

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter BD: Klaus Masetti

Bearbeiter A8: Michael Kicker

Ausschuss für Verkehr, Stadt- und
Grünraumplanung
BerichterstellerIn:

GR Kozina

Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und
Immobilien
BerichterstellerIn:

GR G. Hockauerberger

GZ: A10/BD 062881/2012/0032

Graz, 20.10.2022

GZ: A8-141818/2021-49

Betr.: Eisenbahnkreuzungen der GKB im Grazer Stadtgebiet
Ergebnis Machbarkeitsuntersuchung und Finanzierungsbeteiligung der Stadt Graz zum Bau
von 4 Nahverkehrsknoten (Wetzelsdorfer Straße, Peter Rosegger Straße, Kärntner Straße
und Gradnerstraße) und 1 Bahnunterführung (Reininghausstraße)
1. Projektgenehmigung in Höhe von 52,987 Mio. € für den Zeitraum 2022 bis 2031
2. Budgetvorsorgen und -veränderungen 2022/2023

1. Ausgangssituation

Aufgrund des tragischen Unfalls am 18.9.2018 beim Zusammenprall eines Linienbusses der Holding Graz Linien mit einem Triebfahrzeug der GKB an der Eisenbahnkreuzung Grottenhofstraße wurden alle 12 Eisenbahnkreuzungen der GKB im Grazer Stadtgebiet in Hinblick auf deren Sicherheit evaluiert. Dazu wurde – basierend auf dem Beschluss des Gemeinderates vom 15.11.2018 – eine Arbeitsgruppe mit Vertretern von Stadt Graz, Land Steiermark und der GKB eingerichtet.

Entlang der GKB-Strecke im Grazer Stadtgebiet gibt es derzeit 13 Querungsmöglichkeiten, 1 Unterführung und 12 niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen. Von den 12 niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen sind 4 durch Schrankenanlagen und 8 lediglich durch Lichtzeichenanlagen gesichert.

Straßenbezeichnung	Straßenerhalter	Querungsform
Alte Poststraße	Gemeindestraße	Unterführung
Reininghausstraße	Gemeindestraße	Schrankenanlage
Wetzelsdorfer Straße	Landesstraße	Schrankenanlage
Peter Rosegger Straße	Gemeindestraße	Lichtsignalanlage
Grottenhofstraße	Gemeindestraße	Schrankenanlage
Harter Straße	Gemeindestraße	Lichtsignalanlage
Grillweg	Gemeindestraße	Lichtsignalanlage
Trattfelderstraße	Gemeindestraße	Schrankenanlage
Kärntner Straße	Landesstraße	Lichtsignalanlage
Schwarzer Weg	Gemeindestraße	Lichtsignalanlage
Hafnerstraße	Gemeindestraße	Lichtsignalanlage
Gradnerstraße	Landesstraße	Lichtsignalanlage
Unterer Mühlweg	Gemeindestraße	Lichtsignalanlage

Tabelle 1: Querungsmöglichkeiten der GKB-Strecke im Grazer Stadtgebiet (Straßenerhalter / Querungsform)

Ziel bzw. Auftrag der Untersuchung war

- a) Die Prüfung der technischen Machbarkeit zur Niveaufreimachung der einzelnen Eisenbahnkreuzungen,
- b) eine Prioritätenreihung der einzelnen Maßnahmen, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass sämtliche Maßnahmen ad hoc umgesetzt werden können und
- c) die Untersuchung einer kompletten Tieferlegung der GKB-Trasse

2. Zusammenfassung der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

Den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung liegen folgende Randbedingungen zu Grunde:

- a) Die 2012 erlassene Eisenbahnkreuzungsverordnung würde mittelfristig (bis spätestens 2029) für alle Grazer Eisenbahnkreuzungen Schrankenanlagen vorsehen, was die GKB für die im Jahr 2027 vorgesehene Reinvestition des Stellwerks Graz Straßgang bereits berücksichtigt hat.
- b) Mit Inbetriebnahme der Koralmbahn 2025/2026 sollen die GKB-Strecken elektrifiziert werden, um dem neuen Taktgefüge zu entsprechen. Parallel dazu soll in Graz der Abschnitt zwischen Wetzelsdorfer Straße und Grottenhofstraße zweigleisig ausgebaut werden, um zusätzliche Halte im Großraum Graz (Haltestelle Seiersberg, Haltestelle Reininghaus) zu ermöglichen. Langfristig ist mit einer durchgehend 2-gleisigen Bahnstrecke zu rechnen.
- c) Verbunden mit den vorgenannten Infrastrukturinvestitionen soll auch der S-Bahnverkehr verdichtet werden.
- d) Bei Realisierung von Unterführungsbauwerken sind zeitgleiche Sperren benachbarter und hoch frequentierter Eisenbahnkreuzungen zu vermeiden.

Für alle 12 niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen sind Unterführungen möglich und empfiehlt die Arbeitsgruppe daher den etappenweisen **Ersatz aller Eisenbahnkreuzungen durch Unterführungen**. Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurde nicht nur eine technische Vorentwurfsplanung erstellt, es wurde auch eine Kostenabschätzung für die Errichtung sowie für die Grund- und Gebäudeablöse durchgeführt.

Priorität	Straßenname	Kapazität 2028 EK (Straße)	Bauphase UF Zeitraum	Errichtungskosten (Mio. €)	Ablösen [Mio. €]	SUMME [Mio. €]	Umfang / Anmerkung
1	Wetzelsdorfer Straße	213%	2027 - 2029	33,4	2,9	36,3	NVK mit Busanbindung
	Peter Rosegger Straße	165%	2024 - 2026	38,8	0,9	39,7	NVK mit Straßenbahnanbindung
	Kärntner Straße	158%	2025 - 2027	29,6	4,0	33,6	NVK mit Busanbindung
2	Reininghausstraße	117%	2029 - 2031	18,7	0,5	19,2	
	Gradnerstraße	110%	2029 - 2031	16,1	2,3	18,4	NVK mit Busanbindung
ZWISCHENSUMME				136,6	10,6	147,2	
3	Hafnerstraße	79%	ab 2031	8,3	2,6	10,9	
	Harter Straße	76%	ab 2032	12,1	6,6	18,7	
	Grillweg	68%	ab 2033	11,1	1,2	12,3	
4	Grottenhofstraße	58%	ab 2034	13,6	3,1	16,7	
	Schwarzer Weg	38%	ab 2035	Auflassung + Ersatzmaßnahmen			Teil des NVK Kärntnerstraße
5	Trattfelderstraße	G+R	ab 2036	1,5	0,0	1,5	Fußgängerunterführung
	Unterer Mühlweg	G+R	bis 2028	3,9	0,3	4,2	Geh- und Radwegunterführung
GESAMTSUMME				187,1	24,4	211,5	
Alternativ Tieferlegung der GKB (2-röhriger Tunnel)			2031 - 2041	Minimum: 1.277,0 (Stammstrecke München als Referenz) Maximum: 1.840,0 (Wiener U-Bahn als Referenz)			
Preisbasis: 2019 exkl. 20% Ust.							

Tabelle 2: Straßenunterführungen entlang der GKB-Strecke im Grazer Stadtgebiet (Prioritätenreihung, Kosten, Bauzeiträume)

Für einzelne Projekte (,Unterführung Peter Rosegger Straße' und Ersatz für die Eisenbahnkreuzung ,Unterer Mühlweg') gibt es schon konkrete Zeitpläne, welche auch in den Budgetplanungen der GKB berücksichtigt werden. Die restlichen 10 Eisenbahnkreuzungen können unabhängig vom GKB-Infrastrukturausbau-programm und Fahrplanzwängen durch Unterführungen ersetzt werden.

Um diese Unterführungen nach objektiv nachvollziehbaren Kriterien nach der Dringlichkeit reihen zu können, hat die Arbeitsgruppe die Kriterien des SCHIG Leitfadens 1507 „öffentliche Eisenbahnkreuzungen“ herangezogen und auf Basis des heutigen Straßenverkehrs (mit besonderer Gewichtung des ÖV sowie des Geh- und Radverkehrs) und des zukünftigen Schienenverkehrs (lt. Betriebskonzept GKB) die Kapazitäten der einzelnen Eisenbahnkreuzungen bei Sicherung durch Schrankenanlagen errechnet. Es zeigt sich, dass 5 Eisenbahnkreuzungen nach Änderung der Sicherungsart bzw. verdichtetem Schienenverkehr zum Teil über der Kapazitätsgrenze liegen werden. Es handelt sich dabei um die Eisenbahnkreuzungen **Reininghausstraße, Wetzelsdorfer Straße, Peter Rosegger Straße, Kärntner Straße und Gradnerstraße**.

Alternativ wurde auch eine Tieferlegung der GKB-Strecke geprüft. Eine solche ist im Abschnitt Reininghausstraße bis Robert-Kochstraße (Seiersberg) zwar grundsätzlich technisch möglich, hat aber gravierende Nachteile: So ergibt sich auf Grund der komplexen Genehmigungs- und Bauphasen eine sehr späte Verkehrswirksamkeit, eine etappenweise Realisierung ist nicht möglich, es kommt während der Bauherstellung zu großen Beeinträchtigungen sowohl für den ÖV (Betriebseinstellung der GKB im Grazer Stadtgebiet auf Baudauer) als auch für den IV und Anrainer, gravierende Nachteile in der Betriebsführung sowie zu ca. 9 mal höhere Kosten gegenüber den Einzelmaßnahmen. **Eine Tieferlegung der GKB-Strecke wird daher nicht empfohlen.**

3. Reininghausstraße, Wetzelsdorfer Straße, Peter Rosegger Straße, Kärntner Straße und Gradnerstraße
Wie bereits ausgeführt, empfiehlt die Arbeitsgruppe möglichst umgehend mit den materienrechtlichen Einreichplanungen (Eisenbahnrecht, Straßenrecht, Wasserrecht, etc.) zu beginnen. Nachfolgend sind die Vorprojekte der Machbarkeitsuntersuchung der genannten Bahnquerungen kurz beschrieben:

3.1 Eisenbahnkreuzung km 1,216 – Reininghausstraße

Für die Eisenbahnkreuzung Reininghausstraße existierte bereits ein Vorprojekt für eine Unterführung, welches für die Entwicklung der dortigen Bebauungspläne erstellt wurde. Dieses wurde auf die neuen Rahmenbedingungen (breiterer Geh- und Radweg) hin adaptiert.



Abb. 1: Straßenunterführung Reininghausstraße (Planung BHM Ingenieure)

derzeitige Sicherung: Vollschrankenanlage (4-teilig) gem. EiskrV2012

Schließ- bzw. Sperrzeiten:	IST-Fahrplan Frühspitze	IST-Fahrplan Nachmittagsspitze	ZIELFAHR- PLAN	Auslastung Zielfahrplan
derzeitige Sicherung	21 Min	23 Min	40 Min	117%

Tabelle 3: Reininghausstraße – Sicherung und Schließzeiten

Derzeitiges Verkehrsaufkommen: Summe beider Fahrtrichtungen, hochgerechnet auf 16 h

PKW	Rad	Fuß	Bus Graz Linien	Bus, LKW, Traktor
4852	541	374	-	232

Tabelle 4: Reininghausstraße – Verkehrsaufkommen

Kosten: Die Errichtungskosten werden für die Unterführung mit ca. € 18,7 Mio. (exkl. USt.), Gebäude- und Grundstücksablösekosten mit ca. € 0,5 Mio., die Gesamtkosten somit mit ca. € 19,2 Mio. (exkl. USt.) abgeschätzt.

Realisierungshorizont: Die Realisierung hat hohe Priorität und wird in den Jahren 2027 – 2029 empfohlen.

3.2 Eisenbahnkreuzung km 1,837 – Wetzelsdorfer Straße

Für die Eisenbahnkreuzung Wetzelsdorfer Straße existierte bereits ein Vorprojekt für eine Unterführung aus dem Jahre 2005. Dieses wurde auf die neuen Rahmenbedingungen (breiterer Geh- und Radweg, Haltestelle Reininghaus) hin adaptiert.



Abb. 2: Straßenunterführung Wetzelsdorfer Straße (Planung DAVINVI ZT GmbH)

derzeitige Sicherung: Vollschrankenanlage (4-teilig) gem. EisbKrV2012

<i>Schließ- bzw. Sperrzeiten:</i>	IST-Fahrplan Frühspitze	IST-Fahrplan Nachmittagsspitze	ZIELFAHR- PLAN	Auslastung Zielfahrplan
<i>derzeitige Sicherung</i>	20 Min	20 Min	37 Min	213%

Tabelle 5: Wetzelsdorfer Straße – Sicherung und Schließzeiten

Derzeitiges Verkehrsaufkommen: Summe beider Fahrtrichtungen, hochgerechnet auf 16 h

PKW	Rad	Fuß	Bus Graz Linien	Bus, LKW, Traktor
10073	331	251	ja (Linie 66)	357

Tabelle 6: Wetzelsdorfer Straße – Verkehrsaufkommen

Kosten: Die Errichtungskosten werden für die Unterführung mit ca. € 33,4 Mio. (exkl. USt.), Gebäude- und Grundstücksablösekosten mit ca. € 2,9 Mio., die Gesamtkosten somit mit ca. € 36,6 Mio. (exkl. USt.) abgeschätzt.

Realisierungshorizont: Die Realisierung hat höchste Priorität und wird in den Jahren 2027 – 2029 gemeinsam mit der Errichtung einer S-Bahnhaltestelle bzw. eines Nahverkehrsknotens empfohlen.

3.3 Eisenbahnkreuzung km 2,737 – Peter Rosegger Straße

Für die Eisenbahnkreuzung Peter Rosegger Straße existierte bereits ein Vorprojekt für eine Unterführung samt Nahverkehrsknoten mit Straßenbahnbindung, das Teil des mittelfristigen 2-gleisigen GKB-Ausbaus ist. Die vorhandenen Unterlagen wurden auf die neuen Rahmenbedingungen (breiterer Geh- und Radweg) hin adaptiert.



