

2. NT 18

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter: Klaus Masetti

Berichtersteller/in:

GR. DR. PIFTL-PEKCEVIC

GZ: A10/BD 031761/2014/0003

Graz, 19.06.2015

Betr.: Straßenbahnanbindung Smart City Project Graz Mitte – Waagner Biro Straße
Planungsphase
Projektgenehmigung über 1,324 Mio. € für den Zeitraum 2015 - 2017

1. Beschlusslage

Mit Jahresende 2010 hat der Klima- und Energiefonds das Programm ‚Smart Energy Demo – FIT for SET‘ ausgeschrieben, mit dem Ziel, erstmals in Österreich eine ‚smart city‘ zu realisieren.

Das Grazer Konsortium unter der Leitung der Stadtbaudirektion hat mit dem Projekt ‚Smart City Project Graz Mitte‘ im Umfeld der Helmut List Halle als einziges österreichisches Leitprojekt den Zuschlag für die Projektrealisierung erhalten und Fördermittel des Bundes in Höhe von 4,2 Mio. € für Graz sichern.

Als Grundlage wurde ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet, der mit Beschluss des Gemeinderates im Juni 2013 in den Flächenwidmungsplan eingeflossen ist. Am 14.11.2013 hat der Gemeinderat die Zustimmung zur zivilrechtlichen Vereinbarung ‚Smart City Project Graz Mitte‘ erteilt.

Für die (teilweise) Herstellung der festgelegten Anschließungserfordernisse in den Bereichen Mobilität und Energie sind von der Stadt gemeinsam mit den Grundeigentümern bzw. Investoren Vereinbarungen abzuschließen, damit die Voraussetzungen für die Erlassung des Bebauungsplans sowie die Aufhebung als Anschließungsgebiet gegeben sind. Ein diesbezügliches Vertragswerk wird aktuell abgestimmt bzw. verhandelt. Ebenso befindet sich der Bebauungsplan in Ausarbeitung und soll noch vor dem Sommer in Auflage gehen und im Herbst dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

2. Ausgangssituation

Das Smart City Graz – Quartier Nord liegt im Umfeld der Helmut-List- Halle und soll als zukunftsfähiges nachhaltiges Quartier entwickelt werden. Das Gebiet erstreckt sich westlich und östlich der Waagner-Biro-Straße zwischen Dreierschützengasse und Peter-Tunner-Gasse (siehe Abbildung 1).

Bei abgeschlossener Entwicklung werden bis zu 3.000 Bewohner und rund 1.000 Beschäftigte das Quartier nutzen. Seitens der Stadt Graz ist zudem die Errichtung eines Schulcampus (Volks- und Neue Mittelschule) für rund 600 SchülerInnen vorgesehen.

Auch südlich des Projektgebietes zwischen der Dreierschützengasse und der Starhemberggasse sind Entwicklungen vorgesehen. So ist die Errichtung von ca. 1.000 Wohneinheiten geplant bzw. zum Teil auch schon in Bau, die rund 2.350 Menschen Platz bieten sollen.

Zur Entscheidung über die erforderliche ÖV-Erschließung wurde eine verkehrliche und wirtschaftliche Gegenüberstellung (Beurteilung) zwischen einer Erschließung mittels Straßenbahn oder Bus unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte wie Erschließungswirkung, Investitions- und Folgekosten, Nachhaltigkeit, etc. durchgeführt.

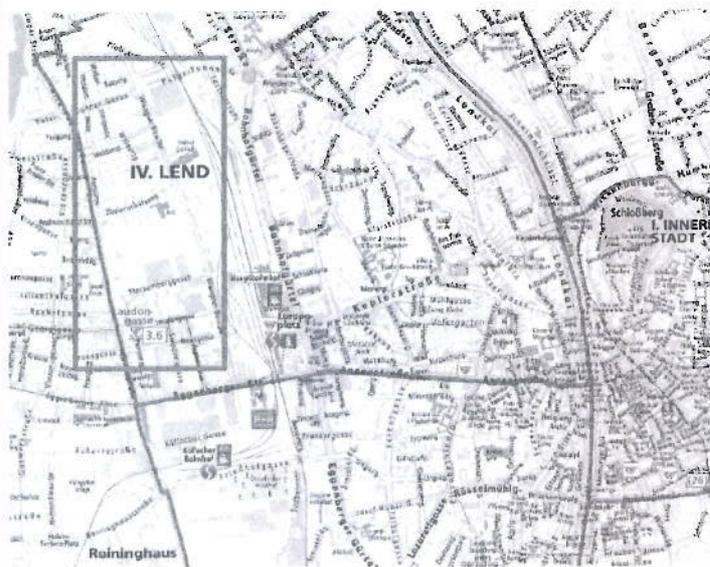


Abbildung 1: Smart-City Waagner - Biro Gebiet (Quelle: Magistrat Graz Stadtvermessung & ARGE Kartographie)

