

Bericht an den Gemeinderat

BearbeiterIn: DI Thomas Fischer

GZ: A10/BD – 5959/2014 - 5
Betreff: Sanierung / Umbau Weblinger Stumpf
Projektgenehmigung in Höhe von € 3,0 Mio.
für die Jahre 2015 - 17

BerichtersterIn:
Graz, 22. Oktober 2015

1. Ausgangslage

Der Weblinger Stumpf in seiner Dammlage und den raumprägenden Brückentragwerken stellt ein Relikt einer bereits vergangenen Verkehrsphilosophie dar und kann unter den heutigen Rahmenbedingungen nur mehr als städtebaulicher Schandfleck einer bedeutenden Grazer Stadteinfahrt bezeichnet werden.

Bei diesem Bauwerk besteht jedoch nicht nur ein technischer Handlungs- sondern ist hier auch ein dringender räumlicher Sanierungsbedarf.

Das Land hat sich entschlossen den Weblinger Stumpf umfassend sowohl städtebaulich als auch verkehrstechnisch zu betrachten und die beste Lösung in die Umsetzung zu bringen.

Eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Landesverkehrsabteilung, der Stadtplanung, der städtischen Verkehrsplanung und der Stadtbaudirektion als auch der ASFINAG entwickelte mit dem beauftragten Zivilingenieurbüro IKK – ZT-GmbH insgesamt 4 Lösungsvarianten die in weiterer Folge einer Kosten-Wirksamkeits-Analyse unterzogen wurden.

Zusätzlich zu den Überlegungen eines Umbaues des Weblinger Stumpfes untersucht auch die ASFINAG Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Leistungsfähigkeit am Verteilerkreis Webling.

Diese Maßnahmen zielen kurzfristig auf eine verbesserte Linienführung der Anbindung der A9 an den Kreis ab, um ein Abkommen vom bzw. Durchstoßen der Ringfahrbahn zu unterbinden.

Kurz- bis mittelfristig soll der Verteilerkreis jedoch mit einer Verkehrslichtsignalanlage als sogenannter „Turbo-Kreisverkehr“ ausgebildet werden.

Durch die räumliche Nähe dieser beiden Knotenpunkte wurden die Überlegungen und deren Auswirkungen auf das Verkehrssystem stets gemeinsam betrachtet und aufeinander abgestimmt.

b) Niveaugleich Kreuzung mit der Kärntnerstraße

Um den raumprägenden Damm und die damit einhergehende städtebaulich suboptimale Situation zu verbessern, wird vorgeschlagen, den bestehenden Damm zur Gänze abzutragen und den Verteilerkreis Webling mit einer Rampe und einer lichtsignalgeregelten Kreuzung an die Kärntnerstraße anzubinden.