Abb. 3: Straßenunterführung Peter Rosegger Straße (Planung BHM Ingenieure)

derzeitige Sicherung: Lichtzeichenanlage gem. EKVO1961

Schließ- bzw. Sperrzeiten:	IST-Fahrplan Frühspitze	IST-Fahrplan Nachmittagsspitze	ZIELFAHR- PLAN	Auslastung Zielfahrplan
derzeitige Sicherung	11 Min	8 Min		
Schrankenanlage			31 Min	165%

Tabelle 7: Peter-Rosegger-Straße – Sicherung und Schließzeiten

Derzeitiges Verkehrsaufkommen: Summe beider Fahrtrichtungen, hochgerechnet auf 16 h

PKW	Rad	Fuß	Bus Graz Linien	Bus, LKW, Traktor
6667	529	520	ja (Linie 31)	297

Tabelle 8: Peter Rosegger Straße – Verkehrsaufkommen

Kosten: Die Errichtungskosten werden für die Unterführung inkl. Stationsbauwerk für den Nahverkehrsknoten mit ca. € 38,8 Mio. (exkl. USt.), Gebäude- und Grundstücksablösekosten mit ca. € 0,9 Mio., die Gesamtkosten somit mit ca. € 39,7 Mio. (exkl. USt.) abgeschätzt.

Realisierungshorizont: Diese Eisenbahnkreuzung ist aufgrund des prognostizierten Auslastungsgrads und der Tatsache, dass diese Eisenbahnkreuzung derzeit „nur“ über eine Sicherung mittels Lichtzeichen verfügt, der

höchsten Priorität zuzuordnen und soll in den Jahren 2024 - 2026 zu einer straßenbahntauglichen Unterführung mit der Funktion eines Nahverkehrsknotens umgebaut werden.

3.4a Eisenbahnkreuzung km 4,962 – Kärntnerstraße

Für diese Eisenbahnkreuzung liegen mehrere Untersuchungen vor, die jedoch alle verworfen wurden, da sich die Rahmenbedingungen deutlich geändert haben.

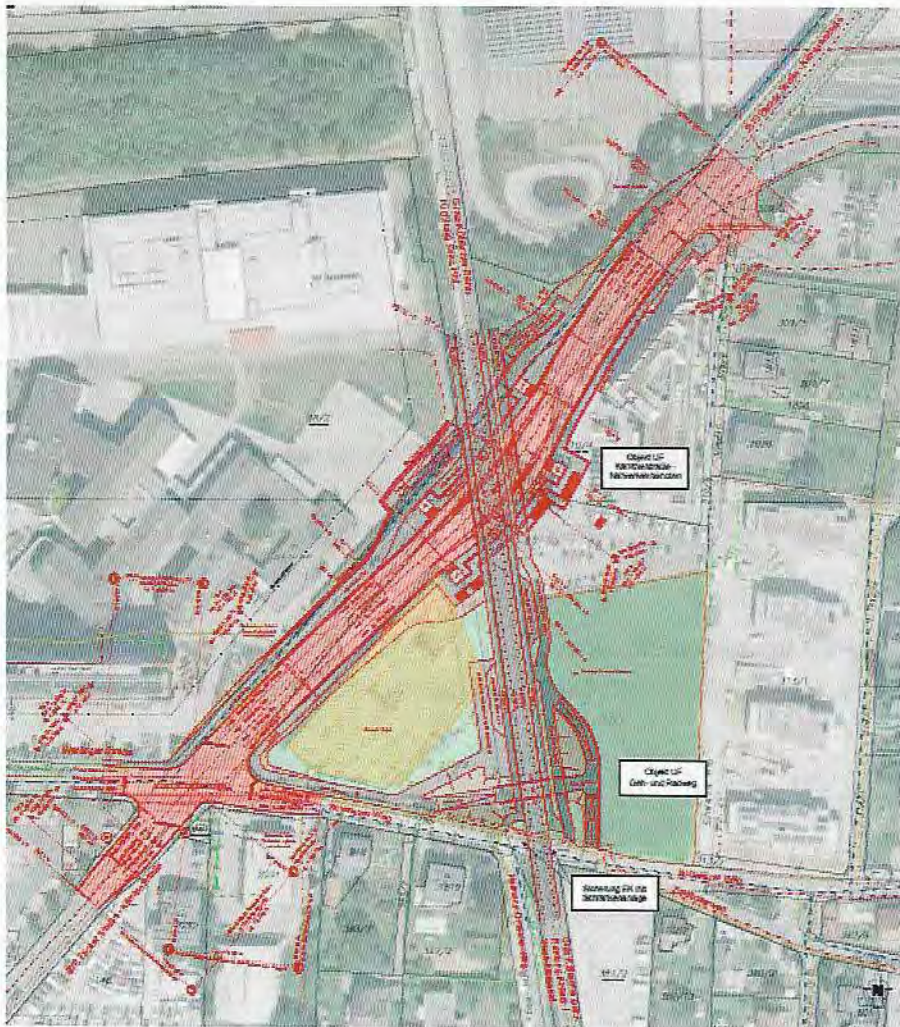


Abb. 4: Straßenunterführung Kärntner Straße (Planung IKK Engineering GmbH)

derzeitige Sicherung: Lichtzeichenanlage gem. EKVO1961

<i>Schließ- bzw. Sperrzeiten:</i>	IST-Fahrplan Frühspitze	IST-Fahrplan Nachmittagsspitze	ZIELFAHR- PLAN	Auslastung Zielfahrplan
derzeitige Sicherung	6 Min	6 Min		
Schrankenanlage			20 Min	158%

Tabelle 9: Kärntner Straße – Sicherung und Schließzeiten

Derzeitiges Verkehrsaufkommen: Summe beider Fahrtrichtungen, hochgerechnet auf 16 h

PKW	Rad	Fuß	Bus Graz Linien	Bus, LKW, Traktor
15622	183	136	ja (Linie 32)	989

Tabelle 10: Kärntner Straße – Verkehrsaufkommen

Kosten: Die Errichtungskosten werden für die Unterführung mit ca. € 29,6 Mio. (exkl. USt.), Gebäude- und Grundstücksablösekosten mit ca. € 4,0 Mio., die Gesamtkosten somit mit ca. € 33,6 Mio. (exkl. USt.) abgeschätzt.

Realisierungshorizont: Die Realisierung hat höchste Priorität und wird in den Jahren 2025 – 2027 empfohlen.

3.4b Eisenbahnkreuzung km 5,102 – Schwarzer Weg

derzeitige Sicherung: Lichtzeichenanlage gem. EKVO1961

<i>Schließ- bzw. Sperrzeiten:</i>	IST-Fahrplan Frühspitze	IST-Fahrplan Nachmittagsspitze	ZIELFAHR- PLAN	Auslastung Zielfahrplan
derzeitige Sicherung	5 Min	6 Min		
Schrankenanlage			19 Min	38%

Tabelle 11: Schwarzer Weg – Sicherung und Schließzeiten

Derzeitiges Verkehrsaufkommen: Summe beider Fahrtrichtungen, hochgerechnet auf 16 h

PKW	Rad	Fuß	Bus Graz Linien	Bus, LKW, Traktor
4601	216	377	-	63

Tabelle 12: Schwarzer Weg – Verkehrsaufkommen

Aus Sicht der Arbeitsgruppe kann die Eisenbahnkreuzung Schwarzer Weg unter folgenden Rahmenbedingungen aufgelassen werden:

- Bau Unterführung Kärntnerstraße und
- Bau einer Geh- und Radwegunterführung anstelle der EK Schwarzer Weg und
- Bau der autobahnparallelen Begleitstraße bis zur Hafnerstraße

Bis zur Auflassung sollte gemäß den Bestimmungen der EisbKrV 2012 eine Schrankenanlage errichtet werden.

3.5 Eisenbahnkreuzung km 6,106 – Gradnerstraße

Für diese Eisenbahnkreuzung gab es bisher noch keine Überlegungen für ein Unterführungsbauwerk.

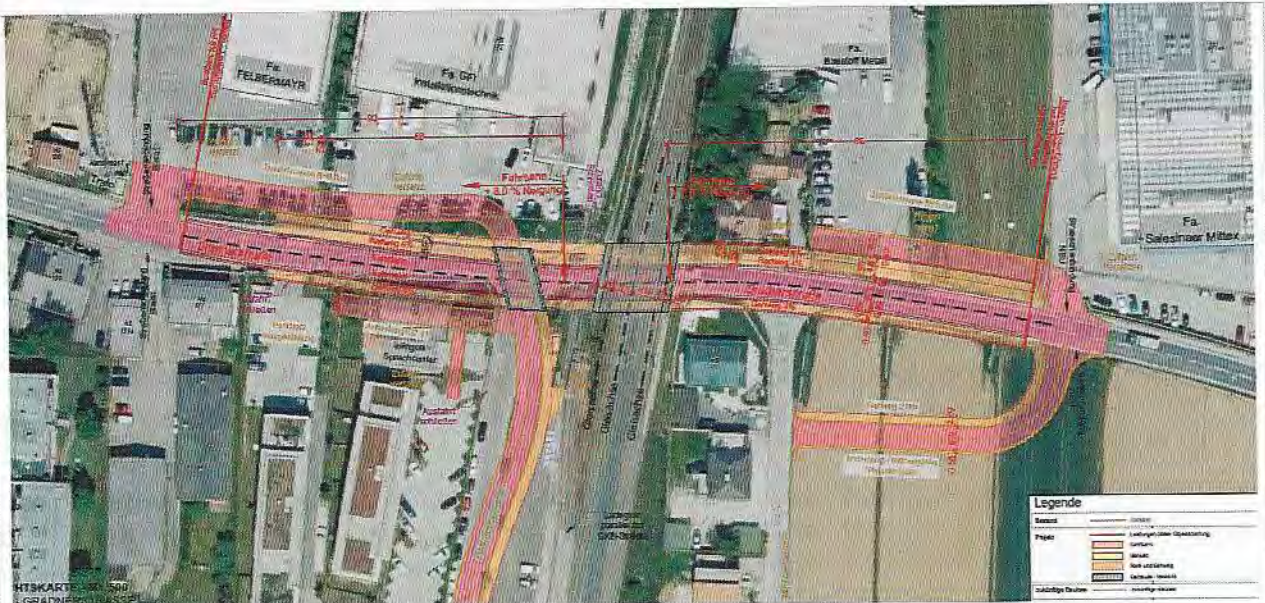


Abb. 5: Straßenunterführung Gradnerstraße (Planung Bernard Ingenieure)

derzeitige Sicherung: Lichtzeichenanlage gem. EKVO1961

Schließ- bzw. Sperrzeiten:	IST-Fahrplan Frühspitze	IST-Fahrplan Nachmittagsspitze	ZIELFAHR- PLAN	Auslastung Zielfahrplan
derzeitige Sicherung	9 Min	8 Min		
Schrankenanlage			30 Min	110%

Tabelle 13: Gradnerstraße – Sicherung und Schließzeiten

Derzeitiges Verkehrsaufkommen: Summe beider Fahrtrichtungen, hochgerechnet auf 16 h

PKW	Rad	Fuß	Bus Graz Linien	Bus, LKW, Traktor
6780	155	140	ja (Linie 62)	342

Tabelle 14: Gradnerstraße – Verkehrsaufkommen

Kosten: Die Errichtungskosten werden für die Unterführung mit ca. € 16,1 Mio. (exkl. USt.), Gebäude- und Grundstücksablösekosten mit ca. € 2,3 Mio., die Gesamtkosten somit mit ca. € 18,4 Mio. (exkl. USt.) abgeschätzt.

Realisierungshorizont: Die Unterführung der EK Gradnerstraße in Verbindung mit einer Bushaltestelle im Unterführungsbereich ist technisch machbar. Die Niveaufreimachung dieser Eisenbahnkreuzung wird von der Arbeitsgruppe als dringlich eingestuft und wird eine Realisierung 2027 – 2029 vorgeschlagen.

4. Kosten

4.1 Kostenrahmen Gesamt

Im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung 2019 wurde – wie bereits erwähnt - auch eine Grobkosten-schätzung für Planung, Errichtung und Grund- bzw. Objekteinlösen der 4 Nahverkehrsknoten und der Unterführung Reininghausstraße durchgeführt.

Unterführung	Bauphase Zeitraum	Errichtungs-kosten	Ablösen	SUMME	Umfang / Anmerkung
Reininghausstraße	2027 - 2029	18,7	0,5	19,2	
Wetzelsdorfer Straße	2027 - 2029	33,4	2,9	36,3	NVK mit Busanbindung
Peter Rosegger Straße	2024 - 2026	38,8	0,9	39,7	NVK mit Straßenbahnanbindung
Kärntner Straße	2025 - 2027	29,6	4,0	33,6	NVK mit Busanbindung
Gradnerstraße	2027 - 2029	16,1	2,3	18,4	NVK mit Busanbindung
Summe				147,2	

Tabelle 15: Kostenrahmen Gesamtprojekt; alle Angaben in Mio. € exkl. USt. und ohne Valorisierung (Preisbasis: 2019)

Die Annahmen über die einzelnen Kostenfaktoren basieren auf Erfahrungswerten über gleichartig ausgeschriebene Leistungen und gehen davon aus, dass keine wesentlichen unvorhergesehenen Ereignisse auftreten.

Die Aufteilung der Kosten auf Bund, Land und Stadt Graz basiert auf folgenden Überlegungen / Kostenzuordnungen: Jene Kosten, die direkt der Eisenbahnanlage zuzuordnen sind, werden zu 100% dem Bund, die Kosten für die Nahverkehrsknoten zu 80% vom Bund und zu je 10% von Land und Stadt getragen. Die Kosten für die Straßenunterführungen einschließlich der dafür erforderlichen Grund- und Objekteinlösen werden dem jeweiligen Straßenerhalter (Land, Stadt) zugeordnet.

Damit ergibt sich in Summe folgender Kostenteilungsschlüssel

Bund: 32,8 %

Land: 37,2 %

Stadt: 30,0 %

der sich auch in dem zwischen Bund (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie), dem Land Steiermark und der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH abgeschlossenen Übereinkommen zur Finanzierung der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (9. MIP – Mittelfristiger Investitionsplan) wiederfindet.

Die 5 Straßenunterführungen einschließlich Nahverkehrsknoten werden als Gesamtpaket betrachtet. Um ein stabiles Finanzierungskonstrukt und damit auch eine stabile Basis für die Planung und Realisierung zu schaffen, wird eine, auf den jetzigen Zahlen basierende fixe Kostenteilung (und keine Verursacher / Besteller zugeordnete Bauteilkostenzuordnung) vereinbart. Damit werden nicht nur die Risiken gleichmäßig auf die drei Vertragspartner verteilt, sondern auch aufwändige und zum Teil schwer objektivierbare Bauteilkostenzuordnungen und damit verbunden komplizierte vertragliche Übereinkommen zwischen den Vertragspartnern - insbesondere hinsichtlich der Sphärenzuordnung von späteren Mehrkosten - vermieden.

