

## Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter A10/8: Martin Bauer

BerichterstellerIn: *GR Kozina*

GZ: A 10/8 – 129227/2022/0001

Graz, 7. Juli 2022

Betreff: Masterplan ÖV,  
Südwest-Linie - Straßenbahnlinie 8,  
Grundsatzbeschluss

Wie im Grazer Gesamtverkehrskonzept vorgesehen, stellt der Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine der wichtigsten verkehrspolitischen Grundsätze der Stadt Graz dar. Neben den allgemeinen Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr, kommt dem Ausbau des Systems Straßenbahn, als Hauptverkehrsträger des öffentlichen Verkehrs in Graz, die größte Bedeutung zu.

Aktuell befindet sich die Straßenbahn-Offensive in Umsetzung, welche vom Land Steiermark mit 43,833 Millionen Euro gefördert wird (GZ: A10/BD-006186/2018-0001, Straßenbahnausbau 2018 – 2023 – Landesförderung - Übereinkommen mit dem Land Steiermark). Folgende Projekte stehen auf der Agenda dieser ÖV-Offensive:

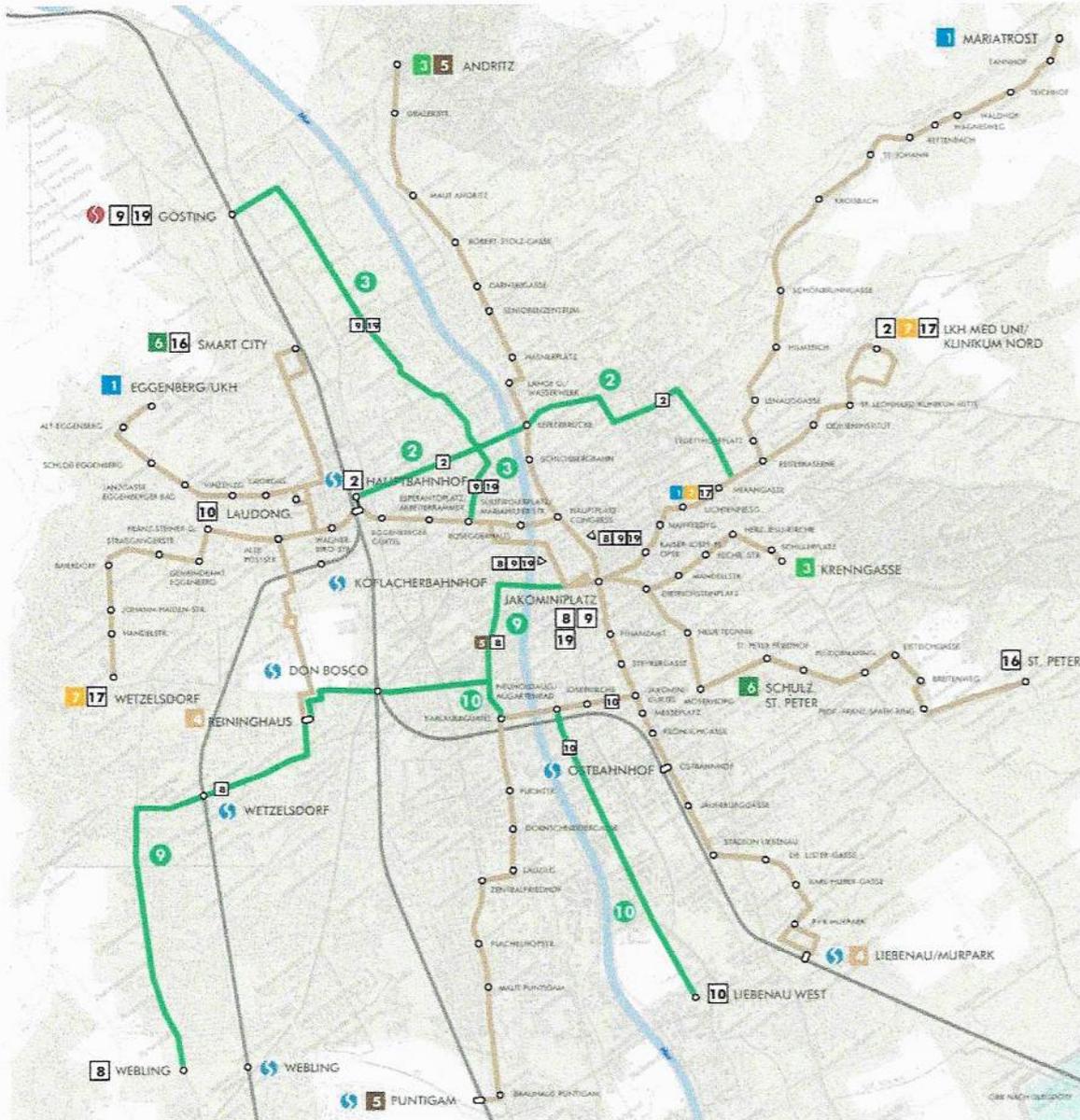
- Reininghaus-Strecke; Alte Poststraße – Hummelkaserne, Streckenlänge 1,8 km,
- Smart City-Strecke; Asperngasse – Waagner-Biro Straße, Streckenlänge 1,5 km,
- Innenstadt-Entlastungsstrecke; Jakominiplatz – Neutorgasse – Annenstraße, Streckenlänge 1,2 km,
- 2-gleisiger Ausbau Linie 5; Zentralfriedhof – Brauquartier Puntigam,
- 2-gleisiger selektiver Ausbau Linie 1; Mariagrün – Mariatrost,
- 2-gleisiger Ausbau Linie 1; Hilmteich – Hilmteichstraße – Mariagrün.

