

NT 30

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter A10/8: Martin Bauer

Bearbeiter A8: Michael Kicker

BerichterstellerIn: GR FRÖLICH

GZ: A 8 -66149/2013-31

Graz, 13. November 2014

A10/8 - 054339/2014/0001

Betreff: Holding Graz Linien, Buslinien 64 und 65,

- Projektgenehmigung über € 2.401.800,- in der OG. 2015-2017
- Aufstockung des Verkehrsfinanzierungsvertrages HGL

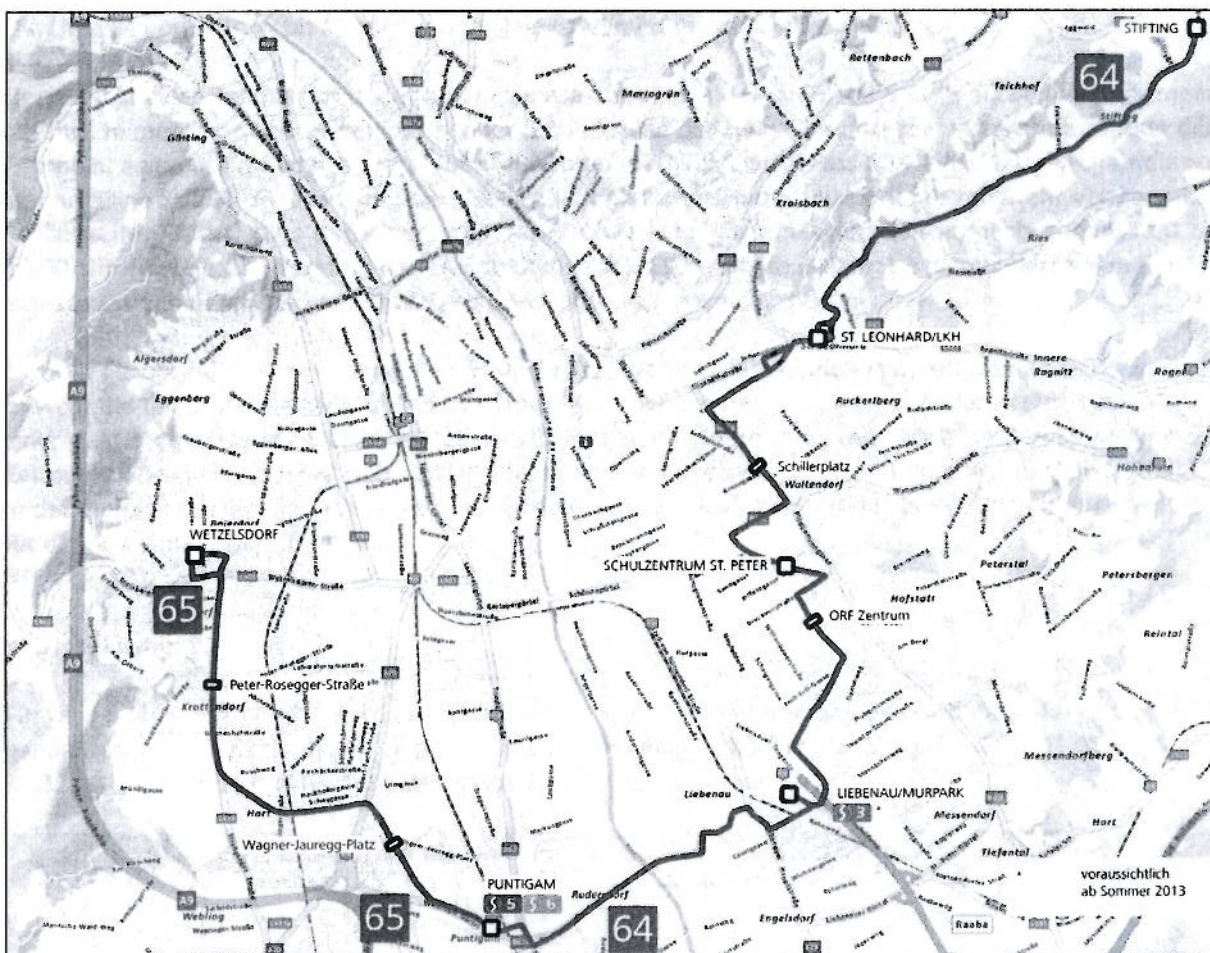
1. Allgemeines

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. 30 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.

