

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter A10/8: Martin Bauer

GZ: A 10/8-005376/2020/0006

Ausschuss für Verkehr, Stadt- und
Grünraumplanung

GZ: A 10/BD-020339/2020/0006

BerichterstellerIn: FR Kainig-Voit

Betreff:

**Weichenstellung für die Weiterentwicklung des
Öffentlichen Verkehrs in Graz, Grundsatzbeschluss**

Graz, 25. Mai 2023

1. Ausgangslage

Die Abteilung für Verkehrsplanung arbeitet gemeinsam mit der Stadtbaudirektion und der Holding Graz in den letzten Jahren stetig daran, das Angebot im öffentlichen Verkehr (ÖV) in der Stadt Graz im Sinne der Mobilitätsstrategie zu verbessern.

Alle Strategien und Maßnahmen der städtischen Verkehrsplanung stehen im Einklang mit dem Mobilitätsmasterplan 2030 des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Die Stadt Graz trägt mit Ihren Projekten im Mobilitätsbereich dazu bei, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern und den Anteil des Umweltverbundes aus Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln und geteilter Mobilität deutlich zu steigern.

Zur Verankerung dieser Ziele wurde der Grundsatzbeschluss „Klimaorientierte Stadtentwicklung“ am 20.10.2022, vom Gemeinderat der Stadt Graz beschlossen.

Im Sinne einer hohen Lebensqualität ist eine weitere Stärkung des Umweltverbundes eine wesentliche Strategie der Stadt- und Verkehrsentwicklung in Graz. Nicht zuletzt trägt ein zeitgemäßer und attraktiver Öffentlicher Verkehr, als Rückgrat des Umweltverbundes, maßgeblich zur Reduktion von sowohl Pendel- als auch Binnenfahrten mittels MIV und somit zur Erreichung der Klimaziele bei. Der in den letzten Gemeinderatsperioden eingeschlagene Weg des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs, soll weiter beibehalten werden.

Die stark wachsende Bevölkerung der Landeshauptstadt Graz und ihres Ballungsraumes konnte durch ein sehr gutes Angebot im öffentlichen Verkehrssystem zum Einsteigen in Bus, Bim und Bahn bewegt werden. Dieses Angebot hat sich schlussendlich auch in einem Wachstum der Fahrgastzahlen innerhalb der letzten 10 Jahre manifestiert und es gilt weiterhin, den öffentlichen Verkehr zielorientiert stetig auszubauen. Obwohl die absoluten Fahrgastzahlen erfreulicherweise gestiegen sind, bleibt der prozentuelle Anteil aller Wege, die mit dem ÖV zurückgelegt werden, stabil. Dieser Modal-Split Wert wird regelmäßig im Herbst durch Befragung der Grazer Wohnbevölkerung erhoben und stellt eine langjährige Möglichkeit der Wirkungskontrolle der gesetzten Maßnahmen dar.

Mit welchen Systemen und mit welchen Maßnahmen hier die gewünschte Wirkung im Sinne der Mobilitätsstrategien der Stadt Graz und des Landes Steiermark erzielt werden kann, soll in den unten erläuterten Arbeitsgremien gemeinsam erarbeitet werden. Die Stadt Graz steht mit der Fertigstellung der Koralmbahn, des Semmering-Basistunnels und den bestehenden und zukünftigen S-Bahn-Ausbauten im Zentrum vor weichenstellenden Schieneninfrastrukturprojekten. Die Wirkung einer Taktverdichtung sowie die Errichtung neuer

Bahnhaltestellen innerhalb des Stadtgebietes im S-Bahnsystem werden derzeit gemeinsam mit dem Land Steiermark untersucht. Entsprechend dieser überregionalen und regionalen Entwicklungen, wird die Stadt Graz geeignete ÖV-Maßnahmen zu einer deutlichen Erhöhung der Fahrgastzahlen im Ballungsraum zu entwickeln haben.

Der Gemeinderat hat am 25. Februar 2021 beschlossen, den „zukunftsorientierten Schulterchluss für innovative Mobilitätslösungen in Graz mit seinem Zentralraum“ zur Erreichung der Mobilitäts- und Umweltziele zu forcieren. Vorrangig erfolgt eine Bestandsaufnahme aller vorliegenden Konzepte für ganzheitliche urbane Mobilität durch die im Gemeinderat vertretenen Fraktionen.

