

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter BD: Masetti

Bearbeiter A8: Kicker

Ausschuss für Verkehr, Stadt- und
 Grünraumplanung - BerichterstellerIn:

GR Kotina

Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und
 Immobilien - BerichterstellerIn:

GR Dr. Hocheneder

GZ: A10/BD – 055278/2017/0011

Graz, 28.4.2022

GZ: A8-141818/2021-10

Betr.: Innenstadtentlastung

Projektgenehmigung Straßenbahn über 37,539 Mio. € für den Zeitraum 2022 – 2026

Projektgenehmigung Kanalsanierung über 2,426 Mio. € für den Zeitraum 2022 - 2025

Ausgangs- und Beschlusslage

Das Straßenbahnnetz in Graz ist dadurch geprägt, dass derzeit sämtliche Straßenbahn-Linien vom Jakominiplatz durch die Herrengasse und über den Hauptplatz, die Stadtzentrum bildende Fußgängerzone, fahren müssen. Da die Herrengasse und insbesondere der Kreuzungsbereich mit dem Opernring hinsichtlich der Kapazität eine Intervallverdichtung auf dem bestehenden Straßenbahnnetz kaum zulassen, können durch die Herrengasse keine zusätzlichen Züge mehr geführt werden. Verschärft wird diese Situation durch zahlreiche Veranstaltungen in der Herrengasse, am Hauptplatz bzw. am anderen Murufer gelegenen Südtiroler Platz, die zu einer Beeinträchtigung bzw. temporären Einstellung des Straßenbahnbetriebes führen.

Am 19.10.2017 bzw. 18.6.2020 hat der Gemeinderat die Planungsmittel in Höhe von insgesamt 2,158 Mio. € für die Planungen einer Straßenbahnlinie vom Jakominiplatz über die Radetzkystraße, Neutorgasse, Belgiergasse und die Vorbeckgasse zur Annenstraße – die sogenannte ‚Innenstadtentlastung Neutorgasse‘ beschlossen (GZ: A10/BD 033188/2011/0010, A10/BD 055278/2017/0001; A10/8 108263/2016/0002 bzw. A10/BD – 055278/2017/0007, A8 –175/2020-17).

Die geplante Trassenführung ermöglicht nicht nur die erforderliche Kapazitätserhöhung, sondern zusätzlich auch eine Umleitung mehrerer Straßenbahnlinien bei einer Sperre der Innenstadt (Herrengasse bzw. Südtirolerplatz) sowie eine verbesserte Anbindung des Regionalbusbahnhofes am Andreas-Hofer-Platz an das Straßenbahnnetz und somit eine verbesserte innerstädtische Verteilung der Pendlerinnen und Pendler. Diesbezüglich geht die Bedeutung der Innenstadtentlastung deutlich über die Stadtgrenze hinaus.

Hintergründe – Projekthistorie und alternative Streckenführungen

Bereits im Jahr 2001 wurden Diskussionen um mögliche Straßenbahn-Innenstadtentlastungsstrecken und deren Verläufe geführt, insbesondere die Vor- und Nachteile einer Streckenführung über den Griesplatz, eine über die nördliche Neutorgasse mit Weiterführung über die Hauptbrücke und eine – nunmehr zur Genehmigung vorliegende – in Richtung Belgiergasse. Damals kam es, auch auf Grund des massiven Widerstands der Anrainer*innen sowie Vertreter*innen der angrenzenden Gewerbetreibenden, zu keinem Beschluss zum Bau einer Straßenbahn-Entlastungsstrecke.

Basierend auf mehreren Beschlüssen des Gemeinderates der Landeshauptstadt Graz wurden ab 2012 die Planungen einer Innenstadtentlastung mit einer Streckenführung Jakominiplatz – Griesplatz – Rösselmühlpark – Elisabethnergasse – Annenstraße intensiviert. Ergebnis umfangreicher Untersuchungen war, dass es mit den vorhandenen Kfz-Verkehrsbelastungen insbesondere in der Rösselmühlgasse und zum Teil auch in der Brückenkopfgasse stadtauswärts zu starken Überlastungen der Leistungsfähigkeit käme, die zu einem Zusammenbruch des Verkehrsablaufs führen würden. Zudem könnte ein funktionierender Straßenbahnbetrieb auf Basis der derzeitigen aber auch der zukünftig realistisch zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf der Achse Jakominiplatz – Griesplatz – Rösslmühlpark – Elisabethnergasse nicht gewährleistet werden, womit auch die Grundlagen für eine Genehmigungsfähigkeit sowohl nach dem Eisenbahngesetz als auch dem Straßenrecht nicht gegeben wären. Gegen diese Trassenführung sprachen auch die hohen Kosten in Höhe von rund 48 Millionen Euro, die mit Verschlechterungen bzw. keinen nachhaltigen Verbesserungen für die einzelnen Verkehrsteilnehmer sowie des Straßenraumes verbunden gewesen wären.

Im Zuge der Planungen wurde auch – wie bereits 2001 diskutiert – die Trassenführung über die nördliche Neutorgasse bzw. Hauptbrücke näher untersucht. Neben den aus Sicht des Straßenbahnbetriebes gravierenden Nachteilen (kein Ersatz für die Erzherzog-Johann-Brücke; keine Umfahrungsmöglichkeit bei Veranstaltungen am Südtiroler Platz), den verkehrstechnisch und –organisatorisch kritischen Konflikt- und Verflechtungssituationen bei den Knoten Andreas-Hofer-Platz, Albrechtsgasse, Murgasse und Lendkai und der damit verbundenen Kapazitätsbeschränkung für den Straßenbahnverkehr stellt die bestehende Vorlandbrücke auf der Ostseite ein K.O.-Kriterium dar. Da der derzeitige Gesamtaufbau auf dem Tragwerk im südlichen Bereich lediglich 7cm beträgt, ist unter Erhaltung des Bestandstragwerkes sowie der bestehenden Höhenlage zum Franziskanerplatz ein Aufbringen des Gleiskörpers nicht möglich. Die Herstellung des für die Schienen erforderlichen Gesamtaufbaus würde Richtung Franziskanerplatz eine Höhendifferenz von bis 60cm ergeben, die auf Grund der Nähe der Objekte nur durch Stufen oder mittels einer Stützmauer ausgeglichen werden könnte, was angesichts der Notwendigkeit einer barrierefreien Ausgestaltung der Innenstadt und den Anforderungen an das Weltkulturerbe ausgeschlossen werden kann. Eine Absenkung der Unterführung würde auf Grund der vorgespannten Konstruktion einen kompletten Neubau der Vorlandbrücke, verbunden mit einer monatelangen Sperre der Unterführung und der Straßenbahn in die Murgasse, erforderlich machen.