3. Bedarfsuntersuchung: Methode und Inhalte

Investitionsvorhaben im ÖPNV müssen aufgrund ihrer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung sowohl aus betriebswirtschaftlicher Sicht als auch unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile für die Fahrgäste sowie der Auswirkungen auf die Allgemeinheit betrachtet werden. Um die vorteilhafteste Lösung in einem System zu finden, sind mehrere Planungsvorschläge bzw. Ausbauvorschläge notwendig. An ihnen kann überprüft werden, ob gegenüber dem Ist - Zustand (Nullfall) der angestrebte Zweck erreicht werden kann. Dazu sind Beurteilungskriterien erforderlich, mit deren Hilfe Eigenschaften und Auswirkungen der Projektvarianten qualitativ sowie quantitativ beschrieben werden. Diese Ausprägungen (Mess- oder Schätzwerte) dienen der Unterscheidung und Beurteilung der nach Varianten unterschiedlichen Auswirkungen im Gesamtsystem ÖPNV.

Für das Quartier Smart City – Waagner-Biro wurden zwei unterschiedliche ÖV Erschließungsmöglichkeiten zugrunde gelegt:

- ein Straßenbahnprojekt, in Form der Verlängerung der aus St. Peter kommenden Straßenbahnlinie 6 Richtung Smart City und
- ein Busprojekt, als Shuttle-Bus-Variante zwischen der derzeitigen Endhaltestelle Laudongasse und dem Smart City Gebiet.

Diese zwei, von der Struktur und ihrer vermuteten Wirkungen sehr unterschiedlichen Maßnahmen sind in einheitliche Form zu bringen, um die Vor- und Nachteile jeder Variante aufzuzeigen und vergleichen zu können.

Die vorliegende Untersuchung zeigt auf, welche Vor- und Nachteile die beiden Erschließungsvarianten haben und welche der beiden Varianten den größeren (Gesamt-)Vorteil für die Stadt Graz bietet.

3.1 Zielsystem und Verkehrsmodell

Die Ermittlung der Vor- und Nachteile erfolgt anhand eines Zielsystems, das sich an dem System der „Standardisierten Bewertung“ anlehnt. Die Ziele teilen sich auf folgende vier Bereiche auf:

- Erhöhung der Nutzenstiftung für die Fahrgäste
- Verringerung der finanziellen Belastung für den Aufgabenträger des ÖV

- Verbesserung der Nutzungstiftung des ÖV für die Allgemeinheit - Umwelt
- Erfüllung der raumordnungspolitischen und verkehrspolitischen Zielen der Stadt Graz

Für alle Ziele wurden jeweils mehrere sowohl qualitative (verbal diskutierbare) als auch quantitative (Rechengrößen) Indikatoren definiert. Grundlage der meisten quantitativen Indikatoren bildete ein Verkehrsmodell. An das Verkehrsmodell wurde die Forderung gestellt, dass es Veränderungen im Verkehrsverhalten der zukünftigen Bewohner, Arbeitnehmer und Kunden im Smart City-Gebiet, die durch die jeweilige Varianten im ÖV-Angebot hervorgerufen werden, berechnen und abbilden kann.

Ein wesentliches Ergebnis der Modellberechnung stellt die Ermittlung der Anteile der Verkehrsmittel (Anteile nach Anzahl der Wege) in Abhängigkeit der ÖV-Erschließungsvarianten dar. Die Berechnung hat gezeigt, dass der Anteil der ÖV-Wege für eine Busvariante bei rund 23% liegt, während der Anteil der ÖV-Wege für eine Straßenbahnvariante bei rund 33% liegt.