Der darauffolgende Bewertungsprozess hat zur Empfehlung von Varianten geführt, die im Endbericht vom 16. Mai 2022 zur ÖV-Systementscheidung (ÖVS) ausführlich erörtert wurden. Auf die Erkenntnisse der ÖVS aufbauend wurde der abschließende Rohbericht der Studie „Schienennetz im steirischen Zentralraum 2040 - Hüsler-Studie“ im November 2022 dem zuständigen Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung präsentiert. Nun gilt es die gemeinsamen Ergebnisse der ÖVS und der Hüsler-Studie in einem Grundsatzbeschluss im Sinne einer Weichenstellung des Öffentlichen Verkehrs in Graz zu beschließen, um die weiteren fachlichen und politischen Schritte zur Weiterentwicklung des ÖV-Systems setzen zu können.

2. ÖV-Strategie Graz (ÖVS)

Im Mai 2021 wurden die Stadtbaudirektion und die Abteilung für Verkehrsplanung mit der Bereitstellung der finanziellen Mittel für den Start des politischen Gremiums zur „Weichenstellung des öffentlichen Personennahverkehrssystems im Ballungsraum Graz“ ÖV-Strategie Graz (ÖVS) vom Stadtsenat beauftragt (GZ: A 10/8-005376/2020/0002 und A 10/BD-020339/2020/0002). Die Details dieser Untersuchung wurden allen Parteien in Form des Endberichtes zur Verfügung gestellt. Daher werden in diesem Stück nur die Ergebnisse bzw. Empfehlungen zusammengefasst.

Folgende Akteure wirkten an der ÖVS mit

- Politik (Stadtsenatsbeschluss Mai 2021)
- Stadt Graz: Stadtbaudirektion, Abteilung für Verkehrsplanung
- Holding Graz
- Land Steiermark (Abteilung 16 – Referat Öffentlicher Verkehr)
- Externe Experten (Dipl.-Ing. Walter Brenner, Dipl.-Ing. Dr. techn. Harald Frey, Peter König, Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer, DI Christian Obermayer, Stephan Steinbach und Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Peter Veit)
- Prozessbegleitung Trigon

Folgende Fragen waren seitens des Stadtsenats als Aufgabenstellung zu beantworten

- Wie erreicht man einen ÖV-Modal Split von 30 % in Graz?
- Welche ÖPNV-Systeme sind für Graz zeitgemäß und leistungsstark?
- Welche Vorteile bringt der überregionale Schienenausbau für Graz?

Von den Experten vorgeschlagenes Konsenspapier

Die von allen Experten gemeinsam erarbeiteten Konsensmaßnahmen zum Ausbau des ÖV-Netzes sollen unabhängig vom gewählten System weiterverfolgt werden.

Straßenbahn-Ausbau von allen Experten empfohlen:

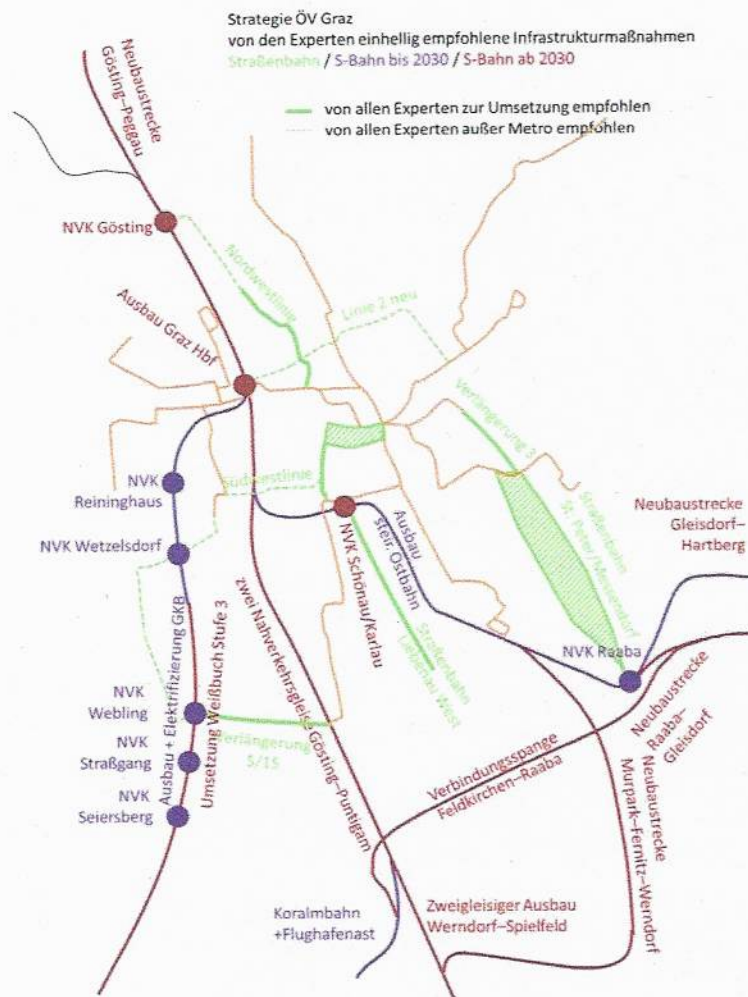
- Die beiden Teilstrecken der Linie 8 von der Viktor-Franz-Straße zum Roseggerhaus (Nordwestlinie) und vom Jakominiplatz über den Griesplatz bis zum Karlauegürtel (Südwestlinie),
- Verlängerung der Linie 3 Schillerplatz - Eisteichgasse,
- Verlängerung der Linie 5 Puntigam - Webling,
- Verlängerung der Linie 6 St. Peter Schulzentrum - Raaba,
- Erschließung des Stadtteilgebietes Liebenau-West durch eine Straßenbahn,
- Sicherstellung des Flächenbedarfs für alle Remisen, Werkstätten.

