

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter: Klaus Masetti

BerichterstellerIn:

*G. Piff-Perovic*

GZ: A10/BD-006186/2018-0001

Graz, 08.02.2018

Betr.: Straßenbahnausbau 2018 – 2023 – Landesförderung - Übereinkommen mit dem Land Steiermark  
 Zuzahlung des Landes Steiermark in Höhe von 43,833 Mio. € im Zeitraum 2018 - 2032

### 1. Ausgangslage

Auf Grundlage der Grazer Mobilitätsstrategie, der Ergebnisse und Beschlüsse im regionalen Verkehrskonzept Graz – Graz-Umgebung und des Gesamtverkehrsplans Österreichs ist das dringende Erfordernis eines abgestimmten, massiven Ausbaus des leistungsfähigsten, schienen- und leitungsgebundenen innerstädtischen ÖV-Systems – nämlich der Straßenbahn – in Graz gegeben. Dies deshalb, um

- die stark steigenden Mobilitätsanforderungen durch den bereits erfolgten und zukünftig prognostizierten Bevölkerungszuwachs in der Stadt Graz zu bewältigen,
- Klimaschutzziele (COP 21, EU-2030-Klima- und Energierahmen) und nationale Immissionsschutzgesetz-Luft-Ziele einhalten zu können und
- eine effektive intermodale Verteilung des ÖV vom hochrangigen Schienennetz in das Straßennetz sicherzustellen.

Nachdem die Umsetzung dieser für die lokale, regionale und nationale Ebene wichtigen Ziele auch ein wichtiger Beitrag zur Erreichung einer zukunftsfähigen Stadtregion darstellt und zu 100% den Zielen der Europäischen Kommission entspricht, wird für den Ausbau der Straßenbahninfrastruktur in Graz ein 1/3-Kofinanzierungsschlüssel zwischen Bund, Land Steiermark und Stadt Graz angestrebt.

Die Verkehrspolitische Leitlinie 2020 (Gemeinderatsbeschluss Herbst 2010) ist Teil der aktuellen Mobilitätsstrategie der Stadt Graz. Sie definiert die Grundsätze der Verkehrspolitik für die nächsten Jahre und bildet damit den politischen Rahmen für die Mobilitätsstrategie. Das in den 90er Jahren in Graz bekannt gewordene Szenario „Sanfte Mobilität“ findet darin seine Fortsetzung.

Die Stadt Graz verfolgt im Rahmen der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 mit den Instrumenten der Stadtentwicklungs- und Bebauungsplanung das Ziel, künftige Nutzungen nur unter Berücksichtigung attraktiver Anbindungen neuer Nutzungsbereiche an Versorgungseinrichtungen bzw. die Erschließbarkeit mit dem Fuß- Radwege- und ÖPNV-Netz fest zu legen und damit auch die für NutzerInnen notwendige, attraktive Nahmobilität zu unterstützen. Ein Bekenntnis setzt Graz dabei als Straßenbahnstadt.

Zudem wird entsprechend den oben angeführten Strategien auch die Entwicklung eines zukunftsfähigen Stadtteils im Bereich der Reininghausgründe angestrebt, die insbesondere auf eine nachhaltige Mobilität anzielt. In der Mobilitätsstrategie für diesen Stadtteil wird die Straßenbahn die Hauptlast der städtischen Mobilität übernehmen. Darüber hinaus soll auch der Rad- und Fußgängerverkehr gestärkt werden.

In Verhandlungen mit dem ressortverantwortlichen Landesrat Anton Lang konnte eine 1/3-Kofinanzierung für die nachstehenden, seitens der Stadt Graz in den kommenden 5 Jahren (2018 bis 2022) zur Realisierung geplanten Projekte erzielt werden.

## 2. Förderbare Projekte

Der Ausbau von Straßenbahnlinien ist wesentlicher Bestandteil der Grazer Verkehrspolitik. Die Stadtbezirke und ihre Zentren sollen ohne mehrfaches Umsteigen oder lange Fußwege mit Straßenbahn oder Bus erreichbar sein. Um dies sicherzustellen, sollen die beiden wichtigsten Stadtteilentwicklungsgebiete Reininghaus und Smart City Nord an das Straßenbahnnetz angebunden werden.

### 2.1. Stadtteilentwicklung Reininghaus

#### 2.1.1 Straßenbahnanbindung Reininghaus

Die Straßenbahn soll abzweigend vom Bestand in der Eggenberger Straße über die Alte Poststraße unter Nutzung der bestehenden GKB-Bahnunterführung Richtung Süden durch das Stadtteilentwicklungsgebiet Reininghaus zur Wendeschleife im Areal der ehemaligen Hummelkaserne führen. Bei abgeschlossener Entwicklung werden über 10.000 Bewohner das Quartier nutzen. Die Streckenlänge beträgt rund 1.800 Meter

#### 2.1.2 Radwege Reininghaus

Um die in den Mobilitätsstrategien der Stadt und des Landes angestrebte Reduktion des Anteils des PKW-Verkehrs zu realisieren ist insbesondere im neuen Stadtteil Reininghaus auf die Förderung der aktiven Mobilitätsformen zu setzen und entsprechende Angebote für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Dies betrifft, neben der Schaffung von großzügigen Bereichen, in denen privater PKW-Verkehr verboten oder stark eingeschränkt wird, insbesondere die Neuerrichtung bzw. Adaptierung der Geh- und Radwege entlang der Landesstraßen L333/Alte-Poststraße und L301/Wetzelsdorferstraße. Die Gesamtlänge der Geh- und Radwege entlang der Landesstraßen und der Straßenbahntrasse beträgt rund 4 Kilometer.

### 2.2. Straßenbahnanbindung Smart City

Verlängerung der Straßenbahn von der Asperngasse Richtung Norden über die Waagner Biro Straße bis zur Peter Tunner Gasse in das Stadtentwicklungsgebiet Smart City Graz – Quartier Nord. 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 Kinder vorgesehen. Südlich des Projektgebietes ist die Errichtung von ca. 1.000 Wohneinheiten geplant bzw. zum Teil auch schon in Bau. Die Streckenlänge beträgt rund 1.100 Meter.

Eine Verdichtung des Fahrplans für die Straßenbahnlinien allgemein, sowohl im Früh- als auch Tagesverkehr, ist derzeit nur eingeschränkt möglich. Neben der Thematik des „Nadelöhrs Herrengasse“ 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.

### 2.3. Innenstadtentflechtung

Zur Entlastung des „Nadelöhrs Herrengasse“ erfolgt die Errichtung einer Straßenbahntrasse vom Jakominiplatz über die Radetzkystraße, Neutorgasse, Belgiergasse und die Vorbeckgasse zur Annenstraße. Dies ermöglicht nicht nur zusätzlich eine Umleitung mehrerer Straßenbahnlinien bei einer Sperre der Innenstadt (Herrengasse bzw. Südtirolerplatz) sondern auch eine verbesserte Anbindung des Joanneumsviertels und des Regionalbusbahnhofes am Andres Hofer Platzes an das Straßenbahnnetz.