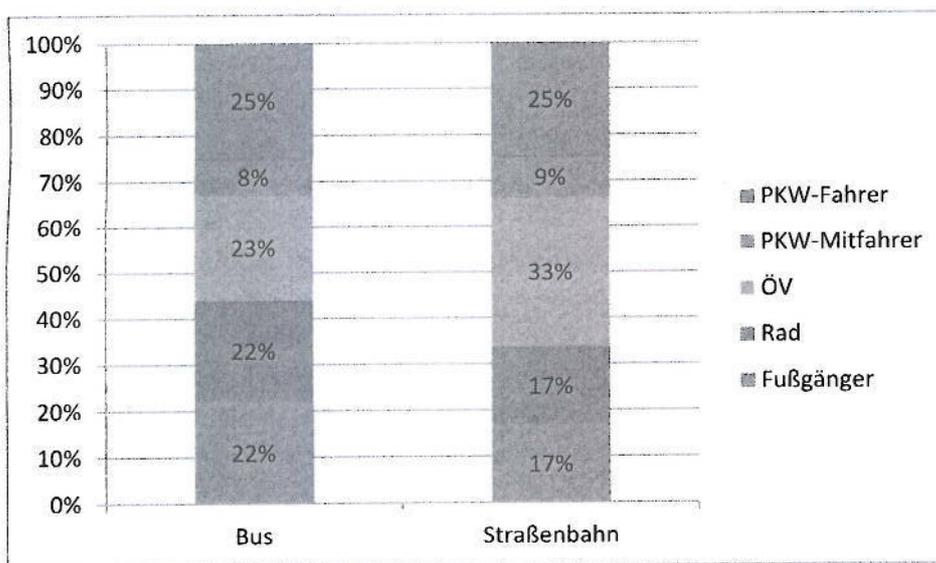


Abbildung 2: Modal Split Smart-City Waagner - Biro Gebiet

Umgelegt auf den Tagesverkehr bedeutet dies, dass im Querschnitt zwischen Starhemberggasse – Daungasse rund 8.500 Fahrgäste bei der Variante Straßenbahn zu erwarten sind - gegenüber 4.200 bei der Shuttle-Bus-Variante.

Der große Unterschied lässt sich hauptsächlich auf den Systemunterschied der beiden ÖV-Angebote zurückführen: Mit der Straßenbahn sind die meisten wichtigen Ziele (z.B. Stadtzentrum) auf direktem Weg erreichbar, während die ÖV-Nutzer bei einem Busangebot in den meisten Fällen zum Umsteigen gezwungen werden. Einen zusätzlichen Gewinn an Fahrgästen aus dem Gebiet könnte durch den sogenannten „Schienenbonus“ gewonnen werden, der in der Verkehrsmodellrechnung aber nicht berücksichtigt wurde.

3.2 Zielbereich 1 – Erhöhung der Nutzenstiftung für die Fahrgäste

Die Beurteilung des Ziels „Erhöhung der Nutzenstiftung für Fahrgäste“ erfolgte anhand der Indikatoren „Verminderung der Reisezeit“, „Bedienkomforts“ aus Sicht der Nutzer (Fahrzeugauslastung im Sinne eines subjektiv empfundenen Komforts des ÖV-Nutzers), „Umsteigehäufigkeit“, „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit“ sowie „Akzeptanz des Verkehrsmittels“ durch den Nutzer.

Im Vergleich der beiden Angebotsvarianten bietet die Straßenbahnvariante aus Nutzersicht eine direkte, umsteigefreie Erreichbarkeit der bedeutendsten Ziele der Stadt so u.a. des Stadtzentrums. Dies bedingt auch eine geringere erforderliche Anzahl an Umsteigevorgängen im Gegensatz zum Umsteigezwang bei

einer Shuttle-Busvariante. Weiter sind die Nutzer der Straßenbahnvariante nicht von der „Pünktlichkeit“ zweier Linien abhängig, die bei einer Shuttle-Busvariante für die weiter weg gelegenen Fahrziele zum Tragen kommt.

Die Nutzer des ÖVs betrachten oft gering ausgelastete Fahrzeuge positiv (im Gegensatz zur Betreibersicht), da gewünschte Sitzplätze oder Stehplätze in ausreichendem Maß vorhanden sind. Dies kann bei einer Shuttle-Busvariante besser, zumindest für den Linienabschnitts der Shuttle-Busvariante sichergestellt werden. Spätestens jedoch nach Umsteigen in eine Anschlussstraßenbahn wird dieser Komfortvorteil aufgehoben bzw. die Varianten gleichgestellt. Zusätzlich wird aus Nutzersicht der Straßenbahnvariante eine höhere Akzeptanz entgegengebracht, was u.a. mit dem sog. Schienenbonus erklärt werden kann.

Über alle Teilaspekte / Indikatoren für den Zielteilbereich „Nutzenstiftung für Fahrgäste“ ergibt sich ein höherer „Vorteil“ für die Straßenbahnvariante gegenüber der Bus-Shuttle-Variante.

Indikator	Teilaspekt	Begründung	Zuteilung Vorteil
Reisezeit		kürzere Reisezeiten führen speziell im ÖV zu einer höheren Akzeptanz bei den Nutzern	Straßenbahn
	Haltestellenerreichbarkeit	innerhalb einer gewissen Reisezeit können mehr Haltestellen erreicht werden	Straßenbahn
	Umsteigehäufigkeit	je geringer die Umsteigehäufigkeit desto geringer die Reisezeit	Straßenbahn
Bedienungskomfort		höherer Komfort bei der Benützung des ÖV führt zu einer höheren Akzeptanz	Straßenbahn
	Fahrzeugauslastung	höheres Sitzplatzangebot führt zu einem höheren Reisekomfort	neutral
	Umsteigehäufigkeit	je geringer die Umsteigehäufigkeit desto größer der Fahrkomfort des Benutzers	Straßenbahn
Pünktlichkeit - Zuverlässigkeit		Umsteigezwang bringt größere Abhängigkeit von Pünktlichkeit	Straßenbahn
Akzeptanz Verkehrsmittel		wird das Verkehrsmittel positiv angenommen, steigt die Anzahl der ÖV-Nutzer	Straßenbahn