Projektbeschreibung – Straßenbahn

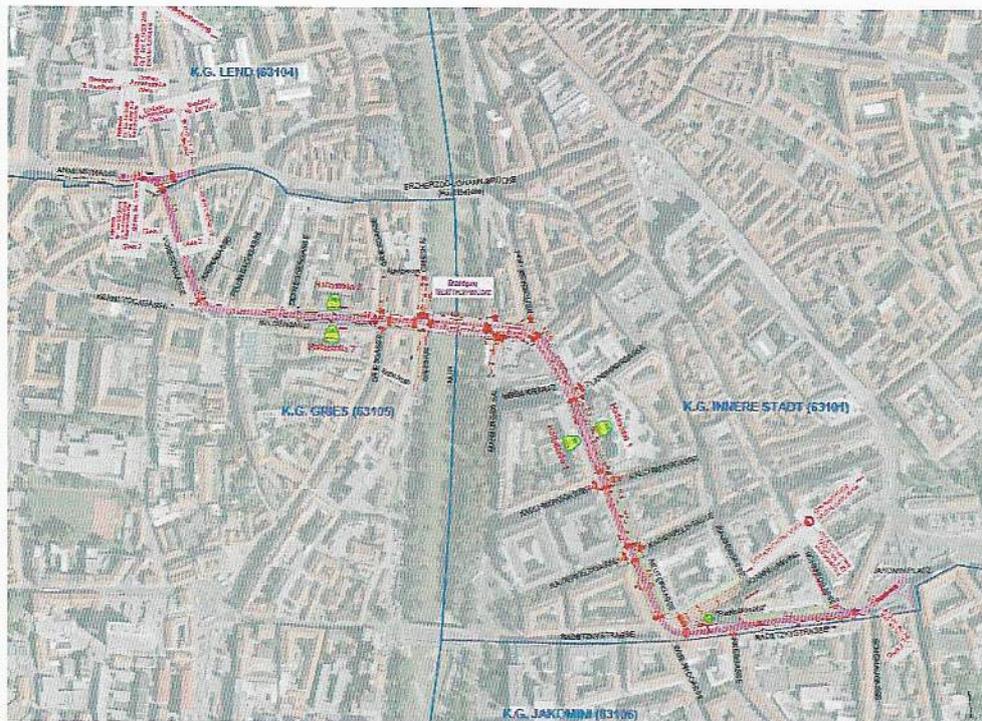


Abb.: Innenstadtentlastung Neutorgasse – Übersicht Streckenführung

Die gesamte Strecke verläuft zweigleisig im Mischverkehr, wobei der Regelabstand der Gleise 3,0 m beträgt. Das Projekt bzw. die Neubaustrecke beginnt am westlichen Jakominiplatz und mündet über einen Rechtsbogen in die Radetzkystraße. Auf Höhe Radetzkystraße 3, gegenüber der Einbindung Schmiedgasse, ist eine 40m lange Bedarfshaltestelle in Richtung Jakominiplatz angeordnet. Der westliche Ast des bestehenden Gleisdreiecks Schmiedgasse wird abgebrochen.

Unmittelbar nach der Kreuzung mit der Keesgasse verschwenkt die Gleisanlage in Richtung Süden, um nördlich rechts neben der Gleislage Platz für die 40 Meter lange Bushaltestelle Wielandgasse in Richtung stadtauswärts zu schaffen.

Anschließend schwenkt die Gleisanlage in einem Rechtsbogen in die Neutorgasse in Richtung Norden.

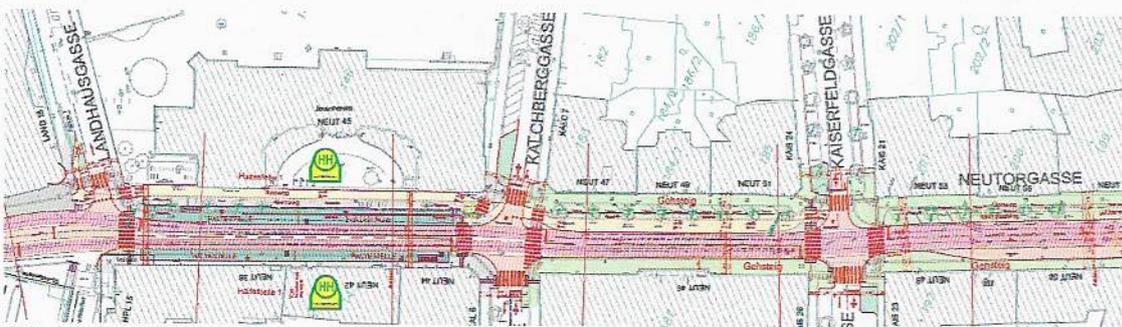


Abb. Streckenführung Straßenbahn - Neutorgasse

Die Kreuzungen mit der Kaiserfeldgasse, Kalchberggasse und Landhausgasse werden VLSA-geregelt. Im Abschnitt zwischen Kalchberggasse und Landhausgasse werden zu beiden Seiten der Gleistrasse Doppelhaltestellen mit einer Länge von 80m angeordnet.

Im Bereich des Andreas-Hofer-Platzes wird die Gleistrasse aufgespreizt.

Nach der Tegetthoffbrücke quert die Straßenbahntrasse die signalisierte Kreuzung mit dem Grieskai. Nach dem Kreuzungsbereich mit dem Grieskai werden die Gleise wieder zusammengeführt. In der Belgiergasse werden zwischen der Griesgasse und der Defreggergasse beidseitig Doppelhaltestellen mit je 80m Länge errichtet. Aufgrund der geringen Straßenbreite ist hier die Errichtung von Wartehäusern nicht möglich. Über die Vorbeckgasse weiterführend mündet die Straßenbahn in der Annenstraße über eine Weiche in den Bestand ein. Die Fahrleitung wird, wenn möglich, an Gebäuden abgespannt.