### 2.4. 2-gleisiger Ausbau Linie 5

Die Linie 5 wird derzeit im Frühverkehr mit einem 6 Minuten-Intervall betrieben. Aufgrund des eingleisigen Streckenabschnittes ab dem Zentralfriedhof ist es derzeit nicht möglich dieses, Fahrplanangebot auf der Gesamtstrecke anzubieten. Insbesondere das in Bau befindliche neue

Stadtteilzentrum Puntigam mit geplanten rd. 900 Wohneinheiten und die kontinuierliche weitere Zunahme der Fahrgastzahlen beim Nahverkehrsknoten Puntigam, bei dem die beiden S-Bahnlinien S5 nach Spielfeld und S6 nach Wies mit den städtischen Buslinien 62, 64, 65, 78 und 80 verknüpft werden, machen einen zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnlinie 5 zwischen Zentralfriedhof und Brauhaus Puntigam notwendig.

#### 2.6. 2-gleisiger Ausbau Linie 1

Eine ähnliche Situation zeigt sich bei der eingleisigen Straßenbahnstrecke der Linie 1 im Mariatrostertal, welche eine Verdichtung des Fahrplanes nicht zulässt. Ziel ist es, den derzeitigen eingleisigen Streckenabschnitt vom Hilmteich bis Mariatrost soweit mit vertretbarem Aufwand zweigleisig auszubauen. Dies umfasst den Abschnitt zwischen den Haltestellen Kroisbach und Wagnesweg sowie den Haltestellenbereich Teichhof. Ebenso soll der Streckenabschnitt in der Hilmteichstraße (Landesstraße L 398) zwischen den Haltestellen Hilmteich und Mariagrün mit einem zweiten Gleis versehen werden.

### 3. Förderbare Projektkosten, Projektkosten und Förderung

Als förderbare Projektkosten gelten sämtliche mit der Realisierung des jeweiligen Projektes in Zusammenhang stehenden Aufwendungen, das sind insbesondere

- Planungskosten inkl. Grundeinlösen, Entschädigungen, Kosten für Behördenverfahren, Erkundungsmaßnahmen und Beweissicherung;
- Errichtungskosten für die Straßenbahn samt Streckenausrüstung (Fahrleitung, Unterwerke, FGI-Anlagen, etc.) und des dazugehörigen Straßen- und Grünraums samt Haltestellen und deren Ausstattung sowie Errichtungskosten der Geh- und Radwege;
- Kosten für baubegleitende Dienstleistungen wie Bauaufsicht, Projektsteuerung, Qualitätsprüfungen, etc. einschließlich Aufwendungen für die erforderliche Öffentlichkeitsarbeit.

Der geschätzte Kostenaufwand für die Errichtung der gegenständlichen Straßenbahnneubau- und -ausbaustrecken (netto, Preisbasis 2017) entspricht den förderbaren Projektkosten. Diese sowie der geplante Umsetzungszeitraum der jeweiligen Projekte sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Projekt	Baukosten [Mio. €]	Zeitraum	
		Verfahren	Umsetzung
Reininghaus Strecke; Alte Poststraße - Hummelkaserne	44,100	2017 - 2018	2019 - 2021
Smart City Strecke; Asperngasse - Waagner-Biro-Straße	22,400	2017 - 2019	2020 - 2021
Innenstadt-Entlastungsstrecke; Jakominiplatz - Neutorgasse - Annenstraße	27,000	2017 - 2020	2021 - 2023
2-gleisiger Ausbau Linie 5; Zentralfriedhof - Brauquartier Puntigam	15,300	2020 - 2021	2022 - 2023
2-gleisiger selektiver Ausbau Linie 1; Mariagrün - Mariatrost	2,300	2017 - 2019	2018 - 2019
2-gleisiger Ausbau Linie 1; Hilmteich - Hilmteichstraße - Mariagrün	6,300	2021 - 2022	2023
<b>Gesamtsumme</b>	<b>117,400</b>		

Das Land leistet zur Durchführung der gegenständlichen Projekte einen Beitrag in Form einer einmaligen Förderung im Rahmen der Steiermärkischen Nahverkehrsförderung und der Förderung von Radwegen und beträgt die Förderung des Landes Steiermark für die Errichtung der gegenständlichen Straßenbahnstrecken 1/3 der förderbaren Projektkosten und somit entsprechend der u.a. Tabelle und gerundet insgesamt 39,133 Mio. EUR.

Projekt	Baukosten [Mio. €]	Zeitraum	
		Verfahren	Umsetzung
Reininghaus Strecke; Alte Poststraße - Hummelkaserne	14,700	2017 - 2018	2019 - 2021
Smart City Strecke; Asperngasse - Waagner-Biro-Straße	7,467	2017 - 2019	2020 - 2021
Innenstadt-Entlastungsstrecke; Jakominiplatz - Neutorgasse - Annenstraße	9,000	2017 - 2020	2021 - 2023
2-gleisiger Ausbau Linie 5; Zentralfriedhof - Brauquartier Puntigam	5,100	2020 - 2021	2022 - 2023
2-gleisiger selektiver Ausbau Linie 1; Mariagrün - Mariatrost	0,767	2017 - 2019	2018 - 2019
2-gleisiger Ausbau Linie 1; Hilmteich - Hilmteichstraße - Mariagrün	2,100	2021 - 2022	2023
<b>Gesamtsumme</b>	<b>39,133</b>		

Förderungen des Bundes finden nur dann Berücksichtigung, wenn diese 1/3 der förderbaren Projektkosten übersteigen. In diesem Falle reduziert sich der Prozentsatz der Landesförderung um die Hälfte des über den vorgenannten Anteil hinausgehenden Förderungsquote des Bundes (Beispiel: beträgt die Bundesförderung 40% der förderbaren Projektkosten, so reduziert sich der Landesanteil auf 30%). Entsprechende Zusagen des Bundes sind dem Land unverzüglich mitzuteilen und führen zu einer Neuberechnung der Förderung.

Darüber hinaus wird zur Errichtung der Radwege im Stadtentwicklungsgebiet Reininghaus sowie zur Abdeckung der Vorfinanzierung der gegenständlichen Maßnahmen durch das Land Steiermark ein zusätzlicher pauschaler Förderbetrag von insgesamt 4,700 Mio. EUR gewährt.

Die Förderung beträgt sohin in Summe 43,833 Mio. € Und wird langfristig, beginnend mit 2018 über 15 Jahre in Jahresraten von 2.922.200,00 € ausbezahlt.

Wenn sich der Baubeginn oder die Fertigstellung eines oder mehrerer Einzelprojekte aus Gründen, die nicht im Wirkungsbereich der Stadt liegen (z.B. Behördenverfahren, Rechtsstreitigkeiten mit Anrainern, etc.) um mehr als ein Jahr verzögert, wird die Förderrate aliquot abgepasst und ab Wegfall der Verzögerung wieder in voller Höhe ausbezahlt. Ansonsten ist das Land berechtigt, die gesamte Jahresrate bis zum entsprechenden Baubeginn auszusetzen. Verzögert sich der Baubeginn oder die Fertigstellung eines oder mehrerer Einzelprojekte um mehr als fünf Jahre, ist das Land berechtigt, den Förderungsvertrag aufzulösen.