Abbildung 3: tabellarische Übersicht Indikatorwert Zielbereich 1: Begründung und Zuteilung

3.3 Zielbereich 2 – Verringerung der finanziellen Belastung für den Aufgabenträger des ÖV

Die Beurteilung des Ziels „Verringerung der finanziellen Belastung für den Aufgabenträger des ÖPNV“ erfolgte anhand der Indikatoren „Erlösmaximierung“, „Minimierung Betriebskosten“ und „Minimierung der Investitionskosten“.

Der Betrieb eines Busses ist im Vergleich zu einer Straßenbahn um ca. 10% günstiger, allerdings sind die Investitionen für eine Straßenbahn mit knapp 16,5 Mio. € wesentlich höher als für einen Bus mit 1,7 Mio. €. Insofern ist der Shuttle-Busvariante bei diesen beiden Indikatoren der „volle Vorteil“ zuzuordnen. Andererseits motiviert die Ausbildung als Straßenbahnvariante gegenüber der Shuttle-Busvariante wesentlich mehr Personen zur Nutzung des ÖV, ein Modal-Split-Anteil von über 30% führt direkt zu einer mehr als 3-fachen und damit wesentlich höheren Erlössituation bei der Straßenbahnvariante und stellt somit einen Vorteil für die Straßenbahnvariante dar.

Die drei Indikatoren des Zielteilbereichs „Verringerung der finanziellen Belastung für den Aufgabenträger des ÖPNV“ werden zum Vergleich in Erlöse/Belastungen und Investitionskosten eingeteilt. Bei den Investitionskosten liegt der Vorteil eindeutig bei der Variante Bus. Hingegen bei der Gegenüberstellung von Erlösen und Belastungen ergibt sich aufgrund des höheren ÖV-Anteils ein Vorteil für die Straßenbahn.

Indikator	Begründung	Zuteilung Vorteil
Teilaspekt		
Erlöse / Betriebskosten	Umso geringer die Betriebskosten und höher die Erlöse, desto attraktiver für den Betreiber	Straßenbahn
Erlöse	höhere Erlöse aufgrund höheren ÖV-Anteils	Straßenbahn
Betriebskosten	Die Betriebskosten liegen beim Bus um rd. 10% niedriger als bei der Straßenbahn	Bus
Investitionskosten	je geringer die Investitionskosten desto geringer die Aufwendungen für den Betreiber	Bus

Abbildung 4: tabellarische Übersicht Indikatorwert Zielbereich 2: Begründung und Zuteilung

3.4 Zielbereich 3 - Verbesserung der Nutzungsstiftung des ÖV für die Allgemeinheit - Umwelt

Die Beurteilungskriterien des Teilziels „Verbesserung der Nutzungsstiftung für die Allgemeinheit“ bilden die Indikatoren „Abgasbelastung“, „Verkehrssicherheit“ und Gegenüberstellung der „Wirtschafts- und Sozialstruktur“.

Straßenbahnen werden in Graz lt. Energie Graz ausschließlich mit erneuerbarer und CO₂ neutraler Energie betrieben, während für den Betrieb von Bussen Diesel als Kraftstoff und Energieträger Verwendung findet, der mit den entsprechenden Emissionen über CO₂, Feinstaub etc. verbunden ist.

Auf die Fahrleistung oder Personenkilometer bezogen sind Straßenbahnen sicherere Verkehrsmittel als Busse. Im betrachteten Vergleich der beiden Angebotsvarianten für Smart City Graz Quartier Waagner-Biro wird dieser Unterschied noch wegen der unterschiedlichen Modal-Split-Anteile deutlich verstärkt.

Beim Beurteilungsaspekt „Wirtschafts- und Sozialstruktur“ erfährt das Wohnumfeld eher bei Straßenbahnangebot eine Wertsteigerung und eine urbanere Entwicklung.

Über die drei Indikatoren des Zielteilbereichs „Verbesserung der Nutzungsstiftung für die Allgemeinheit“ ergibt sich ein „voller Vorteil“ für die Straßenbahnvariante gegenüber der Bus-Shuttle-Variante.