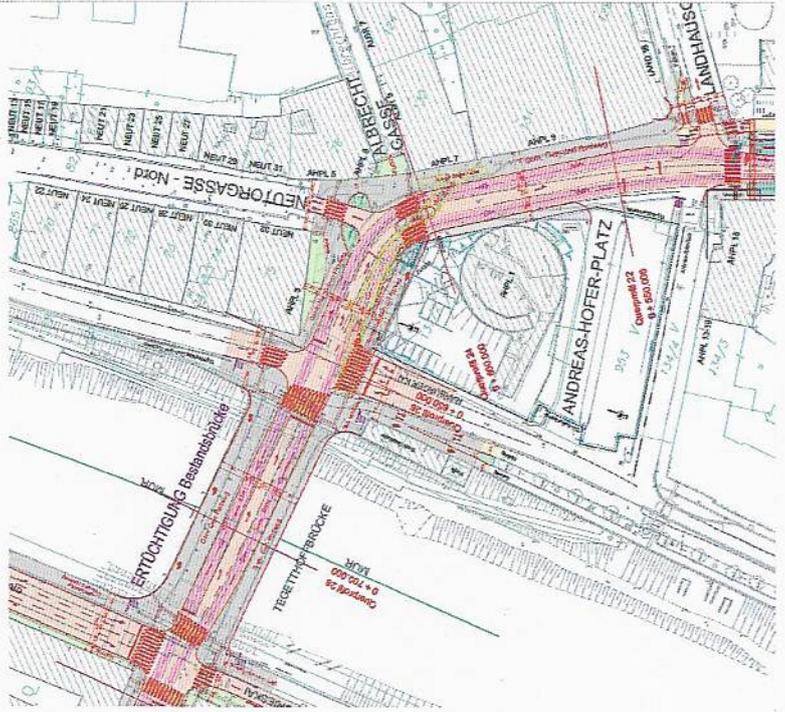
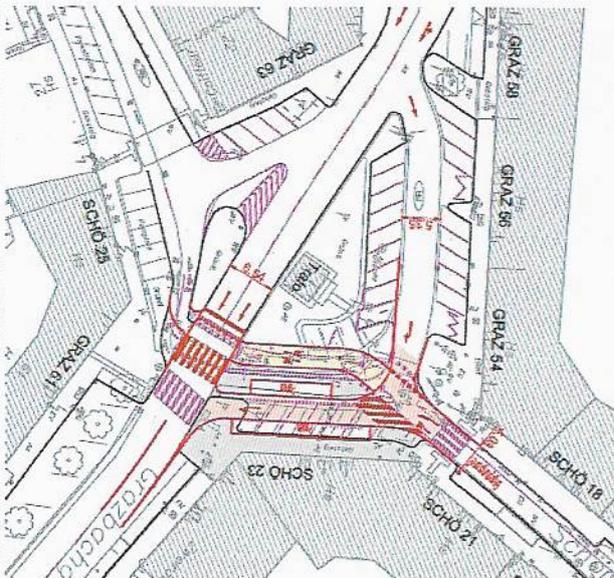


Abb. Trassenverlauf im Bereich Andreas Hofer Platz - Tegetthoffbrücke

Projektbeschreibung Sonstiger Verkehrsraum
Jakominiplatz / Schönaugasse / Schmiedgasse:



Sowohl aus betrieblichen Gründen als auch um einen Schleichverkehr zu unterbinden, wird die Einbahn in der Schönaugasse umgedreht. Dies bedingt eine bauliche Adaptierung des Kreuzungsbereiches mit der Grazbachgasse.

Die bestehenden unsignalisierten Schutzwege über die Schmiedgasse und Radetzkystraße entfallen. Es werden stattdessen Querungsstellen eingebaut, die den Fußgänger*innen die Möglichkeit bieten, die Fahrbahn möglichst barrierefrei zu queren, jedoch keinen Vorrang einräumen.

Abb.: Kreuzung Grazbachgasse / Schönaugasse

Radetzkystraße:

Die nordseitigen Schrägparkplätze entfallen und wird der dortige Gehweg entsprechend verbreitert. Die Bäume bleiben erhalten. Auch der südseitige Gehsteig wird bis zur Keesgasse von derzeit etwas über 2,20 auf 4,80 Meter verbreitert und kann – mit Ausnahme im Bereich der Bedarfshaltestelle – auch als Ladezone genutzt werden.

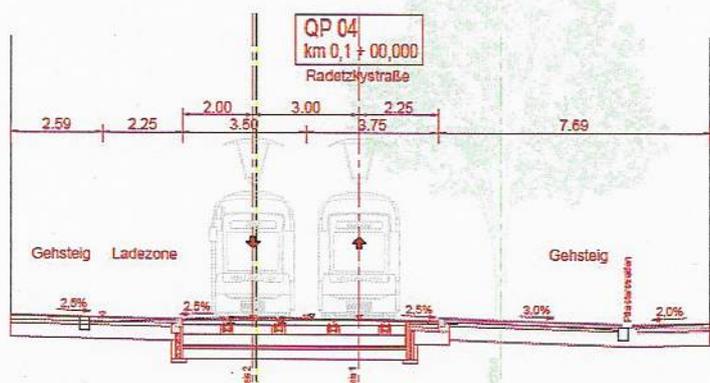


Abb.: Straßenquerschnitt Radetzkystraße

Radetzky spitz / Joanneumring:

Da hier die Straßenbahn im Bereich der Bushaltestelle nach Süden verschwenkt, kann die Breite des südlichen Gehsteiges nur geringfügig auf knapp unter 3,0 Meter verbreitert werden. Während das Denkmal an seinem Standort verbleibt, müssen ein Großteil der bestehenden Bäume infolge der Bauarbeiten gefällt und durch Ersatzpflanzungen im Zuge der Neugestaltung der Radetzky spitz ersetzt werden. Am Joanneumring entfallen zwischen Raubergasse und Neutorgasse auf der Nordseite die Längsparkplätze und wird hier der Gehsteig entsprechend verbreitert. Die Anzahl der Fahrspuren für den KFZ-Verkehr im Kreuzungsbereich bleibt unverändert.

Neutorgasse (bis Kaiserfeldgasse):

Die ostseitigen Schrägparkplätze entfallen und wird hier der Gehsteig auf über 7,0 Meter verbreitert. Im Bereich der Apotheke wird eine Ladezone eingerichtet. Die Bäume bleiben erhalten. Da die Anzahl der KFZ-Spuren im Kreuzungsbereich Richtung Süden aus Leistungsfähigkeitsgründen unverändert bleiben, bleibt auch die Breite des westseitigen Gehsteigs nahezu unverändert. Lediglich zum Kreuzungsbereich mit der Kaiserfeldgasse ist eine Aufweitung auf über 5,0 Meter möglich. Von Süden kommend wird ein Linksabbiegen Richtung Westen in die Kaiserfeldgasse nicht mehr möglich sein. Die Einbahn in der Kaiserfeldgasse zwischen Landhausgasse und Neutorgasse wird umgedreht.

Neutorgasse (Kaiserfeldgasse bis Landhausgasse)

Auch hier entfallen die ostseitigen Schrägparkplätze und die Anzahl der KFZ-Spuren wird von derzeit 3 auf 2 reduziert. Damit bietet sich nicht nur die Möglichkeit, den ostseitigen Gehsteig auf über 7,00 Meter zu verbreitern, sondern kann auch ein getrennt geführter Zwei-Richtungs-Radweg mit einer Breite von 3,60 Meter errichtet werden. Diese bis zur Griesgasse durchgehende Radwegverbindung stellt nicht nur eine wichtige Ergänzung des innerstädtischen Radwegnetzes dar, sondern soll auch die stark frequentierte Radroute in der Schmiedgasse entlasten. Auch hier wird von Süden kommend ein Linksabbiegen Richtung Westen in die Kalchberggasse nicht mehr möglich sein. Die Verkehrsrelationen in der Kalchberggasse bleiben unverändert. Die Landhausgasse verläuft wie im Bestand als Einbahn in Richtung Osten mit gegenläufigem Radverkehr.