#### 4. Sonstige vertragliche Bestimmungen

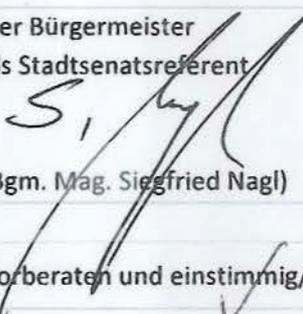
Neben den standardmäßigen Verpflichtungen, zu denen sich die Stadt Graz als Förderungsnehmerin verpflichtet (Abstimmung der Planung, Abwicklung Behördenverfahren, Einräumung von Kontrollrechten, regelmäßige Berichterstattung, Terminabstimmung hinsichtlich Baustart, Überbindung an Rechtsnachfolger, Gewährleistung des Straßenbahnbetriebes, Abstimmung mit betroffenen Leitungsträgern, etc.), werden noch folgende Punkte vereinbart:

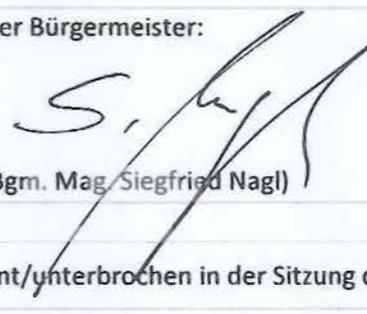
- Der Aufwand für erforderliche **Umbauten von Landesstraßen** im Einflussbereich der Straßenbahnprojekte und sowie der gemäß „Rahmenplan Reininghaus“ erforderliche Ausbau der Landesstraßen im Stadtteil Reininghaus gilt mit der Gewährung der Förderung als abgegolten. Dem Land erwachsen für den Umbau der Landesstraßen in diesen Bereichen keine weiteren Kosten.
- Die Stadt Graz verpflichtet sich die **Mobilitätsstrategie des Rahmenplans Reininghaus** weiter zu verfolgen und insbesondere die die ÖV-Infrastruktur mit der Fortschreitung der Bebauung weiter auszubauen. Für alle wesentlichen Änderungen dieser Strategie und Ausbauplanung (insbesondere der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit der Stadtteilentwicklung) ist das Einvernehmen mit dem Land herzustellen.



Der Bearbeiter:  
Dipl.-Ing. Klaus Masetti  
(elektronisch gefertigt)

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

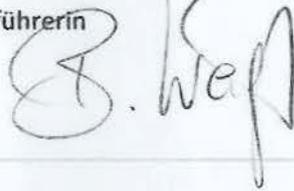
Der Bürgermeister  
als Stadtsenatsreferent  
  
(Bgm. Mag. Siegfried Nagl)

Der Bürgermeister:  
  
(Bgm. Mag. Siegfried Nagl)

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

Ausschusses für Stadt- und Grünraumplanung am.....7.2.2018.....

Der/die Schriftführerin



Der/die Vorsitzende:



Abänderungs-/Zusatzantrag:

Der Antrag wurde in der heutigen  öffentlichen  nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung

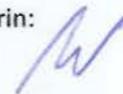
bei Anwesenheit von ..... GemeinderätInnen

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

Beschlussdetails siehe Beiblatt

Graz, am .....

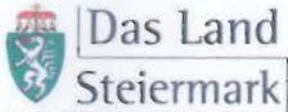
Der/die Schriftführerin:



	<b>Signiert von</b>	Masetti Klaus
	<b>Zertifikat</b>	CN=Masetti Klaus,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2018-01-31T16:52:52+01:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

	<b>Signiert von</b>	Werle Bertram
	<b>Zertifikat</b>	CN=Werle Bertram,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2018-02-02T13:07:48+01:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

# Förderungsvertrag

Förderungsgeber	Förderungsnehmer
 <p>→ <b>Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau</b></p> <p>Stempfergasse 7 8010 Graz in der Folge kurz „Land“ genannt</p>	 <p>→ <b>Stadtbaudirektion</b></p> <p>Europaplatz 20 8020 Graz in der Folge kurz „Förderungsnehmerin“ genannt</p>
<p>Bearbeiter/in: DI Alfred Nagelschmied Tel.: 0316 877 4548 E-Mail: <a href="mailto:alfred.nagelschmied@stmk.gv.at">alfred.nagelschmied@stmk.gv.at</a> GZ.: ABT16-13609/2018-3 SAP-Nr.: VG.EBI_STRB MB: 7400088909 Finanzposition: 01-5-690404-7355</p>	<p><b>Bankverbindung:</b></p> <p>Geldinstitut: BAWAG PS IBAN: AT26 1400 0862 1006 1039 BIC: BAWAATWW Lautend auf: Stadt Graz</p>
<p align="center"><b>Subventionsnehmeridentifikationscode - SNIC: 00012950-0008</b> Dieser ist bei allen Kontakten mit Förderungsstellen des Landes anzuführen</p>	

## Präambel

Auf Grundlage der Grazer Mobilitätsstrategie, der Ergebnisse und Beschlüsse im regionalen Verkehrskonzept Graz – Graz-Umgebung und des Gesamtverkehrsplans Österreichs ist das dringende Erfordernis eines abgestimmten, massiven Ausbaus des leistungsfähigsten, schienen- und leitungsgebundenen innerstädtischen ÖV-Systems – nämlich der Straßenbahn – in Graz gegeben. Dies deshalb, um

- die stark steigenden Mobilitätsanforderungen durch den bereits erfolgten und zukünftig prognostizierten Bevölkerungszuwachs in der Stadt Graz zu bewältigen,
- Klimaschutzziele (COP 21, EU-2030-Klima- und Energierahmen) und nationale Immissionsschutzgesetz-Luft-Ziele einhalten zu können und
- eine effektive intermodale Verteilung des ÖV vom hochrangigen Schienennetz in das Straßennetz sicherzustellen.

Nachdem die Umsetzung dieser für die lokale, regionale und nationale Ebene wichtigen Ziele auch ein wichtiger Beitrag zur Erreichung einer zukunftsfähigen Stadtregion darstellt und zu 100% den Zielen der Europäischen Kommission entspricht, wird für den Ausbau der Straßenbahninfrastruktur in Graz ein 1/3-Kofinanzierungsschlüssel zwischen Bund, Land Steiermark und Stadt Graz angestrebt.

Zudem wird entsprechend den oben angeführten Strategien auch die Entwicklung eines zukunftsfähigen Stadtteils im Bereich der Reininghausgründe befürwortet, die insbesondere auf eine nachhaltige Mobilität abzielt. In der Mobilitätsstrategie für diesen Stadtteil wird die Straßenbahn die Hauptlast der städtischen Mobilität übernehmen. Darüber hinaus besteht das gemeinsame Interesse zwischen Förderungsnehmerin und Land, dass der Rad- und Fußgängerverkehr gestärkt werden soll.

**I.  
Förderungsgewährung**

1. Der Förderungsnehmerin wird vom Land zum Zwecke der Planung und Realisierung der unter Punkt I.2 angeführten Projekte eine Förderung von 1/3 der förderbaren Projektkosten der gegenständlichen Straßenbahnneubau- und -ausbaustrecken sowie ein Pauschalbetrag für den Aus- und Neubau der Geh- und Radwege im Stadtteil Reininghaus inklusive Finanzierungskosten laut Punkt I.4 in der Höhe von maximal

**€ 43.833.000,00 EUR**

(in Worten: dreiundvierzigmillionenachthundertdreiunddreißigtausend Euro)

gewährt.