Indikator	Begründung	Zuteilung Vorteil
Teilaspekt		
Abgasbelastung	geringere Abgasbelastungen schützen die Umwelt und erhöhen die Lebensqualität	Straßenbahn
Unfallsicherheit	die Straßenbahn weist gernerell geringere Unfallzahlen als die Variante Bus auf	Straßenbahn
Regionale Wirtschafts- und Sozialstruktur	erhöhte Wertsteigerung und urbanere Entwicklung durch eine Straßenbahnanbindung	Straßenbahn

Abbildung 5: tabellarische Übersicht Indikatorwert Zielbereich 3: Begründung und Zuteilung

3.5 Zielbereich 4 - Erfüllung der raumordnungspolitischen und verkehrspolitischen Zielen der Stadt Graz

Die Beurteilungskriterien des Teilziels „Verbesserung der Nutzungsstiftung für die Allgemeinheit“ bilden die Indikatoren „Mobilitätsstrategie 2020“, „STEK 4.0 / S. C. Energiestrategie“ und die Gegenüberstellung der „Projektziele Smart City Graz“.

Für alle drei vom Grazer Gemeinderat beschlossenen politischen Ziele stellt sich die Straßenbahnvariante gegenüber der Shuttle-Busvariante jeweils als Variante mit dem größeren Vorteil heraus. Durch den bei der Straßenbahnvariante erzielbaren höheren Anteil an ÖV-Wegen im Modal-Split werden die Ziele zur „Stärkung des ÖVs“ besser erreicht, es fahren mehr Personen mit dem ÖV. Es werden die Ziele zur „Ökologisierung in Bezug auf Energieverbrauch“ und „Ausbildung der bestmögliche ÖV-Erschließung“ durch die Straßenbahn am besten umgesetzt.

Indikator	Begründung	Zuteilung Vorteil
Teilaspekt		
STEK 4.0	Reduzierung der CO ₂ -Emissionen	Straßenbahn
Mobilitätsstrategie 2020	Reduktion der mIV-Wege und Erhöhung der Verkehrssicherheit	Straßenbahn
Projektziele Smart City	Erreichbarkeit, Reduktion mIV und nachhaltige urbane Mobilität	Straßenbahn

Abbildung 6: tabellarische Übersicht Indikatorwert Zielbereich 4: Begründung und Zuteilung

3.6 Zusammenfassung Bedarfsuntersuchung

Leitet man aus den Einzelergebnissen je Indikator stufenweise einen Gesamtvorteil je Variante ab, lässt sich eine klare Tendenz erkennen: der Vorteil liegt beim Großteil der Oberziele auf Seiten der Straßenbahn, das heißt die Vorteile lassen sich fundiert und stichhaltig der Straßenbahn zuordnen.

Ziele	Vorteil - relativ				
	Bus	Bus	neutral	Straßenbahn	Straßenbahn
Nutzenstiftung Fahrgäste					
Belastung des Aufgabenträgers					
Erlöse / Betriebskosten					
Investitionskosten					
Nutzenstiftung Allgemeinheit / Umwelt					
Ziele der Stadt Graz					

Abbildung 7: Vorteile der Oberziele – Zusammenfassung der Indikatorwerte

Die Untersuchung der jeweiligen Wirkungen der beiden gegenüberzustellenden ÖV-Erschließungsvarianten des Entwicklungsgebiets Smart City Graz – Quartier Waagner-Biro

- ein Straßenbahnprojekt (Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 Richtung Smart City) und
- ein Busprojekt (Shuttlebus-Verbindung zwischen der bestehenden Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 6 „Laudongasse“ und dem Smart City Gebiet)

zeigt hinsichtlich nahezu aller Indikatoren klare Vorteile oder zumindest Teilvorteile für die Straßenbahnvariante. Insbesondere sind diese festzumachen bei

- Reisezeitvorteilen für dem ÖV-Nutzer
- Umsteigehäufigkeit für den ÖV-Nutzer
- Maximierung der Erlöse durch mehr ÖV-Nutzer
- Verminderung der Abgasbelastungen
- Erhöhung der Unfallsicherheit und
- Erfüllung der verkehrspolitischen Ziele
 - Mobilitätsstrategie 2020
 - STEK 4.0 / S. C. Energiestrategie
 - Projektziele Smart City Graz

Zusätzlich ist festzuhalten, dass durch die Straßenbahnvariante ein mit 33% deutlich höherer ÖV-Anteil erzielbar ist, während bei der Shuttle-Busvariante dieser mit 23% deutlich darunter liegt.

Änderung Eh. Berlay!
↑
8.7.15

4. Streckenverlauf und Ausbaumaßnahmen - Straßenbahn

Der Streckenverlauf erfolgt von der Eggenberger Straße bzw. Asperngasse kommend über die Laudongasse in die Wagner Biro Straße Richtung Norden bis zum Smart City Gebiet südlich der Peter Tunner Gasse. Die Haltestellen befinden sich in der Asperngasse (nördlich bzw. südlich der Daungasse) und in der Wagner Biro Straße nördlich der Starhembergasse, südlich der Dreierschützengasse, rund 100 Meter nördlich der Helmut List Halle. Die Endhaltestelle befindet sich parallel zur Peter Tunner Straße im Smart City Gebiet.