Andreas-Hofer-Platz / Tegetthoffbrücke

Ab der Landhausgasse wird die aus der Neutorgasse kommende Radverbindung Richtung Griesgasse als gemischter Geh-/Radweg geführt. Mit dem Bau der Straßenbahn wird der unterirdische Zugang von der Albrechtgasse zur Tiefgarage Andreas-Hofer-Platz abgebrochen.

Ab Höhe Albrechtgasse, wo eine Schutzwegquerung mit einer DKA für den Fuß- und Radverkehr situiert ist, verläuft auch auf der Südseite ein gemischter Geh-/Radweg bis zum Grieskai, der im Bereich des Andreas-Hofer-Platzes durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt ist und die Zufahrt zur Tiefgarage quert.

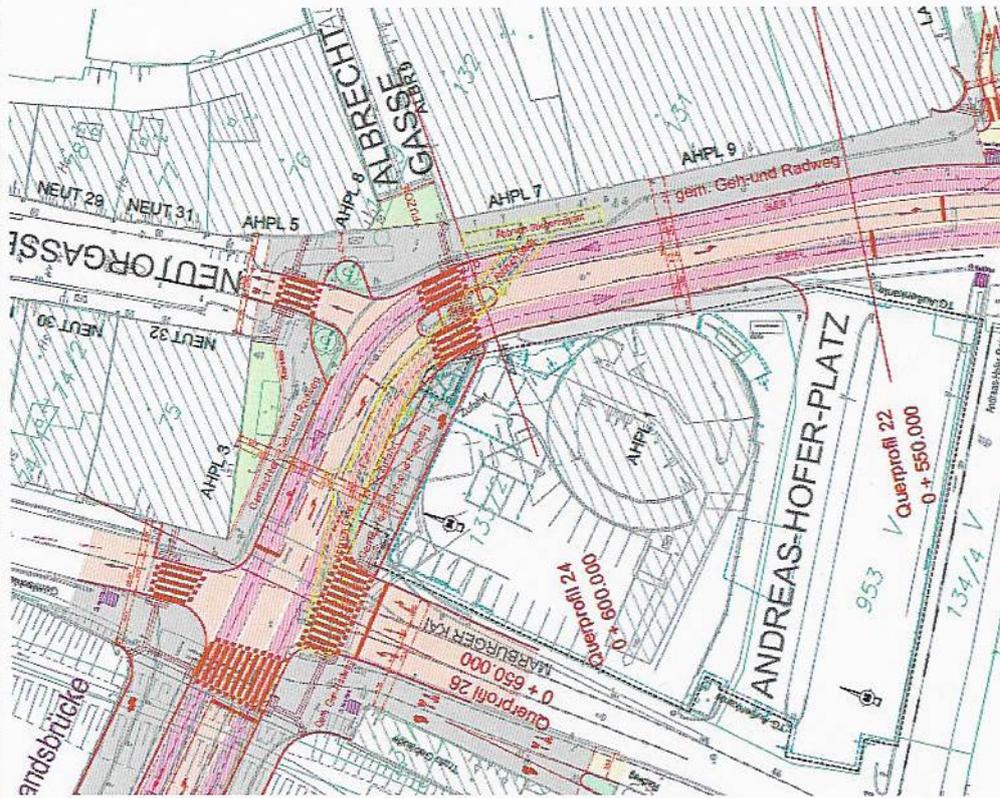


Abb.: Verkehrssituation Andreas-Hofer-Platz

Der Bypass für den von Süden kommenden KFZ-Verkehr am Marburger Kai Richtung Neutorgasse entfällt und wird durch einen „normalen“ Rechtsabbieger ersetzt. Für den Straßenbahnbetrieb muss die Tegetthoffbrücke statisch ertüchtigt werden und wird sie in diesem Zuge auch um rund 1,5 Meter nach Süden verbreitert. Der bestehende Linksabbieger Richtung Süden in den Grieskai entfällt und wird diese untergeordnete Fahrrelation über die nördliche Griesgasse und Igelgasse abgewickelt. Die Verbreiterung der Brücke und der Entfall einer KFZ-Spur ermöglichen auf der Brücke die Ausbildung von 2 großzügigen gemischten Geh- und Radwegen mit einer Breite von 7,0 Meter im Norden und 4,5 Meter im Süden.

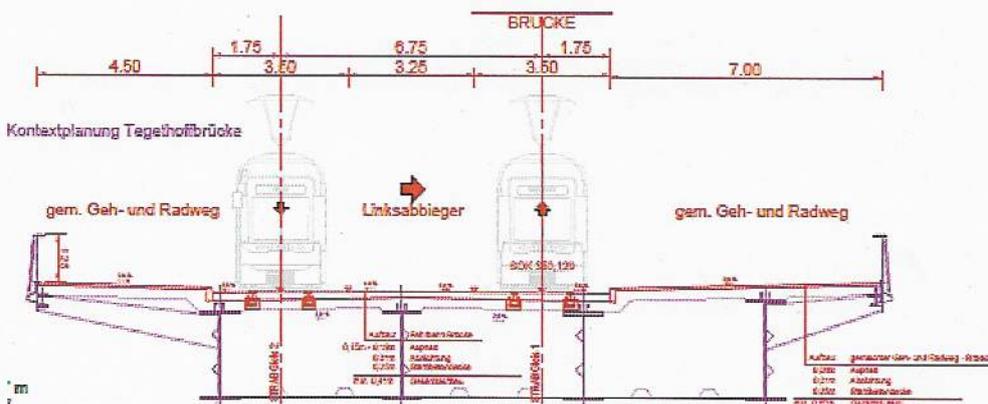


Abb.: Tegetthoffbrücke - Querschnitt

Belgiergasse / Vorbeckgasse / Annenstraße

Die derzeit zwischen Griesgasse und Grieskai vorhandenen 4 Fahrspuren in der Belgiergasse werden auf 3 reduziert um Platz für den auf der Nordseite verlaufenden, in die Griesgasse einmündenden, Geh-/Radweg zu schaffen. Die nördliche Griesgasse wird zur Einbahn in Richtung Norden mit gegenläufigem Radverkehr umgestaltet.