Die Auszahlung der Förderungsmittel erfolgt nach Unterfertigung dieser Förderungsvereinbarung durch das Land und die Förderungsnehmerin über 15 Jahre, wobei aufgrund der langfristigen Förderung und der Vorfinanzierung durch die Förderungsnehmerin zu den einzelnen Projektkosten ein entsprechender, pauschal abgegoltener Finanzierungsanteil gewährt wird. Die Darstellung der förderbaren Gesamtprojektkosten, der Finanzierung sowie die Berechnung der Jahresbeträge und konkreten Auszahlungsmodalitäten ergeben sich aus den Regelungen gemäß der Punkte I.3 bis I.5.

Die Förderung wird ausschließlich zur anteiligen Finanzierung der nachstehend dargestellten Projekte gewährt, die jedoch als integriertes Gesamtpaket anzusehen sind. Die Realisierung dieser Projekte liegt im öffentlichen Interesse, ist vom Land volkswirtschaftlich erwünscht und bildet den ausschließlichen Förderungsgegenstand.

**2. Darstellung der Projekte**

Die Verkehrspolitische Leitlinie 2020 (Gemeinderatsbeschluss Herbst 2010) ist Teil der aktuellen Mobilitätsstrategie der Stadt Graz. Sie definiert die Grundsätze der Verkehrspolitik für die nächsten Jahre und bildet damit den politischen Rahmen für die Mobilitätsstrategie. Das in den 90er Jahren in Graz bekannt gewordenen Szenario „Sanfte Mobilität“ findet darin seine Fortsetzung.

Die Stadt Graz verfolgt im Rahmen der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 mit den Instrumenten der Stadtentwicklungs- und Bebauungsplanung das Ziel, künftige Nutzungen nur unter Berücksichtigung attraktiver Anbindungen neuer Nutzungsbereiche an Versorgungseinrichtungen bzw. die Erschließbarkeit mit dem Fuß- Radwege- und ÖPNV-Netz fest zu legen und damit auch die für NutzerInnen notwendige, attraktive Nahmobilität zu unterstützen. Ein Bekenntnis setzt Graz dabei als Straßenbahnstadt und ist seitens der Stadt Graz geplant, in den kommenden 5 Jahren (2018 bis 2022) die nachstehenden Projekte zu realisieren:

Der Ausbau von Straßenbahnlinien ist wesentlicher Bestandteil der Grazer Verkehrspolitik. Die Stadtbezirke und ihre Zentren sollen ohne mehrfaches Umsteigen oder lange Fußwege mit Straßenbahn oder Bus erreichbar sein. Um dies sicherzustellen, sollen die beiden wichtigsten Stadtteilentwicklungsgebiete Reininghaus und Smart City Nord an das Straßenbahnnetz angebunden werden.



## 2.1. Stadtentwicklung Reininghaus

### 2.1.1. Straßenbahnanbindung Reininghaus

Die Straßenbahn soll abzweigend vom Bestand in der Eggenberger Straße über die Alte Poststraße unter Nutzung der bestehenden GKB-Bahnunterführung Richtung Süden durch das Stadtteilentwicklungsgebiet Reininghaus zur Wendeschleife im Areal der ehemaligen Hummelkaserne führen. Bei abgeschlossener Entwicklung werden über 10.000 Bewohner das Quartier nutzen. Die Streckenlänge beträgt rund 1.800 Meter.

### 2.1.2. Radwege Reininghaus

Um die in den Mobilitätsstrategien der Stadt und des Landes angestrebte Reduktion des Anteils des PKW-Verkehrs zu realisieren ist insbesondere im neuen Stadtteil Reininghaus auf die Förderung der aktiven Mobilitätsformen zu setzen und sind entsprechende Angebote für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Dies betrifft, neben der Schaffung von großzügigen Bereichen, in denen privater PKW-Verkehr verboten oder stark eingeschränkt wird, insbesondere die Neuerrichtung bzw. Adaptierung der Geh- und Radwege entlang der Landesstraßen L333/Alte-Poststraße und L301/Wetzelsdorferstraße. Die Gesamtlänge der Geh- und Radwege entlang der Landesstraßen und der Straßenbahntrasse beträgt rund 4 Kilometer.

## 2.2. Straßenbahnanbindung Smart City

Verlängerung der Straßenbahn von der Asperngasse Richtung Norden über die Waagner Biro Straße bis zur Peter Tunner Gasse in das Stadtentwicklungsgebiet Smart City Graz – Quartier Nord. 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 Kinder vorgesehen. Südlich des Projektgebietes ist die Errichtung von ca. 1.000 Wohneinheiten geplant bzw. zum Teil auch schon in Bau. Die Streckenlänge beträgt rund 1.100 Meter.

Eine Verdichtung des Fahrplans für die Straßenbahnlinien allgemein, sowohl im Früh- als auch Tagesverkehr, ist derzeit nur eingeschränkt möglich. Neben der Thematik des „Nadelöhrs Herrengasse“ 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.

## 2.3. Innenstadtentflechtung

Zur Entlastung des „Nadelöhrs Herrengasse“ erfolgt die Errichtung einer Straßenbahntrasse vom Jakominiplatz über die Radetzkystraße, Neutorgasse, Belgiergasse und die Vorbeckgasse zur Annenstraße. Dies ermöglicht nicht nur zusätzlich eine Umleitung mehrerer Straßenbahnlinien bei einer Sperre der Innenstadt (Herrengasse bzw. Südtirolerplatz) sondern auch eine verbesserte Anbindung des Joanneumsviertels und des Regionalbusbahnhofes am Andreas-Hofer-Platz an das Straßenbahnnetz.

## 2.4. 2-gleisiger Ausbau Linie 5

Die Linie 5 wird derzeit im Frühverkehr mit einem 6 Minuten-Intervall betrieben. Aufgrund des eingleisigen Streckenabschnittes ab dem Zentralfriedhof ist es derzeit nicht möglich dieses Fahrplanangebot auf der Gesamtstrecke anzubieten. Insbesondere das in Bau befindliche neue Stadtteilzentrum Puntigam mit geplanten rd. 900 Wohneinheiten und die kontinuierliche weitere Zunahme der Fahrgastzahlen beim Nahverkehrsknoten Puntigam, bei dem die beiden S-Bahnlinien S5 nach Spielfeld und S6 nach Wies mit den städtischen Buslinien

62, 64, 65, 78 und 80 verknüpft werden, machen einen zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnlinie 5 zwischen Zentralfriedhof und Brauhaus Puntigam notwendig.

#### 2.5. 2-gleisiger Ausbau Linie 1

Eine ähnliche Situation zeigt sich bei der eingleisigen Straßenbahnstrecke der Linie 1 im Mariatrostertal, welche eine Verdichtung des Fahrplanes nicht zulässt. Ziel ist es, den derzeitigen eingleisigen Streckenabschnitt vom Hilmteich bis Mariatrost soweit mit vertretbarem Aufwand zweigleisig auszubauen. Dies umfasst den Abschnitt zwischen den Haltestellen Kroisbach und Wagnesweg sowie den Haltestellenbereich Teichhof. Ebenso soll der Streckenabschnitt in der Hilmteichstraße (Landesstraße L 398) zwischen den Haltestellen Hilmteich und Mariagrün mit einem zweiten Gleis versehen werden.