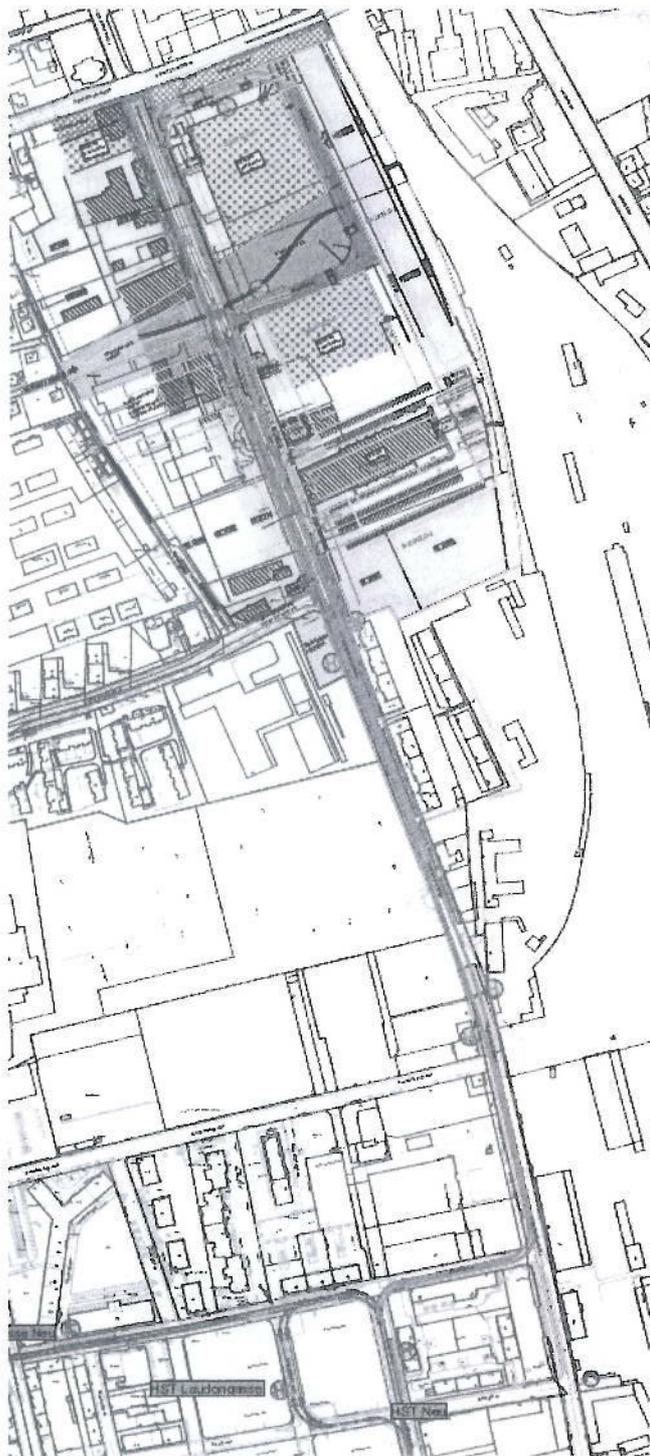


Abbildung 8: Trassenverlauf und Haltestellen Straßenbahnlinie Smart City

t sich
das

anten

ür die

IV-Anteil

Die Rahmenbedingungen für die Gestaltung des Straßenraumes und des unmittelbaren Umfeldes werden im Zuge der Projekte ‚Ideenwettbewerb öffentlicher Raum – Smart City Waagner Biro‘ und ‚04.19.0 Bebauungsplan Smart City Waagner Biro‘ festgelegt und bilden die Basis für die Realisierung.

5. Projektabwicklung

5.1 Projektumsetzung

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

Phase 1 – Planungsphase umfasst:

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

Phase 2 – Bauphase umfasst:

- Durchführung Bauausschreibungen
- Durchführung der Leitungsverlegungen
- Durchführung der Bauarbeiten

5.2 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 und der betroffenen Leitungsträger die Planungsabwicklung.

5.3 Projektsteuerung und –durchführung

Die Projektsteuerung und –durchführung erfolgt durch die Holding Graz Linien allenfalls - nach Zustimmung durch die Stadtbaudirektion - unter Beiziehung externer Fachleute.