Durch den Ausbau des LKH-Universitäts-Klinikums und der Medizinischen Universität Graz am Standort Stiftingtalstraße soll ein wesentlicher Beitrag zur optimalen Gesundheitsversorgung der Bevölkerung im Raum Graz geleistet werden. Die geplanten Vorhaben einerseits der KAGes (Projekt LKH 2020 - Neubau der Zahnklinik, Zubau der Chirurgie etc.), andererseits die Errichtung des MED-Campus für die MUG werden daher von allen Vertragspartner begrüßt und unterstützt. Um die positive Entwicklung im Sinne der Gesundheitsvorsorge und Standortsicherung zu gewährleisten und den verkehrstechnischen Herausforderungen im LKH-Quadranten und seinem Umfeld gewachsen zu sein, wurde in einem Gesamtrahmen von allen Vertragspartner ein gemeinsames Verkehrskonzept LKH-Quadrant 2010 erarbeitet, das insbesondere im Bereich des Mobilitätsmanagements, für den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr massive Verbesserungen vorsieht und das weitere Wachstum des KFZ-Verkehrs beschränkt.

Zur Erreichung dieser Ziele und Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung ist es notwendig, dass von vornherein der Einklang zwischen der Errichtung der zusätzlichen Nutzungen und den baulichen und betrieblichen Verkehrsmaßnahmen sichergestellt ist. Die Vertragsparteien bekennen sich bei der Vollziehung der ihnen übertragenen Tätigkeiten zu dem erarbeiteten koordinierten Verkehrskonzept LKH-Quadrant 2010. Dies zugrunde gelegt schlossen im Jahr 2011 die KAGes unter Beitritt der KIG, die MUG unter Beitritt der BIG und der MED-Campus GmbH sowie die Stadt Graz und das Land den Mobilitätsvertrag Med Campus (GZ. A 10/BD- 70809/2004-18, A 10/8-12421/2011-5, A8-46340/2010-22 vom 09.06.2011). Teil dieses Vertrages waren auch Maßnahmenpakete wie auch jenes für den öffentlichen Verkehr. Unbestritten davon stellt die Verlängerung der Straßenbahnlinie 7, welche die wichtigste ÖV-Verbindung aus dem Stadtzentrum zum LKH/MUG sicherstellt, die wichtigste ÖV-Maßnahme dar. Aber auch eine verbesserte Anbindung vor allem der südlichen Stadtbezirke war Teil

dieses Maßnahmenpaketes. So war als eine konkrete Umsetzungsmaßnahme die Verlängerung der Buslinie 64 vom Schulzentrum St. Peter über den Siedlungsbereich Kosgasse – Plüddemanngasse – Elisabethstraße zum Riesplatz enthalten (Teilprojekt ÖV4). Mit 26. November 2012 wurde die Neuordnung der Buslinien 64 und 65 (GZ: A 10/8 – 2.227/2012 – 5, Projektgenehmigung Buslinien 64 und 65, für den Zeitraum 26.11.2012 – 31.12.2014, in Höhe von € 1.664.400,-) in Betrieb genommen. Da sich die Neuordnung der Buslinien 64 und 65 in Hinblick sowohl auf die Erschließung des LKH-Quadranten, als auch in Bezug auf die Entwicklung der Fahrgastzahl im vollen Umfang bewährt haben, soll diese als Leistungsbestellung bis zum Jahresende 2017 weitergeführt werden.



Übersichtsplan der Buslinie 64 und 65

2. Fahrgastentwicklung:

Im Rahmen der Planungen zur Neuordnung der Buslinien 64 und 65 erfolgte vom technischen Büro für Verkehrswesen – *der Knotenpunkt* eine Fahrgastabschätzung. Von Interesse ist natürlich der nachträgliche Vergleich zu den realen Istwerten aus dem Jahr 2014.

	2012	Abschätzung	2014
Linie 64	5.881	8.919	7.423
Linie 65	-	1.202	2.954
Linie 82	1.227	-	-
Summe	7.160	10.121	10.377

Tabelle: Vergleich - Fahrgastabschätzung und reale Fahrgastentwicklung von 2011 bis 2014.