Straßenbahn-Ausbau von einem Teil der Experten empfohlen:

- Die Uni-Linie 2 vom Hauptbahnhof über den Lendplatz und Geidorfplatz zur Universität,
- Die beiden Teilstrecken der Linie 8 von der Viktor-Franz-Straße nach Gösting (Nordwestlinie) und von der Karlsruherstraße über den CITYPARK und Reininghaus bis nach Webling (Südwestlinie).

S-Bahn-Ausbau von allen Experten empfohlen:

- Zweigleisiger Ausbau der GKB,
- Ausbau der steirischen Ostbahn,
- Nahverkehrsknoten Gösting, Reininghaus, Wetzelsdorf, Webling, Straßgang und Seiersberg.



Grafik 1: Von allen Experten vorgeschlagene Konsensmaßnahmen

Kernaussagen aus der Verkehrsmodellierung

- Die 3 Konzepte mit Tunnellösungen (Metro/Tunnel kurz/ Tunnel lang) erreichen höhere ÖV-Anteile und erreichen auch größere ÖV-Reisezeiteinsparungen.
- Die beiden Konzepte mit S-Bahn-Tunnel (kurz und lang) haben die höchsten Einsteigerzahlen außerhalb von Graz (Potential Pendler: innen).
- Kein untersuchtes Konzept erreicht 30 % ÖV-Anteil für die Grazer Wohnbevölkerung; den höchsten ÖV-Anteil in Bezug auf die Grazer Wohnbevölkerung erreichen folgende Konzepte:

Konzept Metro	24,6 %
Konzept S-Bahn-Tunnel lang	23,8 %
Konzept S-Bahn-Tunnel kurz	22,3 %
- Beim stadtgrenzüberschreitenden Stadt-Umlandverkehr erreichen folgende Konzepte den höchsten ÖV-Anteil:

Konzept S-Bahn-Tunnels kurz	26,6 %
Konzept S-Bahn-Tunnel lang	25,2 %
Konzept Metro	24,8 %
- Das S-Bahn-Konzept mit dem Tunnel kurz hat die größte Einsparung bei der Pkw-Fahrleistung.
- Alle Konzepte führen zu einer deutlichen Verbesserung der schienengebundenen Erschließung in der Stadt Graz.
- Mit dem Konzept S-Bahn-Tunnel kurz können aus dem Pkw-Verkehr am meisten CO₂-Emissionen eingespart werden, mit dem Konzept Metro am meisten Stickoxid-Emissionen.
- Stadtentwicklung und die Entwicklung des Verkehrsangebotes müssen gemeinsam gedacht werden. Stadtentwicklungsgebiete sollen von Beginn der Besiedelung an, gut mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden (z.B. Reininghaus, Smart City).

Wie erreicht man einen ÖV-Modal Split von 30 % in Graz?

- Ein Modal Split im öffentlichen Verkehr der Grazer Wohnbevölkerung von 30 % ist bis 2030 (und auch bis 2040) nur mit ergänzenden Maßnahmen (z.B. Stellplatzmanagement/Park and Ride) erreichbar.
- Die Attraktivierung des öffentlichen Raumes unter Berücksichtigung der aktiven Mobilität ist erforderlich.
- Auch bei einer Entscheidung für ein unterirdisches System, ist der Straßenbahnausbau weiter zu forcieren.
- Die Ressourcen für Planung, Genehmigung und Bau innerhalb des Hauses Graz, aber auch bei Projektpartnern (Behörden, Land Steiermark, BMK, ÖBB Infra etc.), müssen unabhängig vom gewählten System massiv ausgebaut werden.
- Es ist umgehend Kontakt mit Planungs- und Finanzierungspartnern zu suchen (Land Steiermark, BMK, ÖBB Infra, GKB, StLB). Potenzielle Flächen für Strecken, Betriebseinrichtungen und Remisen müssen so rasch wie möglich als Vorbehaltsflächen gesichert werden.