Die Projektsteuerung umfasst im Wesentlichen die Koordinierung der Planungsleistungen, die Termin- und Kostenverfolgung, Ermittlungen über die Wirtschaftlichkeit, die Erstellung der Unterlagen für die Projektkontrolle des Stadtrechnungshofes und das laufende Berichtswesen, so dass eine intensive Kosten-, Qualitäts- und Terminkontrolle sichergestellt ist.

Die Projektdurchführung während der Planungsphase bezieht sich insbesondere auf die Durchführung der Ausschreibungen und die Vergabe der Planungsleistungen. Die Leistungen werden unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der technischen Wissenschaften sowie der einschlägigen Normen und Werkvertragsnormen erbracht. Grundlage für die Vergabe von Leistungen ist das Bundesvergabegesetz 2001, die ÖNORM A 2050 sowie die einschlägigen Bestimmungen der Holding Graz bzw. der Stadt Graz.

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

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.

6. Kosten

6.1 Kostenrahmen - Gesamtprojekt

Im Zuge der Bedarfsuntersuchung wurde auch eine Grobkostenschätzung für die Errichtung der Straßenbahn durchgeführt.

Um zukünftige Verhandlungen bzw. Ausschreibungen nicht zu determinieren bzw. zu beeinflussen, werden hier nur die Summen der wesentlichen Kostenelemente (Preisbasis 2015 – mit 2,5% valorisiert gemäß Terminplan lt. Pkt. 7) dargestellt. Eine detailliertere Aufstellung wurde dem Stadtrechnungshof übermittelt.

Errichtungskosten:	13,253 Mio. €
Planungen und Dienstleistungen:	2,144 Mio. €
<u>Unvorhergesehenes, Risiko, Valorisierung 2,5%:</u>	<u>2,438 Mio. €</u>
Summe:	17,835 Mio. €

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

6.2 Kostenrahmen – Planungsphase

Wie unter Punkt 6.1 ausgeführt, soll das Projekt in 2 Phasen, einer Planungsphase und einer Bauphase, umgesetzt werden. Der Kostenrahmen für die Planungsphase beträgt inkl. einer 2,5 %igen Valorisierung für den Zeitraum 2015 bis 2017:

<u>Planungen und Dienstleistungen:</u>	<u>1,324 Mio. €</u>
Summe:	1,324 Mio. €

6.3 Betriebs- und Folgekosten

Im Zuge der Bedarfsuntersuchung wurde auch eine Abschätzung der zusätzlichen jährlichen Betriebskosten für den Straßenbahnbetrieb durchgeführt. Diese belaufen sich unter Berücksichtigung der Kostenfaktoren Fahrpersonal, variable Fahrzeugkosten, Abschreibung, Unterhalt Fahrweg und sonstiger Fixkosten wie Wartung, Finanzierung etc. auf rund 1,0 Mio. €.

7. Termine

Aus derzeitiger Sicht stellt ist eine zeitliche Umsetzung des Projektes wie folgt möglich:

06/2015:	GR-Beschluss Finanzierung Planung
07/2015 – 12/2015:	EU-weite Ausschreibung Planung
01/2016 – 01/2017:	Eisenbahn- und straßenrechtliche Einreichplanung bzw. § 31a-Erklärung,

01/2017 – 06/2017: Eisenbahn-, und straßenrechtliche Bescheide, Grundeinlösen
 03/2017: GR-Beschluss Finanzierung Bau
 07/2017 – 12/2017: EU-weites Vergabeverfahren Bau
 01/2018: Baustart
 09/2019: Fertigstellung / Inbetriebnahme

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

Bezogen auf den Zeitplan ergibt sich für die Planungsphase folgende Finanzmittelaufteilung:

Jahr	Betrag in Mio. €
2015	0,136
2016	0,820
2017	0,368
Summe	1,324

8. Finanzierung

Die Projektsteuerung und – durchführung erfolgt durch die Holding Graz Kommunale Dienstleistungen GmbH. Da auch die finanzielle Abwicklung durch die Holding Graz erfolgt, ist ein Finanzierungsvertrag zwischen der Stadt Graz und der Holding Graz zu schließen. Eine Abgeltung der dadurch anfallenden Kosten (Verwaltungsgemeinkostenzuschlag) bei der Holding Graz ist in der Kostenschätzung nicht vorgesehen und wird die Tragung dieser Kosten als finanzieller Beitrag der Holding Graz zum Projekt gewertet.

Die Finanzierung der Planungsphase erfolgt über die im parallelen Finanzstück festzulegenden Voranschlagstellen.

9. Stadtrechnungshof

Da das Gesamtprojekt mit rund 18 Mio. € über 0,2% der Gesamteinnahmen des beschlossenen Voranschlags der Landeshauptstadt Graz liegt, erfolgt nach der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof eine Projektkontrolle hinsichtlich Bedarfsprüfung, Soll-Kosten-Berechnung und Folge-Kosten-Berechnung.