Tatsache ist, dass die abgeschätzten Gesamtfahrgastzahlen beider Buslinien nicht nur erreicht sondern bereits im Jahr 2014 leicht übertroffen wurde. In Summe betrug der Fahrgastanstieg rd. 45 %.

3. ÖV-Maßnahmen – Fahrplanstabilität und Verkehrssituation der Buslinie 64

Bis zum 25. November 2012 befuhr die Linie 64 den Streckenabschnitt Wetzelsdorf – Puntigam – Schulzentrum St. Peter. Aufgrund der damaligen und noch bestehenden Platzverhältnisse war es nicht möglich die Linie 64 am Riesplatz zu wenden. Als kurzfristig einzig mögliche Variante verblieb daher die Verknüpfung mit der Buslinie 82 die den Streckenabschnitt St. Leonhard – Stiftingtal befuhr. Da ein durchgehender Linienbetrieb von Wetzelsdorf über Puntigam und St. Leonhard bis Stifting allerdings betrieblich äußerst instabil gewesen wäre, wurde die durchgehende Verbindung auf zwei Linien geteilt. Die Linie 64 von Stifting bis Puntigam und Linie 65 von Puntigam bis Wetzelsdorf.

Doch selbst diese Teilung hat in der Anfangsphase auf der Linie 64 zum Teil zu erheblichen Verspätungen geführt. In mehreren Schritten wurde daher der Fahrplan der Linie 64 an die reale Verkehrssituation den Fahrplan angepasst. Diese ändert aber nichts an der Tatsache, dass die Linie 64 durch mehrere stauanfällige Straßenzüge, sowie über die Eisenbahnkreuzung beim Murpark mit nunmehr verlängerten Schließzeiten, führt. Dies betrifft sowohl den Frühverkehr, als auch den Zeitraum ab etwa 13:00 bis 19:00 Uhr (jeweils an Werktagen im Normalfahrplan). Eine Abhilfe ist kurzfristig nur durch den Einsatz eines zusätzlichen Busses im Frühverkehr und Nachmittagsverkehr möglich.

Erst mit Fertigstellung der verlängerten Linie 7 sowie der anschließenden Neugestaltung des Riesplatzes besteht die technisch die Möglichkeit, die Linie 64 im Bereich des Riesplatzes wieder in eine Linie 64 und Linie 82 als eigenständige Linie zu teilen. Ob dies dann zielführend sein wird, wird zum gegebenen Zeitpunkt noch gesondert zu betrachten sein, denn die derzeitige direkte Anbindung aus dem Stiftingtal in den Bereich der Schulen in der Leonhardstraße bzw. in Richtung St. Peter bietet derzeit auch Vorteile für die Bewohner des Stiftingtales.

4. Betriebskosten bis 2017

Für die Fortführung des Betriebes der Buslinien 64 und 65 in der derzeitigen Form, inkl. der im Kapitel 3 genannten Einschubleistungen entstehen den Holding Graz Linien im Zeitraum 01.01.2015 bis 31.12.2017 folgende zusätzliche Betriebskosten:

	2015	2016	2017	Summe
Linien 64 + 65	€ 1.007.300	€ 1.044.100	€ 1.084.300	€ 3.135.700

5. Fahrzeuginvestitionen

Zur Neuordnung der Buslinien 64 und 65 waren zwei zusätzliche Busse erforderlich. Diese wurden von den Holding Graz Linien im Rahmen der Busbeschaffungen der letzten Jahre angeschafft. Die Kosten dafür sind anteilmäßig in den oben genannten jährlichen Betriebskosten enthalten. Für die im Kapitel 3 genannten Einschubleistungen wird ein weiterer Solobus erforderlich. Dieser muss jedoch nicht zusätzlich von den Holding Graz Linien beschafft werden, sondern es wird jener Bus, den die Stadt Graz im Zuge der Buslinie 211 bereits finanziert hat, für die Einschubleistungen der Linie 64 verwendet. Somit fallen für die Stadt Graz keine zusätzlichen Kosten für die Fahrzeugbeschaffung an.

6. Einnahmen

Die nachstehende Tabelle zeigt die Abschätzung der Einnahmen für die beiden Buslinien 64 und 65:

	2015	2016	2017	Summe
Linien 64 + 65	€ 220.200	€ 244.600	€ 269.100	€ 733.900

7. Gesamtkosten bis 2017

Die Gesamtkosten für die Buslinien 64 und 65 belaufen sich bis Ende 2017 auf € 2.293.300,-.