Am Grieskai vor dem Hotel Weitzer entfällt die Parkspur und wird der Gehsteig auf über 4 Meter verbreitert. Auch die Parkplätze in der Belgiergasse entfallen, einerseits um Platz für die Straßenbahnhaltestelle zu schaffen, andererseits zugunsten einer Verbreiterung der Gehsteige. Der derzeit über die Belgiergasse führende Schutzweg auf Höhe Bad zur Sonne wird durch eine Furt ersetzt, die bestehende Geh-/Radwegquerung zu Beginn der Vorbeckgasse hinkünftig mittels DKA geregelt. Ansonsten bleiben die Verkehrsrelationen rund um den Platz der Freiwilligen Schützen sowie in der Vorbeckgasse im Bestand. In der Annenstraße entfällt der bestehende südseitige Rechtsabbieger für den KFZ-Verkehr zugunsten eines Mehrzweckstreifens und einer Verbreiterung des Gehsteiges.

Entlang der gesamten Trasse entfallen insgesamt 78 KFZ-Stellplätze sowie die Taxistellplätze in der Neutorgasse vor dem Universalmuseum Joanneum. Die Anzahl der Ladezonen-Stellplätze wird von 9 auf 12 erhöht.

Weitere verkehrliche Beruhigungsmaßnahmen in den angrenzenden Straßenzügen werden im Rahmen des Verkehrskonzepts Innenstadt West geplant. Wie vom Gemeinderat am 5.11.2020 einstimmig beschlossen (GZ: A8 - 000173/2020-159), sollen in Abstimmung mit dem Bauvorhaben ‚Straßenbahn Innenstadtentlastung‘ Synergien genutzt werden, um in der westlichen Innenstadt bis zur Mur verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs bei gleichzeitiger Neugestaltung des Straßenraumes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität zu setzen.

Gestaltungskonzept

Das Straßenbahnvorhaben ist räumlich in der Altstadt-Schutzzone II bzw. zwischen Kaiserfeldgasse und Belgiergasse 6 in der Altstadt-Schutzzone I, die auch der UNESCO Welterbezone Graz entspricht, situiert. Daraus resultiert eine erhöhte Anforderung betreffend Gestaltungsqualität und Rücksichtnahme auf das baukulturelle Erbe der Stadt Graz. In diesem Sinn orientiert sich die Oberflächengestaltung der Fuß- und Radwegbereiche zonenabhängig an der erfolgten Neugestaltung der Straßenräume in der Schmiedgasse Nord / Landhausgasse in Form von Granitplatten im Format 60x40 cm mit gestockter und sandgestrahlter Oberfläche in Verbindung mit Granit Kleinsteinpflaster.

Radetzkystraße:

Im Norden stellt die Erhaltung der raum- und milieuprägenden Bestandbaumzeile (Schnurbäume) ein zentrales gestalterisches Anliegen dar. Die Baumscheibenbereiche werden tendenziell erweitert, neu gefasst und mit einer gut sickerfähigen mineralischen Deckschicht versehen. Der über 7,5 Meter breite Gehwegbereich wird örtlich möbliert (Sitzbänke, Fahrradbügel).

Radetzkyspitz / Joanneumring

Die Ausbildung eines kommunikativen urbanen Platzbereiches stellt am Radetzkyspitz das zentrale Gestaltungsanliegen dar, wobei der Platzbereich in seiner Gesamtheit durch einheitliche Pflasterung und Blickoffenheit unter den Kronendächern der Bäume zwischen der markanten Gebäudefront im Norden bis zum eigentlichen Spitz im Süden erlebbar gemacht wird.

Im Norden wird der Platzbereich durch eine geschlossene Grünfläche zum Joanneumring räumlich gefasst, wo die aktuell nicht vitalen Bestandsbäume durch die Neupflanzung von Schnurbäumen und einzelner

mehrstämmiger Großsträucher ersetzt werden. Der Unterwuchs wird mittels pflegeextensiven Stauden- und Gräserpflanzungen bunt und jahreszeitlich vielfältig inszeniert. Am Rand der Grünzone wie auch im Platzbereich bieten Sitzbänke geeignete Aufenthaltsmöglichkeiten, ohne dabei die erforderlichen Bewegungsachsen über den Platzraum zu unterbrechen. Überspannt wird der zentrale Platzraum durch Baumneupflanzungen, die schattenspenden fungieren. Auch als Ersatz für die nicht zu erhaltenden Bestandbäume im Bereich der bestehenden Bushaltestelle.

Der nördliche Gehsteigbereich am Joanneumring zur Raubergasse hin wird deutlich verbreitert und gibt Platz für 4 ergänzende Baumneupflanzungen.

Neutorgasse

Die Erhaltung der markanten, milieubestimmenden Baumzeile im Osten der Neutorgasse stellt eine wesentliche Prämisse für die funktionale Neuordnung und Gestaltung des Straßenraumes dar.

Die Baumscheiben werden hier tendenziell vergrößert, neu gefasst und mit einer gut sickerfähigen mineralischen Decke versehen. Die Gehweg- und Radfahrbereiche werden beidseitig durchgehend gepflastert

In den Übergangsbereichen zu Kaiserfeldgasse, Kalchberggasse und Landhausgasse werden kleine Grünflächen als extensive Staudenflächen neugestaltet sowie partiell ergänzende Baumpflanzungen vorgenommen.

Andreas-Hofer-Platz / Tegetthoffbrücke

Auf Höhe des Andreas-Hofer-Platzes wird im Osten der Neutorgasse der straßenbegleitende räumlich aufgeweitete „Boulevard“ als gemischter Geh- und Radweg zwischen Landhausgasse und Albertgasse gepflastert ausgebildet. Die übrigen Geh- und Radwegflächen werden in Asphalt ausgeführt, um einer zukünftigen Neugestaltung des Andreas-Hofer-Platzes nicht vorzugreifen.

Im Übergangsbereich zur Neutorgasse Nord wurde die Raumorganisation dem Ziel unterstellt, die beiden bestehenden Koelreuterien als besonders raummarkierende Altbäume zu erhalten, zum Nachteil für die sich dadurch ergebende verkehrstechnische und-organisatorische Lösung für den Rad- und Fußverkehr.

Im Zuge der Ertüchtigung erfolgt auch eine partikulare Neugestaltung der Tegetthoffbrücke. Das Brückengeländer wird als in Antrazith beschichtetes Stahl-Stabgeländer mit beleuchteten Niro-Handlauf ausgeführt. Zudem sollen die Seitenansichten der Hauptträger sowie die Brückenuntersicht statisch gestaltet werden. Für die Seitenansicht ist zudem eine Effektbeleuchtung vorgesehen.