Die beiden Neubaustrecken sowohl nach Reininghaus (Linie 4) als auch jene zur Smart City (Linie 6) wurden im Herbst 2021 in Betrieb genommen. An den Vorbereitungen der Einreichplanungen bzw. an der Umsetzung der anderen vier Projekte wird derzeit gearbeitet.

Am 14. November 2019 erfolgte vom Gemeinderat der Grundsatzbeschluss (GZ: A 10/8 - 061606/2017/0015, Masterplan ÖV, Straßenbahnausbau 2023+), dass die Neubaustrecken

- **Nordwest-Linie** über den Lendplatz nach Gösting
- **Südwest-Linie** über den Griesplatz nach Webling
- **Neue Linie 2** über den Geidorfplatz, die Universität bis St. Leonhard

umgesetzt werden sollen.



Übersichtsplan, Netzausbaustrecken der Straßenbahn, aus dem GR-Grundsatzbeschluss vom 14. November 2019

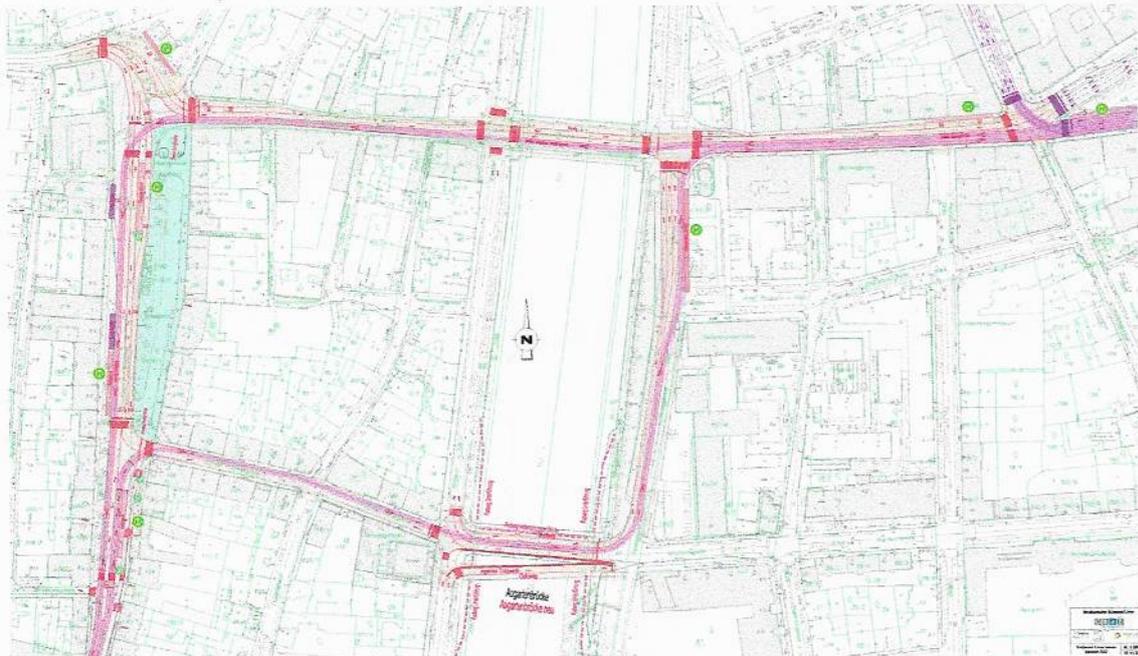
Für die Planung der Südwest-Linie, als Teil der zukünftigen Straßenbahnlinie 8, war es erforderlich eine Trassen-Entscheidung für den Streckenabschnitt Jakominiplatz – Griesplatz/Karlauerstraße zu erarbeiten. Dabei wurden vier Streckenvarianten als Vorprojekte von den Büros INTEGRAL und TRAFILITY ausgearbeitet. Diese wurden in Folge verkehrstechnisch beurteilt. Als Grundlage der verkehrsplanerischen Vorgaben, insbesondere jene für die Leistungsfähigkeitsberechnung als Teil einer zukünftigen Straßen- und Eisenbahnrechtliche Einreichung, wurden folgende Verkehrsmaßnahmen berücksichtigt:

- Die Einrichtung eines zukünftigen Radweges auf der südlichen KFZ-Spur am Ring wird zu einer abgeschätzten Reduktion des KFZ-Verkehrs von – 10% führen. Diese Abschätzung erfolgte vom beauftragten Planungsbüro.
- Vom Ring in die Radetzkystraße führt weiterhin nur eine KFZ-Spur.
- Eine Straßenbahn in der Karlauerstraße führt zu einer abgeschätzten Reduktion des KFZ-Verkehrs von – 10%.
- Vorgabe für eine Straßenbahntrassierung in der Karlauerstraße ist die Beibehaltung der derzeitigen zwei KFZ-Spuren am südlichen Grieskai (bis auf Höhe der Augartenbrücke).



**Trassen-Variante A**

Jakominiplatz – Radetzkystraße – Radetzkybrücke – Brückenkopfgasse – Griesplatz – Karlsruerstraße (beide Fahrrichtungen)



**Trassen-Variante AB**

Stadtauswärts: Jakominiplatz – Radetzkystraße – Radetzkybrücke – Brückenkopfgasse – Griesplatz – Karlsruerstraße  
 Stadteinwärts: Karlsruerstraße – Zweiglgasse – Augartenbrücke – Roseggerkai – Radetzkystraße – Jakominiplatz



#### Trassen-Variante B

Jakominiplatz – Radetzkystraße – Roseggerkai – Augartenbrücke – Zweiglasse – Griesplatz – Karlauerstraße (beide Fahrrichtungen)



#### Trassen-Variante C

Jakominiplatz – Jakoministraße – Grazbachgasse – Augartenbrücke – Zweiglasse – Griesplatz – Karlauerstraße (beide Fahrrichtungen)

### Bewertung der Haltestellen – Lage, Abstand, Länge und Breite

- Der durchschnittliche Haltestellenabstand, sowohl für Straßenbahn- als auch Buslinien in Graz, sollte im Bereich von rd. 350 bis 500 Meter liegen. In erster Linie sollte die zu erschließende Wohnbevölkerung bzw. points of interests „ideal“ erschlossen werden. Dies gilt auch für die Festlegung bzw. die Beurteilung einer, oder mehrerer Zwischenhaltestellen, für die Südwestlinie im Streckenabschnitt Jakominiplatz - Griesplatz.
- Der Haltestellenabstand der Südwestlinie im Abschnitt Jakominiplatz - Griesplatz schwankt je nach Variante (A, AB und B) zwischen 870 und 1100 m und bei der Variante C über die Grazbachgasse beträgt dieser sogar 1260 m. Es würde sich daher für die Varianten A, AB und B eine Zwischenhaltestelle und für die Variante C bis zu zwei Zwischenhaltestellen anbieten.

- Ein theoretisch idealer Standort, sowohl vom Haltestellenabstand, der Erschließung und der örtlichen Lage für eine derartige Haltestelle (bei den Varianten A, AB und B), wäre im Bereich der westlichen Radetzkystraße bzw. am Roseggerkai. In der westlichen Radetzkystraße selbst ist aufgrund der örtlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen eine Situierung dieser Haltestelle (in den jeweiligen Fahrrichtungen) nicht möglich. Dies wird nur bei den Varianten AB (in Fahrrichtung stadteinwärts) und B am Roseggerkai erreicht. Es wurde auch eine Situierung einer Haltestelle (für die Varianten A und AB in Fahrrichtung stadtauswärts) auf der Radetzkybrücke geprüft, aber letztendlich verworfen. Somit verbleibt für die Varianten A und AB (in Fahrrichtung stadtauswärts) nur die derzeitige von den Buslinien genutzte Haltestellenlage am Radetzkyspitz.
- Bei der Variante C würden zwei Zwischenhaltestellen situiert werden. Die Erste auf Höhe der Schönaugasse, die Zweite im Bereich der Österreichischen Gesundheitskasse östlich bzw. westlich der Friedrichgasse. Sollte die Haltestelle, gegenüber dem derzeitigen Planstand, westlich der Friedrichgasse situiert werden, würden sich die Haltestellenabstände, vom Jakominiplatz ausgehend, auf 470 m - 390 m - 390 m abändern.

	Fahrtrichtung	Streckenabschnitt	Haltestellenabstand	Bewertung	Anmerkung
Trasse A	auswärts	Jakominiplatz - Wielandgasse	270 m	ungünstige Lage der Hst. Wielandgasse	negative Bewertung
		Wielandgasse - Griesplatz	720 m	ungünstige Lage der Hst. Wielandgasse	negative Bewertung
	einwärts	Griesplatz - Wielandgasse	460 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung
		Wielandgasse - Jakominiplatz	410 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung
Trasse AB	auswärts	Jakominiplatz - Wielandgasse	270 m	ungünstige Lage der Hst. Wielandgasse	negative Bewertung
		Wielandgasse - Griesplatz	720 m	ungünstige Lage der Hst. Wielandgasse	negative Bewertung
	einwärts	Griesplatz - Österreichische Gesundheitskasse	510 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung
		Österreichische Gesundheitskasse - Jakominiplatz	590 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung
Trasse B	auswärts	Jakominiplatz - Österreichische Gesundheitskasse	590 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung
		Österreichische Gesundheitskasse - Griesplatz	510 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung
	einwärts	Griesplatz - Österreichische Gesundheitskasse	510 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung
		Österreichische Gesundheitskasse - Jakominiplatz	590 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung
Trasse C	auswärts	Jakominiplatz - Schönaugasse	470 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung
		Schönaugasse - Friedrichgasse/ÖGK	310 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung
		Friedrichgasse/ÖGK - Griesplatz	480 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung
	einwärts	Griesplatz - Friedrichgasse/ÖGK	480 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung
		Friedrichgasse/ÖGK - Schönaugasse	310 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung
		Schönaugasse - Jakominiplatz	470 m	günstige Lage der Haltestelle	positive Bewertung

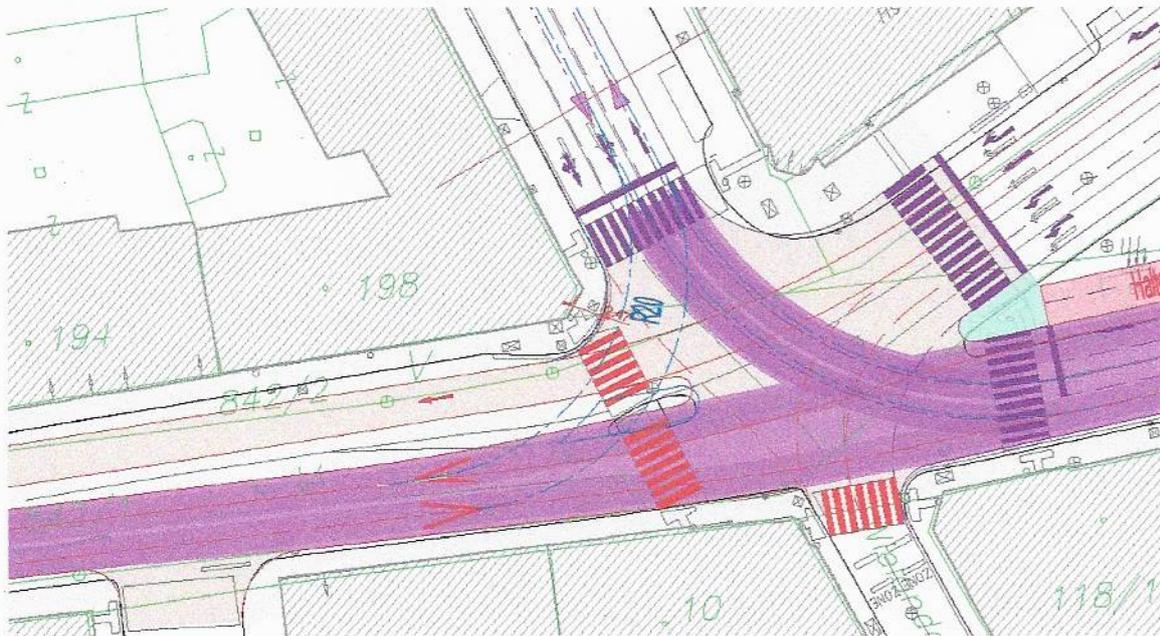
Tabelle Haltestellenabstand und Haltestellenlage

- Die Soll-Haltestellenlängen können bei allen vier Varianten sichergestellt werden. Bei den Varianten A, AB und B ist es aber erforderlich, die Buslinien 31, 32, 33, 39 und 40 in Fahrrichtung Westen/stadtauswärts über die Schmiedgasse und den Joanneumring zu führen. Dabei ist für diese Buslinien eine stadtauswärts Haltestelle westlich der Raubergasse als Doppelhaltestelle einzurichten.

- Die Soll-Haltestellenbreiten (von 4,0 m) können bei den Varianten AB, B und C sichergestellt werden. Nur bei der Variante A gibt es bei der Haltestelle Wielandgasse stadteinwärts eine Breitereinschränkung auf 3,3 m.

### Betriebliche Bewertung

- Der Normalbetrieb für alle Straßenbahnlinien, laut Betriebskonzept, kann bei allen vier Varianten im Bereich der Innenstadt (Jakominiplatz – Herrengasse – Neutorgasse) sichergestellt werden.
- Für den Fall eines Störfalles in der Herrengasse (Streckenunterbrechung) kann der Straßenbahnbetrieb nur bei den Varianten A, AB und B sichergestellt werden. Voraussetzung dafür ist, dass im Bereich der Kreuzung Radetzkyplatz eine zusätzliche Gleisverbindung, in beide Fahrrichtungen in Form eines Gleisdreiecks, von der westlichen Radetzkystraße in die Neutorgasse, eingerichtet wird.
- Ein Störfall in der Herrengasse führt bei der Variante C zu einer Überlastung der Streckenabschnitte und der südlichen Haltestellen im Bereich des Jakominiplatzes.



Lageplan, Gleisdreieck bei der Kreuzung Radetzkyplatz

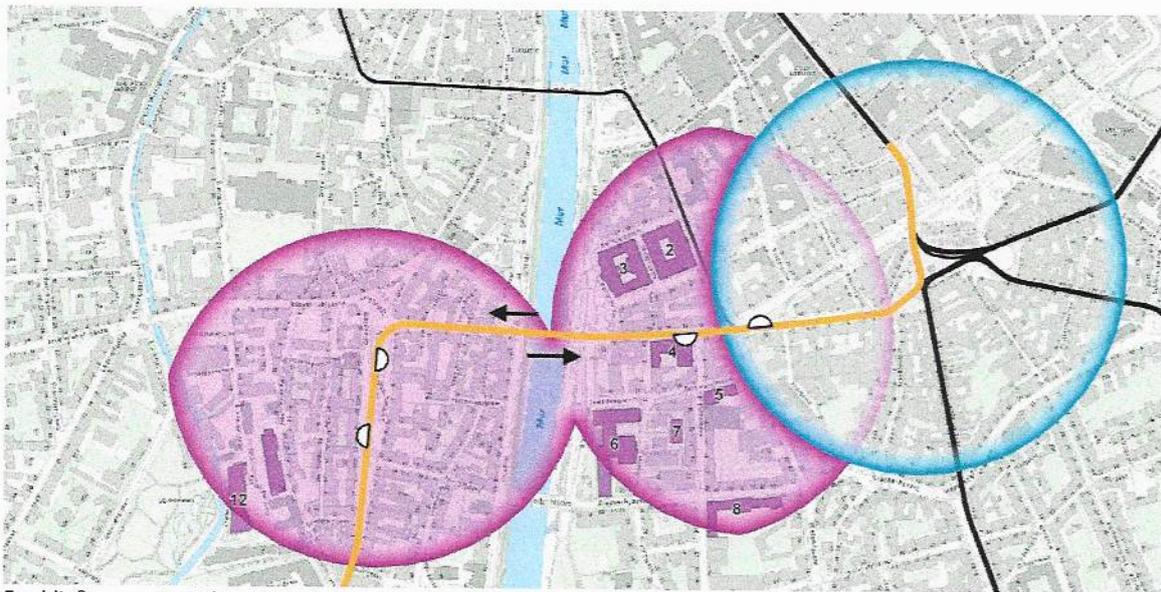
- Der Normalbetrieb für den Busverkehr, kann bei allen vier Varianten im Bereich des Jakominiplatz sichergestellt werden.

SÜDWEST-Linie	Trasse A	Trasse AB	Trasse B	Trasse C
Normalbetrieb Straßenbahn	positive Beurteilung	positive Beurteilung	positive Beurteilung	positive Beurteilung
Störfall Herrengasse - Straßenbahn	positive Beurteilung	positive Beurteilung	positive Beurteilung	Negative Beurteilung
Normalbetrieb Busverkehr	positive Beurteilung	positive Beurteilung	positive Beurteilung	positive Beurteilung
Betriebliche ÖV-Bewertung	Positiv	Positiv	Positiv	Negativ

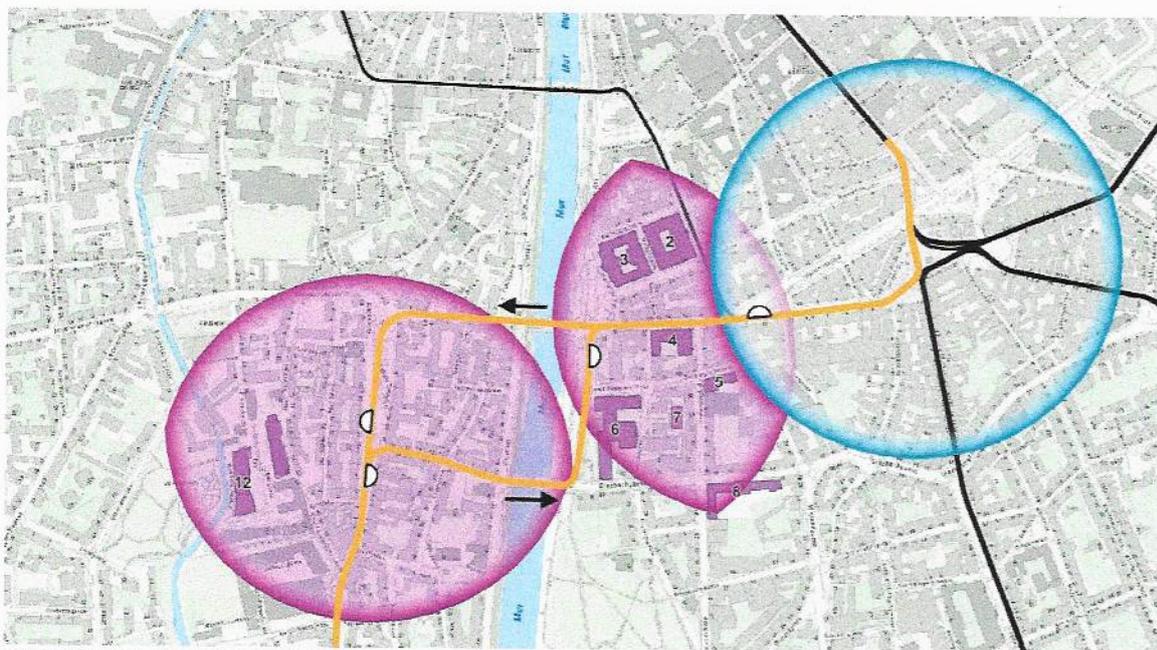
Tabelle, betriebliche ÖV-Bewertung

## Erschließungspotentiale

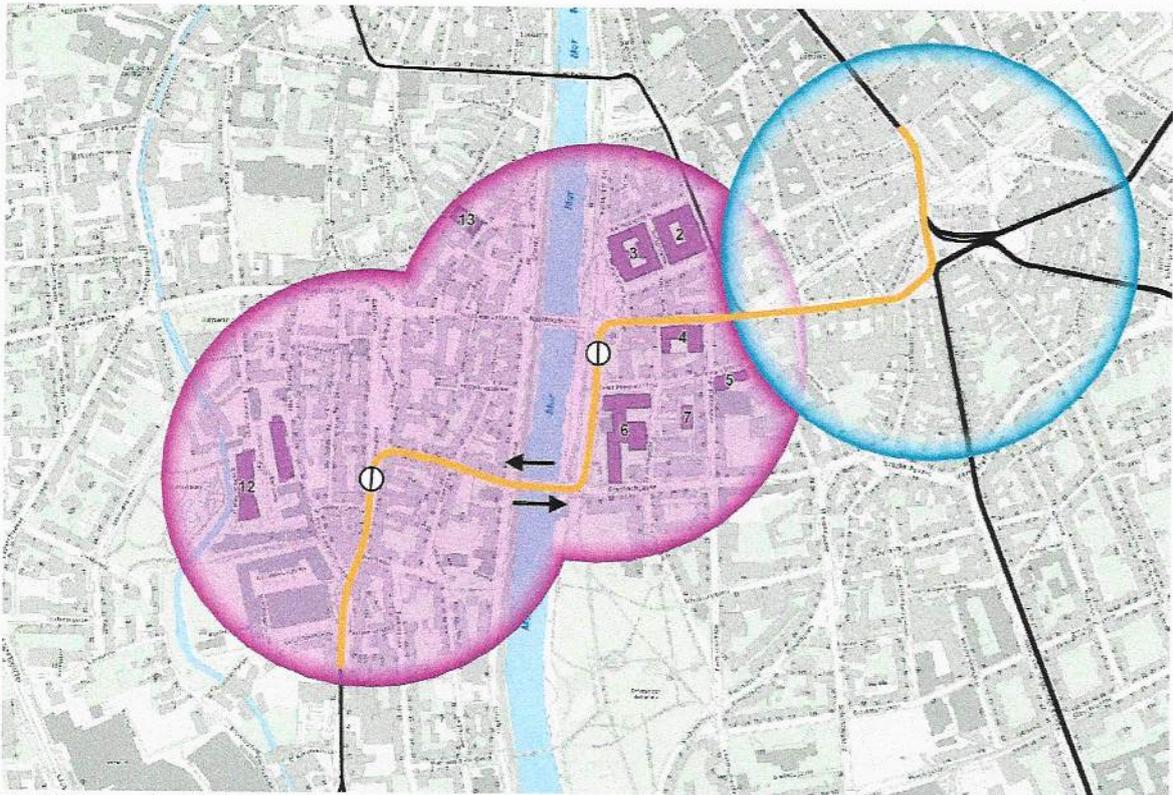
- Für alle vier Varianten der Straßenbahnführung der Südwest-Linie im Abschnitt Jakominiplatz – Griesplatz wurden die Einzugsbereiche und damit die Erschließungspotentiale dargestellt.
- Dies untergliedert in Wohnbevölkerung (Hauptwohnsitz, Stand 2020), Erwerbsspendler am Arbeitsort (Stand 2017) und Ausbildungspendler am Ausbildungsort (Stand 2017).
- Der Einzugsbereich einer Haltestelle bildet sich aus den gemeinsamen Einzugsbereichen (300 m Luftlinie mit der gemeinsamen Überschneidungsfläche) der jeweiligen stadtein- und stadtauswärts führenden Haltestellen. Dabei finden die Einzugsbereiche der bestehenden Buslinien keine Berücksichtigung. Der Einzugsbereich des Jakominiplatzes (Straßenbahn) findet jedoch Berücksichtigung.



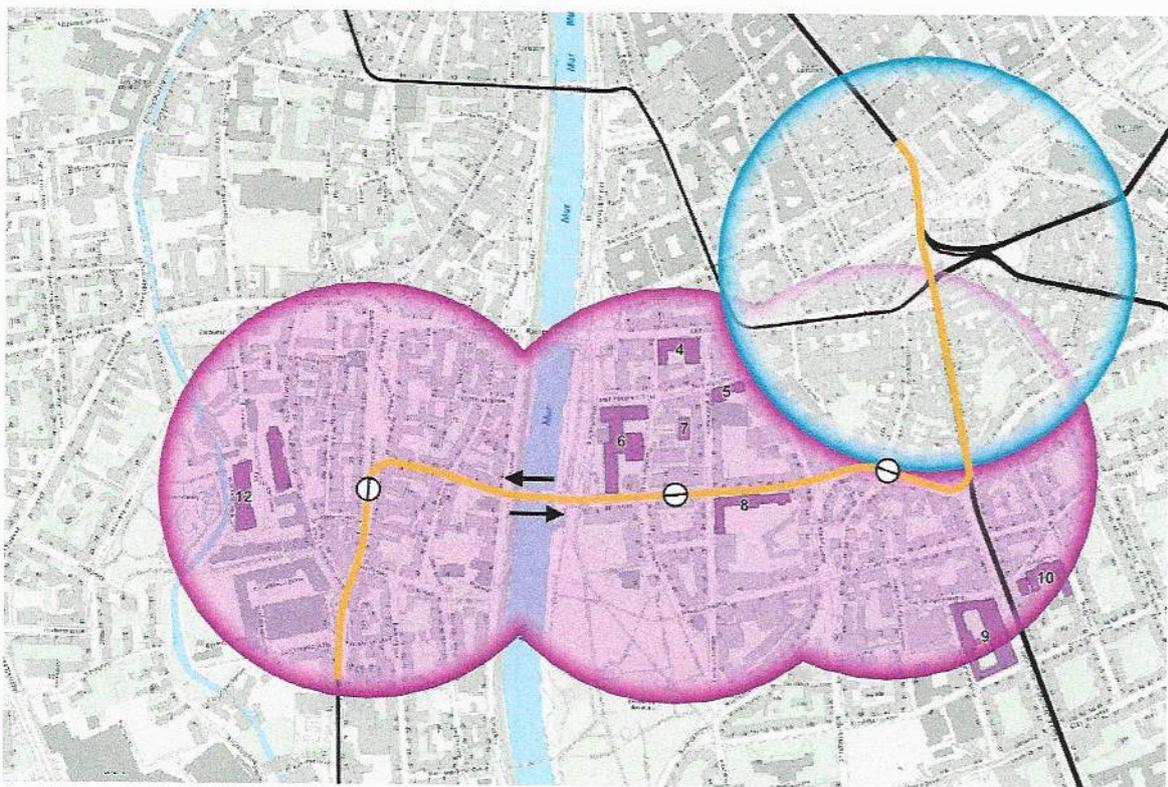
Erschließungspotential Variante A



Erschließungspotential Variante AB



Erschließungspotential Variante B



Erschließungspotential Variante C

SÜDWEST-Linie	Trasse A	Trasse AB	Trasse B	Trasse C
Bevölkerung Hauptwohnsitz 2020	4.231	4.089	4.901	6.821
Erwerbsspendler am Arbeitsort 2017	4.808	4.156	5.887	5.691
Bildungsspendler am Ausbildungsort 2017	972	662	782	1.728
SUMME	10.011	8.907	11.570	12.512
Abweichung [%]	112%	100%	130%	140%

Tabelle, Erschließungspotentiale

- Die drei Kategorien der Einzugsbereiche (Wohnbevölkerung, Erwerbsspendler und Ausbildungsspendler) wurden zur Vereinfachung summiert und ausgehend von der Variante mit der geringsten Summe (100 %) mit den jeweiligen Abweichungen dargestellt.

### Summe der ÖV-Bewertung

SÜDWEST-Linie	Trasse A	Trasse AB	Trasse B	Trasse C
Haltestellenabstand/Haltestellenlage	ungünstige Haltestellenlage	ungünstige Haltestellenlage	positive Bewertung	positive Bewertung
Haltestellenlänge	positive Bewertung	positive Bewertung	positive Bewertung	positive Bewertung
Haltestellenbreite	Sollbreite nicht möglich	positive Bewertung	positive Bewertung	positive Bewertung
Betriebliche ÖV-Bewertung	positive Bewertung	positive Bewertung	positive Bewertung	negative Bewertung
Erschließungspotentiale	112%	100%	130%	140%
ÖV-Bewertung	Negativ	Negativ	Positiv	Negativ

Tabelle, ÖV-Bewertung

In der Tabelle sind die einzelnen Kategorien für die ÖV-Bewertung dargestellt.

- Da die Trassenvariante C eine negative betriebliche Bewertung (Störfall Herrengasse) aufweist, scheidet diese Variante somit für eine weitere Bearbeitung aus.
- Die Trassenvarianten A und AB weisen jeweils ungünstige Haltestellenlagen auf. Des Weiteren ist bei diesen beiden Varianten das Einzugspotential jeweils ungünstiger als bei den Varianten B und C. Hinzu kommt bei der Variante A das Nichterreichen der Sollbreite bei der Haltestelle Wielandgasse stadteinwärts. Somit werden in Summe die Varianten A und AB ebenfalls negativ beurteilt.

## Verkehrstechnische Beurteilung – Leistungsfähigkeit Straße (MIV-Verkehr, ÖV)

- Für vier Streckenvarianten wurden zur verkehrstechnischen Beurteilung vom Büro TRAFILITY die Leistungsfähigkeiten für den Straßenverkehr (MIV-Verkehr und öffentlichen Verkehr) in den betroffenen Straßenabschnitten ausgearbeitet. Dies in drei unterschiedlichen Stufen.
- Einerseits in der Grundvariante (- 10 % Verkehr am Ring und in der Karlauerstraße) nur für die Variante A.
- Die Trassierung der Straßenbahn durch die Zweiglasse führt bei den Varianten AB, B und C zu einer Einbahnführung des KFZ-Verkehrs am Griesplatz. Dies führt wiederum zu einem zusätzlichen KFZ-Umweg-Verkehr über den Roseggerkai und die Brückenkopfgasse.
- Zusätzlich wurde für alle vier Varianten eine mögliche Verkehrsberuhigung der Neutorgasse, mit einer 90 % Verlagerung des KFZ-Verkehrs in Fahrtrichtung Nord-Süd abgeschätzt. Die Frage war, ob bei einem derartigen Szenario, die SW-Linie über die betroffenen Kreuzungen, die Leistungsfähigkeit noch gegeben ist.

SÜDWEST-Linie	Trasse A	Trasse AB	Trasse B	Trasse C
Grundvariante - 10 % MIV in der Karlauerstraße und - 10 % MIV am Ring	nicht genehmigungsfähig	--	--	--
Zusätzlich - MIV-Sperre am Griesplatz Fahrtrichtung Süd - Nord	nicht genehmigungsfähig	umsetzbar	umsetzbar	umsetzbar
Zusätzlich - mögliche Verkehrsberuhigung Neutorgasse - 90 % in Fahrtrichtung Nord - Süd	nicht genehmigungsfähig	umsetzbar	umsetzbar	nur bedingt umsetzbar

Tabelle, Leistungsfähigkeit Straße (MIV-Verkehr, ÖV)

- Die Leistungsfähigkeit der betroffenen Straßen bzw. Kreuzungen ist in keiner Planungsvariante bei der Streckenführungs-Variante A gegeben und daher auch nicht genehmigungsfähig.
- Bei den Varianten AB und B fällt die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Straße uneingeschränkt positiv aus, diese Varianten sind umsetzbar.
- Die Leistungsfähigkeit der Straße ist bei der Variante C nur für die eigentliche Planungsvariante gegeben. Das Szenario einer möglichen Verkehrsberuhigung der Neutorgasse führt bei der Variante C zu einer geringfügigen Überlastung einer Kreuzung und wäre somit nur bedingt umsetzbar.

## Verkehrstechnische Beurteilung – Radverkehr

Im Rahmen der Planungen zur ÖV Strategie Graz wurden auch die Grundsätze für die Planungsabstimmung des öffentlichen Verkehrs mit dem Radverkehr erarbeitet. Dies umfasst folgende Punkte:

- Berücksichtigung der Rad-Offensive in der ÖV-Planung/Konzeption,
- Straßenbahnausbau sollte Priorität gegenüber der Radinfrastruktur in den betroffenen Straßen haben,
- Radachse ggf. (bei nicht ausreichender Querschnittsbreite) konzeptionell in Parallelstraßen verlegen,
- Abstimmung Ausbau von Straßenbahn und Radachse bereits in Konzeptionsphase,
- der Ausbau der Radinfrastruktur ist bei Planung und Umsetzung mit dem ÖV abzustimmen,
- Fahrrad und ÖV-Anteile konsequent steigern → „Push“ Maßnahmen, also einschränkende Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr (bei gleichzeitiger Angebotsplanung für den Umweltverbund) notwendig.

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze, wurde bei den vier Trassenvarianten auch der unmittelbare Radverkehr mituntersucht.

SÜDWEST-Linie		Trasse A	Trasse AB	Trasse B	Trasse C
Radweg Radetzkystraße Abschnitt Neutorgasse - Marburger Kai	im	nicht genehmigungsfähig	nicht genehmigungsfähig	nicht genehmigungsfähig	nicht genehmigungsfähig
Radweg Brückenkopfgasse Abschnitt Grieskai - Griesplatz	im	nicht genehmigungsfähig	nicht genehmigungsfähig	nicht genehmigungsfähig	nicht genehmigungsfähig
Radweg Griesplatz ostseitig in der Nord-Süd Achse		umsetzbar	umsetzbar	umsetzbar	umsetzbar
Radweg Karlauerstraße Abschnitt Griesplatz - Karlauerplatz	im	umsetzbar	umsetzbar	umsetzbar	umsetzbar
Radweg CITYPARK - Hohenstaufengasse im Abschnitt Karlauerstraße - NVK Don Bosco		umsetzbar	umsetzbar	umsetzbar	umsetzbar

Tabelle, verkehrstechnische Beurteilung – Radverkehr

- Zusammenfassend ist festzuhalten, dass in keiner Variante eine gemeinsame Straßenbahntrassierung mit einem Ausbau der Radverkehrsachse, unter den vorhin genannten Rahmenbedingungen des KFZ-Verkehrs, sowohl im Abschnitt der Radetzkystraße als auch in der Brückenkopfgasse genehmigungsfähig ist.
- Im Abschnitt Griesplatz (Nord-Süd), Karlauerstraße bis Karlauerplatz und in der Ostwest-Achse CITYPARK – Hohenstaufengasse ist eine gemeinsame Ausbildung der Straßenbahntrassierung mit einem Radweg umsetzbar.

## Gesamtbeurteilung

SÜDWEST-Linie	Trasse A	Trasse AB	Trasse B	Trasse C
Gesamtkosten (in Mio. €, Gesamtabschnitt Jakominiplatz- Reininghaus, Preisbasis 2020)	79,5	96,2	92,3	100,4
Verkehrstechnische Beurteilung	nicht genehmigungsfähig	umsetzbar	umsetzbar	nur bedingt umsetzbar
ÖV-Gesamtbewertung	Negativ	Negativ	Positiv	Negativ
Gestaltungspotential Griesplatz aus verkehrlicher Sicht (derzeit 4 MIV/ÖV - Spuren)	5 MIV/ÖV - Spuren	4 MIV/ÖV - Spuren	2 MIV/ÖV - Spuren	2 MIV/ÖV - Spuren
Empfehlung zur Umsetzung			wird zur Umsetzung empfohlen	

Die verkehrliche Gesamtbeurteilung bietet folgendes Bild:

- Die Baukosten für die vier Trassenvarianten wurden von den Planungsbüros dargestellt (auf Preisbasis 2020) und bewegen sich zwischen 79,5 Mio. € (Variante A) bis 100,4 Mio.€ (Variante C).
- Zusätzlich wurden die verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Trassenvarianten für den KFZ-Verkehr inkl. ÖV am Griesplatz abgeschätzt, die von einem Bedarf von 5 MIV/ÖV-Spuren (bei der Variante A), über 4 Spuren (bei der Variante AB), bis 2 Spuren (bei den Varianten B und C) reichen.
- Die Trassenvarianten A, AB und C sind aus der Gesamtbeurteilung nicht genehmigungsfähig bzw. werden negativ beurteilt.
- **Die Variante B wird in allen Punkten positiv beurteilt. Daher wird die Variante B zur Umsetzung empfohlen.**

Aufgrund des vorstehenden Berichtes stellt der Ausschuss für Verkehr daher gemäß § 45 Abs. 2 des Statutes der Landeshauptstadt Graz den

Antrag,

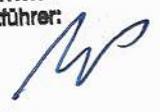
der Gemeinderat wolle beschließen:

- Dem gegenständlichen Bericht wird zugestimmt.

Der Bearbeiter  
in der Abteilung für Verkehrsplanung:  
Martin Bauer  
(elektronisch gefertigt)

~~Stadtsenats- bzw. Ausschußantrag~~  
wurde in der heutigen öffentlichen -  
~~nicht öffentlichen~~ GR.-Sitzung  
einstimmig angenommen.  
Graz, am 7.7.22

Der Schriftführer:



Der Abteilungsleiter  
der Abteilung für Verkehrsplanung:  
DI Wolfgang Feigl  
(elektronisch gefertigt)

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

Die Stadtsenatsreferentin  
für die Stadtbaudirektion und die Abteilung für Verkehrsplanung  
Bgm.in-StVin Mag.<sup>a</sup> Judith Schwentner  
(elektronisch gefertigt)

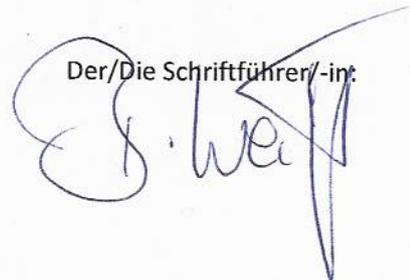
<sup>einstimmig</sup>  
Vorberaten und angenommen in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung

am 6.7.2022

Der/die Vorsitzende:



Der/Die Schriftführer/-in:



Vorhabenliste/Bürger:innenbeteiligung:

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

- Vorhabenliste
- Bürger:innenbeteiligung vorgesehen

ja / nein  
ja / nein

	<b>Signiert von</b>	Bauer Martin
	<b>Zertifikat</b>	CN=Bauer Martin,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2022-06-28T15:45:28+02:00
	<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>	Feigl Wolfgang
	<b>Zertifikat</b>	CN=Feigl Wolfgang,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2022-06-28T16:06:18+02:00
	<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>	2022-06-29T12:37:14+02:00
	<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>	Schwentner Judith
	<b>Zertifikat</b>	CN=Schwentner Judith,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2022-06-30T09:44:45+02:00
	<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.