4.2 Kostenanteile Stadt Graz

Unter Berücksichtigung einer 2,5%igen Valorisierung bei den Errichtungskosten, der für die Projektrealisierung erforderlichen Grund- und Objekteinlösen ergibt sich für die Stadt Graz im Zeitraum 2022 – 2031 nachstehender Kostenanteil:

Unterführung	Bauphase Zeitraum	Errichtungs-kosten	Ablösen	SUMME	Umfang / Anmerkung
Reininghausstraße	2027 - 2029	6,977	0,173	7,150	
Wetzelsdorfer Straße	2027 - 2029	12,473	0,995	13,468	NVK mit Busanbindung
Peter Rosegger Straße	2024 - 2026	13,437	0,293	13,731	NVK mit Straßenbahnanbindung
Kärntner Straße	2025 - 2027	10,517	1,317	11,834	NVK mit Busanbindung
Gradnerstraße	2027 - 2029	6,007	0,797	6,804	NVK mit Busanbindung
Summe		49,411	3,576	52,987	

Tabelle 16: Kostenanteile Stadt Graz; alle Angaben in Mio. € inkl. 2,5% Wertsicherung (Kostenbasis 2019)

Es wird derzeit im 9.MIP davon ausgegangen, dass die auf die Kosten der finanzierbaren Leistung entfallende Umsatzsteuer keine im Sinne der geltenden Richtlinien finanzierbare Ausgabe ist. Sofern diese Umsatzsteuer aber nachweislich tatsächlich und endgültig von der GKB zu tragen ist und somit keine Vorsteuerabzugsberechtigung besteht, kann die Umsatzsteuer als finanzierbarer Kostenbestandteil berücksichtigt werden, d.h. der Kostenanteil der Stadt Graz würde sich entsprechend erhöhen.

Basierend auf den derzeitigen Terminplänen verteilen sich die Kostenanteile der Stadt Graz im Zeitraum 2022 – 2031 wie folgt:

Jahr	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Summe
Errichtungskosten	0,010	0,875	1,225	4,663	7,047	8,110	10,837	7,962	6,918	1,763	49,411
Einlösekosten	0,000	1,163	0,264	1,351	0,396	0,000	0,033	0,258	0,000	0,110	3,576
Summe	0,010	2,039	1,490	6,014	7,443	8,110	10,871	8,220	6,918	1,873	52,987

Tabelle 17: Kostenanteil Stadt Graz 2022 – 2031

Die Bedeckung des o.g. Cashbedarfs für 2022 und 2023 kann durch folgende Umschichtungen bedeckt werden:

2022: 10.000,-- aus Mitteln 2022 GKB Eisenbahnkreuzung D.220353
 2023: 35.500,-- aus Mitteln 2022 GKB Eisenbahnkreuzung D.220353
 2.003.500,-- aus Reduktion PG Straßenbahn Smart City (Gesamtkürzung um 2,811 Mio. € - davon € 807.500,-- für die parallel beantragte Projektgenehmigung „Peter Tunner Gasse“)

Änderung Projektgenehmigung

Jahr	Gesamt	Stadt	Holding	Aufwändersatz Stadt an Holding
Ausgaben bis 31.12.2021:	18,083	2,968	22,018	-6,903
2022	6,265	4,450	2,808	-0,993
2023	1,107	1,107	0,000	0,000
Summe:	25,455	8,525	24,826	-7,896

Der Cashbedarf 2024-2027 über insgesamt € 23.057.000 soll aus dem Investitionsfonds abgedeckt werden. Der notwendige Cashbedarf ab 2028 in Höhe von € 27.882.000 soll als fixe Verbindung auf künftige Investitionsprogramme der Stadt bzw. des Hauses Graz eingestellt werden.

4.3 Betriebs- und Folgekosten

Auf Grund der vorliegenden Planungstiefe ist derzeit eine Abschätzung der Betriebs- und Folgekosten nicht möglich.

5. Projektabwicklung und -umsetzung

Die Projektabwicklung und -umsetzung erfolgt auf Basis des zwischen Bund (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie), dem Land Steiermark und der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH abgeschlossenen Übereinkommen zur Finanzierung der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (9. MIP).

Es ist vorgesehen, dass zu jeder der 5 Unterführungen ein gesonderter Errichtungsvertrag erstellt wird, der die gemeinsame bauliche Abwicklung und die zukünftige Instandhaltung regelt.

Die Stadtbaudirektion wird unter Beiziehung der betroffenen Magistratsabteilungen mit der Koordination der städtischen Interessen bevollmächtigt.

6. Vorhabensliste / Bürgerbeteiligung:

Vorhabensliste: ja / ~~nein~~

Eine Bürgerbeteiligung ist nicht vorgesehen, da hinsichtlich Trassenführung und bestehender Bebauung nur geringe Möglichkeiten bestehen. Jedenfalls ist aber eine umfassende Information der betroffenen Bevölkerung und Wirtschaftsbetriebe vorgesehen.

7. Stadtrechnungshof

Da die Gesamtkosten der Projekte über 2,4 Mio. € liegen, erfolgt nach der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof eine Projektkontrolle hinsichtlich Bedarfsprüfung, Soll-Kosten-Berechnung und Folge-Kosten-Berechnung. Seitens der zuständigen Stadtsenatsreferentin wurde daher ein entsprechender Prüfantrag an den Stadtrechnungshof gestellt.

Der Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung und der Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Immobilien

stellen daher gemäß Statut der Landeshauptstadt Graz § 45, Abs.2, Pkt. 5 iVm § 93 Abs 1 und § 95

den **A n t r a g**,

der Gemeinderat wolle beschließen:

1. Der gegenständliche Bericht und die dargestellten geplanten Ausbaumaßnahmen für die Eisenbahnkreuzungen Reininghausstraße, Wetzelsdorfer Straße, Peter Rosegger Straße, Kärntner Straße und Gradnerstraße werden genehmigt.
2. Die Zuzahlung der Stadt Graz mit einem Finanzbedarf von 52,987Mio. € für den Zeitraum 2022 – 2031 mit folgender Jahresaufteilung wird genehmigt:

Jahr	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Summe
Errichtungskosten	0,010	0,875	1,225	4,663	7,047	8,110	10,837	7,962	6,918	1,763	49,411
Einlösekosten	0,000	1,163	0,264	1,351	0,396	0,000	0,033	0,258	0,000	0,110	3,576
Summe	0,010	2,039	1,490	6,014	7,443	8,110	10,871	8,220	6,918	1,873	52,987

Die Bedeckung des o.g. Cashbedarfs für 2022 und 2023 kann durch folgende Umschichtungen bedeckt werden:

2022: 10.000,-- aus Mitteln 2022 GKB Eisenbahnkreuzung D.220353
 2023: 35.500,-- aus Mitteln 2022 GKB Eisenbahnkreuzung D.220353
 2.003.500,-- aus Reduktion PG Straßenbahn Smart City (Gesamtkürzung um 2,811 Mio. € - davon € 807.500,-- für die parallel beantragte Projektgenehmigung „Peter Tunner Gasse“)

Anderung Projektgenehmigung

Jahr	Gesamt	Stadt	Holding	Aufwandersatz Stadt an Holding
Ausgaben bis 31.12.2021:	18.063	2.968	22.018	-6.903
2022	6.265	4.450	2.808	-0.993
2023	1.107	1.107	0.000	0.000
Summe:	25.455	8.525	24.826	-7.896

Der Cashbedarf 2024-2027 über insgesamt € 23.057.000 wird aus dem Investitionsfonds abgedeckt. Der notwendige Cashbedarf ab 2028 in Höhe von € 27.882.000 wird als fixe Verbindung auf künftige Investitionsprogramme der Stadt bzw. des Hauses Graz eingestellt. Der aktuelle Stand über Höhe und bisherige Verwendung des Investitionsfonds geht aus der Ausschuss-information für den Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Immobilien hervor.

3. Der Finanzierungs- und Ergebnishaushalt 2022 und 2023 werden wie folgt geändert:

Finanzstelle	Fonds	Finanzposition	Haushaltsprogramm	Beschreibung des HHP	Deckungsring	FVA und EVA 2022	FVA und EVA 2023
220	612000	1.728000	42203530	GKB-Eisenbahnkreuzungen	D.220353	-45.500	
180	970000	1.729000		Verstärkungsmittel		+45.500	
Finanzstelle	Fonds	Finanzposition	Haushaltsprogramm	Beschreibung des HHP	Deckungsring	FVA 2022	FVA 2023
220	612000	1.060000	12204400	Eisenbahnkreuzungen der GKB	D.220440	+10.000	+2.039.000
180	612000	2.346000		Investitionsdarlehen		+10.000	+2.039.000

4. Dem beiliegenden und einen integrierenden Bestandteil des Antrags bildenden Übereinkommen zur Finanzierung der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (9. MIP) wird die Zustimmung erteilt.
5. Die Stadtbaudirektion wird unter Beiziehung der betroffenen Magistratsabteilungen mit der Koordination der städtischen Interessen bevollmächtigt.
6. Die Bedeckung der Kosten erfolgt auf den im parallelen Finanzstück festzulegenden Voranschlagstellen.

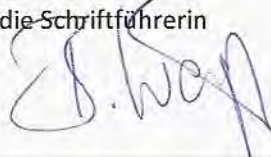
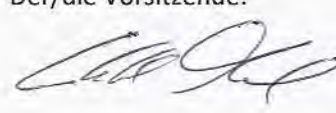
Der Bearbeiter A10/BD: Dipl.-Ing. Klaus Masetti <i>(elektronisch unterschrieben)</i>	Der Stadtbaudirektor: Dipl.-Ing. Mag. Bertram Werle <i>(elektronisch unterschrieben)</i>
Die Stadtsenatsreferentin für die Stadtbaudirektion: Mag. ^a Judith Schwentner <i>(elektronisch unterschrieben)</i>	

Der Bearbeiter A8: Michael Kicker <i>(elektronisch unterschrieben)</i>	Der Finanzdirektor: Mag. Stefan Tschikof <i>(elektronisch unterschrieben)</i>
Der Finanzreferent Manfred Eber <i>(elektronisch unterschrieben)</i>	

Beilage: Übereinkommen zur Finanzierung der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (9. MIP)

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

Ausschusses für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung am.....19.10.2022

Der/die Schriftführerin 	Der/die Vorsitzende: 
--	--

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit.....3Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des Ausschusses für Finanzen, Beteiligungen und Immobilien am.....

20.10.22

Die Schriftführerin

Jane Wörk

Der/die Vorsitzende:

Mas


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 20.10.22

Der/die Schriftführerin:


WP


	Signiert von	Masetti Klaus
	Zertifikat	CN=Masetti Klaus,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-10-14T10:12:51+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	2022-10-14T11:38:50+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	2022-10-14T12:48:16+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	2022-10-17T08:38:52+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	2022-10-17T09:34:12+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	2022-10-17T16:57:29+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

ÜBEREINKOMMEN

zur Finanzierung der

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

(9. MIP)

Präambel

Der **Bund**, vertreten durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, kurz Bund, und

das **Land Steiermark**, vertreten durch die Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau, Stempfergasse 7, 8010 Graz, kurz Land,

die **Stadt Graz**, vertreten durch Bürgermeisterin, kurz Stadt, alle vorgenannten als Finanzierungsgeber, sowie

die **Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH**, vertreten durch die Geschäftsführung, kurz GKB,

als Finanzierungsnehmer,

kommen überein, im Sinne des § 4 des Privatbahngesetzes 2004 (BGBl. I/39 v. 30. April 2004) und mit dem Ziel der

- o Sicherstellung eines modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrs, der auch künftigen infrastrukturellen Ansprüchen im Eisenbahnbereich qualitativ und quantitativ entsprechen kann;
- o Berücksichtigung von sicherheitsrelevanten Vorgaben, die nicht nur im Eisenbahngesetz enthalten sind, sondern z.B. auch Arbeitnehmerschutzbestimmungen umfassen, die im Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGStG) oder in der Eisenbahnkreuzungsverordnung enthalten sind;
- o Kapazitätsverbesserung und -erweiterung im Schienenverkehr;
- o Verbesserung der Qualität der angebotenen Verkehrsleistung aus infrastruktureller Sicht;
- o Unterstützung und Fortführung der österreichischen Verkehrspolitik durch Maßnahmen zur Attraktivierung des Schienenpersonen- und -güterverkehrs auch auf regionalen Strecken;
- o Anhebung der Betriebssicherheit auf der Strecke auf den Stand der Technik

in den Jahren 2021 bis 2025 Finanzierungsbeiträge im Gesamtausmaß von

253.371.640,- Euro

(in Worten: zweihundertdreiundfünfzigmillionendriehunderteinundsiebzigtausendsechshundertvierzig Euro)

für Investitionen in und Erhaltungsmaßnahmen der Schieneninfrastruktur der

Graz-Köflacher Bahn,

vertreten durch die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, im Folgenden als GKB bezeichnet, zu folgenden Bedingungen und mit nachstehenden Auflagen zu gewähren.

I.

Widmung der Finanzierungsbeiträge

Die diesem Übereinkommen zu Grunde liegenden Infrastrukturinvestitions- und -erhaltungsmaßnahmen sind in der Anlage 2 aufgelistet, genau beschrieben und durch entsprechende Zeit- und Kostenpläne definiert. Die Finanzierung weiterer Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen außerhalb dieses Übereinkommens durch das Land, den Bund oder aus anderen Finanzquellen bleibt hievon unberührt.

II.

Finanzierungsbeiträge und Finanzierungszeiträume

In der dem Übereinkommen zum 9. MIP für die GKB zugrundeliegenden Kostenkalkulation für den Zeitraum 2021 bis 2025 (Anlage 1 und 2) sind auch Kosten in Höhe von insgesamt rund 57,18 Mio. € für fünf Unterführungen in der Stadt Graz enthalten. Diese Kosten umfassen nicht nur die Eisenbahnanlage, sondern auch jene Kosten, die der Sphäre des Straßenerhalters zuzuscheiden sind.

Hierzu darf präzisierend angemerkt werden, dass der in Punkt II festgelegte Finanzierungsschlüssel 50/20/30 für Bund/Land/GKB lediglich auf die Kosten, die in Zeile 1 (9. MIP) und Zeile 2 (Elektrifizierung) vorgesehen sind, angewendet wird.