Die detaillierten Projektinhalte werden durch die jeweiligen eisenbahnrechtlichen bzw. straßenrechtlichen Bauentwürfe und Bescheide definiert.

### 3. Förderbare Projektkosten

Als förderbare Projektkosten gelten sämtliche mit der Realisierung des jeweiligen Projektes in Zusammenhang stehenden Aufwendungen, das sind insbesondere

- a. Planungskosten inkl. Grundeinlösen, Entschädigungen, Kosten für Behördenverfahren, Erkundungsmaßnahmen und Beweissicherung
- b. Errichtungskosten für die Straßenbahn und des dazugehörigen Straßen- und Grünraums samt Haltestellen und deren Ausstattung sowie Errichtungskosten begleitender Geh- und Radwege und Geh- und Radwege im Stadtteil Reininghaus
- c. Kosten der für den Straßenbahnbetrieb erforderlichen Streckenausrüstung (Fahrleitung, Unterwerke, FGI-Anlagen, etc.)
- d. Kosten für baubegleitende Dienstleistungen wie Bauaufsicht, Projektsteuerung, Qualitätsprüfungen, etc. einschließlich Aufwendungen für die erforderliche Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation nach außen

Grundlage für den Kostenaufwand der gegenständlichen Projekte sind einvernehmlich akzeptierte Kostenschätzungen von befugten Planungsbüros.

### 4. Projektkosten und Förderung

#### 4.1. Straßenbahnprojekte

Der geschätzte Kostenaufwand für die Errichtung der gegenständlichen Straßenbahnneubau- und -ausbaustrecken (netto, Preisbasis 2017) entspricht den förderbaren Projektkosten. Diese sowie der geplante Umsetzungszeitraum der jeweiligen Projekte sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Allenfalls anfallende Umsatzsteuern können den förderbaren Projektkosten nicht zugerechnet werden.

Bestandteil des  
Gemeinderatsbeschlusses  
Der Schriftführer: 

Projekt	Baukosten [Mio. EUR]	Zeitraum	
		Verfahren	Umsetzung
Reininghaus Strecke; Alte Poststraße - Hummelkaserne	44,100	2017 - 2018	2019 - 2021
Smart City Strecke; Asperngasse - Wagner-Biro-Straße	22,400	2017 - 2019	2020 - 2021
Innenstadt-Entlastungsstrecke; Jakominiplatz - Neutorgasse - Annenstraße	27,000	2017 - 2020	2021 - 2023
2-gleisiger Ausbau Linie 5; Zentralfriedhof - Brauquartier Puntigam	15,300	2020 - 2021	2022 - 2023
2-gleisiger selektiver Ausbau Linie 1; Mariagrün - Mariatrost	2,300	2017 - 2019	2018 - 2019
2-gleisiger Ausbau Linie 1; Hilmteich - Hilmteichstraße - Mariagrün	6,300	2021 - 2022	2023
<b>Gesamtsumme</b>	<b>117,400</b>		

Das Land leistet zur Durchführung der gegenständlichen Projekte einen Beitrag in Form einer einmaligen Förderung im Rahmen der Steiermärkischen Nahverkehrsförderung und der Förderung von Radwegen.

Unter Berücksichtigung der Förderungssätze aus der generellen Richtlinie für die Förderung von steirischen Nah- und Regionalverkehrsprojekten beträgt die Förderung des Landes Steiermark für die Errichtung der gegenständlichen Straßenbahnstrecken 1/3 der förderbaren Projektkosten und somit entsprechend der u.a. Tabelle und gerundet insgesamt **39,133 Mio. EUR**.

Projekt	Förderung [Mio. €]	Zeitraum	
		Verfahren	Umsetzung
Reininghaus Strecke; Alte Poststraße - Hummelkaserne	14,700	2017 - 2018	2019 - 2021
Smart City Strecke; Asperngasse - Wagner-Biro-Straße	7,467	2017 - 2019	2020 - 2021
Innenstadt-Entlastungsstrecke; Jakominiplatz - Neutorgasse - Annenstraße	9,000	2017 - 2020	2021 - 2023
2-gleisiger Ausbau Linie 5; Zentralfriedhof - Brauquartier Puntigam	5,100	2020 - 2021	2022 - 2023
2-gleisiger selektiver Ausbau Linie 1; Mariagrün - Mariatrost	0,767	2017 - 2019	2018 - 2019
2-gleisiger Ausbau Linie 1; Hilmteich - Hilmteichstraße - Mariagrün	2,100	2021 - 2022	2023
<b>Gesamtsumme</b>	<b>39,133</b>		

Förderungen des Bundes finden nur dann Berücksichtigung, wenn diese 1/3 der förderbaren Projektkosten übersteigen. In diesem Falle reduziert sich der Prozentsatz der Landesförderung um die Hälfte des über den vorgenannten Anteil hinausgehenden Förderungsquote des Bundes (Beispiel: beträgt die Bundesförderung 40% der förderbaren Projektkosten, so reduziert sich der Landesanteil auf 30%). Entsprechende Zusagen des Bundes sind dem Land unverzüglich mitzuteilen und führen zu einer Neuberechnung der Förderung.

#### 4.2. Sonstige Förderung

Zur Errichtung der Radwege im Stadtentwicklungsgebiet Reininghaus sowie zur Abdeckung der Vorfinanzierung der gegenständlichen Maßnahmen durch die Förderungsnehmerin wird ein zusätzlicher pauschaler Förderbetrag von insgesamt **4,700 Mio. EUR** gewährt. Der Ausbau des Radwegenetzes erfolgt parallel zur städtebaulichen Entwicklung und beginnt mit dem Bau der Straßenbahnstrecke Reininghaus.

Daraus ergibt sich ein Gesamtförderungsbetrag von **43.833.000,00 EUR**

#### 5. Förderraten und Auszahlungsmodalitäten

Die Förderung wird langfristig, beginnend im Jahr 2018 über 15 Jahre bis einschließlich 2032 in gleichbleibenden Jahresraten in der Höhe von jeweils **2.922.200,00 EUR** ausbezahlt und per 30.6. auf Anforderung und nach mindestens sechs Wochen fällig.

Mit der Anforderung der jeweiligen Jahresrate ist ein nachvollziehbarer Status- bzw. Fortschrittsbericht vorzulegen, der insbesondere zu den einzelnen gegenständlichen Projekten die jeweils aktuellen Meilensteine und Termine sowie für den Stadtteil Reininghaus die aktuelle Anzahl der verbauten Fläche (Bruttogeschoßfläche) enthält.

Wenn der Baubeginn oder die Fertigstellung eines oder mehrerer Einzelprojekte nicht spätestens im Folgejahr des in den Tabellen unter Punkt I.4 angeführten Beginn des Umsetzungszeitraumes erfolgt oder der Fortschrittsbericht lt. Abs. 2 nicht vorgelegt wird, ist das Land berechtigt, die gesamte Jahresrate bis zum entsprechenden Baubeginn bzw. bis zum Vorliegen des entsprechenden Berichtes auszusetzen. Die Anzahl der insgesamt zu leistenden Jahresraten bleiben in diesem Fall gleich, die Leistung der Raten verschiebt sich jedoch entsprechend der bzw. den Verzögerungen.