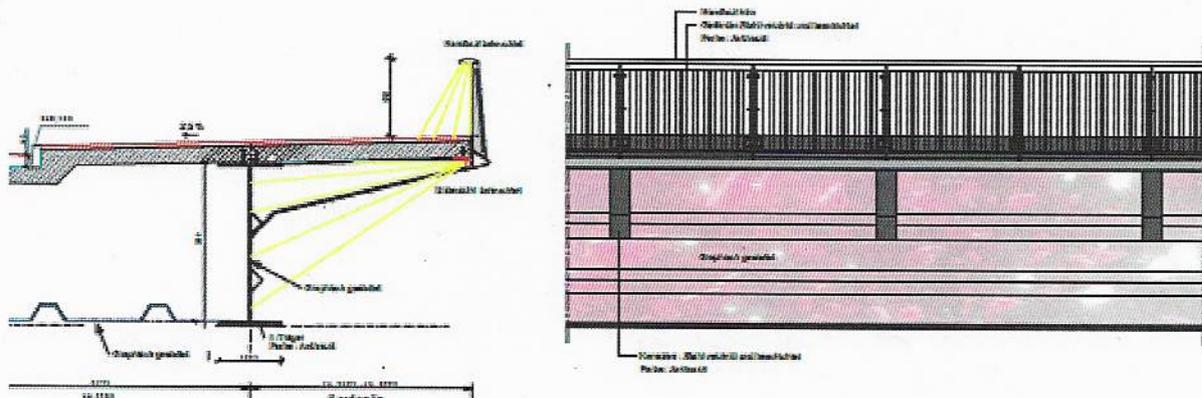


Abb.: Gestaltungskonzept Tegetthoffbrücke

Belgiergasse / Vorbeckgasse / Annenstraße

Am Grieskai wird der Gehsteigbereich zwischen Belgiergasse und Arche Noah erweitert und wird im Zuge der Ausführungsplanung geprüft, ob vor dem Hotelbereich 3 ergänzende kleinkronige bzw. säulenförmige Baumpflanzungen möglich sind. Die Gehsteigbereiche in der Belgiergasse bis zur Griesgasse wird gepflastert ausgeführt, wie auch die östliche Griesgasse zwischen Belgiergasse und Igelgasse, die deutlich aufgeweitet wird und wo auch ergänzende Baumpflanzungen vorgesehen sind.

Belgiergasse und Vorbeckgasse lassen auf Grund ihrer beengten Querschnitte und Leitungsdichte kaum Gestaltungsmöglichkeiten zu, im Bereich des Platzes der Freiwilligen Schützen bieten sich jedoch Möglichkeiten zur Freiraummöblierung (Sitzbänke, Fahrradbügel).

Die Verbreiterung des südlichen Gehsteigbereiches in der Annenstraße und des Dominikanerplatzes machen Ergänzungen der bestehenden Pflasterbeläge erforderlich. Zudem wird im Zuge der Ausführungsplanung geprüft, ob im Abschnitt Annenstraße 13 -17 säulenförmige Baumpflanzungen mit begehbaren Baumscheiben möglich sind.

Projektstand

Die eisenbahnrechtliche Einreichplanung, bestehend aus Planungen für die Fachbereiche

- Verkehr (Straßenbahn, Straße, Leitungen, Verkehrstechnik, Betriebsprogramm, Bauphasen)
- Fahrleitung Straßenbahn
- Geotechnik und Hydrologie
- Lärm und Erschütterungen

ist abgeschlossen, gemäß § 31a Eisenbahngesetz positiv begutachtet und wurde am 22.11.2021 bei der zuständigen Behörde eingereicht. Die eisenbahnrechtliche Bauverhandlung wird voraussichtlich im Frühjahr 2022 stattfinden. Die Unterlagen für die wasserrechtlichen Genehmigungen (Ertüchtigung Tegetthoffbrücke, Entwässerung) wurden bereits bei der zuständigen Bau- und Anlagenbehörde eingereicht.

Mit der EU-weiten Ausschreibung zur Erstellung der eisenbahnrechtlichen Einreichplanung wurde optional auch die Detail- und Ausführungsplanung ausgeschrieben, so dass mit Vorhabensbeschluss des Gemeinderates und den anschließenden Beschlüssen der zuständigen Gremien der Holding Graz mit diesen Planungsarbeiten begonnen werden kann. Auch mit der Erstellung der EU-weiten Ausschreibungen (u.a. Bauleistungen, Fahrleitungsbau, Gleislieferungen, Örtliche Bauaufsicht, etc.) kann dann begonnen werden.

Projektentwicklung und Termine

Die wesentlichen Meilensteine stellen sich wie Folgt dar:

April 2022:	Vorhabensbeschluss Gemeinderat
ab Frühjahr 2022:	Ausschreibungsplanung
Sommer 2022:	Materienrechtliche Bescheide
	Beginn Vergabeverfahren Baudienstleistungen (ÖBA, etc.) und Gleislieferungen
Herbst 2022:	Beginn Vergabeverfahren Bauleistungen
Anfang 2023:	Baubeginn
Ende 2025:	Baufertigstellung und Inbetriebnahme Straßenbahn

Bauabwicklung

Die Straßenbahntrasse der Innenstadtentlastung verläuft durchgehend im öffentlichen Straßenraum. Die Umsetzung der baulichen Maßnahmen kann somit nur unter erheblicher Beeinträchtigung des Verkehrs erfolgen. Um die Verkehrsbehinderungen möglichst zu minimieren, wurde im Zuge der Einreichplanung ein Grobbauphasenkonzept mit 3 Bauabschnitten entwickelt.

Der **Bauabschnitt 1** erstreckt sich östlich der Mur vom Jakominiplatz bis zum Andreas-Hofer-Platz und soll 2023 hergestellt werden.

Im **Bauabschnitt 2** wird die Tegetthoffbrücke ertüchtigt. Die baulichen Maßnahmen sollen 2024 abgewickelt werden.

Der **Bauabschnitt 3** umfasst den Bereich von der Mur bis zur Einbindung in die Bestandsstrecke in der Annenstraße. Dieser Abschnitt soll 2025 baulich umgesetzt werden.

Der Gesamtabschnitt soll dann im Herbst 2025 in Betrieb gehen bzw. dem Verkehr übergeben werden. Während der Bauzeit muss der Straßenverkehr großräumig umgeleitet werden. Lokale Zufahrten werden wie der Fußgängerkehr kleinräumig durch das Baufeld geführt. Die von den Baumaßnahmen betroffenen Straßenzüge müssen für den Radverkehr gesperrt werden. Da während der Baudurchführung private Parkplätze in Innenhöfen nicht erreichbar sein werden, müssen in angrenzenden Straßenzügen Ersatzstellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden.

Die erforderlichen Gleiskorrekturen an der Bestandsstrecke und der Weicheneinbau in der Annenstraße werden voraussichtlich in den Sommerferien 2025 hergestellt. Während dieser Zeit muss ein entsprechender Schienenersatzverkehr eingerichtet werden.

Generelle Vorgaben für die Projektabwicklung

Es sollen alle organisatorischen und vertraglichen Möglichkeiten für eine schnelle Abwicklung ausgeschöpft werden, um eine rasche Gesamtfertigstellung der Baumaßnahmen zu erreichen. Zudem ist eine laufende Sachinformation der Bevölkerung, des Gemeinderates, des Bezirksrates, der Wirtschaft und anderer betroffener Institutionen sicherzustellen.

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.

Die Projektsteuerung und -durchführung erfolgt durch die Holding Graz Linien, allenfalls unter Einbeziehung externer Fachleute. Die Projektdurchführung durch die Holding Graz Linien bezieht sich insbesondere auf die Durchführung der Ausschreibungen und die Vergabe der Planungs- und Bauleistungen.

Gemeinsam zwischen Projektleitung und Projektsteuerung erfolgt die Koordinierung für die Planungs- und Bauleistungen, von Termin- und Kostenverfolgung sowie die Erstellung der Unterlagen für die Projektkontrolle und das laufende Berichtswesen.

Investitionskosten Straßenbahn

Basierend auf den vorliegenden Einreichplanungen haben die beteiligten Planungsbüros, die Holding Graz Linien und die Stadtbaudirektion eine gemeinsame Kostenschätzung für die Investitionen erstellt.

Straßenbahn	Mio. €
Errichtungskosten	29,410
Grundeinlösen, Entschädigungen	0,100
Dienstleistungen, Neben-, Verfahrenskosten	4,518
Valorisierung	2,552
Umsatzsteuer	0,959
Summe Investitionskosten	37,539

Abb.: Straßenbahn Innenstadtentlastung – Kostenschätzung Stand/Preisbasis Jänner 2022

Die Gesamtinvestitionskosten belaufen sich auf 37,539 Mio. €. Um zukünftige Verhandlungen bzw. Ausschreibungen nicht zu determinieren bzw. zu beeinflussen, werden hier nur die Summen der wesentlichen Kostenelemente dargestellt.

Die bauteilübergreifenden Kosten beinhalten die anteiligen Leitungs- und Kanalbaukosten, die neu zu errichtenden VLSA-Anlagen, die Beleuchtungsanlagen sowie die Aufwendungen für die verkehrlichen Provisorien. Die Dienstleistungen betreffen die gesamte Ausschreibungs- und Ausführungsplanung inkl. Bauaufsicht, Baumanagement und Qualitätskontrolle sowie die Anrainerinformation. Für die die Straßenbahn betreffenden Baukosten fällt keine Umsatzsteuer an, bei den anderen Bauteilen wurde diese entsprechend berücksichtigt.

Die Preisbasis der Kostenschätzung ist Jänner 2022, die Valorisierung wurde in weiterer Folge mit 2,5% über einen Zeitraum von 3 Jahren angenommen. Es wird dabei davon ausgegangen, dass sich die im Jahr 2021 COVID-bedingte überproportionale Steigerung der Baukosten abflacht.

Die Annahmen über die einzelnen Kostenfaktoren basieren auf Erfahrungswerten über gleichartig ausgeschriebene Leistungen und gehen davon aus, dass keine wesentlichen unvorhergesehenen Ereignisse auftreten. Die Risiken wurden entsprechend dem Handbuch zur Kostenermittlung im Geschäftsbereich Projekte der ÖBB Infrastruktur AG auf Basis ‚Einreichplanung‘ mit einer ‚mittleren‘ Projektkomplexität und – angesichts der Leitungslagen – mit ‚schwierigen‘ Baugrundverhältnissen ermittelt.

Folgekosten

Grundsätzlich gelten als Folgekosten:

- die Differenz der Kosten für die **Erhaltung der neuen baulichen Anlagen** und der Kosten für die Erhaltung der bestehenden baulichen Anlagen
- die Differenz der Kosten für den **Betrieb der neuen baulichen Anlagen** und der Kosten für den Betrieb der bestehenden baulichen Anlagen und
- die Differenz der Kosten für den zukünftigen **Betrieb der Straßenbahn** und der Kosten für den derzeitigen Betrieb der Straßenbahn

Da sämtliche Straßen- Gehweg-, Beleuchtungs- und VLSA-Anlagen bestandsnah wiedererrichtet werden, sind für diese Anlagen zum dem derzeitigen Bestand keine zusätzlichen Erhaltungs- und Betriebskosten zu erwarten.

Die Ermittlung der Kosten für die Erhaltung der baulichen Anlagen der Straßenbahn (Gleise, Fahrleitung, Weichen, etc.) und der Bepflanzungs- und Möblierungsmaßnahmen erfolgte in Anlehnung an die Richtlinie der ÖBB zur Berechnung der Erhaltungskosten und Ablösebeträge von Ingenieurbauwerken, Straßen und Wegen. Insgesamt betragen die Mehrkosten der jährlichen Erhaltung gegenüber dem Ist-Zustand rund 105.000 und verteilen sich wie folgt:

Anlage	Betreiber	voraussichtliche Erhaltungskosten
Gleisanlage samt Oberleitung und Oberleitungsmaste, Fahrgastinformationsanlagen, Fahrscheinautomaten, Haltestellenüberdachungen samt Ausstattung	Holding Graz Linien	79.371,49
Sämtliche Bepflanzungsmaßnahmen (Bäume, Gräser, etc.) sowie Straßenmöblierung	Holding Graz Services - Grünraum	24.702,99
SUMME		104.074,48

Abb.: Straßenbahn Innenstadtentlastung Erhaltungskostenabschätzung und -zuordnung

Die Verbreiterung der Gehwegbereiche in der Radetzkystraße, am Joanneumring und entlang der Neutorgasse sowie die Ausbildung der Radwegverbindung in der Neutorgasse übersteigt die Anrainerverpflichtungen nach § 93 StVO und ist für diese zusätzlichen Flächen der Winterdienst durch die Holding Graz Services zu erbringen, was mit Kosten von rund 15.000 p.a. verbunden sein wird.

Anlage	Betreiber	voraussichtliche Betriebskosten
Reinigung, Winterdienst Geh-/Radwege	Holding Graz Services - Straße	14.595,00
SUMME		14.595,00

Abb.: Straßenbahn Innenstadtentlastung Betriebskostenabschätzung und -zuordnung

Da die Streckenlänge in etwa der über Herrengasse – Hauptplatz – Südtiroler Platz entspricht, sind investitionsbedingt keine Mehrkosten für den Straßenbahnbahnbetrieb zu erwarten.

Finanzierung

Das Projekt ‚Straßenbahn Innenstadtentlastung‘ ist Bestandteil des mit dem Land Steiermark geschlossenen Übereinkommens betreffend Zuzahlung des Landes zum Straßenbahnausbau 2018 – 2023 (GR-Beschluss vom 8.2.2018, GZ.: A10/BD – 006186/2018-0001).