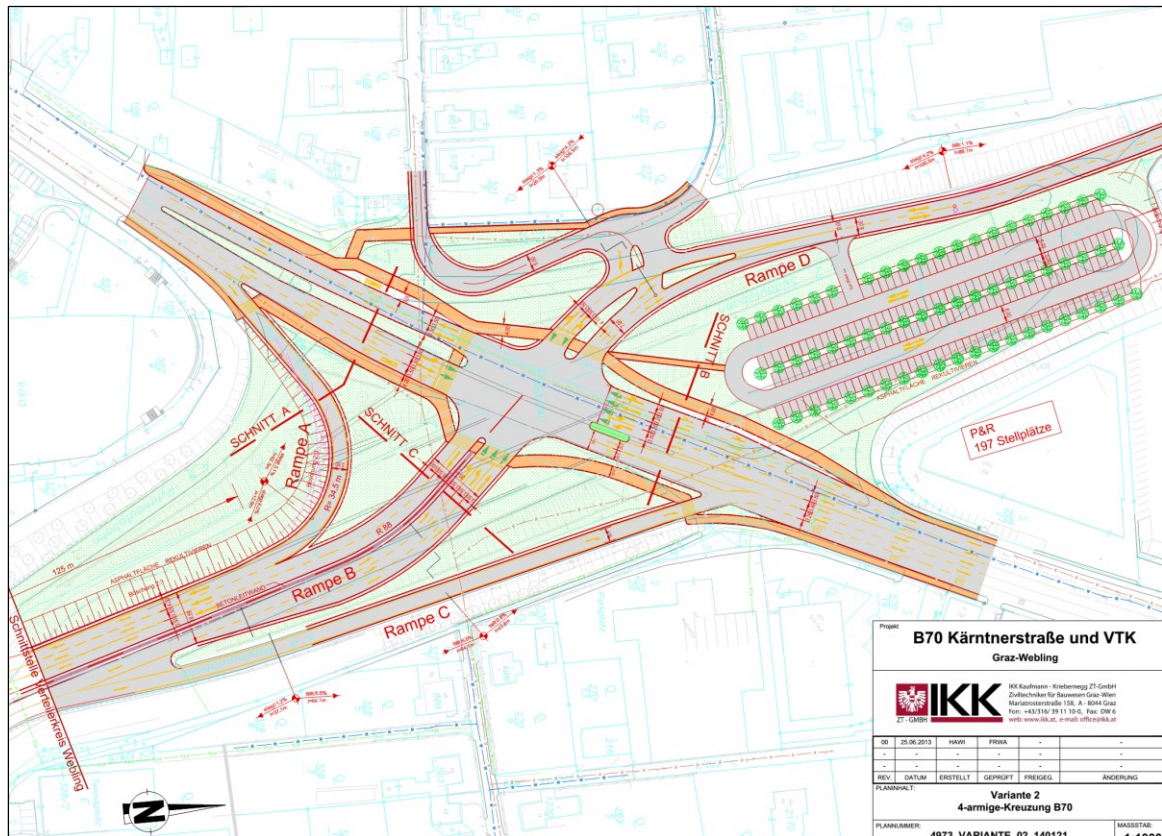


Abbildung 2: Lageplan Variante 2 - niveaugleiche Kreuzung

Diese Kreuzungssituation entspricht in etwa einer Gürtelkreuzung wie zB. der Gürtelturmkreuzung oder Peter-Tunner-Gasse / Kalvariengürtel.

Durch die kompakte Verkehrsführung ist es nun auch möglich das Siedlungsgebiet Trattfelderstraße / Dahlienweg vollwertig an die Kärntnerstraße anzubinden. Auch die Fuß- und Radwegführung kann in nahezu direkter Linie erfolgen. Auch kann die vorhandene Stellplatzanzahl für die P+R-Anlage wiedererrichtet werden.

Etwaige Restflächen, die durch den Abtrag des Dammes frei geworden sind, können zudem einer höherwertigen Nutzung zugeführt werden

Die Umsetzungskosten belaufen sich dabei auf geschätzte € 6,8 Mio.

c) Unterführung Kärntnerstraße und Kreisverkehr

Um Verkehrsknoten leistungsfähiger zu machen wird es zumal notwendig Verkehrsrelationen aufzuteilen und den Knoten zu entflechten um Konfliktpunkte zu verringern.

Im Falle dieses Autobahnanschlusses sind 3 Verkehrsrelationen von wesentlicher Bedeutung:

- Anbindung Verteilerkreis Richtung Stadtzentrum
- Anbindung der Kärntnerstraße an den Verteilerkreis vom Zentrum kommend
- Nord – Süd – Verkehr auf der Kärntnerstraße selbst

Um dem städtebaulichen Wünschen einer Entfernung des Damms nachzukommen, besteht lediglich die Möglichkeit die Nord-Süd-Relation in der Kärntnerstraße somit die Kärntnerstraße selbst in Tieflage zu bringen. Dies würde ähnlich der Anbindungen des Südgürtels an das untergeordnete Straßennetz eine Kreisverkehrsanlage an der Oberfläche bedeuten, welche die Verteilfunktion für den Verkehr zu übernehmen hat.

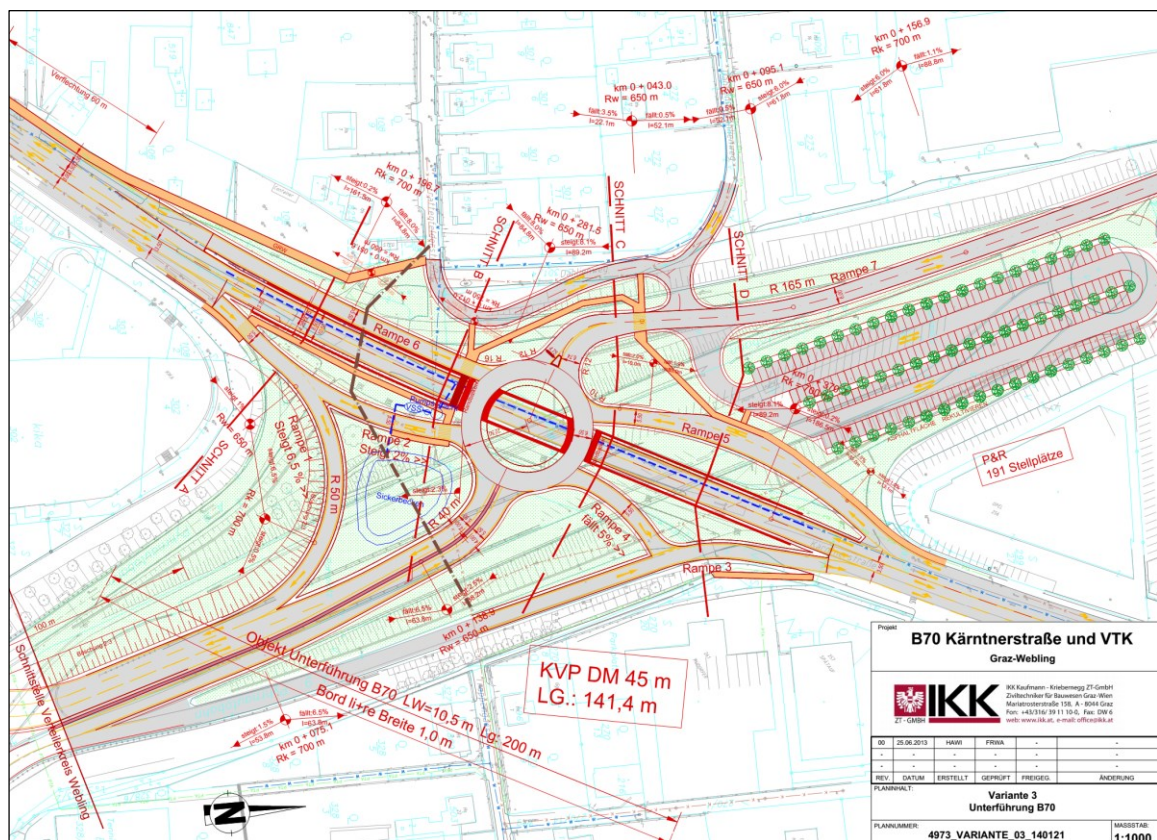


Abbildung 3: Lageplan Variante 3 - Unterführung Kärntnerstraße

Um hier sämtliche Verkehrsrelationen abbilden zu können, vor allem auch die des öffentlichen Verkehrs, werden aufwendige und unübersichtliche Linienführungen notwendig. Der Fußgänger und Radverkehr hat in dieser Variante große Umwege in Kauf zu nehmen. P+R-Flächen können im gleichen Umfang wie im Bestand zur Verfügung gestellt werden.

Die Umsetzungskosten belaufen sich dabei auf geschätzte € 10,5 Mio.

d) Gänzlich niveaufreier Knoten

Diese Variante zeichnet sich durch vollkommene Kreuzungsfreiheit aller Verkehrsrelationen aus. Diese Kreuzungsfreiheit bedingt jedoch eine Verkehrsführung auf 3 Ebenen, hat aber den Vorteil das lediglich Ein- und Ausfädelvorgänge zur Abwicklung der Knotenströme notwendig sind. Lediglich die Siedlungsgebiete Trattfelderstraße und Dahlienweg sowie die P+R Anlage werden über eine Kreisverkehr angeschlossen.

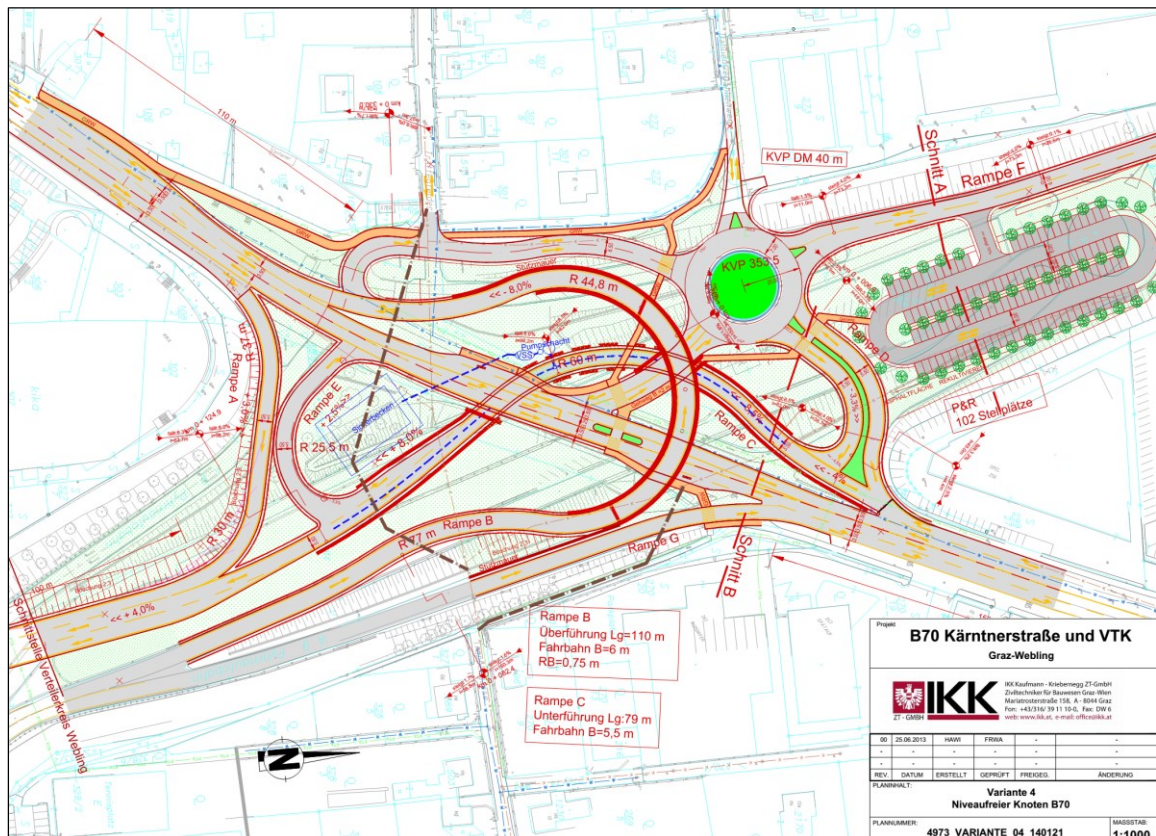


Abbildung 4: Lageplan Variante 4 - niveaufrei Lösung

Auch hier ist, bedingt durch den großen Platzbedarf nur eine reduzierte P+R-Anlage mit rd. 100 Stellplätzen möglich.

Auch die Fußgänger- und Radverkehrsführung erfordert einen hohen Aufwand und bedingt für diese Verkehrsmittelarten einen erheblichen Umweg.

Die Umsetzungskosten belaufen sich dabei auf geschätzte € 13,0 Mio.

3. Kosten – Wirksamkeitsanalyse

Die Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) ist ein Instrument zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Projekten, deren Kosten über den Marktpreise ermittelt werden können, deren Nutzen jedoch nicht monetär messbar sind (z. B. Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Trennwirkung) oder deren monetäre Messung in der Gesellschaft umstritten ist.

Neben den Investitionskosten wurden auch die laufenden Kosten (Erhaltungskosten) in die Kostenanalyse sowie folgende nicht monetäre Auswirkungen bewertet:

- Erreichbarkeit
- Fahrleistung, Staulänge (indirekte Indikatoren)
- Auslastungsgrad, Anzahl der Halte (Funktionalität)
- Verkehrssicherheit (Übersichtlichkeit, Konfliktpotenziale, Begreifbarkeit)
- Bauherstellung
- nutzbare Restflächen
- Verfahrensrisiko
- Trennwirkung
- ÖV-Erschließung bzw. Zugänglichkeit
- Fußgänger- und Radverkehr

Für jede Variante wurde durch das Büro IKK für die einzelnen Indikatoren der Zielerfüllungsgrad (1 Pkt. – Zielerfüllung keine bis sehr gering / 5 Pkte. Zielerfüllung sehr hoch) ermittelt und sowohl von Stadt als auch Land separat gewichtet. Durch diese Gewichtung wird die Wichtigkeit bzw. die Priorität der einzelnen Indikatoren zueinander dargestellt.

Bei den Kriterien Erreichbarkeit, Fahrleistung – Staulänge und nutzbare Restfläche sowie bei der Trennwirkung und der Zugänglichkeit zum ÖV konnte die Variante 2 höhere Nutzenpunkte im Vergleich zu Variante 1 erzielen. Vor allem in Bezug auf die Trennwirkung stellt die Variante 2 eine wesentliche Verbesserung zur Dammlage dar; Gleiches gilt für die nutzbare Restfläche, die im Zuge dieser Variantenuntersuchung als flächiger, nicht gedeckter P+R-Platz Berücksichtigung findet.

Variante 3 und 4 sind auf Grund ihrer im Vergleich sehr hohen Investitionskosten auszuscheiden.

Als Ergebnis dieser Analyse kann daher von Seiten der Arbeitsgruppe sowohl aus verkehrsplanerischer als auch städtebaulicher Sicht die **Variante 2 „Niveaugleiche Anbindung an die Kärntnerstraße“** als Bestvariante empfohlen werden.

Von den untersuchten Varianten entspricht diese konventionelle Kreuzungslösung, deren Arme annähernd rechtwinklig zueinander stehen, auch am besten den Zielsetzungen der Stadtentwicklung.

4. Kostenschätzung – Finanzierung

Von Seiten der IKK-ZT GmbH wurde die Herstellungskosten abgeschätzt und setzen sich wie folgt zusammen:

	Schätzkosten
Baustelleinrichtung	375 000,00 €
Baufeldfreimachung	550 000,00 €
Erdarbeiten (Dammabtrag)	865 000,00 €
Kanal / Leitungen / Straßenausrüstung	270 000,00 €
Bauprovisorien	100 000,00 €
Beleuchtung / VLSA	500 000,00 €
P+R	355 000,00 €
GRW + Bus	250 000,00 €
Anbindung Gemeindestraßen	210 000,00 €
Ausbau Kärntnerstraße	590 000,00 €
<hr/>	
Baukosten	4 065 000,00 €
Detailplanung, öBa, BauKG, ...	609 750,00 €
<hr/>	
Errichtungskosten	4 674 750,00 €
15% Unvorhersehbares	701 212,50 €
6% Valorisierung (Preisbasis 2013)	280 485,00 €
<hr/>	
Gesamtkosten	5 656 447,50 €
20% Ust.	1 131 289,50 €
<hr/>	
Gesamt	6 787 737,00 €

Auf Basis dieser Kostenschätzung kann von **Gesamtkosten inkl. Ust. in Höhe von rd. € 6,8 Mio.** ausgegangen werden.