Verzögert sich der Baubeginn oder die Fertigstellung eines oder mehrerer Einzelprojekte um mehr als fünf Jahre, ist das Land berechtigt, den Förderungsvertrag aufzulösen.

Liegt eine derartige Verzögerung für ein oder mehrere Einzelprojekte nicht im Wirkungs- oder Einflussbereich der Förderungsnehmerin (z.B. durch behördliche Verfahren, Rechtsstreitigkeiten mit Anrainern, etc.) ist die Förderrate aliquot zu den in den unter Punkt 4.1 angeführten Baukosten anzupassen und weiterhin auszuzahlen. Sobald der Grund dieser Verzögerung weggefallen ist, ist die Förderrate wieder in voller Höhe fällig. Erweist sich ein oder mehrere Einzelprojekte aufgrund o.a Gründe als nicht umsetzbar, ist die Höhe der Förderung und allenfalls die Höhe und Anzahl der Jahresraten neu festzulegen.

Nach Fertigstellung sämtlicher gegenständlichen Projekte bleibt dem Land eine vorzeitige Tilgung der verbleibenden Förderung vorbehalten.

#### 6. Maßnahmen auf Teilflächen von Landesstraßen

Sofern für die Durchführung von Maßnahmen Teilflächen von Landesstraßen betroffen sind, räumt das Land für die Errichtung und den Betrieb der Straßenbahn sowie den Umbau der Landesstraßen im Stadtteil Reininghaus der Förderungsnehmerin die Nutzung dieser Teilflächen der Landesstraßen ein und gestattet auf diesen Teilflächen die Durchführung von Maßnahmen im Zuge der baulichen Abwicklung des jeweiligen Projektes inkl. aller erforderlichen Arbeiten (z.B. Leitungsverlegungen) durch die Förderungsnehmerin.

Der Aufwand für erforderliche Umbauten von Landesstraßen im Einflussbereich der Straßenbahnprojekte und der gemäß „Rahmenplan Reininghaus“ erforderliche Ausbau der Landesstraßen im Stadtteil Reininghaus gilt mit der Gewährung der Förderung als abgegolten. Dem Land erwachsen für den Umbau der Landesstraßen in diesen Bereichen keine weiteren Kosten. Für die Maßnahmen an den Landesstraßen ist jedenfalls das Einvernehmen mit der Landesstraßenverwaltung herzustellen sowie für allenfalls erforderliche straßenrechtliche Verfahren konsensfähige Projekte zu erstellen bzw. bereit zu stellen.



## 7. Verpflichtungen der Förderungsnehmerin

Die Förderungsnehmerin verpflichtet sich im Zuge der Umsetzung des Projektes:

- a. zur nachweisbar projektgemäßen und rechtskonformen Herstellung entsprechend der jeweiligen Projektbeschreibung gemäß Punkt 1.2 die Abwicklung der erforderlichen Behördenverfahren, Einholung aller erforderliche Bewilligungen, Bauausschreibung, Bauaufsicht und Rechnungsprüfung;
- b. für alle wesentlichen funktionalen Projektänderungen, die dem Förderziel widersprechen (z.B. Nutzungsänderungen), das Einvernehmen mit dem Land herzustellen;
- c. die Vorgaben des Landes (Belastungen, Querschnitte, Fahrbahnaufbau usw.) zu berücksichtigen, entsprechende Projektarbeitsgruppen einzurichten und das Land (Abteilung 16) in diese miteinzubeziehen;
- d. dem Land bzw. vom Land Beauftragten zur Überprüfung der vorgenannten Verpflichtungen ein jederzeitiges Betretungsrecht der Baustelle einzuräumen;
- e. dem Land bzw. vom Land Beauftragten jederzeit in die auf das jeweilige Projekt Bezug habenden Aufzeichnungen und sonstigen Dokumentationen Einsicht zu gewähren;
- f. sämtliche gemäß den vorliegenden Bescheiden und Bewilligungen dem Land überbundene Auflagen vollinhaltlich zu übernehmen und zu erfüllen, dem Land darauf erwachsende Kosten zu ersetzen und diesbezüglich das Land schad- und klaglos zu halten;
- g. alle notwendigen Kosten im erforderlichen Ausmaß zu tragen bzw. zu ersetzen, die dem Land infolge Erhaltung, Herstellung, Bestand, Änderung, Reparatur oder Beseitigung der Nutzungseinräumung durch die Förderungsnehmerin direkt oder durch Ansprüche Dritter auf Straßengrund entstehen.  
Diese Verpflichtung erstreckt sich sowohl auf die besonderen, aus Anlass der Straßengrundbenützung erforderlichen baulichen Maßnahmen, als auch auf einen allfälligen Mehraufwand für die weitere Straßenerhaltung und für die vom Land ebenfalls als notwendig erachtete Aufsicht bei allen Arbeiten auf Straßengrund;
- h. die Aufwendungen des Landes zu tragen bzw. zu ersetzen, die zur Herstellung und Erhaltung jener Maßnahmen, die zur Sicherung des Straßengrundes oder dessen Bauwerken erforderlich sind und durch Erhaltung, Herstellung, Bestand, Änderung, Reparatur oder Beseitigung der Nutzungseinräumung entstehen; bei Schäden am Straßengrund unverzüglich das Land zu verständigen und dessen Zustimmung zur Reparatur einzuholen, sofern kein gesondertes Verwaltungs- oder Erhaltungsübereinkommen besteht;
- i. eventuellen Rechtsnachfolgern alle Verpflichtungen aus diesem Vertrag unaufgefordert rechtswirksam zu überbinden und den Rechtsnachfolger dem Land schriftlich bekannt zu geben;
- j. die auf Landesstraßengrund verlegten Gleiskörper und den dazugehörigen Oberbau der Straßenbahn baulich und betrieblich zu erhalten und sämtliche darüber hinausgehenden Instandhaltungen (Sanierungen, Adaptierungen Erneuerungen) zur Gänze zu tragen bzw. an die Holding Graz, Kommunale Dienstleistungen GmbH zu übertragen;
- k. der Betrieb der Straßenbahnlinien auf den gegenständlichen Straßenbahnstrecken ist in jenem Ausmaß zu gewährleisten, das den regionalen und städtischen Mobilitätszielen entspricht.



## 8. Vertragsgemäße Nutzung

Wesentliche Änderungen in der verkehrlichen Nutzung der jeweiligen Projekte bedürfen der ausdrücklichen Zustimmung des Landes.

## 9. Leitungsträger

Die Förderungsnehmerin übernimmt die Gesamtabwicklung der Sondernutzungsverhältnisse hinsichtlich aller im Bereich des jeweiligen Projektes vorhandenen Leitungen mit den jeweiligen Leitungsträgern und wird die entsprechenden Verträge im Sinne der bestehenden Erhaltungsübereinkommen zwischen dem Land und der Förderungsnehmerin abschließen und diese Verträge nach Abschluss dem Land in Kopie übermitteln.

## 10. Erhaltung der Landesstraßen

Die Erhaltung der adaptierten bzw. umgebauten Landesstraße erfolgt entsprechend den gültigen Vereinbarungen zwischen Stadt Graz und Land Steiermark.

