.2012 die Errichtung einer Gemeindestraße (ÖV-Trasse) inkl. eines westlich gelegenen Geh- und Radweges im Bereich des ehemaligen Hirtenklosters vom Kalvariengürtel bis zur Viktor-Franz-Straße gemäß des Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetzes 1964 verordnet.
- Die straßenrechtliche Bewilligung zur Errichtung einer Gemeindestraße (ÖV-Trasse) inkl. eines Geh- und Radweges wurde mit Bescheid vom 20.09.2013 von der zuständigen Bau- und Anlagenbehörde erteilt.

3. Maßnahmen

In Abstimmung mit dem Baufortschritt der Hirtenkloster-Siedlung sollte die ÖV-Trasse, inkl. der Bushaltestellen und des begleitenden Fuß- und Radweges, im Bereich der ÖWGES-Siedlung im Herbst 2011 umgesetzt werden. Die Baumaßnahmen zur Errichtung dieses Straßenabschnittes (von der südlichen bis nördliche Grundgrenze) mit den dafür erforderlichen Kosten von € 820.000,-- wurden vom Stadtsenat am 22.09.2011 bewilligt (GZ: A 10/8 – 10.893/2009-14).

Die Vergabe der Bauleistungen erfolgte in Höhe von rd. EUR 535.000,00 (netto). Bis Ende 2011 wurden der begleitende Fuß- und Radweges (siehe Plan, Abschnitt D) und der Straßenunterbau für die ÖV-Trasse (siehe Plan, Abschnitt C) fertig gestellt. Mit Erteilung des straßenrechtlichen Bescheides (20.09.2013) seitens der Bau- und Anlagenbehörde sollten die restlichen Bauarbeiten in diesem Streckenabschnitt auch baulich umgesetzt werden. In Prüfbericht des Stadtrechnungshofes (GZ: StRH – 6768/2012) wird empfohlen (*Zitat*)

„Das gesamte Projekt ÖV Trasse Hirtenkloster geht nach Auffassung des Stadtrechnungshofes über den Bauabschnitt „ÖV-Trasse, Geh- und Radweg der Siedlung“ hinaus. Zumindest folgende Bauabschnitte sind nach Auffassung des Stadtrechnungshofes für die tatsächliche verkehrsmäßige Erschließung des Gebietes in direktem Zusammenhang zu sehen:

- *Erschließungsstraße im Süden an die Siedlung angrenzend*
- *Weiterführung der ÖV-Trasse im Norden über den bestehenden Sportplatz*
- *Kreuzungsumbau der bestehenden Kreuzung Kalvariengürtel/Hackbergasse.*