Weiters ist festzuhalten, dass bei der GKB nur jene Anlagen ins Anlagevermögen aufgenommen werden, die unmittelbar mit dem Fahrweg verbunden sind. Die GKB ist auch für die Instandhaltung dieser Anlagen zuständig. Diese Anlagen betreffen im Wesentlichen Widerlager, Tragwerk und die Verkehrsstation für die Unterführung sowie die anteiligen Gemein- und Planungskosten. Alle übrigen baulichen Anlagen werden dem jeweiligen Straßenerhalter zugeschrieben und sind auch von ihm zu erhalten. Für jeder der fünf Unterführungen ist ein gesonderter Errichtungsvertrag zu erstellen, wo die gemeinsame bauliche Abwicklung und die zukünftige Instandhaltung geregelt wird.

In den Finanzierungssummen ist auch die Errichtung von drei Bushaltestellen auf den Bahnhofsvorplätzen in Deutschlandsberg, Söding-Mooskirchen und Premstätten enthalten, die zu 50% vom Bund und zu 50% vom Land finanziert werden. Es werden jeweils gesonderte Vereinbarungen über den Bau, die Erhaltung und den Betrieb der Bushaltestellen vereinbart, wobei die GKB in keinem der Fälle einen Anteil übernimmt.

9. MIP und Elektrifizierung

Jahr	Gesamt	GKB		Land		Bund		Stadt	
	Kosten	Finanzierungsbeitrag							
	in Euro	in Euro	%	in Euro	%	in Euro	%	in Euro	%
2021	31 527 776	0	0,0	474 327	1,5	30 753 449	97,5	0	0,0
2022	30 306 182	0	0,0	9 149 775	30,2	16 894 670	55,7	0	0,0
2023	35 440 089	0	0,0	13 670 281	38,6	21 469 808	60,6	0	0,0
2024	44 938 021	12 911 911	28,7	8 182 805	18,2	22 897 059	51,0	0	0,0
2025	53 979 543	45 645 573	84,6	8 061 134	14,9	6 080 820	11,3	0	0,0
Summe	196 191 612	58 557 484	29,8	39 538 322	20,2	98 095 806	50,0	0	0,0

Preisbasis für das 9. MIP: 2018, Preisbasis für die Elektrifizierung: 2017
 Vorausvalorisierung jeweils mit 2,5%/Jahr

Für die Zeile 3 der Anlage 1 (fünf Unterführungen in der Stadt Graz) wird im Sinne der zwischen Bund und Land am 3. Juli 2021 getroffenen Vereinbarung (MoU Steiermarkpaket 2021) folgender Finanzierungsschlüssel zwischen der GKB und den beteiligten Gebietskörperschaften festgelegt:

Unterführungen in der Stadt Graz

Jahr	Gesamt	GKB		Land		Bund		Stadt	
	Kosten	Finanzierungsbeitrag							
	in Euro	in Euro	%	in Euro	%	in Euro	%	in Euro	%
2021	2 359 336	0	0,0	877 673	37,2	773 862	32,8	707 801	30,0
2022	4 436 089	0	0,0	1 650 225	37,2	1 455 037	32,8	1 330 827	30,0
2023	5 296 452	0	0,0	1 970 280	37,2	1 737 236	32,8	1 588 936	30,0
2024	20 047 732	0	0,0	7 457 756	37,2	6 575 656	32,8	6 014 320	30,0
2025	25 040 418	0	0,0	9 315 035	37,2	8 213 257	32,8	7 512 125	30,0
Summe	57 180 027	0	0,0	21 270 970	37,2	18 755 049	32,8	17 154 008	30,0

Preisbasis für Unterführungen: 2019, Vorausvalorisierung mit 2,5%/Jahr

Gesamtübersicht

Jahr	Gesamt	GKB		Land		Bund		Stadt	
	Kosten	Finanzierungsbeitrag							
	in Euro	in Euro	%	in Euro	%	in Euro	%	in Euro	%
2021	33 887 112	0	0,0	1 352 000	4,0	31 527 311	93,0	707 801	2,1
2022	34 742 271	0	0,0	10 800 000	31,1	18 349 707	52,8	1 330 827	3,8
2023	40 736 541	0	0,0	15 640 561	38,4	23 207 044	57,0	1 588 936	3,9
2024	64 985 753	12 911 911	19,9	15 640 561	24,1	29 472 715	45,4	6 014 320	9,3
2025	79 019 961	45 645 573	57,8	17 376 169	22,0	14 294 077	18,1	7 512 125	9,5
Summe	253 371 639	58 557 484	23,1	60 809 292	24,0	116 850 854	46,1	17 154 008	6,8

Die auf die Kosten der finanzierbaren Leistung entfallende Umsatzsteuer ist keine im Sinne der geltenden Richtlinien finanzierbare Ausgabe. Sofern diese Umsatzsteuer aber nachweislich tatsächlich und endgültig von der GKB zu tragen ist und somit keine Vorsteuerabzugsberechtigung besteht, kann die Umsatzsteuer als finanzierbarer Kostenbestandteil berücksichtigt werden.

III.

Auszahlungsvoraussetzungen

Die Vertragspartner leisten ihre Jahresquoten gemäß Punkt II nach Maßgabe des Projektfortschrittes und entsprechend begründeter und von der GKB bis spätestens zwei Monate vor dem erwünschten Zahlungstermin vorzulegender Zahlungspläne sowie nach Maßgabe der budgetären Bedeckung.

Überzahlungen, die sich für die Vertragspartner aufgrund der Schlussabrechnung der vorherigen Vereinbarung (8.MIP) ergeben, werden den Vertragspartnern im Rahmen des 9. MIP gegengerechnet.

Zahlungen können frühestens nach Fertigung des Vertrages durch alle Vertragspartner, mit Ausnahme der Stadt Graz für die Unterführungen, geleistet werden. Zahlungen betreffend die Errichtung der Unterführungen erfolgen erst nach erfolgter Zeichnung durch die Stadt.

Vor Auszahlung der jeweiligen Jahresquote informieren sich die Vertragspartner im ersten Quartal eines Jahres über Zeitpunkt bzw. betragliche Höhe der Auszahlung gegenseitig. In begründeten Fällen kann eine Abweichung von den Auszahlungsmodalitäten vorgesehen werden. Fahrplanrelevante Maßnahmen an den Gleisanlagen (wie z.B. Erhöhung von Einfahrtsgeschwindigkeiten in Bahnhöfen) sind in geeigneter Form mit den für die Bestellung von öffentlichen Schienenpersonennahverkehrsdiensten zuständigen Behörden abzustimmen.

Die Planung und Durchführung fahrgastrelevanter Maßnahmen (Verkehrsstationen, P&R, B&R, etc.) haben unter sinngemäßer Anwendung allfälliger bundesweiter Vorgaben des BMK zu erfolgen (zum Beispiel Richtlinie Park&Ride-Anlagen des bmvit vom 1. Jänner 2017). Deren detaillierte Ausgestaltung im Rahmen der in gegenständlicher Vereinbarung definierten Maßnahmen wird zwischen GKB und Land abgestimmt.

Bedarfsgemäße Unter- oder Überzahlungen während eines oder mehrerer Jahre sind in begründeten Fällen möglich. Die für die Programmperiode 2021 – 2025 gemäß Punkt II zugesagte Gesamtfinanzierung darf jedoch nicht überschritten werden.

Werden die veranschlagten Projektkosten unterschritten, verringern sich die Finanzierungsbeiträge aliquot. Diesfalls ist die weitere Verwendung bereits ausbezahlter Finanzierungsbeiträge mit den Finanzierungsgebern abzustimmen. Allfällig erforderliche Änderungen bzw. Erhöhungen der Projektkosten werden im Lenkungsausschuss (siehe Abschnitt VI) inhaltlich erläutert und begründet. Falls sich daraus ein allfälliger Mehrbedarf an Finanzierungsmitteln ergibt, sind umgehend entsprechende Abstimmungsgespräche mit den Finanzierungsgebern aufzunehmen.

IV.

Allgemeine Verpflichtungen

Die Finanzierungsgeber verpflichten die GKB,

- a. mit der Durchführung der vorgesehenen Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen gemäß dem vereinbarten Zeitplan, ansonsten unverzüglich nach Gewährung der Finanzierungsbeiträge zu beginnen, die Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen zügig durchzuführen und diese, soweit nicht bereits eine Fristverlängerung gewährt wurde, innerhalb der vereinbarten, ansonsten innerhalb einer angemessenen Frist abzuschließen;
- b. den Betrieb auf der durch den Bund mitfinanzierten Strecke im Finanzierungszeitraum (in der Projektperiode) und zumindest bis 5 Jahre nach Ende des Finanzierungszeitraumes unter Gewährleistung der im Anhang 3 mittel Musterfahrplänen beschriebenen Fahrplanfunktionalität aufrecht zu halten und gegen Benützungsentgelt einen dementsprechenden Eisenbahnverkehr auf der finanzierten Infrastruktur auf die Dauer des Finanzierungszeitraumes und zumindest bis 10 Jahre nach Ende des Finanzierungszeitraumes zu gestatten – diese Verpflichtung der GKB setzt voraus, dass ausreichende finanzielle Mittel für die Instandhaltung zur Verfügung gestellt, die Folgeinvestitionsübereinkommen entsprechend den derzeitigen Planungen abgeschlossen und umgesetzt und bei allfälligen Änderungen des Zielfahrplanes und dann erforderlichen zusätzlichen Investitionen die Mittel ebenfalls zur Verfügung gestellt werden;

- c. die Finanzierungsbeiträge so sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig wie möglich einzusetzen und nur zu dem Zweck zu verwenden, für den sie gewährt wurden;
- d. zum Nachweis der widmungsgemäßen Verwendung der Finanzierungsbeiträge gesonderte Aufzeichnungen zu führen, diese sowie die entsprechenden Bücher und Belege und sonstige in lit. f genannten Unterlagen zehn Jahre ab dem Ende des Jahres der Auszahlung der letzten Rate des gesamten Finanzierungsbeitrages sicher und geordnet aufzubewahren und den Beauftragten der Finanzierungsgeber sowie der EU jederzeit in die entsprechenden Unterlagen Einsicht zu gewähren;
- e. den Finanzierungsgebern bis zum 30. Mai jeden Jahres, beginnend mit 30. Mai nach Auszahlung des ersten Teilbetrages und endend mit 30. Mai nach Abschluss des Projektes einen Verwendungsnachweis gemäß Punkt VI über die erhaltenen Finanzierungsbeiträge des jeweiligen Vorjahres vorzulegen, sowie die vollständige Finanzierung des jeweiligen Jahresprogramms nachzuweisen. Nach Abschluss der Laufzeit der Finanzierung ist gleichzeitig mit dem jährlichen Verwendungsnachweis ein Gesamtnachweis einschließlich der Darstellung der Gesamtfinanzierung vorzulegen – der Abschlussbericht ist bis 30. Mai nach Ende der Vertragslaufzeit vorzulegen;
- f. dem Bund ist gleichzeitig mit dem Verwendungsnachweis auch die nach Infrastruktur und Absatz getrennten Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen, die auf Basis der getrennt geführten Buchungskreise erstellt wurden, vorzulegen, es sei denn, die GKB fällt hinsichtlich rechnerischer Trennung von Absatz und Infrastruktur unter eine gesetzliche Ausnahmerebestimmung;
- g. den Organen oder den Beauftragten der Finanzierungsgeber sowie der EU jederzeit Auskünfte hinsichtlich der geförderten Investitionen oder Erhaltungsmaßnahmen zu erteilen, Einsicht in alle Bücher, Belege und Aufzeichnungen sowie sonstige der Überprüfung der Durchführung der Projekte dienende Unterlagen zu gewähren sowie das Betreten von Grundstücken und Gebäuden während der üblichen Geschäfts- und Betriebsstunden und die Durchführung von Messungen und Überprüfungen, soweit diese mit den mitfinanzierten Investitionen und/oder Erhaltungsmaßnahmen in Zusammenhang stehen, zu gestatten;
- h. alle Ereignisse, welche die Durchführung der Investitionen bzw. Erhaltungsmaßnahmen verzögern oder unmöglich machen oder die Erreichung des Finanzierungszieles gefährden, unverzüglich den Finanzierungsgebern anzuzeigen sowie alle Umstände, die eine Abänderung gegenüber den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Bundes oder des Landes darstellen oder eine Änderung der vereinbarten Bedingungen erfordern würden, unverzüglich mitzuteilen;
- i. bei Durchführung der Programme die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere auch jene des Bundesvergabegesetzes in der jeweils geltenden Fassung, zu beachten und einzuhalten;
- j. die Finanzierungsgeber und die von ihnen beauftragten Finanzierungsabwicklungsstellen zu ermächtigen, die für die Beurteilung des Vorliegens der Finanzierungsvoraussetzungen erforderlichen personenbezogenen Daten über die von ihm selbst erteilten Auskünfte hinaus auch durch Rückfragen bei den in Betracht

kommenden anderen Organen des Bundes oder bei einem anderen Rechtsträger, der einschlägige Förderungen oder Finanzierungsbeiträge zuerkennt oder abwickelt, oder bei sonstigen Dritten zu erheben;

- k. über den Anspruch aus einer Finanzierungszusage weder durch Abtretung, Anweisung oder Verpfändung noch auf andere Weise zu verfügen;
- l. die Finanzierungsgeber darüber zu informieren, wenn für die im Rahmen dieses Übereinkommens finanzierten Vorhaben Finanzierungsbeiträge aus anderen Finanzierungs- oder Förderungstiteln beantragt oder gewährt wurden oder wenn eine nachträgliche Antragstellung beabsichtigt ist.

V.