## 11. Baubeginn und Fertigstellung der Projekte

Als Baubeginn eines Projekts gilt jenes Datum, an dem die jeweilige Baustelle durch die beauftragte Baufirma eingerichtet ist und ein feierlicher Baustart erfolgt. Der Termin des feierlichen Baustarts ist mit dem Land zu koordinieren.

Als Fertigstellung eines Straßenbahnprojekts gilt jenes Datum, an dem die vertragsinhaltlichen Projekte vollständig betriebsbereit und nutzbar sind. Die Fertigstellung ist dem Land entsprechend nachzuweisen.

Als Fertigstellung der Radwege im Stadtteil Reininghaus gilt jenes Datum, an dem die Radwege entlang der Straßenbahnlinie Reininghausstrecke und entlang der Landesstraßen L333/Alte-Poststraße (zwischen km 3,8 und km 4,9) und L301/Wetzelsdorferstraße (zwischen km 0,8 und km 1,5) vollständig betriebsbereit und nutzbar sind.

## 12. Sonstige gemeinsame Vereinbarungen

### 12.1. Rahmenplan Reininghaus

Die Mobilitätsstrategie des Rahmenplans für das Stadtentwicklungsgebiet Reininghaus laut dessen Schlussbericht vom Feber 2010 war für das Land Grundlage zur Zustimmung der gültigen Flächenwidmung und der darauf aufbauenden Bebauungspläne im Stadtteil Reininghaus. Die Stadt Graz verpflichtet sich diese Mobilitätsstrategie weiter zu verfolgen und insbesondere die die ÖV-Infrastruktur mit der Fortschreitung der Bebauung weiter auszubauen. Für alle wesentlichen Änderungen dieser Strategie und Ausbauplanung (insbesondere der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit der Stadtteilentwicklung) ist das Einvernehmen mit dem Land herzustellen

### 12.2. Mobilitätsknoten und Regionalbusbahnhöfe

#### 12.2.1. Andreas-Hofer-Platz

Die Stadt Graz verpflichtet sich alle Maßnahmen zu unternehmen, um im Zusammenhang mit dem Projekt Innenstadt-Entlastungsstrecke am Andreas-Hofer-Platz einen intelligenten Mobilitätsknoten mit Schwerpunkt Regionalbusbahnhof zu errichten.



In einem ersten Schritt wird gemeinsam ein Betriebskonzept für die Regionalbuskorridore Weiz, Hartberg-Fürstenfeld, St. Stefan und Gleisdorf erarbeitet sowie der erforderliche Platzbedarf ermittelt. Optional sollen auch die Korridore Stainz und Voitsberg (alle derzeit am Griesplatz endenden Linien) mit betrachtet werden.

Bis Ende 2019 klärt die Stadt Graz die Verfügbarkeit des erforderlichen Platzbedarfs. Sofern es sich dabei um öffentliches Gut handelt, stellt sie diesen für den oben genannten Zweck unentgeltlich zur Verfügung. Sofern es sich bei Teilen des erforderlichen Platzbedarfs um Privatbesitz handelt, werden Stadt und Land gemeinsam Verhandlungen mit dem Eigentümer / der Eigentümerin über den Erwerb oder die Benützungserlaubnis aufnehmen. Im Anschluss erfolgt eine gemeinsame Planung, Realisierung und Finanzierung.

#### 12.2.2. Hauptbahnhof

Der Hauptbahnhof Graz erfüllt bereits jetzt nahezu alle Funktionen eines modernen Mobilitätsknotens. Lediglich der Regionalbusbahnhof am Hauptbahnhof blieb bisher unangetastet und entspricht in keiner Weise einem zeitgemäßen Erscheinungsbild und kann auch die an ihn gestellten Anforderungen nicht erfüllen.

Die Stadt Graz unterstützt in diesem Zusammenhang in den Verhandlungen mit der ÖBB-Infrastruktur AG die Umsetzung der Planung mit ausreichendem Platz für Regionalbusse (nach derzeitigem Planungsstand acht Haltepositionen inkl. Überdachung sowie drei Wartepositionen für 15m- Busse) im Bereich der bestehenden Regionalbussteige bzw. parallel zum Aufnahmegebäude und drei Bus-Wartepositionen im Bereich des ehemaligen Postgebäudes einschließlich einer damit einhergehenden allfälligen Neufestlegung der Kfz-Stellplätze und einer Umgestaltung der Grünfläche. In diesem Zusammenhang und im Zusammenhang mit der Errichtung von entsprechenden Ersatz-Radabstellplätzen im Bereich des Bahnhofszuganges aus der Waagner-Biro-Straße („Wasserturm“) kann im Bereich der nicht überdachten Radabstellanlage vor dem Hotel Ibis eine Haltestelle für städtische Busse errichtet werden.

### 13. Inkrafttreten und Auflösung des Vertrages

Dieser Vertrag tritt mit jenem Tag in Kraft, an dem sämtliche erforderlichen Unterschriften am Vertrag geleistet und sämtliche erforderlichen Gremialbeschlüsse der Vertragspartner gefasst sind und wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.

Das Land kann bei fortgesetzter Verletzung dieser Förderungsvereinbarung trotz vorangehender Aufforderung zu einem vertragskonformen Verhalten die Auflösung des Vertrages begehren.

Im Falle einer Auflösung des Vertrages durch die Förderungsnehmerin innerhalb eines Zeitraums von 50 Jahren nach Fertigstellung aller Projekte hat die Förderungsnehmerin dem Land die geleistete Förderung rückzuerstatten, dies unter Berücksichtigung eines Abschlages von 2% für jedes angefangene Bestandskalenderjahr bis zur Vertragsauflösung.

Im Falle einer Vertragsauflösung nach Punkt I.5, Abs.4 bzw. vor Fertigstellung aller Projekte laut Punkt I.11 ist die gesamte bereits geleistete Förderung zurück zu erstatten.

Die Rückerstattung der Förderung bzw. Teilen davon hat innerhalb einer Frist von drei Monaten ab der Auflösung dieses Vertrages zu erfolgen. Im Falle einer einvernehmlichen Auflösung des Vertrages, verzichtet das Land auf die Rückerstattung der Förderung bzw. Teilen davon.