Seitens des zuständigen Stadtsenatsreferenten wurde daher ein entsprechender Prüfantrag an der Stadtrechnungshof gestellt.

10. Vorhabenliste/BürgerInnenbeteiligung:

Die BürgerInnenbeteiligung erfolgt im Rahmen der bereits auf der Vorhabenliste veröffentlichten Projekte ‚Ideenwettbewerb öffentlicher Raum – Smart City Waagner Biro‘ und ‚04.19.0 Bebauungsplan Smart City Waagner Biro‘.

Anderung 8.7.2015 Ausschluss
S. Weg

4. Streckenverlauf und Ausbaumaßnahmen - Straßenbahn

Der Streckenverlauf erfolgt von der Eggenberger Straße bzw. Asperngasse kommend entweder über die Laudongasse oder die Daungasse in die Waagner Biro Straße Richtung Norden bis zum Smart City Gebiet südlich der Peter Tunner Gasse. Die Haltestellen befinden sich bei einer Streckenführung über die Laudongasse in der Asperngasse (nördlich bzw. südlich der Daungasse) bzw. bei einer Streckenführung über die Daungasse in der Waagner Biro Straße zwischen Daun- und Laudongasse und in der Waagner Biro Straße nördlich der Starhembergasse, südlich der Dreierschützengasse, rund 100 Meter nördlich der Helmut List Halle. Die Endhaltestelle befindet sich parallel zur Peter Tunner Straße im Smart City Gebiet.

Die Entscheidung über die Streckenführung (Laudongasse oder Daungasse) wird im Zuge der Einreichplanung unter Einbeziehung der zuständigen Gemeinderatsausschüsse und betroffenen Bezirksvorstehungen zu treffen sein.



it Graz,
re der
is.

tungen
vertrag
Kosten
en und

genden

issenen
ir den
Folge-

an den

rojekte
art City

Der Ausschuss für Stadt- und Grünraumplanung und der Ausschuss für Verkehr

stellen daher gemäß Statut der Landeshauptstadt Graz § 45, Abs.2, Pkt. 5 und 10

den

Antrag,

der Gemeinderat wolle beschließen:

1. Der gegenständliche Bericht und die dargestellten geplanten Ausbaumaßnahmen für die Straßenbahnverlängerung Linie 6 in Richtung Smart City Waagner Biro Straße werden genehmigt.
2. Die Projektgenehmigung ‚Straßenbahnverlängerung Linie 6 – Smart City – Planungsphase‘ wird im Sinne des vorliegenden Berichtes genehmigt. Der Finanzbedarf beträgt 1,324 Mio. € mit folgender Jahresaufteilung:

Jahr	Betrag in Mio. €
2015	0,136
2016	0,820
2017	0,368

3. Die Stadtbaudirektion wird unter Beziehung der betroffenen Magistratsabteilungen mit der konkreten Projektleitung des Gesamtprojektes bevollmächtigt.
4. Die Projektdurchführung erfolgt entsprechend des zu beschließenden Finanzierungsvertrag zwischen der Stadt Graz und der Holding Graz Kommunale Dienstleistungen GmbH durch die Holding Graz Linien.
5. Die Bedeckung der Kosten erfolgt auf den im parallelen Finanzstück festzulegenden Voranschlagstellen.

Der Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Klaus Masetti
(elektronisch gefertigt)

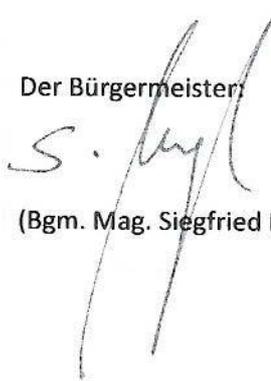
Der Stadtrat:

Mag. (FH) Mario Eustacchio
(elektronisch gefertigt)

Der Stadtbaudirektor:

Dipl.-Ing. Mag. Bertram Werle
(elektronisch gefertigt)

Der Bürgermeister:


(Bgm. Mag. Siegfried Nagl)

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit.....Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des

Ausschusses für Stadt- und Grünraumplanung am.....8.4.2015.....

Der/die Schriftführerin



Der/die Vorsitzende:

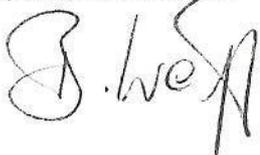


Abänderungs-/Zusatzantrag:

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit.....Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des

Ausschusses für Verkehr am.....8.4.2015.....

Der/die Schriftführerin



Der/die Vorsitzende:



Abänderungs-/Zusatzantrag:

Der Antrag wurde in der heutigen öffentlichen nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung

bei Anwesenheit von GemeinderätInnen

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

Beschlussdetails siehe Beiblatt

Graz, am9.7.2015.....

Der/die Schriftführerin:

