

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter A10/8: Martin Bauer

BerichterstellerIn:

GZ: A 10/8 - 021889/2014/0007

Graz, 22. Oktober 2015

Betreff: ÖV-Erfordernisse für den Zeitraum 2016 – 2017 (mit Gesamtkosten von € 7.084.500,-)
Projektgenehmigung

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 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. Am 17. September 2014 wurde der Ausschuss für Verkehr im Rahmen des Projektes MASTERPLAN ÖV (GZ: A 10/8 – 021889/2014/0003) über die erforderliche ÖV-Kapazitätsvorsorge zur Stadtentwicklung umfassend informiert. Des Weiteren wurde in der GR-Sitzung vom 04. Dezember 2014 der Informationsbericht (GZ: A 10/8 - 021889/2014/0004) über die ÖV-Erfordernisse für den Zeitraum 2015 – 2017 vorgestellt und einstimmig im Gemeinderat angenommen.

2. ÖV-Erfordernisse für den Zeitraum 2016 - 2017

Der Informationsbericht an den Gemeinderat vom 04. Dezember 2014 wurde nunmehr vor allem in Bezug auf den nunmehrigen kürzeren Zeitraum, sowie für die ÖV-Erschließungsmaßnahmen des Stadtteiles Reininghaus und in Hinblick auf die Inbetriebnahme der verlängerten Straßenbahnlinie 7 im Bereich des Landeskrankenhauses und der Medizinischen Universität Graz aktualisiert und am 8. Juli 2015 als Informationsbericht (GZ: A 10/8 - 021889/2014/0006) den Ausschuss für Verkehr präsentiert:

- Linien 4 und 5 - Taktverdichtung
- Linie 7 – Verlängerung LKH/MUG und Taktverdichtung
- Linien 32, 34E und 67 - Taktverdichtung
- Linien 32, 41, 58, 62, 63, 64, 72 - Zusatzbusse zur Steigerung der Fahrplanstabilität
- Linie 51 – ÖV-Erschließung des Stadtteiles Reininghaus

Um die erforderlichen Beschlüsse herbeizuführen sowie im Busbereich die notwendigen Vorarbeiten für die Beschaffung zusätzlich erforderlicher Fahrzeuge einleiten zu können, wurden diese Maßnahmen konkretisiert und finanziell detailliert dargestellt.

3. ÖV-Angebotsmaßnahmen - Taktverdichtung

Die Umsetzung sowohl der Angebotsmaßnahmen für die Taktverdichtung als auch für die Maßnahmen der Fahrplanstabilität sind einerseits abhängig von der Beschaffung der erforderlichen Betriebsmittel, als auch der Einsatzmöglichkeit der zusätzlichen Buslenker und Straßenbahnfahrer:

- **Straßenbahnlinien 4 + 5**
Aufgrund der Auslastungszahlen sowie der aktuellen Entwicklung entlang dieser Achsen (Styria-Medien-Center, S-Bahn-Station Murpark, City Gate, Stadtteilzentrum Puntigam) sollen die Kapazitäten dieser Linien erhöht werden. Dabei ist eine Verdichtung sowohl im Früh- als auch Tagesverkehr vorgesehen. Aufgrund der infrastrukturellen Einschränkungen der Linie 5 (eingleisige Abschnitte im Bereich Puntigam) ist im Frühverkehr eine Verdichtung primär nur auf der Linie 4 möglich. Im Tagesverkehr ist vorgesehen, beide Linien jeweils alle 7,5 Minuten (derzeit 10-Minuten-Takt) zu führen. Dies führt auch zu Vorteilen bei den Anschlüssen zu den jeweiligen Außenlinien, die zum überwiegenden Teil im 15-Minuten-Takt verkehren. Auch in den Ferien erfolgt bei beiden Linien eine Verdichtung vom derzeitigen 12-Minuten-Intervall auf ein künftiges 10-Minuten-Intervall. Die Buslinie 74 soll als Anschlusslinie zur Straßenbahnlinien 4 einen getakteten Übergang beim Umsteigeknoten in Liebenau-Murpark aufweisen. Daher soll die Buslinie 74 tagsüber mit einem 15-Minuten-Takt (derzeit 10-Minuten-Takt) betrieben werden. Dies entspricht auch einer Anpassung im Sinne der Kategorisierung der Bedienungsstandards in Abstimmung mit der Siedlungsstruktur.
Die Umsetzung dieses Maßnahmenpaketes ist ab den Semesterferien 2016 vorgesehen.
- **Buslinie 32**
Aufgrund der Auslastungszahlen sowie der dynamischen Stadtentwicklung ist vorgesehen die Linie 32 sowohl im Früh- als auch Tagesverkehr zu verdichten. Künftig soll während der Frühspitze stadteinwärts ein 5-Minuten-Intervall (derzeit alle 6 Minuten) sowie tagsüber ein 7,5-Minuten-Takt (derzeit 10 Minuten) angeboten werden (jeweils an Werktagen im Normalfahrplan). In den Ferien ist eine Verdichtung auf ein 10-Minuten-Intervall (derzeit alle 12 Minuten) geplant. Dazu ist der Einsatz von drei zusätzlichen Bussen im Frühverkehr sowie von zwei Bussen im Tagesverkehr erforderlich.
Die Umsetzung dieser Maßnahme ist mit Schulbeginn im September 2016 vorgesehen.
- **Buslinie 34E**
Die Linie 34 (Jakominiplatz – Thondorf) bzw. deren Verstärkerlinie 34E ist von Kapazitätsengpässen betroffen. Es wurden mehrere Varianten der Kapazitätssteigerung untersucht. Aufgrund der beengten Straßensituation im Bereich des Murfeldes ist der Einsatz größerer Busse (z.B. Gelenkbusse) entlang der gesamten Linie 34 nicht möglich. Daher sollen sich die Verstärkungsmaßnahmen nur auf den dicht bevölkerten nördlichen Streckenabschnitt im Bereich der Kasernstraße konzentrieren. Im Frühverkehr soll daher die Linie 34E anstatt alle 10 Minuten künftig alle 5 Minuten verkehren. Aufgrund des derzeit frühen Endes der Betriebszeit der Linie 34E (Montag - Freitag 18:40 Uhr, Samstag 17:29 Uhr jeweils ab Jakominiplatz) soll diese Montag - Freitag um etwa eine halbe Stunde sowie Samstag um rund eine Stunde verlängert werden. Für die Verdichtung des Frühverkehrs sind auf der Linie 34E zwei zusätzliche Gelenkbusse erforderlich. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist mit Schulbeginn im September 2016 vorgesehen.

- Buslinie 62
Aufgrund der voranschreitenden Bebauung im Bereich der Straßgangerstraße und den damit verbundenen zunehmenden Schülerzahlen wird für die Buslinie 62 ein zusätzlicher Einschubbus, als Gelenkbus, im Frühverkehr erforderlich. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist mit Schulbeginn im September 2016 vorgesehen.
- Buslinie 67
Obwohl die Linie 67 erst kürzlich auf größere Busse umgestellt wurde, treten im gemeinsamen Streckenabschnitt mit der Linie 40 Fröbelpark - Roseggerhaus weiterhin Kapazitätsengpässe vor allem im Frühverkehr auf. Ein Grund dafür ist in den derzeit nicht aufeinander abgestimmten Intervallen dieser Linien zu suchen (BL 40 – 7,5'-Takt, BL 67 – 10'-Takt). Durch Verdichtung des Angebotes auf der Linie 67 im Frühverkehr in Richtung Zentralfriedhof vom derzeitigen 10-Minuten-Intervall auf künftig alle 7,5 Minuten, können diese Intervalle harmonisiert werden. Für diese Maßnahme ist ein zusätzlicher Bus im Frühverkehr einzusetzen. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist mit Schulbeginn im September 2016 vorgesehen.

4. ÖV-Maßnahmen - Fahrplanstabilität

Die Maßnahmen für die Fahrplanstabilität, wie z.B. mit zusätzlichen Bussen, sollen kurzfristig zur Verbesserung der Betriebsqualität und Fahrplanteue umgesetzt werden.

- Buslinie 32
Insbesondere in den Nachmittagsstunden treten im Verlauf der Kärntnerstraße z.T. erhebliche Verzögerungen durch den stauenden KFZ-Verkehr auf. Mangels eigener Fahrspuren stadtauswärts führt dies zu entsprechenden Verspätungen auf der Linie 32. Hier sollen durch den Einsatz eines zusätzlichen Busses an Werktagen im Normalfahrplan im Zeitraum von ca. 13:00 bis ca. 19:00 Uhr ausreichende Reservezeiten zum Auffangen dieser Verspätungen geschaffen werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist für 7. Jänner 2016 vorgesehen.
- Buslinie 41
Durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen im Bereich Geidorf/Uni bzw. LKH treten auf der Linie 41 während der Frühspitze sowie am späteren Nachmittag Verspätungen auf, welche teilweise durch die Wendezeiten nicht mehr aufgefangen werden können. Zusätzlich gehen damit geplante Anschlussverbindungen verloren. Hier ist vorgesehen im Frühverkehr einen zusätzlichen Autobus zum Einsatz zu bringen sowie im Zeitbereich 13:00 bis 19:00 Uhr (jeweils an Werktagen im Normalfahrplan) die Linie ebenfalls durch einen zusätzlichen Bus zu verstärken. Die Umsetzung der Maßnahme ist mit Schulbeginn im September 2016 vorgesehen.
- Buslinie 58
An den Nachmittagen (Werktags im Normalfahrplan) ab ca. 14:30 Uhr wird diese Linie bereits derzeit mit einem zusätzlicher Kurs verstärkt. Dieser zusätzliche Bus wäre bereits ab etwa 13 Uhr sinnvoll. An den Samstagnachmittagen sind die Fahrzeiten durch das hohe Verkehrsaufkommen mittlerweile zu knapp bemessen. Im Zeitraum von ca. 13:30 bis 20:00 Uhr ist hier der Einsatz eines zusätzlichen Busses vorgesehen. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist für 7. Jänner 2016 vorgesehen.
- Buslinie 62

Entlang der Strecke treten Verzögerungen in mehreren Teilbereichen auf. Vornehmlich betrifft dies die Abschnitte Straßgang, Peter-Tunner-Gasse und Kalvariengürtel. Es ist vorgesehen sowohl im Frühverkehr als auch im Zeitraum 13:00 bis 19:00 Uhr (jeweils an Werktagen im Normalfahrplan) einen zusätzlichen Bus einzusetzen. Die Umsetzung der Maßnahme ist mit Schulbeginn im September 2016 vorgesehen.

- Buslinie 63

An den Nachmittagen (Werktags im Normalfahrplan) ab ca. 14:30 Uhr wird bereits derzeit ein zusätzlicher Bus geführt. Diese Maßnahme wäre schon ab etwa 13:00 Uhr sinnvoll. Auch an den Samstagnachmittagen sind die Fahrzeiten zu knapp bemessen und können daher nicht stabil eingehalten werden. Im Zeitraum von ca. 13:30 bis 20:00 Uhr ist hier der Einsatz eines zusätzlichen Busses vorgesehen. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist für 7. Jänner 2016 vorgesehen.

- Buslinie 72 + 76U

Im Verlauf der St. Peter Hauptstraße treten Nachmittags etwa zwischen 13:00 und 19:00 Uhr (an Werktagen im Normalfahrplan) aufgrund der Verkehrsbelastung Verspätungen auf, die teilweise durch die Wendezeiten an den Endstationen nicht mehr kompensiert werden können. Hier ist der Einsatz eines zusätzlichen Busses vorgesehen. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist für 7. Jänner 2016 vorgesehen.

5. ÖV-Maßnahmen im Bereich St. Leonhard

Entsprechend des einstimmig angenommenen Grundsatzbeschlusses zum Mobilitätsvertrag Med Campus im Gemeinderat vom 9. Juni 2011 (GZ: A 10/BD-70809/2004-18, A 10/8-12421/2011-5 und A8-46340/2010-22) sind für den öffentlichen Verkehr unter anderen folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 7, inkl. einer Umgestaltung des ÖV-Knotens Riesplatz.
- Des Weiteren sind zusätzliche Straßenbahnleistungen und -kapazitäten für die Linie 7 zumindest im Streckenabschnitt zum LKH/MUG zur Verfügung zu stellen.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 im Bereich des Landeskrankenhauses bzw. der Medizinischen Universität Graz wird mit Schulbeginn im September 2016 fertiggestellt und in Betrieb genommen. Entsprechend der zusätzlich erforderlichen Kapazitäten auf der Linie 7 (siehe auch Grundsatzbeschluss zum Mobilitätsvertrag Med. Campus, vom 9. Juni 2011) wird der in der Zeit von 7:45 bis 12:45 Uhr angebotene 6-Minuten-Takt zeitgleich auf einen 5-Minuten-Takt (so wie derzeit schon am Nachmittag) von Montag bis Freitag in der Schulzeit (Normalfahrplan) verdichtet.

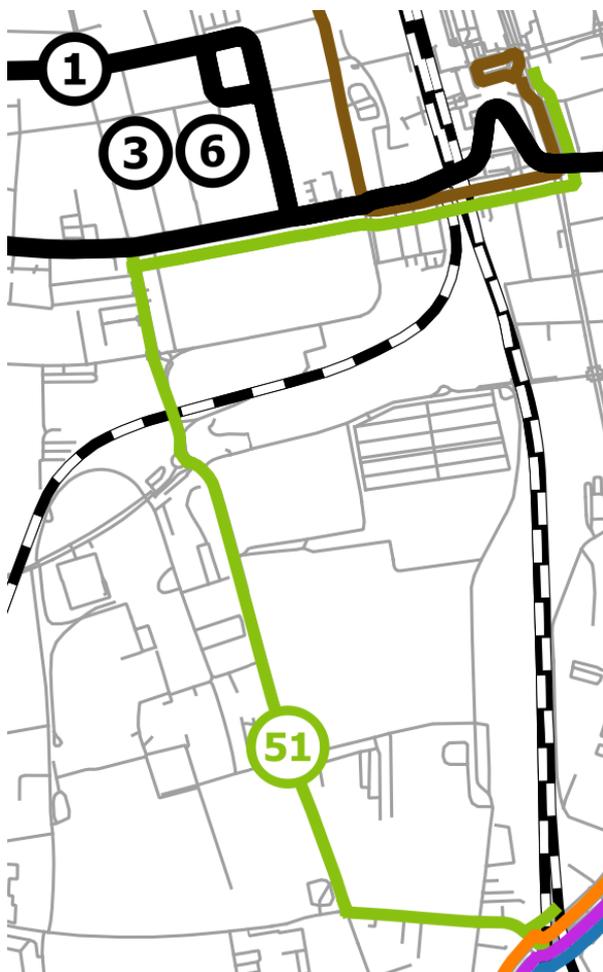
6. ÖV-Erschließungsmaßnahmen für den Stadtteil Reininghaus

Am 25. Februar 2010 wurde vom Gemeinderat der Schlussbericht zum Rahmenplan Graz-Reininghaus (GZ:A 10/BD-7174/2009-14, A 14-007276/2009-11, A 10/5-19925/2007-63 A und 10/8-7272/2009-2) einstimmig beschlossen. Dieser sah unter 7.4 *Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr* folgendes vor:

„Verkehrsplanerisch optimal wäre, wenn die Straßenbahn bereits bei Realisierung der ersten Nutzungen in Betrieb wäre. Aus heutiger Sicht ist dies aber aus zeitlicher und finanzieller Sicht nicht realistisch. Es wird empfohlen, zumindest bei Realisierung von mehr als 25% der insgesamt möglichen Flächen (das entspricht ca. 250.000 bis 300.000m² BGF) die Straßenbahnlinie in

Betrieb zu haben. Bis zur Errichtung der Straßenbahn soll bei Fertigstellung der ersten zusätzlichen Nutzungen statt der Straßenbahn eine Buslinie vom Hauptbahnhof über die Eggenberger Straße, die Alte Post Straße (sobald die Esplanade durchgehend befahrbar ist über die Esplanade) nach Don Bosco und in die Kärntner Straße geführt werden.“

Die ersten Siedlungen im Bereich des neuen Stadtteiles Reininghaus werden frühestens im Herbst 2017 übergeben. In Abstimmung mit dieser ersten Entwicklungsphase des Stadtteiles soll die ÖV-Erschließung mit der provisorischen Buslinie 51 (Hauptbahnhof – Eggenbergerstraße – Alte Poststraße – Wetzelsdorfer Straße – Don Bosco) sichergestellt werden. Provisorische Buslinie deshalb, da die Erschließung des Stadtteiles Reininghaus mit öffentlichen Verkehrsmitteln in erster Linie durch die Straßenbahnlinie 3 sichergestellt werden sollte. Diese soll, nach derzeitigem Planungsstand in den Jahren 2018/2019 baulich umgesetzt und Ende 2019 in Betrieb genommen werden. Mit der Inbetriebnahme der verlängerten Linie 3 wird die provisorische Buslinie 51 ersetzt bzw. eingestellt.



Streckenführung der neuen Buslinie 51, Hauptbahnhof – Eggenbergerstraße – Alte Poststraße – Wetzelsdorferstraße – Don Bosco.

Für die Linie 51 ist ein ganztägiger 10-Minuten-Takt, inkl. Abend- und Wochenendverkehr, vorgesehen. Dies entspricht einer hochwertigen ÖV-Angebotsqualität der Stufe 1. Im Rahmen der Bauarbeiten an der gesamten Infrastruktur im Stadtteil Reininghaus, insbesondere bei jenen zur Verlängerung der Straßenbahn, wird es erforderlich werden Änderungen zur Streckenführung bzw. auch bei der südlichen Endhaltestelle der Buslinie 51 vorzunehmen. Aus fahrplantechnischen Umlaufgründen wird die Streckenführung auf die Erschließung des Abschnittes Hauptbahnhof – Stadtteil Reininghaus zu verkürzen sein. Die Buslinie 51 soll nach

heutigem Planungsstand für die ersten Quartiere mit Schulbeginn im September 2017 in Betrieb genommen werden.

7. Betriebskosten bis 2017 – Taktverdichtungen

Für die Realisierung der vorgeschlagenen Angebotsmaßnahmen der Taktverdichtungen fallen bis Ende 2017 zusätzliche Betriebsstunden bzw. ein Mehrbedarf an Betriebskosten an:

	2016	2017	Summe
Linien 4 + 5	€ 800.100	€ 931.500	€ 1.731.600
Linie 32	€ 210.600	€ 511.000	€ 721.600
Linie 34E	€ 62.800	€ 156.700	€ 219.500
Linie 62	€ 21.900	€ 69.300	€ 91.200
Linie 67	€ 24.600	€ 76.700	€ 101.300
SUMME	€ 1.120.000	€ 1.745.200	€ 2.865.200

8. Betriebskosten bis 2017 – Maßnahmen für die Fahrplanstabilität

Bis Ende 2017 verursachen die vorgeschlagenen Maßnahmen der Fahrplanstabilität folgende zusätzliche Betriebskosten:

	2016	2017	Summe
Linie 32	€ 37.500	€ 38.400	€ 75.900
Linie 41	€ 42.300	€ 123.900	€ 166.200
Linien 58 + 63	€ 26.700	€ 27.700	€ 54.400
Linie 62	€ 45.500	€ 130.800	€ 176.300
Linie 72 + 76U	€ 16.400	€ 16.800	€ 33.200
SUMME	€ 168.400	€ 337.600	€ 506.000

Da es das verkehrsplanerische Ziel ist durch die oben genannten Fahrplanmaßnahmen vor allem zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen, insbesondere bei jenen Linien bei denen das Fahrplanangebot durch Taktverdichtungen zum Teil massiv verdichtet wird, werden die Holding Graz Linien angehalten entsprechende Marketingmaßnahmen im Zeitraumes 2016 - 2017 umzusetzen.

9. Betriebskosten bis 2017 – ÖV-Maßnahmen St. Leonhard und Reininghaus

Die beiden ÖV-Maßnahmen, Verlängerung Linie 7 und ÖV-Erschließung Reininghaus, verursachen bis Ende 2017 folgende zusätzliche Betriebskosten:

	2016	2017	Summe
Linie 7	€ 218.400	€ 630.200	€ 848.600
Linie 51	-	€ 316.700	€ 316.700
SUMME	€ 218.400	€ 946.900	€ 1.165.300

10. Fahrzeuginvestitionen

Zur Umsetzung der oben angeführten Maßnahmen sind folgende zusätzliche Straßenbahnwagen und Busse erforderlich:

- Technische Sanierung (Maßnahmen zur Verlängerung der Lebensdauer) von vier Straßenbahnen der Serie 500, diese sind für einen Einsatz auf den Linien 4, 5 und 7 vorgesehen.

- Ankauf von 3 Gelenkbussen für die Linie 32
- Ankauf von 2 Gelenkbussen für die Linie 34E
- Ankauf von 1 Gelenkbus für die Linie 41
- Ankauf von 3 Solobussen für die Linien 51
- Ankauf von 1 Solo- und 1 Gelenkbus für die Linien 62
- Ankauf von 1 Gelenkbus für die Linie 67

Die technische Sanierung der vier vorhandenen Straßenbahnen werden der Holding Graz Linien als Einmalzahlung abgegolten. Die Beschaffungskosten der neuen Busse sind anteilmäßig in den jährlichen Betriebskosten enthalten.

	2016	2017	Summe
4 Straßenbahnwagen der Serie 500 – SL 4, 5 und 7	€ 1.700.000	-	€ 1.700.000
SUMME	€ 1.700.000	-	€ 1.700.000

11. Zusätzliche Bus-Abstellkapazität und Ausbau von erforderlichen Haltestellen

Für den verstärkten Busverkehr sind vor allem zwei Haltestellenbereiche zu adaptieren:

- Der Busbereich für die städtischen Buslinien am Vorplatz des Hauptbahnhofes (Europaplatz) ist schon derzeit zu bestimmten Tageszeiten massiv überlastet. So dass Fahrgäste nicht nur an den regulären Haltestellen Ein- und Aussteigen müssen. Eine rasche Änderung dieses Umstandes ist jedoch nicht zu erwarten, da es eine Fülle an zusätzlichen Anforderungen, nicht nur verkehrstechnischer Art, an diesen Vorplatz gibt und eine kurzfristige Einigung mit allen Betroffenen nicht absehbar ist. Fakt ist, dass für die neue Buslinie 51 eine zusätzliche Endhaltestelle gefunden werden muss. Sollte sich keine „Gesamtlösung“ abzeichnen, wäre diese Haltestelle entlang des Bahnhofsgürtels südlich der derzeitigen Haltestelle der Linie 50 bzw. östlich der Radabstellplätze im Bereich der Grünfläche einzurichten. Jene Haltestellen welche im Stadtteil Reininghaus für die Buslinie 51 provisorisch eingerichtet werden müssen, werden aus der Projektgenehmigung - Reininghaus (GZ: A 10/BD-34699/2013-11 und A 8-65599/2014-13) finanziert.
- Die Endhaltestellen für die Buslinien 34, 34E, 35 und 40 am Jakominiplatz sind schon derzeit an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Für die geplante Fahrplanverdichtung der Linie 34E ist dieser Haltestellenbereich zu adaptieren.

	2016	2017	Summe
Hauptbahnhof – Europaplatz	€ 100.000	-	€ 100.000
Jakominiplatz	€ 100.000	-	€ 100.000
SUMME	€ 200.000	-	€ 200.000

- Das Bus-Center der HGL in der Kärntner Straße bietet derzeit Platz für maximal 150 Fahrzeuge. Bis Ende des Jahrzehnts wird sich nicht nur die Anzahl der Fahrzeuge auf rd. 175 Busse erhöhen, sondern durch den notwendigen Einsatz von größeren Bussen auch deren Abstellflächen. Da auf dem derzeitigen Areal des Bus-Centers in der Kärntner Straße diese zusätzlichen Abstellflächen nicht mehr umgesetzt werden können, wird ein benachbartes Grundstück gepachtet und ausgebaut. Für die Schaffung dieser zusätzlichen Abstellkapazität ist nach Angaben der Holding Graz Linien mit folgenden Kosten zu rechnen.

	2016	2017	Summe
Jährliche Pacht	€ 41.000	€ 41.700	€ 82.700
Ausbaukosten	€ 1.597.000	-	€ 1.597.000
SUMME	€1.638.000	€ 41.700	€ 1.679.700

12. Erforderliche Streckenkapazität - Straßenbahnstrecken

Eine Verdichtung des Fahrplans für alle Straßenbahnlinien sowohl im Früh- als auch Tagesverkehr ist bekanntlich derzeit nur eingeschränkt möglich. Neben der bekannten Thematik des Nadelöhrs Herrngasse sind es auch die infrastrukturellen Einschränkungen der eingleisigen Streckenabschnitte der Straßenbahnlinien 1 im Mariatrostertal und der Linie 5 im Bereich der Triester-Straße/Puntigam welche derzeit Grenzen auferlegen.

- Insbesondere das neue Stadtteilzentrum Puntigam (*Entwurf - Bebauungsplan 17.18.0 "Triester-Straße – Wagramerweg"*) mit den geplanten rd. 1.000 Wohneinheiten wird die Zurverfügungstellung von weiteren Beförderungskapazitäten auf der Linie 5 erforderlich machen. Wie unter Punkt 3. ÖV-Angebotsmaßnahmen - Taktverdichtung angeführt, ist eine Intervallverdichtung der Linie 5 vor allem im Frühverkehr, geplanter 6-Minuten-Takt, derzeit mit der eingleisigen Strecke nicht machbar.

Es wird daher von der Abteilung für Verkehrsplanung vorgeschlagen, insbesondere in Abstimmung mit der oben genannten Siedlungsentwicklung (voraussichtlich bis 2020), die Straßenbahnlinie 5 zwischen Zentralfriedhof und Brauhaus Puntigam durchgehend zweigleisig auszubauen um somit den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden.

- Eine ähnliche Situation zeigt sich bei der eingleisigen Straßenbahnstrecke der Linie 1 im Mariatrostertal, welche einen 7,5-Minuten-Takt derzeit nicht erlaubt. Ziel sollte es daher sein, den derzeit eingleisigen Streckenabschnitt vom Hilmteich bis Mariatrost mit seinen fünf Ausweichen wenn möglich zweigleisig auszubauen. Die verbleibenden eingleisigen Abschnitte sollen auf ein betrieblich vertretbares Minimum Reduziert werden. Im Rahmen des Gleisbauprogramms der Holding Graz Linien sollen bei den geplanten Gleissanierungen, für die Jahre ab 2016, in einer ersten Phase jene Streckenabschnitt zweigleisig ausgebaut werden, welche mit vertretbarem Aufwand und Eingriffen umsetzbar sind. Dies wären die Abschnitte zwischen den Haltestellen Kroisbach und Wagnesweg, sowie im Bereich der Haltestelle Teichhof. Des Weiteren soll in den nächsten Jahren, in Abstimmung mit der Landesstraßenverwaltung, der Streckenabschnitt in der Hilmteichstraße (Landesstraße 398) zwischen den Haltestellen Hilmteich und Mariagrün mit einem zweiten Gleis versehen werden.

Um den zukünftigen Anforderungen des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Graz gerecht zu werden, fordert der Grazer Gemeinderates die Holding Graz Linien auf in den nächsten Jahren, in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung aber voraussichtlich bis 2020, die genannten eingleisigen Streckenabschnitte der Linie 1 selektiv zweigleisig und jene der Linie 5 durchgängig zweigleisig auszubauen. Die dazu erforderlichen Baukosten sind nicht Teil dieser Projektgenehmigung. Diese sollen im Rahmen des Gleisbauprogrammes der HGL bzw. des Verkehrs-Finanzierungs-Vertrages der Stadt Graz mit den Holding Graz Linien geregelt werden.

13. Einnahmen bis 2017

Die nachstehende Tabelle zeigt die Abschätzung der Einnahmen. Die zusätzlichen Fahrgäste und somit zusätzliche Einnahmen werden in erster Linie nur auf jenen Linien erwartet, bei denen die vorgeschlagenen Angebotsmaßnahmen zur Taktverdichtung und somit eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs umgesetzt wird.

	2016	2017	Summe
Linie 4	€ 125.700	€ 215.400	€ 341.100
Linie 5	€ 125.700	€ 215.400	€ 341.100
Linie 32	€ 41.900	€ 215.400	€ 257.300
Linie 34E	€ 11.400	€ 58.700	€ 70.100
Linie 67	€ 3.600	€ 18.500	€ 22.100
SUMME	€ 308.300	€ 723.400	€ 1.031.700

- Die zusätzlichen Busse welche auf den Linien 41, 58, 62, 63, 72+76U zur Stabilisierung des Fahrplanes eingesetzt werden sollen, führen voraussichtlich zu keinen unmittelbaren zusätzlichen Fahrgästen und somit auch zu keinen zusätzlichen Einnahmen.
- Für die Buserschließung des Stadtteiles Reininghaus wurden ebenfalls keine zusätzlichen Einnahmen kalkuliert. Einerseits betrifft dies einen kurzen Zeitraum von knapp vier Monaten, andererseits ist eine Abschätzung der beförderten Fahrgäste mit der Unsicherheit der fertiggestellten und bezogenen Wohnungen derzeit kaum möglich.
- Bei der Verlängerung der Linie 7 ist zu erwarten, dass die „neuen“ Fahrgäste welche die Straßenbahn nutzen werden, bereits derzeit mit den Bussen im Bereich der Universität befördert werden und damit nicht unmittelbar zu einem „Gesamtfahrgastzuwachs“ und somit zu zusätzlichen Einnahmen führen.

Von den Holding Graz Linien soll speziell für jene Linien auf denen keine unmittelbare Steigerung der Fahrgäste zu erwarten ist, bzw. Fahrgäste von anderen Linien „verwandern“ (wie z.B. bei der Linie 7), eine Vorher/Nachher Fahrgastuntersuchung durchzuführen werden. Allfällige Mehrerlöse sollten dann bei der jährlichen Rechnungslegung gegenverrechnet werden.

14. Gesamtkosten bis 2017

Die Gesamtkosten für alle Maßnahmen belaufen sich bis Ende 2017 auf € 7.084.500,-.

	2016	2017	SUMME
Taktverdichtung	€ 1.120.000	€ 1.745.200	€ 2.865.200
Fahrplanstabilität	€ 168.400	€ 337.600	€ 506.000
Verlängerung Straßenbahnlinie 7	€ 218.400	€ 630.200	€ 848.600
ÖV-Erschließung Reininghaus BL 51	-	€ 316.700	€ 316.700
Fahrzeuge	€ 1.700.000	-	€ 1.700.000
Abstellkapazität und Haltestellen	€ 1.838.000	€ 41.700	€ 1.879.700
Einnahmen	-€ 308.300	-€ 723.400	-€ 1.031.700
SUMME	€ 4.736.500	€ 2.348.000	€ 7.084.500

15. Stadtrechnungshof

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

16. Finanzierung

Es ist beabsichtigt, den Holding Graz Linien, für die ÖV-Erfordernisse im Zeitraum 2016 – 2017 einen weiteren Zuschuss in Höhe von € 7.084.500,- 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 der angegebenen Jahressumme.

Die Vorlagen für die erforderlichen Finanzbeschlüsse erfolgen in separaten Stücken seitens der Finanzdirektion.

Der Ausschuss für Verkehr stellt daher gemäß § 45, Abs. 2, Pkt. 5 und 10 den

A n t r a g,

der Gemeinderat wolle beschließen:

1. Der vorstehende Bericht wird genehmigt.
2. Die Genehmigung für die Maßnahmen „ÖV-Erfordernisse im Zeitraum 2016 – 2017“ (mit Gesamtkosten von € 7.084.500,-) wird erteilt
3. Die Bedeckung der Kosten erfolgt auf den in parallelen Finanzstücken festzulegenden Voranschlagstellen.
4. Die Abrechnung des jährlichen Zuschussbedarfes erfolgt nach den tatsächlichen Betriebskosten, aber maximal bis zu den angegebenen Jahressummen.
5. Die Holding Graz Linien werden angehalten für das neue ÖV-Angebot entsprechende Marketingmaßnahmen umzusetzen.
6. Um den zukünftigen Anforderungen des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Graz gerecht zu werden, fordert der Grazer Gemeinderat die Holding Graz Linien auf in den nächsten Jahren, in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung aber voraussichtlich bis 2020, die genannten eingleisigen Streckenabschnitte der Linie 1 selektiv zweigleisig und jene der Linie 5 durchgängig zweigleisig auszubauen (gemäß Punkt 12.). Die dazu erforderlichen Baukosten sind nicht Teil dieser Projektgenehmigung. Diese sollen im Rahmen des Gleisbauprogrammes der HGL bzw. des Verkehrs-Finanzierungs-Vertrages der Stadt Graz mit den Holding Graz Linien geregelt werden.

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

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:		

Vorhabenliste/BürgerInnenbeteiligung:

(laut den „Leitlinien für BürgerInnenbeteiligung bei Vorhaben und Planungen der Stadt Graz“)
Nicht Zutreffendes bitte streichen

- Vorhabenliste ja / nein
- BürgerInnenbeteiligung vorgesehen ja / nein
- o Beteiligungskonzept liegt bei / wird zur Beschlussfassung nachgereicht
- o Das Referat für BürgerInnenbeteiligung wurde in Erarbeitung des Beteiligungskonzeptes einbezogen / nicht einbezogen
- o Dem Beirat für BürgerInnenbeteiligung, den BezirksrätInnen des betroffenen Bezirkes, Beiräten und Beauftragten der Stadt Graz wurde das Beteiligungskonzept im Entwurf am übermittelt.
- o sofern zutreffend: Den AnregerInnen wurde ein Konzept-Entwurf am übermittelt

	Signiert von	Kroißenbrunner Martin
	Zertifikat	CN=Kroißenbrunner Martin,O=Magistrat Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT
	Datum/Zeit	2015-10-20T14:44:04+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.