Auf die **Stadt Graz** (Anteil Geh- und Radwegausbau, VLSA, Busfahrstreifen, P+R, Dammabtrag, Anbindung Gemeindestraßen, anteilige Planungskosten, Unvorhersehbares sowie Valorisierung) würde dabei eine **Kostenanteil in Höhe von rd. € 3,0 Mio. inkl. USt.** entfallen.

Die laufenden Kosten für den Betrieb der neuen VLSA werden gemäß Verwaltungsübereinkommen zwischen Stadt und Land nach der Grünzeitverteilung aufgeteilt und können für die Stadt Graz mit etwa € 5.000,- pro Jahr abgeschätzt werden.

Auf Basis der von Seiten des Landes angebotenen Vorfinanzierung würden diese Kosten erst ab dem Jahr 2017 budgetwirksam werden.

5. Zeitplan

Von Seiten des Landes sind folgende Schritte vorgesehen:

Juni 2015	Start Einreichplanung
September 2015	Fertigstellung Entwurfsunterlagen
November 2015	Fertigstellung Einreichunterlagen
Jänner 2016	Straßenrechtliche Verhandlung
März 2016	Ausschreibung Bauleistungen
Juni/Juli 2016	Baubeginn
Herbst 2017	Baufertigstellung

Auf Grund des vorstehenden Berichtes stellt der Ausschuss für Verkehr sowie der Ausschuss für Stadt- und Grünraumplanung den

Antrag

der Gemeinderat möge beschließen:

1. Vorstehender Bericht wird genehmigt.
2. Die Stadtbaudirektion wird unter Beziehung der betroffenen Magistratsabteilung mit der weiteren Vertragserrichtung sowie der Koordination und Abwicklung der gegenständlichen Maßnahmen beauftragt.
3. Die erforderlichen Finanzmittel in Höhe von € 3,0 Mio., die sich zeitlich wie folgt aufteilen

2015 € 50.000,-

2016 € 50.000,-

2017 € 2.900.000,-

werden gemäß Statut der Stadt Graz §45 (5) genehmigt und der Stadtbaudirektion übertragen.

4. Die laufenden Mittel des Straßenamtes für VLSA sind um die anteiligen Kosten für Erhaltung und den Betrieb der neuen Verkehrslichtsignalanlage von € 5.000,- pro Jahr zu erhöhen.

Der Bearbeiter:
DI Thomas Fischer
elektronisch gefertigt

Der Stadtbaudirektor:
DI Mag. Bertram Werle
elektronisch gefertigt

Der Abteilungsvorstand
der Verkehrsplanung:
DI Martin Kroißbrunner
elektronisch gefertigt

Die Abteilungsvorstand
der Stadtplanung
DI Bernhard Inninger
elektronisch gefertigt

Der Stadtsenatsreferent:
Mag. Mario Eustacchio
elektronisch gefertigt

Der Bürgermeister:

Mag. Siegfried Nagl

1) An die Mag.-Abt. 8 Finanz- und Vermögensdirektion mit dem Ersuchen:

- a) Um Vorlage an den Herrn Finanzreferenten
- b) Um Ausarbeitung eines Antrages an den Personal-, Finanz-, Beteiligungs- und Immobilienausschuss

Angenommen in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr

am

Der Vorsitzender des Verkehrsausschusses:

Die Schriftführerin:

Angenommen in der Sitzung des Ausschusses für Stadt- und Grünraumplanung

am

Der Vorsitzender des Ausschusses
Stadt- und Grünraumplanung:

Die Schriftführerin:

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

Vorhabenliste/BürgerInnenbeteiligung:

- Vorhabenliste Nein
- BürgerInnenbeteiligung vorgesehen ja
 - o Beteiligungskonzept wird nachgereicht

	Signiert von	Fischer Thomas
	Zertifikat	CN=Fischer Thomas,O=Magistrat Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT
	Datum/Zeit	2015-09-22T13:25:24+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: http://egov2.graz.gv.at/pdf-as verifiziert werden.