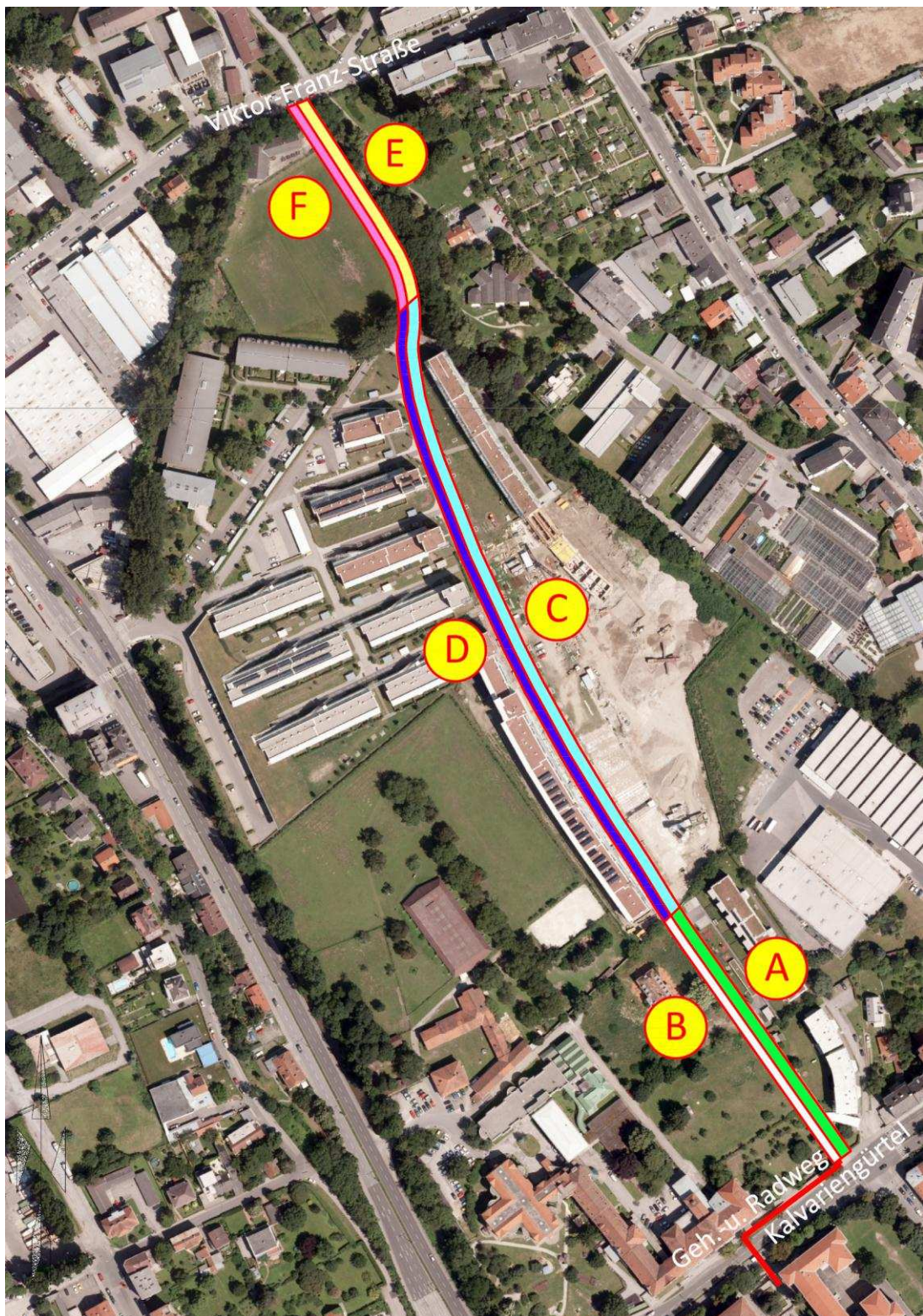
Einer der geltenden Grundsätze für den Budgetvollzug innerhalb Stadtverwaltung besagt, dass Anforderungen, die organisch ein Ganzes bilden, hinsichtlich der Aufwands- bzw. Projektgenehmigung nicht geteilt werden dürfen. Demnach hätten diese Bauabschnitte im Rahmen eines Gesamtprojektes geplant, ausgeschrieben und abgewickelt werden müssen.

Der Stadtrechnungshof empfiehlt, die noch zu realisierenden Projektabschnitte zusammengefasst in einem Projekt abzuwickeln und vergaberechtlich konform auszuschreiben.“

Nunmehr wurde die Abteilung für Verkehrsplanung durch den zuständigen Stadtsenatsreferenten, Hrn. Stadtrat Mag. (FH) Eustacchio beauftragt, von den Maßnahmen des Verkehrserschließungskonzeptes des Siedlungsgebietes Hirtenkloster folgende Teilumsetzungen zur Genehmigung vorzulegen:

1. Die ÖV-Trasse soll im Bereich der ÖWG-Siedlung und des Sportplatzes vorab nicht umgesetzt werden (siehe Plan, Abschnitt C und E). Somit wird auch der überwiegende Teil des Siedlungsgebietes nicht an den städtischen öffentlichen Verkehr angebunden werden. Jedoch soll die geplante und verordnete Trasse für eine zukünftige ÖV-Nutzung auch weiterhin frei gehalten werden.
2. Errichtung der Fahrbahn der Gemeindestraße für den Kfz-Verkehr von Süden kommend vom Kalvariengürtel bis zur südlichen Grenze des Bebauungsplangebietes des 04.07. BPL als Sackgasse (siehe Plan, Abschnitt A).
3. Errichtung des geplanten Geh- und Radweges der Gemeindestraße von Süden kommend vom Kalvariengürtel bis zur südlichen Grenze des Bebauungsplangebietes des 04.07. mit Anschluss an den in diesem Abschnitt bereits fertig gestellten Geh- und Radweg (siehe Plan, Abschnitt B).
4. Da eine durchgängige ÖV-Trasse vorab nicht umgesetzt wird, besteht auch keine zwingende Notwendigkeit den Kreuzungsbereich mit dem Kalvariengürtel umzugestalten. Der neu zu errichtende Geh- und Radweg soll nach Süden seine Fortsetzung durch die bestehenden

Unterführung im Bereich des Kalvariengürtels und die Hirtengasse finden. Für den zukünftigen Radverkehr sind sowohl die beiden Rampen und deren Zufahrten, als auch die Unterführung zu adaptieren.



5. Errichtung eines Geh- und Radweges im nördlichen Anschluss an den im Bereich des 04.07. BPL bereits errichteten Geh- und Radweges bis zur Viktor-Franz-Straße (inkl. Umorganisation des dort befindlichen Sportplatzes, siehe Plan, Abschnitt F).

6. Ausbildung der geplanten, aber nicht umgesetzten ÖV-Trasse als extensive Grünfläche. In Hinblick auf die Notwendigkeit für eine zukünftige ÖV-Nutzung (z.B. für Straßenbahn) sollen keine Bäume auf und entlang der Trasse gepflanzt werden (als Mindestabstand Gleisachse und Baumstandort wären 4,0 m vorzusehen, die jedoch nicht gegeben sind) sowie auch keine anderen zwischenzeitlichen Nutzungen zugelassen werden, da diese faktisch eine spätere Inanspruchnahme für diesen Zweck erschweren; (siehe Plan, Abschnitt C und E).
7. Zusätzlich soll im Bereich dieser Grünfläche, im Abschnitt Nordende Sportplatz bis zum südlichen Ende der ÖWG-Siedlung (Anschluss an die Gemeindestraße) auf einer Länge von rd. 460 m, ein Straßenbahngleis (keine zweigleisige Ausführung) aus altbrauchbaren Straßenbahnschienen verlegt werden. Damit soll ein „Bewusstsein“ für die zukünftige Straßenbahntrasse erreicht werden.

4. Kosten der Maßnahmen

Die Gesamtkosten für die noch zu vergebenden Planungs- und Umsetzungsleistungen für die Stadt Graz betragen insgesamt gerundet € 1.110.000,-- und teilen sich auf folgende jährliche Kosten auf:

• 2014	€ 370.000,--
• 2015	€ 370.000,--
• 2016	€ 370.000,--

Beilage:

- Zusammenfassende Chronologie der ÖV-Trassenplanung Bereich des ehem. Hirtenklosters.

Der Ausschuss für Verkehr und der Personal-, Finanz-, Beteiligungs- und Immobilienausschuss stellt daher gemäß § 45 Abs. 2, Pkt. 7, 10 und 18 in Verbindung mit § 90 Abs. 4 und § 95 Abs. 1 des Statutes der Landeshauptstadt Graz den

Antrag,

der Gemeinderat wolle beschließen:

1. Der gegenständliche Bericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Entgegen den bisherigen Beschlüssen des Grazer Gemeinderates und des Stadtsenats soll die ÖV-Trasse im Bereich des Siedlungsgebiets Hirtenklosters vorerst nicht als Bustrasse zur Ausführung gelangen, sondern sollen vorerst nur die im voranstehenden Motivenbericht lt. Pkt. 3. angeführten Maßnahmen umgesetzt werden. Damit kann der überwiegende Teil des Siedlungsgebietes kurzfristig nicht qualitativ an den städtischen öffentlichen Verkehr angebunden werden. Für eine zukünftige ÖV-Nutzung, wie z.B. die NW-Straßenbahnlinie, ist die ÖV-Trasse jedoch weiterhin frei zu halten.
3. Die bestehenden Aufträge an die Baufirma für die Errichtung der ÖV-Trasse im Bereich der ÖWG-Siedlung wurden aufgelöst. Die restlichen Finanzmittel in Höhe von € 610.000,- aus der Aufwandsgenehmigung ÖV-Trasse Hirtenkloster (GZ: A 10/8 – 10.893/2009-14, am 22.09.2011 vom Stadtsenat in Höhe von € 820.000,- bewilligt) wurden dieser Projektgenehmigung zugeführt.
4. Die Abteilung für Immobilien A 8/4 wird beauftragt, die bisher mit der ÖWG getroffene Dienstbarkeit, welche einen Ausbau der ÖV-Trasse bzw. Straße innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren vorsieht, andernfalls diese Dienstbarkeit verfällt, im Einvernehmen mit der ÖWG als Grundeigentümerin abzuändern. Diese Dienstbarkeit ist nunmehr so gestalten, dass die Realisierung der ÖV-Trasse jederzeit, aber ohne konkrete zeitliche Festlegung erfolgen kann (d.h. „auf Verlangen der Stadt Graz“) und damit keine Fristversäumnis droht. Weiters ist in diesem Vertrag fest zu legen, dass eine Zwischennutzung dieser Flächen durch die Eigentümerin oder die ansässigen Mieter ausgeschlossen ist und ausschließlich eine extensive Begrünung lt. Pkt. 3. des Motivenberichtes zulässig ist. Darüber hinaus sollen in dieser Dienstbarkeitsvereinbarung mit der ÖWG zwei zusätzliche Geh- und Radverbindungen, eine am nördlichen Ende und eine im mittleren Bereich der Siedlung, in Richtung Osten aufgenommen werden. Diese geänderten Dienstbarkeiten sind auch grundbücherlich sicher zu stellen.
5. Die Projektgenehmigung für die erforderlichen Umplanungsarbeiten, für die Errichtung der südlichen Gemeinestraße, der fehlenden Geh- und Radwege sowie einer zwischenzeitlichen Nutzung mit einer extensiven Begrünung und einem Straßenbahngleis in Höhe von € 1.110.000,- wird erteilt. Die Finanzierung erfolgt durch Einsparungen
 - Kürzung DR 10800 um 190.000,00
 - Kürzung DR 10803 um 420.000,00
 - Kürzung PG Annenstraße um insgesamt 500.000,00

Der jährliche Finanzierungsbedarf teilt sich wie folgt auf:

2014:	€ 370.000,--
2015:	€ 370.000,--
2016:	€ 370.000,--

6. Die Abteilung für Verkehrsplanung wird mit den erforderlichen Planungen in Abstimmung mit den betroffenen Abteilungen und der Holding Graz beauftragt.
7. Die Holding Graz – Stadtraum wird mit der baulichen und organisatorischen Umsetzung des oben genannten Projektes beauftragt.
8. Die Holding Graz – Stadtraum wird nach der Umsetzung der Maßnahmen mit der betrieblichen und baulichen Instandhaltung beauftragt.
9. Das Straßenamt (A10/1) wird nach Herstellung mit dem Betrieb, der Wartung und der Erhaltung der Straßenbeleuchtung beauftragt.