## II. Bedingungen und Nebenverpflichtungen

1. Die Förderungsnehmerin verpflichtet sich durch die Unterfertigung dieses Vertrages:
  - a. dem Land die Durchführung der Projekte gemäß Punkt I.2. bis zu den in Punkt I.4. genannten Fertigstellungsterminen durch Vorlage von geeigneten Nachweisen zu belegen und diese Nachweise für die Dauer von 7 Kalenderjahren ab dem Zeitpunkt der Durchführung der geförderten Maßnahme gesichert aufzubewahren;
  - b. den Organen des Landes, des Landesrechnungshofes Steiermark oder vom Land Steiermark Beauftragten oder Ermächtigten zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung der Vertragsbestimmungen alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen und zu den üblichen Geschäftsstunden Zutritt zu den Geschäfts-, Lager- und sonstigen Betriebsräumen zu gewähren sowie Einsicht in sämtliche Bücher und Geschäftsunterlagen (insbesondere die Nachweise und Originalbelege) der Förderungsnehmerin/des Förderungsnehmers bzw. von überwiegend im Einfluss der Förderungsnehmerin/des Förderungsnehmers stehender Unternehmen zu gestatten, wo immer sich diese befinden;
  - c. unwiderruflich ihr Einverständnis zur Überprüfung der dem jeweiligen Projekt zurechenbaren Konten durch Organe des Landes zu geben, jedoch nur betreffend Geldbewegungen während der Dauer der Laufzeit der Förderung;
  - d. eventuellen Rechtsnachfolgerinnen/Rechtsnachfolgern alle Verpflichtungen aus diesem Vertrag rechtswirksam zu überbinden und dies bis spätestens 14 Tage nach rechtswirksamer Übertragung dem Förderungsgeber schriftlich unter Bekanntgabe aller relevanten Daten mitzuteilen und dem Land alle Änderungen der im Förderungsantrag dargestellten Umstände und Daten sowie alle Ereignisse unverzüglich anzuzeigen, welche die Realisierung des Förderungsgegenstandes während der Laufzeit der Förderung verzögern oder unmöglich machen;
  - e. alle Kosten und Auslagen zu tragen oder zu ersetzen, die aus der Sicherstellung von Ansprüchen des Landes im Zusammenhang mit dem Förderungsvertrag entstehen sowie solche Kosten und Auslagen zu tragen oder zu ersetzen, die mit der gerichtlichen Durchsetzung etwaiger Ansprüche des Landes gegen Dritte bzw. gegen das Land durch Dritte verbunden sind, die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Rechtsverhältnis stehen, sofern der diesbezügliche Rechtsstreit durch Handlungen oder Unterlassungen seitens der Förderungsnehmerin verursacht wurde sowie in einem solchen Rechtsstreit dem Land zur Seite zu stehen, wobei das Land verpflichtet ist, die Förderungsnehmerin rechtzeitig voll zu informieren und prozessuale Handlungen, gerichtliche und außergerichtliche Vergleiche sowie teilweise und gänzliche Anerkenntnisse in Bezug auf den streitgegenständlichen Anspruch nur im Einvernehmen mit der Förderungsnehmerin/dem Förderungsnehmer zu tätigen.
  
2. Dem Land steht das Recht zu, bereits laut Punkt I ausbezahlte und dem Land nicht rückerstattete Beträge zurückzufordern, wenn
  - a. die Förderungsnehmerin eine ihrer auf Grund dieses Vertrages übernommenen Verpflichtungen nach gehöriger Abmahnung innerhalb einer Frist von drei Monaten nicht einhält, oder
  - b. die Gewährung dieser Förderung vorsätzlich oder grob fahrlässig durch unwahre Angaben oder Verschweigen maßgeblicher Tatsachen herbeigeführt wurde bzw. sonst seitens der Förderungsnehmerin gegenüber dem Land vorsätzlich oder fahrlässig unwahre Angaben gemacht wurden.



3. Die Förderungsnehmerin ist verpflichtet, Rückerstattungen laut Punkt I.13 bzw. II.2 unverzüglich, spätestens jedoch 3 Monaten nach Einmahlung durch das Land auf das Konto des Landes Steiermark, Landes-Hypothekenbank Steiermark, IBAN: AT375600020141005201, BIC: HYSTAT2G, unter Angabe der im Kopf genannten GZ zur Überweisung zu bringen. Die rückgeforderten Beträge erhöhen sich in Fällen der Rückforderung laut Punkt II.2. um Zinsen in Höhe von 3 % p.a. über dem jeweils geltenden Basiszinssatz der ÖNB ab dem Tag der erstmaligen Auszahlung von Förderungsmitteln gemäß Punkt I.5.
4. Erfüllungsort ist Graz, sämtliche Vertragsparteien vereinbaren, dass auf das gegenständliche Rechtsgeschäft österreichisches Recht anzuwenden ist und bestimmen für alle aus diesem Vertrag etwa entstehenden Rechtsstreitigkeiten gemäß § 104 JN einvernehmlich den ausschließlichen Gerichtsstand des jeweils sachlich zuständigen Gerichtes mit Sitz in Graz. Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit ausnahmslos der Schriftform. Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, wird hierdurch der übrige Inhalt dieses Vertrages nicht berührt. Die Vertragsteile verpflichten sich jedoch, in einem solchen Fall unverzüglich die nichtige Vertragsbestimmung durch eine solche rechtsgültige Vertragsbestimmung zu ersetzen, die der nichtigen Bestimmung gemessen an der Absicht der Vertragspartner bei Vertragsabschluss und dem wirtschaftlichen Gehalt der Vertragsbestimmungen am nächsten kommt.

### III.

#### Datenschutzrechtliche Bestimmung

Bestandteil des  
Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer: .....

1. Der Förderungsgeber bzw. die Förderungsstelle ist gemäß § 8 Abs. 3 Z 4 und 5 Datenschutzgesetz 2000 – DSG 2000, BGBl. I Nr. 165/1999, ermächtigt, alle im Förderungsantrag enthaltenen sowie die bei der Abwicklung und Kontrolle der Förderung sowie bei allfälligen Rückforderungen anfallenden, die Förderungswerberin bzw. die Förderungsnehmerin betreffenden personenbezogenen Daten für Zwecke der Abwicklung des Förderungsvertrages, für Kontrollzwecke und für allfällige Rückforderungen automationsunterstützt zu verarbeiten.
2. Das Land bzw. die Förderungsstelle ist weiters gesetzlich ermächtigt, Daten gemäß Punkt III.1 im notwendigen Ausmaß
  - 2.1. zur Erfüllung von Berichtspflichten, für Kontrollzwecke oder zur statistischen Auswertung an den Landesrechnungshof Steiermark und vom Land beauftragte Dritten, die zur vollen Verschwiegenheit über die Daten verpflichtet sind, allenfalls an den Bundesrechnungshof und das zuständigen Bundesministerium, an Organe der EU nach den EU-rechtlichen Bestimmungen oder andere Stellen, mit denen Kooperationen bestehen oder die gesetzlichen Anspruch auf Informationen haben bzw.
  - 2.2. für Rückforderungen gemäß § 8 Abs. 3 Z 5 DSG 2000 an das Gericht zu übermitteln.
3. Der Name der Förderungsnehmerin oder ihre unter Angabe der Rechtsform, der Förderungsgegenstand sowie die Art und die Höhe der Förderungsmittel können in Berichte über die Förderungsvergabe aufgenommen und so veröffentlicht werden.

Bestandteil des  
Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer: .....



Das Land  
Steiermark

Dieser Vertrag wird in zwei Originalen errichtet, wobei sowohl das Land wie auch die Förderungsnehmerin jeweils ein Original erhält.

Dieser Vertrag wurde von allen Vertragsparteien genau gelesen, zur Kenntnis genommen und vorbehaltlos genehmigt.

**Der Förderungsgeber**

Für das Land Steiermark:

.....  
Landesrat Anton Lang

Graz, am .....

**Die Förderungsnehmerin**

Für die Stadt Graz

.....  
Bürgermeister Mag. Siegfried Nagl

Graz, am .....

.....  
(Gemeinderat)

.....  
(Gemeinderat)

Graz, am .....

Gefertigt aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses vom .....

Bestandteil des  
Gemeinderatsbeschlusses  
per Schriftführer: .....



Das Land  
Steiermark