	2015	2016	2017	Summe
Betriebskosten	€ 1.007.300	€ 1.044.100	€ 1.084.300	€ 3.135.700
Fahrzeuge	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Einnahmen	-€ 220.200	-€ 244.600	-€ 269.100	-€ 733.900
SUMME	€ 787.100	€ 799.500	-€ 815.200	€ 2.401.800

8. Stadtrechnungshof

Nach der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof ist eine Projektkontrolle hinsichtlich der Folgekosten-Berechnung durchzuführen. Die erforderlichen Unterlagen wurden dem Stadtrechnungshof übermittelt.

9. Finanzierung

Der Zuschussbedarf der Stadt Graz (Fipos 1.69000.755700) beträgt und wird aus dem Parkraumtopf finanziert:

• Zuschussbedarf 2015	€ 787.100,-
• Zuschussbedarf 2016	€ 799.500,-
• <u>Zuschussbedarf 2017</u>	<u>€ 815.200,-</u>
SUMME	€ 2.401.800,-

Es ist beabsichtigt, den Holding Graz Linien, für die oben genannten ÖV-Maßnahmen einen weiteren Zuschuss in Höhe von € 2.401.800,- in Form eines zusätzlichen Nachtrages zum Verkehrsfinanzierungsvertrag zu gewähren. Änderungen/Rücknahmen des Leistungs- und Fahrplanangebotes sollen in Abstimmung der beiden Vertragspartner jederzeit möglich sein. Die Abrechnung des jährlichen Zuschussbedarfes erfolgt nach den tatsächlichen Betriebskosten, aber maximal bis zu den angegebenen Jahressummen.

Der Ausschuss für Verkehr stellt daher gemäß § 45 Abs. 2 Pkt. 7 und 18 in Verbindung mit § 90 Abs. 4 des Statutes der Landeshauptstadt Graz den

Antrag,

der Gemeinderat wolle beschließen:

1. Die Projektgenehmigungen für die Buslinien 64 und 65 (für den Zeitraum 01.12.2015 – 31.12.2017), bedeckt aus den Parkraumeinnahmen, in Höhe von € 2.401.800,- wird wie folgt erteilt:

2015	€ 787.100,-
2016	€ 799.500,-
2017	€ 815.200,-

2. Die Abrechnung des jährlichen Zuschussbedarfes erfolgt nach den tatsächlichen Betriebskosten, aber maximal bis zu den angegebenen Jahressummen.
3. Der Verkehrsfinanzierungsvertrag wird in seinem Leistungsangebot um die Aufwendungen für die Buslinien 64 und 65 erweitert. Dafür werden den Holding Graz Linien weitere Zuschüsse in Höhe von € 2.401.800,- bis längstens Ende des Jahres 2017 gewährt.

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)

Der Bearbeiter
der Finanzdirektion:
Michael Kicker
(elektronisch gefertigt)

Der Finanzdirektor:
Dr. Karl Kamper
(elektronisch gefertigt)

Der Stadtsenatsreferent
für die Finanzdirektion
Dipl.-Ing. Dr. Gerhard Rüschi
(elektronisch gefertigt)

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des Personal-, Finanz-, Beteiligungs- und Immobilienausschusses am 13.11.2014

Der/die Vorsitzende:



Der/die Schriftführerin

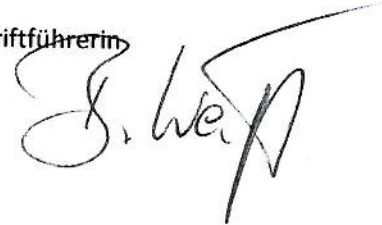


Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr am 12.11.2014

Der/die Vorsitzende:



Der/die Schriftführerin





Der Antrag wurde in der heutigen Öffentlichen nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung


bei Anwesenheit von GemeinderätInnen

einstimmig Mehrheitlich (mit Stimmen /..... Gegenstimmen) angenommen.

Beschlussdetails siehe Beiblatt

Graz, am 13.11.2014 Der/die Schriftführerin: 

	Signiert von	Bauer Martin
	Zertifikat	CN=Bauer Martin,O=Magistrat Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT
	Datum/Zeit	2014-11-04T12:41:01+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	2014-11-04T13:16:15+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: http://egov2.graz.gv.at/pdf-as verifiziert werden.