Da die Gesamtabwicklung des Projektes über die Stadt Graz erfolgt, umfasst die gegenständliche Projektgenehmigung auch die Gesamtkosten des Projektes.

	Gesamt	Stadt	Holding
bisherige Ausgaben (bis 31.12.2021)	1,592	0,172	1,420
Restbetrag Planungsmittel 'Innenstadtentflechtung' [D.220334]	0,566	0,174	0,392
zusätzliche Mittel	35,381	5,762	29,619
Summe	37,539	6,108	31,431

Abb.: Straßenbahn Innenstadtentlastung Finanzierungsdarstellung

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

Jahr	Gesamt	Stadt	Holding	Aufwändersatz Stadt an Holding
bisherige Ausgaben (bis 31.12.2021)	1,592	0,172	1,661	-0,241
2022	1,119	0,069	1,223	-0,172
2023	10,656	0,752	11,530	-1,626
2024	9,633	1,680	9,259	-1,306
2025	12,085	1,581	12,229	-1,725
2026	2,355	1,755	0,699	-0,099
2027	0,099	0,099		
Summe:	37,539	6,108	36,600	-5,169

Abb.: Straßenbahn Innenstadtentlastung Finanzmittelaufteilung 2022 – 2026

Kanalsanierung

Neben den unmittelbar durch die Errichtung der Straßenbahn bedingten Umbaumaßnahmen der Kanalanlagen (Schachtanpassungen, Haltungen) bietet sich im Zuge der Bauarbeiten für die Straßenbahn die einmalige Möglichkeit, ohne wesentliche Beeinträchtigungen des KFZ- bzw. Straßenbahnverkehrs auch die unterirdische Sanierung des Kanalnetzes entlang der Straßenbahnnachse auf einer Länge von rd. 1,5 Kilometer durchzuführen.

Vorhabensliste / Bürgerbeteiligung:

Vorhabensliste: ja / ~~nein~~

Eine Bürgerbeteiligung ist nicht vorgesehen. Es ist aber eine umfassende Information der betroffenen Bevölkerung und Wirtschaftsbetriebe vorgesehen.

Stadtrechnungshof

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

Der Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung und der Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Immobilien stellen gemäß Statut der Landeshauptstadt Graz § 45 Abs.2 Pkt. 5 iVm § 93 Abs. 1 und § 95 den

Antrag,

der Gemeinderat wolle beschließen:

1. Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Graz erteilt die Projektgenehmigung für das Ausbauprojekt 'Straßenbahn Innenstadtentlastung' in Höhe der Gesamtkosten von 37,539 Mio. €.

Jahr	Gesamt	Stadt	Holding	Aufwandsersatz Stadt an Holding
bisherige Ausgaben (bis 31.12.2021)	1,592	0,172	1,661	-0,241
2022	1,119	0,069	1,223	-0,172
2023	10,656	0,752	11,530	-1,626
2024	9,633	1,680	9,259	-1,306
2025	12,085	1,581	12,229	-1,725
2026	2,355	1,755	0,699	-0,099
2027	0,099	0,099		
Summe:	37,539	6,108	36,600	-5,169

Die Finanzierung der zusätzlich notwendigen Mittel von 35,381 Mio. € erfolgt durch eine Umschichtung aus dem Investitionsfonds. Der aktuelle Stand über Höhe und bisherige Verwendung des Investitionsfonds geht aus der Ausschussinformation für den Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Immobilien hervor.

2. Die Stadtbaudirektion wird unter Einbeziehung der betroffenen Magistratsabteilungen mit der Projektleitung des Gesamtprojektes bevollmächtigt. Die Projektabwicklung erfolgt durch die Holding Graz Linien im Rahmen des Verkehrsfinanzierungsvertrages VFV 2.
3. Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Graz erteilt die Projektgenehmigung für die parallel zum Ausbauprojekt 'Straßenbahn Innenstadtentlastung' durchzuführende Sanierung der Kanalanlagen in Höhe von 2,426 Mio. €. Die Bedeckung erfolgt aus der bestehenden Kanalarücklage. Die Jahresaufteilung beträgt:

2022: 0,194 Mio. €
 2023: 0,764 Mio. €
 2024: 0,061 Mio. €
 2025: 1,407 Mio. €

4. Der Finanzierungs- und Ergebnishaushalt 2022 werden wie folgt geändert:

Finanzstelle	Fonds	Finanzposition	Haushaltsprogramm	Beschreibung des HHP	Deckungsring	FVA 2022	EVA 2022
220	651000	1.060000	12203340	Innenstadtentlastung	D.220334	-39.200	
180	651000	2.346000		Investitionsdarlehen		-39.200	
220	851000	1.060000	12203930	Kanalanlagen Innenstadtentlastung	D.220393	+194.000	+194.000

Die Bedeckung der Auszahlungen auf Fonds 851000 im FVA von € 194.000 erfolgt über die bestehenden Zahlungsmittelreserven der Kanalarücklage.

Der Bearbeiter BD:

Dipl.-Ing. Klaus Masetti
(elektronisch unterschrieben)

Der Stadtbaudirektor:

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

Die Stadsenatsreferentin:

(Mag.^a Judith Schwentner)
(elektronisch unterschrieben)

Der Bearbeiter A8:

Michael Kicker
(elektronisch unterschrieben)

Der Finanzdirektor:

Mag. Stefan Tschikof
(elektronisch unterschrieben)

Der Finanzreferent:

(Manfred Eber)
(elektronisch unterschrieben)

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

Ausschusses für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung am 27.04.2022

Der/die Schriftführerin

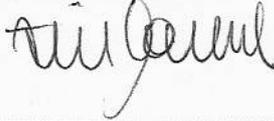
Der/die Vorsitzende:

Abänderungs-/Zusatzantrag:

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

Ausschusses für Finanzen, Beteiligungen und Immobilien am.....28 April 2022

Der/die Schriftführerin



Der/die Vorsitzende:



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 28.4.2022

Der/die Schriftführerin:



	Signiert von	Masetti Klaus
	Zertifikat	CN=Masetti Klaus,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-04-14T07:38:10+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Werle Bertram
	Zertifikat	CN=Werle Bertram,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-04-14T10:09:57+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Kicker Michael
	Zertifikat	CN=Kicker Michael,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-04-14T10:43:59+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Tschikof Stefan
	Zertifikat	CN=Tschikof Stefan,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-04-14T11:49:16+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Eber Manfred
	Zertifikat	CN=Eber Manfred,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-04-19T14:04:15+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Schwentner Judith
	Zertifikat	CN=Schwentner Judith,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-04-20T11:21:20+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.