Der Bearbeiter der
Abteilung für Verkehrsplanung:
Martin Bauer
(elektronisch gefertigt)

Der Abteilungsvorstand der
Abteilung für Verkehrsplanung:
Dipl.-Ing. Martin Kroißbrunner
(elektronisch gefertigt)

Der Stadtbaudirektor:
Dipl.-Ing. Mag. Bertram Werle
(elektronisch gefertigt)

Der Stadtsenatsreferent
für die Abteilung Verkehrsplanung:
Mag. (FH) Mario Eustacchio
(elektronisch gefertigt)

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr am

Der/die Vorsitzende:

Der/die Schriftführerin

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des Personal-, Finanz-, Beteiligungs- und Immobilienausschusses am

Der/die Vorsitzende:

Der/die Schriftführerin

Der Antrag wurde in der heutigen		<input type="checkbox"/>	Öffentlichen	<input type="checkbox"/>	nicht öffentlichen 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:		

Beilage - Chronologie:

November 1995	Gemeinderats Beschluss GIVE (Grazer integrierte Verkehrsentwicklung)	Die Nordwest-Linie wird als mittelfristige und längerfristige Linienverlängerung und –Linienergänzung festgeschrieben.
Mai 2001	Informationsbericht an den Verkehrsausschuss	Die Nordwest-Linie wurde in der Prioritätsstufe B1 eingeordnet und vom Ingenieurbüro Hüsler zur Realisierung empfohlen.
Juli 2002	Gemeinderats Beschluss Flächenwidmungsplan 3.0	ÖV-Trasse im Bereich des Hirtenklosters als Gemeindestraße in ungefähre Lage im Flächenwidmungsplan 3.0 eingetragen. Rechtsgültig ab Jänner 2003.
November 2002	Gemeinderats Beschluss Bebauungsplan 04.07.0	04.07.0 Bebauungsplan Wiener Straße (Hirtenkloster), ÖV-Trasse im Plan und Text angeführt (für die Buslinie 40 und später für die Straßenbahnlinie nach Gösting).
Dezember 2003	Gemeinderats-Beschluss Straßenbahnausbau – Prioritätenreihung	Grundsatzbeschluss über den Straßenbahnausbau mit Prioritätenreihung der Projekte, die Trassierung der Nordwest-Linie nach Gösting verläuft über die Gemeindestraße im Bereich des Hirtenklosters.
Dezember 2006	Stadtsenats-Beschluss ÖV Trasse im Bereich des Hirtenklosters zurückgestellt	Antrag in der Stadtsenatssitzung am 15. Dezember 2006 die ÖV Trasse im Bereich des Hirtenklosters nach Maßgabe der finanziellen Vorgaben in Abstimmung mit der Bebauung des Siedlungsgebietes umzusetzen. Das Stück wurde über Antrag des damaligen Finanzstadtrates zurückgestellt.
Juni 2007	Informationsbericht an den Ausschuss für Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung	Straßenbahn – 2. Ausbaustufe Prioritätenreihung, unter den drei Projekten welche für die Umsetzung der 2. Ausbaustufe Straßenbahn empfohlen werden ist auch die Nordwestlinie nach Gösting (wiederum mit der Trasse über das Gelände Hirtenkloster).
September 2007	Stadtsenats- Beschluss	Aufschließung Hirtenkloster – Erwerb von 1.777 m ² Grundstücksflächen für die Errichtung einer öffentlichen Aufschließungsstraße.
Oktober 2007	Gemeinderats-Beschluss Netzausbau Straßenbahn – Projektgenehmigung	Projektgenehmigung über die 2. Ausbaustufe Netzausbau Straßenbahn für die Projekte Universität Linie 1, Südwestlinie und Nordwestlinie. Die Trassierung der Nordwest-Linie nach Gösting verläuft über den Bereich des Hirtenklosters.
Mai 2008	Gemeinderats-Beschluss Netzausbau Straßenbahn– Erhöhung der Projektgenehmigung	Erhöhung der Projektgenehmigung über die 2. Ausbaustufe Netzausbau Straßenbahn für die Projekte Universität Linie 1, Südwestlinie und Nordwestlinie.