Einstellung oder Rückforderung der Finanzierungsbeiträge

- (1) Unter dem Vorbehalt der Geltendmachung weitergehender gesetzlicher Ansprüche sind die Finanzierungsbeiträge über Aufforderung der Finanzierungsgeber, der von ihnen beauftragten Finanzierungsabwicklungsstellen oder der EU als ungerechtfertigte Bereicherung ganz oder teilweise sofort zurückzuerstatten, wobei der Anspruch auf zugesicherte und noch nicht ausbezahlte Finanzierungsmittel erlischt, wenn insbesondere
 - 1. Organe oder Beauftragte der Finanzierungsgeber oder der EU über wesentliche Umstände unrichtig oder unvollständig unterrichtet worden sind;
 - 2. vorgesehene Berichte nicht erstattet oder Nachweise nicht erbracht oder erforderliche Auskünfte nicht erteilt worden sind, sofern in diesen Fällen eine schriftliche, entsprechend befristete und den ausdrücklichen Hinweis auf die Rechtsfolge der Nichtbefolgung enthaltende Mahnung erfolglos geblieben ist, sowie sonstige in diesem Übereinkommen vorgesehene Mitteilungen unterlassen wurden;
 - 3. vorgesehene Kontrollmaßnahmen be- oder verhindert werden oder Berechtigungen zur Inanspruchnahme der Finanzierungsbeiträge innerhalb des zur Aufbewahrung der Unterlagen vorgesehenen Zeitraumes nicht mehr überprüfbar sind;
 - 4. nicht aus eigener Initiative unverzüglich – jedenfalls noch vor einer Kontrolle oder deren Ankündigung – Ereignisse gemeldet werden, welche die Durchführung der geförderten Leistung verzögern oder unmöglich machen oder deren Abänderung erfordern würde;
 - 5. die Finanzierungsmittel widmungswidrig verwendet werden;
 - 6. die Leistung nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden kann oder durchgeführt worden ist – es sei denn, die Finanzierungsgeber stimmen einer Verlängerung des Durchführungszeitraums schriftlich zu;

7. Auflagen und Bedingungen nicht eingehalten werden;
 8. der Verkehr auf der mitfinanzierten Strecke ohne Zustimmung der Finanzierungsgeber eingestellt wird; für den Fall, dass mit den Finanzierungsbeiträgen die Voraussetzungen für die Erlangung einer Betriebskonzession geschaffen werden sollen, die anzustrebende Konzession nicht beantragt wird, bzw. nach Fertigstellung des Vorhabens eine Konzession nicht innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung nachgewiesen wird;
 9. durch Veräußerung oder Überlassung eines mitfinanzierten Gutes an Dritte der ursprüngliche Finanzierungszweck verhindert wird;
 10. über das Vermögen der GKB vor ordnungsgemäßer Durchführung, während des Durchführungszeitraums oder bis zu 10 Jahre nach Durchführung des mitfinanzierten Investitions- oder Erhaltungsprogramms ein Konkursverfahren eröffnet oder die Eröffnung eines Konkurses mangels kostendeckenden Vermögens abgelehnt wird;
 11. von Organen der EU die Aussetzung und/oder Rückforderung der Finanzierungsbeiträge verlangt wird;
 12. vom Finanzierungsnehmer das Abtretungs-, Anweisungs-, Verpfändungs- und sonstige Verfügungsverbot nicht eingehalten wurde.
- (2) In den Fällen der Z 1 bis 5, 8, 9 und 13 erfolgt jedenfalls, in den übrigen Fällen, nur soweit den Finanzierungsnehmer am Eintritt eines Rückzahlungsgrundes ein Verschulden trifft, eine Verzinsung des Rückzahlungsbetrages vom Tage der Auszahlung des Finanzierungsbeitrages an mit 3 vH über dem jeweils geltenden und von der Österreichischen Nationalbank verlautbarten Basiszinssatz pro Jahr unter Anwendung der Zinseszinsmethode. Trifft den Finanzierungsnehmer in den übrigen Fällen kein Verschulden, erfolgt eine Verzinsung des Rückzahlungsbetrages in der Höhe von 1 vH pro Jahr ab dem Tag der Auszahlung des Finanzierungsbeitrages unter Anwendung der Zinseszinsmethode. Liegen diese Zinssätze unter dem von der EU für Rückforderungen festgelegten Zinssatz, ist dieser heranzuziehen.
- (3) Kann die Leistung ohne Verschulden des Finanzierungsnehmers z.B. durch verspätete Zusagen der Finanzierungsmittel durch einen oder mehrere Finanzierungsgeber nur teilweise durchgeführt werden, kann von der Rückzahlung der Finanzierungsbeiträge Abstand genommen werden, wenn die Teilleistung für sich finanzierungswürdig ist.
- (4) Die Finanzierung wird ab dem Zeitpunkt, ab dem das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie davon Kenntnis erlangt, bei Unternehmensänderungen wie Verkauf, Verschmelzung, Aufgehen in einem neuen Unternehmen etc. eingestellt. Die weitere Vorgangsweise betreffend allenfalls bereits erfolgte Bestellungen hat die GKB zeitgerecht mit den Finanzierungsgebern abzustimmen. Eine Wiederaufnahme der Finanzierung kann beantragt werden, wenn durch die Unternehmensänderungen die ursprünglichen Zielsetzungen für die Finanzierungsgewährung beibehalten werden.

VI.

Verwendungsnachweis; externes Projektcontrolling

Der gemäß Punkt IV. e) vorzulegende Verwendungsnachweis hat durch einen Sachbericht und einen zahlenmäßigen Nachweis zu erfolgen. Der Verwendungsnachweis hat sich sowohl in seinen jährlichen Teilberichten als auch in seinem Abschlussbericht auf das vollständige (Teil-)Projekt zu beziehen. Grundlage dafür ist die in Anlage 2 festgelegte Berichtsstruktur.

Die GKB verpflichtet sich, für den Zeitraum der Umsetzung der gegenständlichen Einzelmaßnahmen einen Lenkungsausschuss bestehend aus Vertretern der Übereinkommenspartner einzurichten und zwei Mal pro Jahr (im ersten und dritten Quartal, beginnend im Jahr 2022) einzuberufen. Darin sind die Vertreter der Finanzierungsgeber ausführlich über den Fortschritt der Maßnahmen und über allfällige Abweichungen zu den übereinkommensgegenständlichen Zeit- und Kostenplänen zu informieren. Über die im Rahmen dieser Ausschüsse getroffenen Entscheidungen wird jeweils ein zwischen den Vertretern der Übereinkommenspartner abgestimmtes Protokoll erstellt, das von den Vertretern der Übereinkommenspartner zeitnahe zu unterzeichnen und damit zu genehmigen ist.

Der Sachbericht muss eine kurze Darstellung der erhaltenen Finanzierungsmittel sowie deren Verwendung, der durchgeführten Investitionen oder Erhaltungsmaßnahmen sowie der durch diese erzielten Erfolge enthalten. Weiters sind unabhängig von der vorgesehenen Berichtspflicht allfällige Projektänderungen oder Umstände, die die Projektdurchführung verzögern und unmöglich machen, darzustellen und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Gesamtprojekt bzw. ggf. noch folgende Teilprojekte zu beschreiben.

Im zahlenmäßigen Nachweis sind die Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen entsprechend der Darstellung im Finanzierungsübereinkommen (Anlage 2) aufzugliedern und die Istkosten den Plankosten gegenüberzustellen. Der zahlenmäßige Nachweis hat auch eine vollständige Darstellung der Finanzierung des (Teil-)Projektes zu enthalten.

Die Finanzierungsgeber behalten sich das Recht vor, die Einhaltung der Regelungen dieses Übereinkommens, insbesondere die bestimmungsgemäße Verwendung der von ihnen gewährten finanziellen Mittel, jeweils gesondert zu überprüfen bzw. von einem von ihnen gesondert zu benennenden Dritten überprüfen zu lassen.

VII.

Datenverwendung durch die Finanzierungsgeber

Der Finanzierungswerber nimmt zur Kenntnis, dass die im Zusammenhang mit der Anbahnung und Abwicklung des Vertrages anfallenden personenbezogenen Daten, deren Verwendung eine wesentliche Voraussetzung für die Wahrnehmung einer dem Finanzierungsgeber gesetzlich übertragenen Aufgabe oder sonst gemäß §§ 7 bis 11 des Datenschutzgesetzes 2000 zulässig ist, vom Finanzierungsgeber und von der von ihm beauftragten Fi-

finanzierungsabwicklungsstelle als Dienstleister für Zwecke des Abschlusses und der Abwicklung des Finanzierungsvertrages, der Wahrnehmung der dem Finanzierungsgeber gesetzlich übertragenen Aufgaben und für Kontrollzwecke verwendet werden und es im Rahmen dieser Verwendung dazukommen kann, dass die Daten insbesondere an Organe oder Beauftragte des Rechnungshofes (insbesondere gemäß § 3 Abs. 2, § 4 Abs.1 und § 13 Abs. 3 des Rechnungshofgesetzes 1948, BGBl. Nr. 144), des Bundesministeriums für Finanzen (insbesondere gemäß §§ 43 bis 47 und 54 BHG sowie §§ 8 und 9 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln, ARR 2004, BGBl II/51) und der EU nach den EU-rechtlichen Bestimmungen übermittelt oder offengelegt werden müssen.

Der Finanzierungsnehmer ist einverstanden, dass sein Name und seine Anschrift sowie der Verwendungszweck und die Höhe des Finanzierungsbeitrags von den Finanzierungsgebern veröffentlicht wird.

VIII.

Vorzeitige Vertragskündigung in Folge einer Gesetzesänderung

Im Falle struktureller Änderungen im oder betreffend das Privatbahngesetz, das GKE-Gesetz oder sonstiger Bundesgesetze mit Auswirkungen auf die Struktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH während der Laufzeit dieses Übereinkommens steht den Vertragspartnern das Recht zu, das gegenständliche Finanzierungsübereinkommen mit dem Ende des Haushaltsjahres, in dem eine derartige Gesetzesänderung stattfindet, zu kündigen. Die weitere Vorgangsweise betreffend allenfalls bereits erfolgte Bestellungen hat die GKB zeitgerecht mit den Finanzierungsgebern abzustimmen.

IX.

Abgaben und Gebühren

Die mit der Errichtung dieses Übereinkommens allenfalls verbundenen Abgaben und sonstigen Gebühren tragen Bund, Land und Stadt zu gleichen Teilen entsprechend des unter Punkt II ausgewiesenen Finanzierungsbeitrages.

X.

Gerichtsstand, Rechtsgrundlage

Als Gerichtsstand in allen aus diesem Übereinkommen allenfalls entstehenden Rechtsstreitigkeiten gilt das sachlich zuständige Gericht in Wien als vereinbart.

Zur Entscheidung über das Vertragsverhältnis ist ausschließlich österreichisches Recht anzuwenden.

XI.

Vertragsbeilagen, Kenntnisnahme, Anzahl der Verträge

Die diesem Übereinkommen beigehefteten Beilagen bilden einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages. Mit der Unterschrift unter dieses Übereinkommen bestätigen die Vertragspartner den Inhalt zur Kenntnis genommen zu haben und mit diesem einverstanden zu sein.

XII.

Inkrafttreten

Das Übereinkommen tritt mit Unterfertigung durch alle Vertragspartner in Kraft. Jeder Vertragspartner erhält eine Ausfertigung dieses Übereinkommens.

Für den Bund:

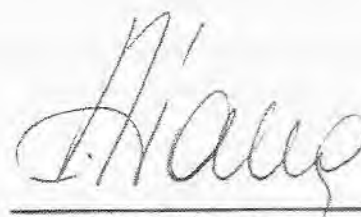
Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie


Fräulein BM Leonore Gewessler

Wien, am 22. 11. 2021

Für das Land Steiermark:

Der Landeshauptmann-Stellvertreter


Herr LH-Stv. Anton Lang

Graz, am 9. 3. 2022

Für die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Der Geschäftsführer



Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
A-8020 Graz, Köflacher G. 35-41

Herr KR Mag. Franz Weintögl

Graz, am 25. 11. 2021

Für die Stadt Graz

.....
Bürgermeisterin Elke Kahr
Graz, am

.....
(Gemeinderat)
Graz, am

.....
(Gemeinderat)
Graz, am

Gefertigt aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses vom

Anlage 1

Aufstellung der Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen der Graz-Köflacher Bahn zum Investitionsübereinkommen 2021 bis 2025¹

GKB MIP 2021-2025 Kosten in EURO vorausvalorisiert	2021	2022	2023	2024	2025	SUMME 2021 bis 2025
9. MIP	23 558 516	26 307 620	17 603 303	15 880 377	21 344 877	104 694 694
Elektrifizierung	7 969 260	3 998 562	17 836 786	29 057 644	32 634 666	91 496 318
Unterführungen Stadt Graz	2 359 336	4 436 089	5 296 452	20 047 732	25 040 418	57 180 028
SUMME Kosten 9 MIP, Elektrifizierung, Unterführungen Graz	33 887 112	34 742 272	40 736 541	64 985 753	79 019 961	253 371 640

¹ In der der Anlage 1 zugrundeliegenden Kostenkalkulation für den Zeitraum 2021 bis 2025 sind auch Kosten in Höhe von insgesamt rund 57,18 Mio. € für Unterführungen in der Stadt Graz enthalten. Diese Kosten umfassen nicht nur die Eisenbahnanlage, sondern auch jene Kosten, die der Sphäre des Straßenerhalters zuzuscheiden sind. Hierzu darf präzisierend angemerkt werden, dass der in Punkt II des Übereinkommens festgelegte Finanzierungsschlüssel 50/20/30 für Bund/Land/GKB lediglich auf die Kosten, die in Zeile 1 (9. MIP) und Zeile 2 (Elektrifizierung) vorgesehen sind, angewendet wird.

Für die Zeile 3 der Anlage 1 (Unterführungen in der Stadt) ist im Sinne der zwischen Bund und Land am 3. Juli 2021 getroffenen Vereinbarung ein Finanzierungsschlüssel zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften festgelegt.

Anlage 2

Projektliste der Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen der Graz-Köflacher Bahn zum Investitionsübereinkommen 2021 bis 2025

9. MIP								
Proj.Nr.:	Projektname	2021	2022	2023	2024	2025	2021 - 2025	Fertigstellung
508	Bahnhof Lannach	2 413 174	20 500	0	0	600 064	3 033 738	2021
540	Zentrale Betriebsführung Lieboch	176 441	258 673	19 099	26 486	35 410	516 109	2030
541	Bahnhof Deutschlandsberg	10 091 174	7 529 998	572 522	0	0	18 193 694	2023
586	Bahnhof Lieboch	545 362	30 750	0	0	0	576 112	2021
587	Bahnhof Bf. Preding-Wieselsdorf	2 001 479	20 500	0	0	0	2 021 979	2021
588	Bahnhof Straßgang	0	30 750	0	60 014	1 230 290	1 321 054	2027
589	Bahnhof Gr.St. Florian	2 989 867	2 537 851	0	942 323	0	6 470 042	2024
601	Bahnhof Söding	106 934	35 875	674 084	2 325 459	7 911 816	11 054 167	2025
602	Bahnhof Premstätten	566 749	30 750	3 415 806	7 731 578	0	11 744 883	2024
603	Zentrale Betriebsführung Graz	662 989	76 725	78 643	1 358 840	472 139	2 649 337	2030
604	Bahnhof St. Martin-Bergla	310 108	3 928 765	6 084 563	0	0	10 323 436	2023
605	Bahnhof Wies-Eibiswald	0	2 613 659	4 956 536	0	0	7 570 196	2023
607	Bahnhof Frauental	1 915 932	7 666 052	0	0	0	9 581 984	2022
643	Bahnhof Graz Kfi Bhf	500 450	782 004	925 741	0	0	2 208 195	2030
640	Bahnhof Krottendorf	0	35 875	539 267	1 017 403	5 400 330	6 992 875	2025
642	Bahnhof Köflach	0	20 500	0	0	2 045 426	2 065 926	2026
641	Bahnhof Voitsberg	320 801	688 393	0	0	2 528 070	3 537 264	2026
Div.	Brücken	957 057	0	337 042	2 418 275	1 121 331	4 833 705	Div.
Summe		23 558 516	26 307 620	17 603 303	15 880 377	21 344 877	104 694 694	
Elektrifizierung								
Proj.Nr.:	Projektname	2021	2022	2023	2024	2025	2021 - 2025	Fertigstellung
527	Elektrifizierung	4 068 224	2 856 116	16 870 705	23 596 357	23 272 161	70 663 563	2028
650	2-Gleisigkeit	3 901 036	1 142 446	966 081	5 461 286	9 362 505	20 833 355	2029
Summe		7 969 260	3 998 562	17 836 786	29 057 644	32 634 666	91 496 918	
Unterführungen Stadt Graz								
Proj.Nr.:	Projektname	2021	2022	2023	2024	2025	2021 - 2025	Fertigstellung
Div.	5 Unterführungen	2 359 336	4 436 089	5 296 452	20 047 732	25 040 418	57 180 028	2031
Summe		2 359 336	4 436 089	5 296 452	20 047 732	25 040 418	57 180 028	
Gesamtsumme 9. MIP		33 887 112	34 742 272	40 736 541	64 985 753	79 019 961	253 371 640	

* 5 Unterführungen: Wetzelsdorferstraße (L301), Kärntner Straße (B70), Peter-Rosegger-Straße, Gradnerstraße (L323) und Reininghausstraße

Anlage 3: Verkehrliche Zielsetzungen Ausbau und Elektrifizierung Graz-Köflacher Bahn

Das Streckennetz der GKB ist in das S-Bahnsystem der Steiermark integriert, welches im Personenverkehr die Landeshauptstadt Graz getaktet mit den steirischen Regionen verbindet. Auf dem Streckennetz der GKB erfolgt diese Anbindung der Landeshauptstadt Graz mit den Linienverkehren

- Linie S 7: Graz – Lieboch – Köflach,
- Linie S 61: Graz – Lieboch – Wettnannstätten – Deutschlandsberg – Wies-Eibiswald und
- Linie S 6: Graz – Werndorf – Hengsberg – Wettnannstätten – Deutschlandsberg – Wies-Eibiswald (im Streckenabschnitt Graz bis Wettnannstätten auf der Koralmbahn der ÖBB Infrastruktur AG)



Abbildung 1: Ausschnitt der schematischen Darstellung des S-Bahn Systems Steiermark (Quelle: Land Steiermark)

Fahrplansystem bis zur Inbetriebnahme des Elektrifizierungs- und Ausbauprojektes

Bis zur elektrischen Inbetriebnahme der Koralmbahn der ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2025, in deren Folge auch die Elektrifizierung des Streckennetzes der GKB vorgesehen ist, ist für die auf der Schieneninfrastruktur der GKB verkehrenden S-Bahnlinien folgendes Fahrplansystem vorgesehen:

- Linie S 6: Stundentakt
- Linie S 61: Stundentakt - teilweise verkehren die Züge der S61 zwischen Graz Hbf und Lieboch vereinigt mit den Zügen der S7
- Linie S 7: Stundentakt mit Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit;

Fahrplansystem mit dem Elektrifizierungs- und Ausbauprojekt (ab 12/2025 bzw. 12/2028)

Im Zusammenhang mit der elektrischen Inbetriebnahme der Koralmbahn der ÖBB-Infrastruktur AG ist eine Elektrifizierung des gesamten für den SPNV-Weststeiermark relevanten Schienennetzes mit einem selektiven zweigleisigen Ausbau im Streckenabschnitt Lieboch – Graz nach folgendem Stufenplan vorgesehen:

1. Fertigstellung der Elektrifizierung der Teilstrecke Wetmannstätten – Hengsberg – Graz der Koralmbahn der ÖBB-Infrastruktur AG ab Mai 2025, wobei ab 04.08.2025 auf diesem Streckenabschnitt ausschließlich nur mehr ETCS-Betrieb (European Train Control System) und kein PZB-Betrieb (Punktförmige Zugbeeinflussung) mehr möglich ist.
2. Fertigstellung der Elektrifizierung der Teilstrecke Wetmannstätten – Deutschlandsberg Stadt – Wies-Eibiswald sowie des Graz-Köflacherbahnhofs in Graz ab August 2025
Fertigstellung der Elektrifizierung sowie Kapazitätserweiterungen der Strecken Graz Köflacherbahnhof – Lieboch – Köflach bzw. Lieboch – Wetmannstätten mit Fahrplanwechsel 2028/2029 im Dezember 2028.

Dementsprechend ist für die auf der Schieneninfrastruktur der GKB verkehrenden S-Bahnlinien folgendes Fahrplansystem vorgesehen:

- Linie S6 (ab 12/2025): Stundentakt, Verdichtung auf Halbstundentakt in der HVZ
- Linie S61 (ab 12/2028): Abschnitt Graz Hbf – Lannach: Halbstundentakt, Abschnitt Lannach – Deutschlandsberg: Stundentakt mit Verdichtungen in der Morgen-HVZ
- Linie S7 (ab 12/2028): Stundentakt, Verdichtung auf Halbstundentakt in der HVZ
- Linie S71 (ab 12/2028): Halbstundentakt in der HVZ



Stellungnahme 7/2022 zum Thema

Eisenbahnkreuzungen der GKB im Grazer Stadtgebiet

Errichtung von 4 Nahverkehrsknoten und 1 Bahnunterführung

(Vorhabenskontrolle Planungsbeschluss)

Inhaltsverzeichnis

Planung und Grobkostenschätzung der Unterführungen in Millionen Euro - Preisbasis 2019 (valorisiert mit 2,5%)

Straßenname	Zeitraum	Bauphase	(inkl.)
Wetzelsdorfer Straße	2027 - 2029		
Peter Rosegger Straße	2024 - 2026		
Kärntner Straße	2025 - 2027		
Reininghausstraße	2029 - 2031		
Gradnerstraße	2029 - 2031		

6

Eckdaten

Gegenstand des geplanten Gemeinderatsbeschlusses war der Antrag der Stadtbaudirektion zur grundsätzlichen Zustimmung des Gemeinderates zur Errichtung von fünf Bahnunterführungen im Verlauf der GKB-Trasse im Grazer Stadtgebiet.

3

Editorial
Impressum

6

Einleitung

12-13

Stellungnahmen
Steckbrief

GZ.: StRH - 045441/2020

Graz, 12. Mai 2022

StRH der Landeshauptstadt Graz
A-8011 Graz
Kaiserfeldgasse 19

7

Bedarf



Zur Erhöhung der Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen mit Lichtsignalanlagen, nach der Entscheidung für den Ausbau der GKB-Strecke inklusive Elektrifizierung und einer Taktverdichtung verbunden mit längeren Schließzeiten an bestehenden Schrankenanlagen, bestand für die im Grazer Stadtgebiet befindlichen Eisenbahnkreuzungen Handlungsbedarf.

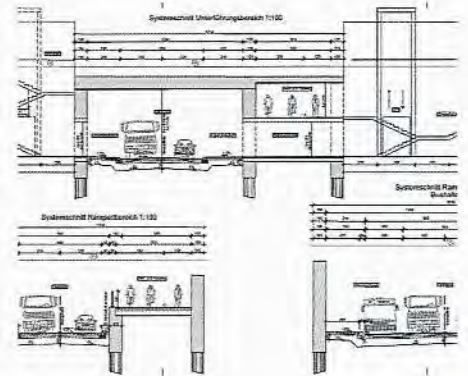


4

Fotonachweise
Abkürzungsverzeichnis
Piktogramme

10

Folgekosten / Lebenszykluskosten
Finanzierung



8-9

Sollkostenberechnungen



Gegenstand des geplanten Gemeinderatsbeschlusses war die generelle Zusage der Stadt Graz zur Finanzierungsbeteiligung an der Errichtung von fünf Bahnunterführungen im Gebiet der Stadt Graz in der Höhe von rund 53 Millionen Euro inklusive notwendiger Ablösen und Reserven, das entsprach 30% der Gesamterrichtungskosten.

5

Zusammenfassung

11

Methoden
Disclaimer

Editorial

Katastrophen zeigen immer besonders deutlich auf, wo Verbesserungen gemacht werden müssen. In Verbindung mit dem konkreten Vorhaben haben mehrere Personen aufgrund der fehlenden Schrankenanlage ihr Leben verloren. Dies zeigte auf, dass zum einen die Sicherheit der Bahnverbindungen verbessert werden muss, zum anderen aber auch, dass die Bahnstrecken durch Graz, insbesondere wenn die Züge mit höheren Takten fahren um attraktiv und konkurrenzfähig gegenüber dem Individualverkehr zu sein, den Auto- aber auch Busverkehr auf den Kreuzungen Bahn-Straße fast gänzlich zum Erliegen bringen können.

Das sich die vier betroffenen Stellen (Bund, Land, GKB und Stadt) auf gemeinsam finanzierte Vorhaben verständigt haben, ist ein guter und wichtiger Schritt. Aus anderen gemeinsam finanzierten Vorhaben wissen wir jedoch, dass hier die Fragen in den Details sehr kompliziert werden können und die Stadt teilweise (finanzielle) Nachteile hatte. Es wird daher im Rahmen der Vorbereitung der Vorhabensbeschlüsse der einzelnen Vorhaben von großer Bedeutung sein, die Details hinsichtlich der Kostentragung (etwa bei Kostenüberschreitungen) zu regeln.

Dieses Vorhaben erhielt – nahezu ident – der Stadtrechnungshof bereits zum zweiten Mal. Bereits im September 2020 legte er einen entsprechenden Bericht dem damals zuständigen Stadtsenatsmitglied vor.

Mit diesem Planungsbeschluss soll nun aber die grundsätzliche Bereitschaft der Stadt Graz festgehalten werden, in diesen Bereich in den nächsten Jahren 53 Millionen Euro zu investieren. Nur ein Teil dieses Geldes wird als tatsächliche Investition als Wert auch im Vermögen der Stadt Graz aufscheinen, ein größerer Teil ist als Subvention zu sehen – als Beitrag der Stadt in eine fremde Infrastruktur, die den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver macht.

Stellungnahme 1



Mag. Hans-Georg Windhaber, MBA

Fotonachweise

- Cover (von links): Stadt Graz/Pichler (1, 2), Fischer (3), photo 5000- www.fotolia.com (4)
- Seite 2, 6: Auflistung der im Zeitraum 2024 bis 2031 geplanten Unterführungen; Stadtbaudirektion bzw. StRH
- Seite 2,7: Eisenbahnkreuzung Peter-Rosegger-Straße; StRH
- Seite 2, 9: Querschnitte Unterführung Wetzelsdorfer Straße; Stadtbaudirektion
- Seite 3: Opernfoto
- Seite 9: Lageplan Unterführung Wetzelsdorfer Straße; Stadtbaudirektion

Abkürzungsverzeichnis

bzw.	beziehungsweise	StRH	Stadtrechnungshof
ca.	circa		
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH		
GO	Geschäftsordnung		
GZ	Geschäftszahl		
HHOG	Haushaltsordnung der Landeshauptstadt Graz		
inkl.	inklusive		
IV	Individualverkehr		
NVK	Nahverkehrsknoten		
ÖV	Öffentlicher Verkehr		

Piktogramme



plausibel



Prüfhemmnis



nicht plausibel

Zusammenfassung

Die Stadt Graz beabsichtigte sich an den Kosten zur Errichtung von fünf Bahnunterführungen im Verlauf der GKB-Trasse in einer Höhe von rund 53 Millionen Euro, das entsprach 30 Prozent der Errichtungskosten inklusive Ablösen zu beteiligen. Allfällige umsatzsteuerpflichtige Kostenanteile waren aufgrund der bestehenden Planungstiefe noch nicht berücksichtigt.

Nach der Entscheidung für die Beibehaltung der GKB-Strecke, dem weiteren Ausbau und der Elektrifizierung der GKB-Linie sowie der Notwendigkeit der Erhöhung der Sicherheit an den bestehenden Querungen der GKB-Trasse bestand im Grazer Stadtgebiet Handlungsbedarf zur Erhöhung der Sicherheit.

Der StRH stellte positiv fest, dass die Stadtbaudirektion gemeinsam mit den anderen Projektbeteiligten Machbarkeitsstudien beauftragte und an Hand der vorgelegten Ergebnisse die Umsetzung der technisch besten und sinnvollsten Maßnahmen erarbeitete. Die Systematik zur Entscheidungsfindung und schlussendlich der Entschluss zur Errichtung von Unterführungen waren für den StRH nachvollziehbar und plausibel.

Kostenberechnungen lagen als Grobkostenschätzungen, basierend auf Lageplänen, Querschnitten und Systemschnitten vor. Die Systematik der Kostenberechnungen war nachvollziehbar, kritisch stellte der StRH jedoch fest, dass es sich bei den zurzeit vorliegenden Grobkostenschätzungen aus seiner Sicht um einen voraussichtlichen Kostenrahmen handelte. Die endgültigen Kosten der einzelnen Bahnunterführungen würden erst nach erfolgten weiterführenden Planungen und den vom Gemeinderat noch zu beschließenden Errichtungsverträgen zu jedem einzelnen Vorhaben feststehen. Der StRH empfahl, dass im Zuge der Genehmigung der einzelnen Errichtungsverträge jedenfalls ein Vorhabensbeschluss mit detaillierten Kostenberechnungen für jede Bahnunterführung herbeizuführen ist.