Welche ÖPNV Systeme sind für Graz zeitgemäß und leistungsstark?

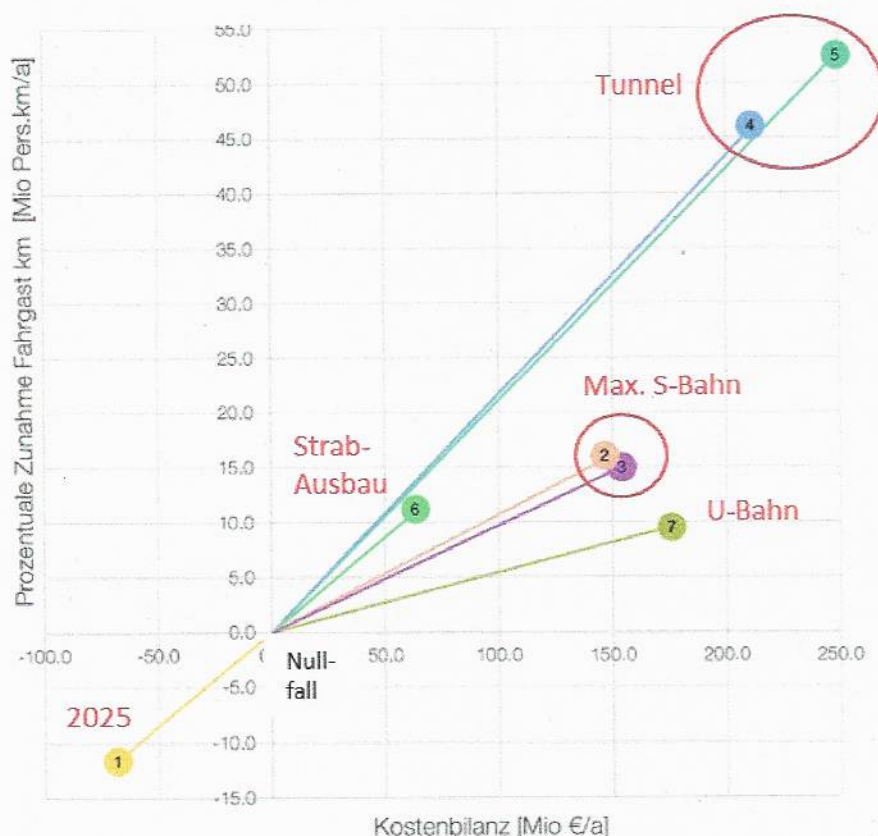
- Der Netzausbau der Straßenbahn und der S-Bahn in der Steiermark ist alternativlos (siehe Konsenspapier).
- Bei allen Konzepten ist ein starker Angebotsausbau im stadtgrenzüberschreitendem Verkehr hinterlegt (Attraktivierung S-Bahn). Der Referenzfall liefert einen hohen Nutzen für alle Konzepte und ist Voraussetzung für den S-Bahn-Tunnel (lang und kurz) sowie die City S-Bahn.
- Die Entscheidung für ein unterirdisches System muss zeitnah erfolgen, um die anderen Maßnahmen darauf im Detail abzustimmen (lange Vorlaufzeiten).

Welche Vorteile bringt der überregionale Schienenausbau für Graz?

- Da der Referenzfall bereits von einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen ausgeht, ist zur Schaffung der notwendigen Kapazitäten, unabhängig vom gewählten System, das innerstädtische, öffentliche Verkehrsangebot auszubauen (siehe Konsenspapier).
- Der größte Nutzen aus den regionalen Ausbaumaßnahmen kann realisiert werden, wenn die nutzungsstarken Stadtteile möglichst attraktiv (z.B. umsteigefrei und rasch) aus der Region erreicht werden können. Der Nutzen für das Gesamtnetz kann vergrößert werden, wenn flächendeckend Umsteigeknoten geschaffen werden (z.B. mit B&R, P&R) und ein dichtes, abgestimmtes Netz an Zubringerlinien gesichert wird. Weiter sind die S-Bahnen durch Graz durchzubinden, also ohne lange Aufenthaltszeiten am Grazer Hauptbahnhof (wie z.B. durchgehende Linie von Bruck nach Spielfeld).

3. Schienennetz im steirischen Zentralraum 2040 (Hüsler-Studie)

Bereits im Jahr 2020 wurden gemeinsam von der Abteilung für Verkehrsplanung und dem Land Steiermark (Referat Öffentlicher Verkehr) die Planungsbüros IBV Hüsler AG, Zürich und Prime Mobility & Consulting GmbH Graz, mit der Fragestellung beauftragt, wie es zu einer Verbesserung des ÖV-Anteils gemäß den Vorgaben des Mobilitätsmasterplans des Bundes, des Steirischen Gesamtverkehrskonzepts (StGVK 2008+) und der Mobilitätsstrategie der Stadt Graz kommen kann, bzw. welche Maßnahmen zu setzen wären. Wie beim Prozess der ÖV-Strategie (ÖVS) wurden für den Vergleich verschiedene Lösungsansätze definiert, die untenstehend kurz beschrieben sind. Grafik 2 zeigt die Ergebnisse der Planfälle hinsichtlich ihrer Kostenwirksamkeit. Je steiler die Gerade ist, desto besser ist die Kostenwirksamkeit der Variante.



Grafik 2: Darstellung der Planfälle in Bezug auf die Wirksamkeit der Kosten.

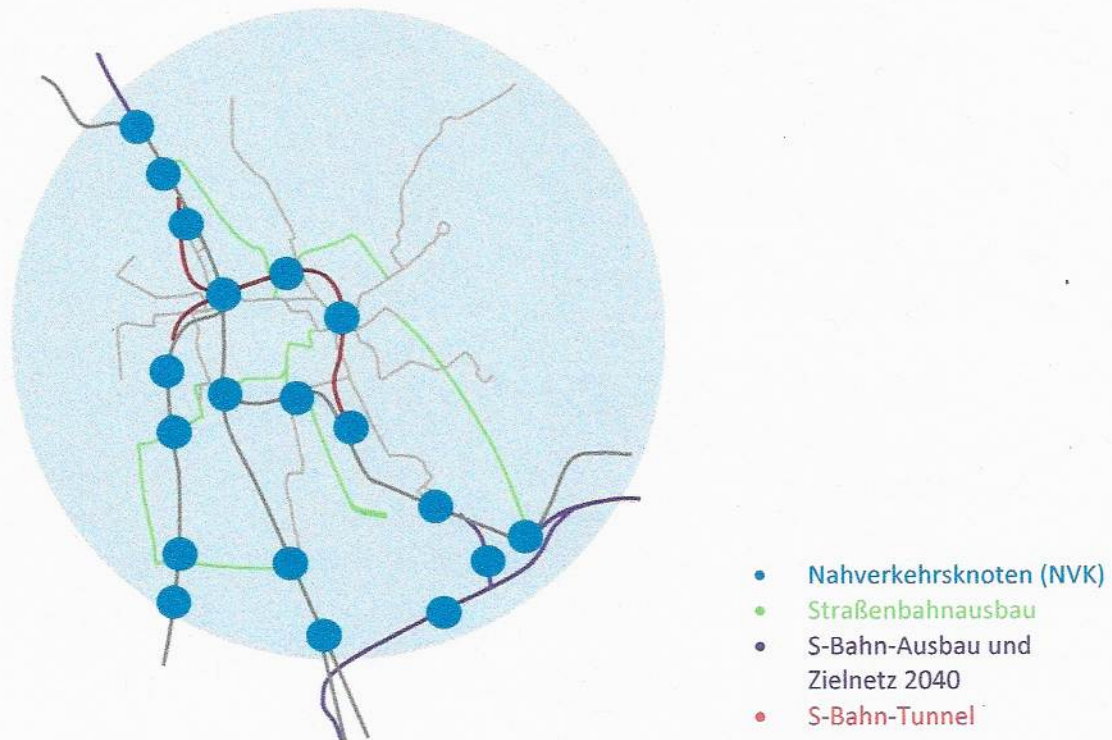
- Nullfall – Verdichtung des S-Bahn-Angebotes 2030
- Planfall 1 – S-Bahn mit vorhandenem Fahrplanangebot
- Planfall 2 – maximale Verdichtung der S-Bahn auf den vorhandenen Eisenbahnstrecken, jedoch mit ausgebauter Infrastruktur – z.B. zweigleisig.
- Planfall 3 – wie Planfall 2 jedoch mit zusätzlichen Nahverkehrsknoten.
- Planfall 4 – wie Planfall 3 jedoch zusätzlich mit dem S-Bahn-Tunnel kurz.
- Planfall 5 – wie Planfall 3 jedoch zusätzlich mit dem S-Bahn-Tunnel lang.
- Planfall 6 – massiver Ausbau des Straßenbahnnetzes, jedoch S-Bahn wie im Istzustand.
- Planfall 7 – Ausbau von zwei U-Bahnlinien, jedoch S-Bahn wie im Istzustand.

Kernaussagen - Stadtgrenzüberschreitender Verkehr:

- Ausbau der S-Bahn im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr hat hohe Priorität (Infrastruktur und Angebot!), inklusive der Errichtung der empfohlenen Nahverkehrsknoten.
- Die Errichtung eines S-Bahn-Tunnels (kurz oder lang) ermöglicht erhebliche Steigerungen des Angebots und der Fahrgastzahlen.
- Die Planfälle 2 und 3 führen zu einer hohen Fahrgastkonzentration im Bereich Grazer Hauptbahnhofes, daher hohe Investitionskosten für den Eisenbahnknoten Graz (Kapazität HBF und Strecke Don Bosco – HBF), eine Alternative dazu ist ein S-Bahn-Tunnel. Der S-Bahn-Tunnel kurz ist aufgrund der höheren Wirksamkeit und des geringeren Aufwands (Kosten, Klimabilanz, Eingriff ins Stadtbild) zu favorisieren.

Kernaussagen - Innerstädtischer Verkehr:

- Die Straßenbahn ist der Hauptverkehrsträger des öffentlichen Verkehrs in Graz und dient gleichzeitig als Feinverteiler der S-Bahnfahrgäste im Stadtgebiet.
- Der Einsatz langer Straßenbahngarnituren erhöht die Effizienz.
- Der S-Bahn-Tunnel lang und die U-Bahn führen nur zu einer Verlagerung im innerstädtischen ÖV (weg von Bus und Straßenbahn hin zu U-Bahn und S-Bahn).
- Teures „Wettrüsten“ von MIV und ÖV muss vermieden werden.



Grafik 3: Übersicht der Maßnahmen für den Masterplan Schiene, im Grazer Stadtgebiet.

Expertenempfehlung

- Abstimmung mit Land Steiermark, BMK und ÖBB zum weiteren S-Bahn- und Straßenbahnausbau (fachlich + politisch).
- Installierung entsprechender Arbeitsgruppen für den öffentlichen Verkehr.
- Schaffung zusätzlicher Ressourcen (Fachleute + Finanzen) für Planung, Umsetzung und Betrieb bei Stadt Graz, Land Steiermark (Bund) und Verkehrsunternehmen für zügige Umsetzung.
- Weiterführende Schritte hinsichtlich des S-Bahn-Tunnels im Stadtgebiet (Konkretisierung eines Betriebskonzeptes, Erstellung einer Vorplanung und Vorbereitung der Verfahren).
- Permanente Planungsschritte für die Umsetzung weiterer Straßenbahnstrecken in Graz.
- Die lange Umsetzungsdauer (20 Jahre und mehr) der Schieneninfrastruktur führt zu einer schrittweisen Umsetzung. Das Fahrplanangebot ist entsprechend der Möglichkeiten der Infrastruktur schrittweise auszubauen.

4. Arbeitsgruppen ÖV – Zuständigkeiten + Aufgaben

Aufbauend auf den Studienergebnissen können die nachfolgenden Handlungsschritte abgeleitet werden:

- Fortführung des S-Bahn-Ausbaues mit der Einbettung in die strategischen Netzausbaupläne der ÖBB bzw. des Bundes, Detailplanung und Umsetzung der zusätzlichen städtischen Nahverkehrsknoten.
- Detaillierung der S-Bahn-Tunnelstrecke und Einbettung in die strategischen Netzausbaupläne der ÖBB bzw. des Bundes.
- Einrichtung einer Steuerungs- und Arbeitsgruppe S-Bahn (siehe Grafik - Vorschlag der Arbeitsgruppen ÖV), die sich mit der generellen Planung und dem Ausbau der S-Bahnstrecken im Grazer Stadtgebiet und dem Zentralraum befasst (inkl. Nahverkehrsknoten und dem Ausbau der P&R-Anlagen).

Einrichtung einer Arbeitsgruppe Masterplan Schiene (siehe Grafik - Vorschlag der Arbeitsgruppen ÖV), welche sich mit der generellen Planung und dem Ausbau der Straßenbahnstrecken, mit dem generellen Remisen- und Werkstätten-Programm für den Straßenbahnbetrieb, als Grundlage für das Maintenance-Programmes der Graz Linien und dem Ausbau der städtischen Ebene der Nahverkehrsknoten (in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe S-Bahn) befasst.

- Abschätzung für den Gesamt-Personalbedarf der Stadt Graz in erster Linie für die Einreichplanung und Umsetzung des Straßenbahnausbaues.
- Die Arbeitsgruppe Masterplan ÖV, welche sich mit der Angebotsplanung des städtischen öffentlichen Verkehrs (Fahrplan, Linien- und Streckenführung) befasst, wird in enger Abstimmung mit dem Infrastrukturausbau des öffentlichen Verkehrs (siehe auch Masterplan Schiene) weitergeführt.



Grafik 5: Vorschlag der Arbeitsgruppen ÖV.

S-Bahn-Ausbau

- Fortführung des S-Bahn-Ausbaues auf den Bestands- und Ausbaustrecken.
- Einbettung aller S-Bahn-Maßnahmen in die strategischen Netzausbaupläne der ÖBB bzw. des Bundes.
- Festlegung eines Zeitplanes für den S-Bahn-Ausbau.
- Festlegung und Umsetzung der zusätzlichen städtischen Nahverkehrsknoten.
- Erarbeitung einer P&R Strategie für den Großraum Graz. – inkl. Grazer Stadtgebiet.

Fortführung des Straßenbahnausbaues

- Realisierung der ersten Ausbaustufe der Straßenbahnlinie 8 (aus dem Nordwesten von der Viktor-Franz-Straße – Roseggerhaus – Hauptplatz/Neutorgasse in den Südwesten über den Griesplatz bis nach Reininghaus).
- Erarbeitung einer Prioritätenreihung ⁱⁿ der von der ÖVS zum Ausbau empfohlenen Straßenbahnstrecken (siehe Arbeitsgruppe Schiene). Dabei soll auch die Anbindung der Linie 5 an den NVK Webling/Kärntnerstraße geprüft und beurteilt werden.
- Für die Trassierung der Straßenbahnstrecken, ist für kritische Teilabschnitte, auch eine unterirdische Straßenbahntrasse in die Planungsüberlegungen einzubeziehen.
- Für den Ausbau der Straßenbahn in Graz hat in enger Abstimmung mit den Graz Linien, die Umsetzung des Maintenance-Programmes (Remisen und Werkstätten) und die Fahrzeugbeschaffung zu erfolgen.

1.10.2011

Detaillierung der S-Bahn-Tunnelstrecke

- Politische Abstimmung von Stadt, Land und Bund/ÖBB, mit dem Ziel der Einbettung der Grazer S-Bahn-Tunnelstrecke in die strategischen Netzausbaupläne der ÖBB bzw. des Bundes (siehe auch Steuerungs- und Arbeitsgruppe S-Bahn).
- Erarbeitung und Festlegung der konkreten S-Bahn-Tunnelstrecke, die Festlegung der Portale sowie die Fixierung und Anbindung der zusätzlichen Nahverkehrsknoten. Im speziellen sollen der unterirdische Durchgangsbahnhof der GKB im Bereich des HBF, die Möglichkeit einer Einbindung der Südbahn von Norden kommend in den unterirdischen Durchgangsbahnhof HBF nach Osten und eine Anbindung der Universität und des LKH mit dem Med. Uni Campus geprüft werden.
- Kurzfristig: Abschätzung des Flächenbedarfs für alle möglichen S-Bahn Tunnelportale im Stadtgebiet.
- Erarbeitung eines Betriebskonzepts für die S-Bahn, insbesondere mit einer raschen Durchbindung der S-Bahn über das Stadtgebiet hinaus.

Aufgrund des vorstehenden Berichtes stellt der Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung gemäß § 45 Abs. 2 des Statutes der Landeshauptstadt Graz 1967, LGBl. Nr. 130/1967 i.d.g.F. den

Antrag,

der Gemeinderat möge beschließen:

1. Der vorstehende Bericht wird genehmigt.
2. In der Frage der Systementscheidung für den zukünftigen öffentlichen Verkehr in Graz kommen die Experten der beiden Studien (ÖVS und Hüsler) zur Empfehlung, dem System der S-Bahn (inkl. S-Bahn-Tunnel) und Straßenbahn klar den Vorzug zu geben. Daher werden für die innerstädtischen ÖV-Systeme der Zukunft die Verkehrssysteme S-Bahn (inkl. der Ebene -1) und Straßenbahn von der Stadt Graz festgelegt.
3. In Abstimmung zwischen Stadt, Land und Bund/ÖBB, soll der S-Bahn-Tunnel inkl. der Zulaufstrecken und dem Ausbau der Bestandsstrecken für den S-Bahnbetrieb in die strategischen Netzausbaupläne der ÖBB bzw. des Bundes eingebettet werden.
4. Einrichten einer gemeinsamen Steuerungs- und Arbeitsgruppe S-Bahn aus Vertretern der Stadt Graz, dem Land Steiermark und dem Bund/ÖBB, die sich mit der generellen Planung und dem Ausbau der S-Bahnstrecken im Grazer Stadtgebiet und dem Zentralraum befasst (inkl. Nahverkehrsknoten und dem Ausbau der P&R-Anlagen). Erarbeitung und Festlegung der konkreten S-Bahn-Tunnelstrecke, die Festlegung der Portale sowie die Fixierung und Anbindung der zusätzlichen Nahverkehrsknoten. Im speziellen sollen der unterirdische Durchgangsbahnhof der GKB im Bereich des HBF, die Möglichkeit einer Einbindung der Südbahn von Norden kommend in den unterirdischen Durchgangsbahnhof HBF nach Osten und eine Anbindung der Universität und des LKH mit dem Med. Uni Campus geprüft werden.
5. Weiter soll eine Arbeitsgruppe Masterplan Schiene eingerichtet werden, welche sich mit der generellen Planung und dem Ausbau der Straßenbahnstrecken, mit dem generellen Remisen- und Werkstätten-Programm für den Straßenbahnbetrieb als Grundlage für das Maintenance-Programm der Graz Linien und dem Ausbau der städtischen Ebene der Nahverkehrsknoten (in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe S-Bahn) befasst.
6. In enger Abstimmung mit den Graz Linien hat im Rahmen des „Masterplans Schiene“ die weitere Fahrzeugbeschaffung und die Umsetzung des Maintenance-Programmes zu erfolgen.
7. Abschätzung für den Gesamt-Personalbedarf der Stadt Graz in erster Linie für die Einreichplanung und Umsetzung des Straßenbahnausbaues.
8. Von den Experten der beiden Studien (ÖVS und Hüsler) wird die Fortführung des Straßenbahnausbaues empfohlen. Daher sind im Rahmen des „Masterplans Schiene“ die weiteren Straßenbahn-Ausbauprojekte, allen voran die Straßenbahnlinie 8 (in den Südwesten und Nordwesten des Grazer Stadtgebietes), in Richtung Umsetzung zu konkretisieren.
9. Erarbeitung einer Prioritätenreihung ^{der} ~~von~~ der ÖVS zum Ausbau empfohlenen Straßenbahnstrecken. Dabei soll auch die Anbindung der Linie 5 an den NVK Webling/Kärntnerstraße geprüft und beurteilt werden. Für die Trassierung der Straßenbahnstrecken, ist für kritische Teilabschnitte, auch eine unterirdische Straßenbahntrasse in die Planungsüberlegungen einzubeziehen.
10. Die Stadtbaudirektion und die Abteilung für Verkehrsplanung werden mit der Betreuung der jeweiligen Arbeitsgruppen für den öffentlichen Verkehr betraut und berichten regelmäßig an die zu befassenden Ausschüsse.
11. Die Stadtbaudirektion und die Abteilung für Verkehrsplanung werden beauftragt mit dem Bund und dem Land Steiermark Gespräche und Verhandlungen zu führen, um für die im Bericht angeführten Infrastrukturmaßnahmen aktuelle und zukünftige Fördermöglichkeiten zu lukrieren.

*in Vorw
Wsp*

Der Bearbeiter
Martin Bauer
(elektronisch unterschrieben)

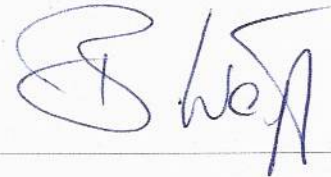
Die Abteilungsleitung
DI Wolfgang Feigl
(elektronisch unterschrieben)

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

Die Stadtsenatsreferentin für die Stadtbaudirektion und die Abteilung für Verkehrsplanung
Bgm.in-StVin Mag.^a Judith Schwentner
(elektronisch unterschrieben)

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit 11 Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung
des
Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung am 24.5.2023

Der/die Vorsitzende:



Der/die Vorsitzende:

Stadtsenats- bzw. Ausschußantrag
wurde in der heutigen öffentlichen -
~~nicht öffentlichen~~ - GR.-Sitzung
1-51 angenommen.
Graz, am 25.5.23

Der Schriftführer:


Angenommen in der Sitzung des Gemeinderates am.....





Der/die Vorsitzende:


Vorhabenliste/BürgerInnenbeteiligung:

- Vorhabenliste ja-/ nein
- BürgerInnenbeteiligung vorgesehen ja-/ nein

	Signiert von	Bauer Martin
	Zertifikat	CN=Bauer Martin,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2023-05-17T06:33:11+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Feigl Wolfgang
	Zertifikat	CN=Feigl Wolfgang,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2023-05-17T07:58:45+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	2023-05-17T13:31:52+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	2023-05-17T14:53:06+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.