September 2011	Stadtsenat – Beschluss Aufwandsgenehmigung ÖV-Trasse Hirtenkloster	Baumaßnahmen zur Errichtung der ÖV-Trasse Hirtenkloster (im Bereich der ÖWGES-Siedlung), inkl. der vier Bushaltestellen in diesem Streckenabschnitt, sowie des begleitenden Fuß- und Radweges Bewilligung zur Ausführung von Neu- und Umbauten € 820.000,--
Oktober – Dezember 2011	Bauliche Umsetzung im Bereich der ÖWGES-Siedlung	Bis zum Baustopp wurden folgende bauliche Maßnahmen umgesetzt: <ul style="list-style-type: none"> • Fertigstellung des begleitenden Fuß- und Radweges, • Erstellung des Straßenunterbaues für die ÖV-Trasse.
Dezember 2011 – August 2012	Ansuchen um straßenrechtliche Einreichung der ÖV-Trasse im Bereich des Hirtenklosters	Ansuchen der Abteilung für Verkehrsplanung bei der zuständigen Bau- und Anlagenbehörde um die straßenrechtliche Einreichung zur Errichtung einer Gemeindestraße, ÖV-Trasse und Geh- und Radweg im Bereich des Hirtenkloster vom Kalvariengürtel bis zur Viktor-Franz-Straße.
Jänner 2012	Gemeinderats-Beschluss Mobilitätskonzept 2020	Beschluss des Gemeinderates vom 19.1.2012 zum Mobilitätskonzept 2020. Als Ziel wurde eine Erhöhung jenes Bevölkerungsanteils, der innerhalb von 300 m über einen Zugang zu einer ÖV-Haltestelle verfügt festgelegt. Ein Großteil der Siedlung Hirtenkloster liegt <u>nicht</u> innerhalb der im Mobilitätskonzept 2020 definierten Wegentfernung!
Februar - Mai 2012	Prüfung des Projektes durch den Stadtrechnungshof	Auf Antrag von 14 GemeinderätInnen wurde der Stadtrechnungshof mit der Überprüfung der Einrichtung der ÖV-Trasse beauftragt. Der Prüfbericht des Stadtrechnungshofes wurde mit 21.05.2012 vorgelegt.
April – Juni 2012	Ansuchen um wasserrechtliche Einreichung der ÖV-Trasse im Bereich des Hirtenklosters	Ansuchen der Abteilung für Verkehrsplanung bei der zuständigen Bau- und Anlagenbehörde um die wasserrechtliche Errichtung zur Errichtung – Neubau einer Brücke über den Schleifbach (Gemeindestraße, ÖV-Trasse und Geh- und Radweg), sowie die Erneuerung der bestehenden Bachverbauung auf der orographischen rechten Seite des Schleifbaches.
Oktober 2012	Bescheid zur wasserrechtlichen Einreichung der ÖV-Trasse inkl. Geh- und Radweg	Erteilung der wasserrechtliche Bewilligung mittels Bescheid vom 17.10.2012.
November 2012	Verordnung einer Gemeindestraße (ÖV-Trasse) inkl. eines westlich gelegenen Geh- und Radweges im Bereich des ehemaligen Hirtenklosters vom Kalvariengürtel bis zur Viktor-Franz-Straße	Der Stadtsenat der Landeshauptstadt Graz erteilt am 16.11.2012 die Verordnung der Gemeindestraße gemäß des Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetzes 1964.
September 2013	Bescheid zur straßenrechtlichen Einreichung der ÖV-Trasse inkl. Geh- und Radweg	Erteilung der straßenrechtliche Bewilligung mittels Bescheid vom 20.09.2013.

	Signiert von	Bauer Martin
	Zertifikat	CN=Bauer Martin,O=Magistrat Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT
	Datum/Zeit	2014-03-28T14:33:25+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: http://egov2.graz.gv.at/pdf-as verifiziert werden.

	Signiert von	Kroißenbrunner Martin
	Zertifikat	CN=Kroißenbrunner Martin,O=Magistrat Graz,L=Graz, ST=Styria,C=AT
	Datum/Zeit	2014-03-31T08:07:57+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: http://egov2.graz.gv.at/pdf-as verifiziert werden.