Folgekostenberechnungen lagen nicht vor. Damit hielt die Stadtbaudirektion die Vorgaben der HHOG nicht ein. Der StRH empfahl, dass spätestens im Zuge des Vorhabensbeschlusses die in der HHOG geforderten Lebenszykluskosten vorzulegen sind.

Einleitung

Der StRH erstellte bereits im September 2020 eine Stellungnahme zur geplanten Errichtung von Bahnunterführungen im Gebiet der Stadt Graz in Zusammenhang mit der bestehenden GKB-Linie. Zum damaligen Zeitpunkt war die Freigabe von Planungsgeldern zu weiterführenden Planungen von drei Bahnunterführungen vorgesehen. Der StRH übermittelte seine Stellungnahme am 17. September 2020 an den zuständigen Stadtseatsreferenten.

Letztendlich legte das zuständige Stadtseatsmitglied das geplante Gemeinderatsstück dem Gemeinderat nicht vor, da die endgültigen Anteile der Kostenbeteiligungen zwischen Bund/Land/Stadt noch nicht fixiert waren und man das Ergebnis der Verhandlungen abwarten wollte.

Mittlerweile liegt ein von Bund, Land und GKB unterfertigtes Übereinkommen zur Finanzierung der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH für den Zeitraum 2021 bis 2025 vor. Inhalt

war unter anderem auch die Aufteilung der Kosten für die Errichtung von fünf Bahnunterführungen im Gebiet der Stadt Graz entlang der GKB-Trasse. Vor der Unterfertigung durch die Bürgermeisterin war daher die Genehmigung zur Finanzierungsbeitrag der Stadt Graz an der Errichtung von vier Nahverkehrsknoten (Wetzelsdorfer Straße, Peter Rosegger Straße, Kärntner Straße und Gradnerstraße) und eine Bahnunterführung (Reininghausstraße) herbeizuführen.

Eckdaten

Gegenstand des geplanten Gemeinderatsbeschlusses war der Antrag der Stadtbaudirektion zur grundsätzlichen Zustimmung des Gemeinderates zur Errichtung von fünf Bahnunterführungen im Verlauf der GKB-Trasse im Grazer Stadtgebiet sowie die Genehmigung des Gemeinderates zur Unterfertigung eines Finanzierungsübereinkommens zwischen

- dem Bund, vertreten durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen,
- dem Land Steiermark, vertreten durch die Abteilung 16 – Verkehr und Landeshochbau,
- der Stadt Graz, vertreten durch die Bürgermeisterin und
- der Graz-Köflacher Bahn und Betriebs GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung (GKB).

Zum Zeitpunkt der Kontrolle war das Finanzierungsübereinkommen von Bund, Land und GKB bereits unterfertigt.

Im Zeitraum 2024 bis 2031 sollten entlang der Bahnstrecke der GKB im Stadtgebiet fünf Unterführungen errichtet werden. Es waren dies Unterführungen der Priorität 1 und 2 entlang der bestehenden Bahnlinie in

- der Wetzelsdorfer Straße, Errichtung eines Nahverkehrsknotens (NVK mit Busanbindung),
- der Peter-Rosegger-Straße, Errichtung eines NVK mit zukünftiger Straßenbahnanbindung,
- der Kärntner Straße, Errichtung eines NVK mit Busanbindung,
- der Reininghausstraße, Errichtung einer Unterführung,
- der Gradnerstraße, Errichtung eines NVK mit Busanbindung.

Bei allen Unterführungen waren Geh- und Radwege mitberücksichtigt.

Die Stadtbaudirektion und die GKB veranschlagten die Gesamtkosten für die Errichtung der fünf Unterführungen mit rund 176,6 Millionen Euro (indexiert). Der Anteil der Stadt Graz sollte sich dabei aufgrund des vereinbarten Aufteilungsschlüssels auf rund 53 Millionen Euro, das waren 30% der Gesamt-errichtungskosten, belaufen.

Die veranschlagten Kosten waren Nettobeträge. Allfällige umsatzsteuerpflichtige Kostenanteile waren aufgrund der bestehenden Planungstiefe noch nicht berücksichtigt. In den Kosten enthalten waren Errichtungskosten der Unterführungen sowie Ablösekosten für Grundstücke und Gebäude.

Der Errichtungszeitraum für alle fünf Unterführungen erstreckte sich von 2024 bis 2031.

Aufstellung und Grobkostenschätzung der Unterführungen

in Millionen Euro - Preisbasis 2019 (valorisiert mit 2,5% pro Jahr bis 2031) exkl. Ust.®

Priorität	Straßenname	Zeitraum Bauphase	Kosten (inkl. Ablösen)	Anteil Stadt Graz	Anmerkung
1	Wetzelsdorfer Straße	2027 - 2029	44,9	13,5	NVK mit Busanbindung
1	Peter Rosegger Straße	2024 - 2026	45,8	13,7	NVK mit möglicher Straßenbahnanbindung*)
1	Kärntner Straße	2025 - 2027	39,4	11,8	NVK mit Busanbindung
2	Reininghausstraße	2029 - 2031	23,8	7,2	
2	Gradnerstraße	2029 - 2031	22,7	6,8	NVK mit Busanbindung
Summe			176,6	53,0	

*) zukünftig geplante Straßenbahnlinie Südwest

Bedarf



Zur Erhöhung der Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen mit Lichtsignalanlagen, nach der Entscheidung für den Ausbau der GKB-Strecke inklusive Elektrifizierung und einer Taktverdichtung verbunden mit längeren Schließzeiten an bestehenden Schrankenanlagen, bestand für die im Grazer Stadtgebiet befindlichen Eisenbahnkreuzungen Handlungsbedarf.

Mit Beschluss des Gemeinderates vom 15. November 2018 sollte eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertreter:innen der GKB, dem Land Steiermark, der Stadt Graz und beauftragten Zivilingenieurbüros rechtskonforme und technische Lösungen zu den im Gebiet der Stadt Graz bestehenden 12 Bahnübergängen entwickeln. Aufgrund der Ergebnisse von durchgeführten Machbarkeitsstudien empfahl die Arbeitsgruppe für alle 12 bestehenden niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen etappenweise die Errichtung von Unterführungen.

Grundlage für die Beurteilung der einzelnen Eisenbahnkreuzungen war deren Kapazitäten bei Sicherung durch Schrankenanlagen unter Berücksichtigung des heutigen Straßenver-

kehrs, mit besonderer Gewichtung des ÖV sowie des Geh- und Radverkehrs und des zukünftigen Schienenverkehrs.

Das Ergebnis der Berechnungen ergab, dass fünf Eisenbahnkreuzungen nach Änderung der Sicherungsart bzw. der Verdichtung des Schienenverkehrs zum Teil erheblich über der Kapazitätsgrenze liegen würden. Nach der durchgeführten Priorisierung, sollten daher im Grazer Stadtgebiet im Zuge einer ersten Ausbauphase im Zeitraum 2024 bis 2031 diese fünf Bahnunterführungen errichtet werden. Davon sollten vier Bahnunterführungen als Nahverkehrsknoten ausgebaut werden.

Als Alternative prüfte die Arbeitsgruppe auch eine Tieferlegung der GKB-Strecke, wobei deren technische Machbarkeit für einen Teilabschnitt grundsätzlich möglich war. Die Arbeitsgruppe empfahl aber diese Variante aufgrund:

- der komplexen Genehmigungs- und Bauphase,
- einer sehr späten Verkehrswirksamkeit,
- einer nicht möglichen etappenweisen Realisierung,

- den großen Beeinträchtigungen während der Bauphase und
- den wesentlich höheren Kosten

nicht weiter zu verfolgen.

Für den StRH war die nunmehr geplante Errichtung von Unterführungen als Ersatz für die bestehenden niveaugleichen Bahnkreuzungen sowie deren Prioritätenreihung nachvollziehbar und plausibel.



Sollkostenberechnungen



Gegenstand des geplanten Gemeinderatsbeschlusses war die generelle Zusage der Stadt Graz zur Finanzierungsbeteiligung an der Errichtung von fünf Bahnunterführungen im Gebiet der Stadt Graz in der Höhe von rund 53 Millionen Euro inklusive notwendiger Ablösen und Reserven, das entsprach 30% der Gesamterrichtungskosten.

Die geplanten Bahnunterführungen betrafen sowohl Landes- als auch Gemeindestraßen. Die Stadtbauverwaltung legte dem StRH zu sämtlichen im Gebiet der Stadt Graz geplanten Bahnunterführungen dieselben Grobkostenschätzungen, wie anlässlich der Kontrolle im Juni/September 2020 vor.

Die Massenberechnungen basierten auf, von beauftragten Zivilingenieurbüros ausgearbeiteten Lageplänen, definierten Bauwerksteilen und abgestimmten Kostenansätzen. Die Grobkostenermittlungen der einzelnen Ziviltechnikerbüros fanden immer in Abstimmung mit Vertreter:innen der GKB, des Landes Steiermark und der Stadt Graz statt. Laut Stellungnahme der Stadtbauverwaltung fand eine Überprüfung der Angaben der Planer mittels Lageplan / Querschnitt von der Arbeitsgruppe stichprobenweise hinsichtlich Plausibilität statt.

Der StRH kontrollierte die vorgelegten Gesamt-Sollkosten ausschließlich auf Plausibilität der Systematik der hergeleiteten Grobkostenschätzungen. Entsprechend dem Stand der einzelnen Vorhaben waren diese plausibel.

Laut Auskunft der Stadtbauverwaltung sollte die GKB bei allen fünf Bahnunterführungen als Auftraggeber auftreten und sämtliche Vergaben und Abrechnungen in deren Verantwortungsbereich liegen. Die Koordination während der Bauphase der einzelnen Vorhaben sollte zwischen GKB/Land/Stadt aufgeteilt werden. Des Weiteren sollte gemäß vorliegenden Finanzierungsübereinkommen zu jeder der fünf geplanten Bahnunterführungen ein gesonderter Errichtungsvertrag

erstellt werden, der die gemeinsame bauliche Abwicklung und die Zuständigkeit der zukünftigen Instandhaltungen regeln sollte.

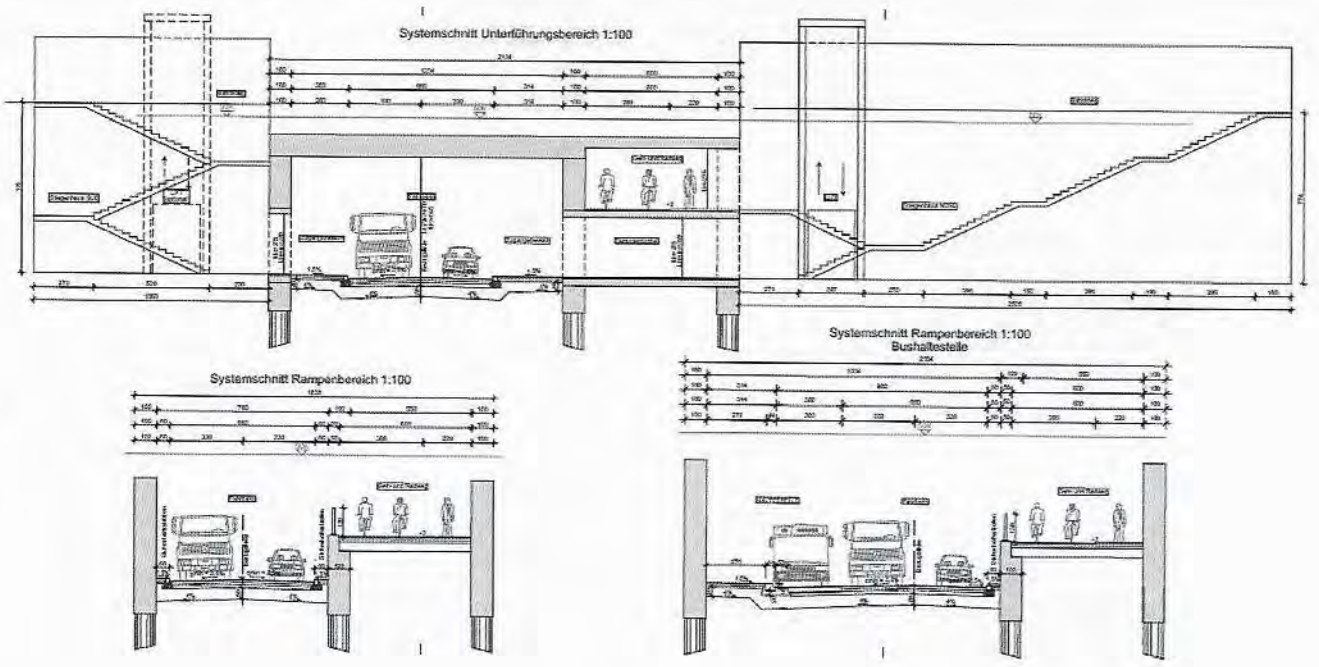
Im Zusammenhang mit der aktuell vorgelegten Grobkostenschätzung war vom StRH festzustellen:

- Die aktuelle Datenlage zur Massen- und Kostenberechnung entsprach nach wie vor jener mit Stand Juni 2020. Es fand keine Überarbeitung, vor allem hinsichtlich der im Jahr 2021 eingetretenen starken Baukostenindexsteigerungen, statt. Die Projektbeteiligten berücksichtigten im Jahr 2020 Indexsteigerung in Höhe von 2,5 Prozent pro Jahr für den Zeitraum 2021 bis 2031.
- Die in den Grobkostenschätzungen enthaltenen Reserven für Unberücksichtigtes und Unvorhergesehenes beliefen sich in Summe auf rund 23 Prozent der zu berücksichtigenden Kostenanteile.
- Allenfalls anfallende Kosten in Zusammenhang mit der Umsatzsteuer waren in der Grobkostenschätzung zurzeit nicht enthalten. Für Anlagenteile der GKB bestand die Möglichkeit des Vorsteuerabzugs. Gemäß Auskunft der Stadtbauverwaltung ließ die GKB aktuell prüfen welche Anlagenteile der jeweiligen Projektpartner relevant für die Umsatzsteuer wären. Für den Fall, dass für Teile der Bahnunterführung eine Umsatzsteuer anfallen würde, würde sich der Kostenanteil der Stadt Graz - wie auch bei den anderen Vertragspartnern - entsprechend erhöhen.

Aus Sicht des StRHes stellte die zurzeit dargestellte Finanzierungsbeteiligung der Stadt Graz in Höhe von rund 53 Millionen Euro einen voraussichtlichen Kostenrahmen dar. Eine exaktere Aussage zu den tatsächlichen Kosten war erst nach weiterführenden Planungen möglich.

VERÄNDERUNGSEMPFEHLUNG

- Im Zuge der Vorlage der einzelnen Errichtungsverträge zur Genehmigung durch den Gemeinderat sind in jedem Fall detailliertere Kostenberechnungen im Zuge eines Vorhabensbeschlusses vorzulegen.



Folgekosten / Lebenszykluskosten



Gemäß § 20 der Haushaltsordnung der Landeshauptstadt Graz (HHOG) waren dem StRH im Zuge der Vorhabenskontrolle zum Planungsbeschluss, wenn möglich ein Wirtschaftlichkeitsvergleich von mehreren in Betracht kommenden Möglichkeiten bezüglich der Anschaffungs- oder Herstellungskosten und der Folgekosten vorzulegen.

Im Bericht „Eisenbahnkreuzungen der GKB im Grazer Streckenabschnitt - Verkehrsplanerische Untersuchung“, Stand 5. März 2020, stellte die Arbeitsgruppe fest, dass eine Tieferlegung der GKB-Trasse im Abschnitt Reininghausstraße bis Robert-Kochstraße (Seiersberg) aus technischer Sicht prinzipiell möglich wäre, aber aus folgenden Gründen nicht zu empfehlen war:

- Sehr späte Verkehrswirksamkeit.
- Keine etappenweise Realisierung möglich.

- Große Beeinträchtigungen für ÖV (Betriebseinstellung der GKB im Grazer Stadtgebiet auf Baudauer), IV und Anrainer während der Bauherstellung.
- Nachteile in der Betriebsführung.
- Ca. 9 mal höhere Kosten gegenüber den Einzelmaßnahmen.

Der StRH nahm das Ergebnis der Variantenuntersuchung der Arbeitsgruppe zur Kenntnis.

Folgekostenberechnungen lagen nicht vor, da laut Auskunft der Stadtbauverwaltung die Berechnung von Folgekosten bei diesem Planungsstand der Vorhaben nicht möglich war.

Erst anlässlich der Ausarbeitung der jeweiligen Errichtungsverträge zu jeder einzelnen Bahnunterführung sollten die Zuständigkeiten und Kostenanteile für zukünftige Wartungen und Instandhaltungen zwischen GKB/Land/Stadt geregelt werden. Dabei war darauf hinzuweisen, dass sich drei Bahnunter-

führungen auf Landesstraßen und zwei Bahnunterführungen auf Gemeindestraßen befanden.

VERÄNDERUNGSEMPFEHLUNG

- Bei Vorhaben sind die Vorgaben der HHOG einzuhalten und Lebenszykluskosten für die einzelnen „Bauteile“ zu berechnen und auszuweisen. Dafür sollten passende Berechnungsmodelle, allenfalls auch mit Unterstützung externer Berater erarbeitet werden.

Finanzierung

Gemäß vorliegendem Finanzierungsübereinkommen sollten aufgrund der Verhandlungen zwischen Bund/Land/Stadt die Kosten der Bahnunterführungen folgendermaßen aufgeteilt werden.

- 37,2% Land
- 32,8% Bund
- 30,0% Stadt

Der StRH nahm das Ergebnis der Verhandlungen zur Kostenaufteilung zur Kenntnis.

Methoden

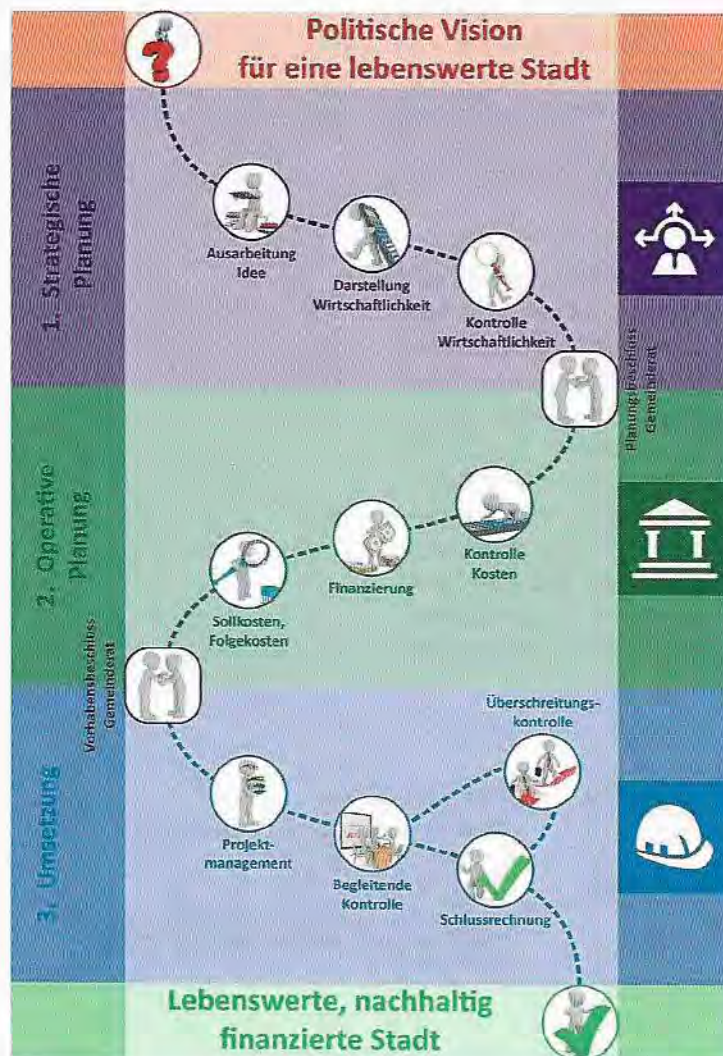
Zur Kontrolle zog der StRH unter anderem folgende Unterlagen heran:

- Entwurf des GR-Berichtes zum Bau und zur Finanzierungsbeteiligung an fünf Bahnunterführungen, GZ: A10/BD 062881/2012/0032 vom April 2022
- GR-Bericht betreffen Machbarkeits- und Verkehrsuntersuchungen, Projektgenehmigung über 210.000 Euro, GZ: A8/- 77397/2017-34 vom 15.11.2018
- Weißbuch Infrastruktur 2025+, Konzept zur langfristigen Entwicklung der Infrastruktur der GKB der TU-Graz
- Verkehrsplanerische Untersuchung, März 2020, erstellt von Abteilungen der Stadt Graz, Land Steiermark sowie der GKB
- Verkehrsuntersuchung Eisenbahnkreuzungen der GKB Bahnstrecke im Stadtgebiet von Graz, Juni 2019, erstellt durch ein externes Büro für Verkehrsplanung
- Machbarkeitsprüfung 2019, Variantenuntersuchung, erstellt durch ein externes Planungsbüro für Hoch- und Tiefbau – exemplarisch Schwarzer Weg/Kärntner Straße
- Budgetplan – Grobterminplan, Schätzpreise, Grobkostenschätzung Machbarkeit zu den einzelnen Unterführungen 3/2020 bzw. 9/2021

Der StRH plausibilisierte den vorgelegten Bedarf unter Berücksichtigung/Wertung der vorgelegten Fakten und kontrollierte die Berechnungen der Vorhabenskosten durch Einsichtnahme in die Berechnungsgrundlagen zu den Kostenberechnungen, sowie Einholung von mündlichen bzw. schriftlichen Aus-

künften im Zuge der Kontrolle von Mitarbeitern der Stadtbaudirektion.

Zum Abschluss der Kontrolle führte der StRH am 5. Mai 2022 eine Schlussbesprechung durch und übermittelte den Rohbericht an die zuständige Stadtsenatsreferentin und die Stadtbaudirektion. Die Stadtsenatsreferentin nahm am 12. Mai 2022 Stellung, die Stadtbaudirektion verzichtete auf eine Stellungnahme.



Kontrollieren und Beraten für Graz

Seit 1993 kontrolliert und berät der Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz unabhängig die finanziellen und wirtschaftlichen Aktivitäten der Stadtverwaltung. Seit 2011 ist er darüber hinaus die einzige Stelle, die in das gesamte Haus Graz, also die Stadtverwaltung und die Beteiligungen der Stadt Einblick nehmen darf.

Dieser Bericht hat gemäß § 6 Abs. 5 GO-STRH ein Bestandteil des dem Gemeinderat zur Aufwands- und Projektgenehmigung vorgelegten Geschäftstückes zu sein. Gemäß § 17 Abs. 5 GO-STRH legt der Stadtrechnungshof dem Kontrollausschuss die Kurzfassung des Projektberichts in den erstellten

Informationsberichten zur Behandlung vor.

Der StRH-Direktor

Mag. Hans-Georg Windhaber, MBA

Stellungnahmen

Stellungnahme 1 abgegeben von der zuständigen Stadtsenatsreferentin:

Im letzten Satz des ersten Absatzes ist angeführt „... dass die Bahnstrecken durch Graz, insbesondere wenn die Züge mit höheren Takten fahren um attraktiv und konkurrenzfähig gegenüber dem Individualverkehr zu sein, den Auto- aber auch Busverkehr auf den Kreuzungen Bahn-Straße fast gänzlich zum Erliegen bringen können.“ Hier wäre zu ergänzen, dass die langen Schließ- und somit Wartezeiten neben dem motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Verkehr insbesondere auch den Fuß- und Radverkehr betreffen und somit die betroffenen Routen auch für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen unattraktiv machen.

Im letzten Satz des letzten Absatzes wird folgendes erwähnt „Nur ein Teil dieses Geldes wird als tatsächliche Investition als Wert auch im Vermögen der Stadt Graz aufscheinen, ein größerer Teil ist als Subvention zu sehen – als Beitrag der Stadt in eine fremde Infrastruktur, die den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver macht.“ Hierbei ist anzumerken, dass der Bau der Eisenbahnkreuzungen nicht nur den öffentlichen Personennahverkehr, sondern alle

Verkehrsmodi in diesem Gebiet attraktiviert. Dies wird insbesondere durch eine Erhöhung der Sicherheit sowie eine Steigerung der Durchgängigkeit des Gesamtverkehrs erreicht. Dabei werden speziell auch für den Fuß- und Radverkehr attraktive, durchgängige und sichere Verbindungen geschaffen, die somit einen wesentlichen Beitrag zur Förderung der aktiven Mobilität liefern.

	Signiert von	Windhaber Hans-Georg
	Zertifikat	CN=Windhaber Hans-Georg,O=Magistrat Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-05-12T12:48:04+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

Eisenbahnkreuzungen der GKB im Grazer Stadtgebiet - Errichtung von 4 Nahverkehrsknoten und 1 Bahnunterführung

Nach der Entscheidung für die Beibehaltung der GKB-Strecke, dem weiteren Ausbau und der Elektrifizierung der GKB-Linie sowie der Notwendigkeit der Erhöhung der Sicherheit an den bestehenden Querungen der GKB-Trasse bestand im Grazer Stadtgebiet Handlungsbedarf zur Erhöhung der Sicherheit.

Im Zeitraum 2024 bis 2031 sollten entlang der Bahnstrecke der GKB im Stadtgebiet 5 Unterführungen errichtet werden. Es waren dies Unterführungen der Priorität 1 und 2 entlang der bestehenden Bahnlinie in

- der Wetzelsdorfer Straße, Errichtung eines Nahverkehrsknotens (NVK) mit Busanbindung),
- der Peter-Rosegger-Straße, Errichtung eines NVK mit zukünftiger Straßenbahnanbindung,
- der Kärntner Straße, Errichtung eines NVK mit Busanbindung,
- der Reininghausstraße, Errichtung einer Unterführung,
- der Gradnerstraße, Errichtung eines NVK mit Busanbindung.

Bei allen Unterführungen waren Geh- und Radwege mitberücksichtigt.

Die Stadtbaudirektion und die GKB veranschlagten die Gesamtkosten für die Errichtung der fünf Unterführungen mit

rund 176,6 Millionen Euro (indexiert). Der Anteil der Stadt Graz sollte sich dabei aufgrund des vereinbarten Aufteilungsschlüssels auf rund 53 Millionen Euro inkl. Reserven, das waren 30% der Gesamterrichtungskosten, belaufen.

Die veranschlagten Kosten waren Nettobeträge. Allfällige umsatzsteuerpflichtige Kostenanteile waren aufgrund der bestehenden Planungstiefe noch nicht berücksichtigt. In den Kosten enthalten waren Errichtungskosten der Unterführungen sowie Ablösekosten für Grundstücke und Gebäude.

GKB-Unterführungen 100 %



45,5 Millionen €

Der Errichtungszeitraum für alle fünf Unterführungen erstreckte sich von 2024 bis 2031.



Kontrolle der Unterlagen zum Planungsbeschluss

Der StRH stellte positiv fest, dass die Stadtbaudirektion gemeinsam mit den anderen Projektbeteiligten Machbarkeitsstudien beauftragte und an Hand der vorgelegten Ergebnisse die Umsetzung der technisch sinnvollsten Optionen erarbeitete. Die Systematik zur Entscheidungsfindung und schlussendlich der Entschluss zur Errichtung von Unterführungen waren für den StRH nachvollziehbar und plausibel.

Kostenberechnungen lagen als Grobkostenschätzungen, basierend auf

Lageplänen, Querschnitten und System-schnitten vor. Die Systematik der Kostenberechnungen war nachvollziehbar, kritisch stellte der StRH jedoch fest, dass es sich bei den zurzeit vorliegenden Grobkostenschätzungen aus seiner Sicht um einen voraussichtlichen Kostenrahmen handelte. Die endgültigen Kosten der einzelnen Bahnunterführungen würden erst nach erfolgten weiterführenden Planungen und den vom Gemeinderat noch zu beschließenden Errichtungsverträgen zu jedem einzelnen Vorhaben feststehen. Der StRH emp-

fahl, dass im Zuge der Genehmigung der einzelnen Errichtungsverträge jedenfalls ein Vorhabensbeschluss mit detaillierten Kostenberechnungen für jede Bahnunterführung herbeizuführen ist.

Folgekostenberechnungen lagen nicht vor. Damit hielt die Stadtbaudirektion die Vorgaben der HHOG nicht ein. Der StRH empfahl, dass spätestens im Zuge des Vorhabensbeschlusses die in der HHOG geforderten Lebenszykluskosten vorzulegen sind.