

Gr. Lopina-Voit

GZ: A10/BD 062881/2012/0035

Graz, 16.11.2023

Betr.: Eisenbahnkreuzungen der GKB im Grazer Stadtgebiet
Änderung Vertragspartner

1. Ausgangssituation

Der Gemeinderat hat am 20.10.2022 zur Errichtung von 4 Nahverkehrsknoten (Wetzelsdorfer Straße, Peter Rosegger Straße, Kärntner Straße und Gradnerstraße) und 1 Bahnunterführung (Reininghausstraße) entlang der GKB-Strecke im Grazer Streckenabschnitt dem Beitritt zu dem zwischen Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB), dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) und dem Land Steiermark geschlossenen Übereinkommen zur Finanzierung der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (kurz als „9. MIP“ bezeichnet) zugestimmt.

2. Änderung Vertragspartner

Die GKB wird ihren Teilbetrieb Infrastruktur unter Beibehaltung ihres Fortbestandes als übertragende Gesellschaft abspalten und im Wege der Gesamtrechtsnachfolge an die ÖBB-Infrastruktur AG als übernehmende Gesellschaft übertragen und hat die ÖBB-Infrastruktur AG diesen Teilbetrieb zu übernehmen (GKB-Infrastruktur Übertragungsgesetz, BGBl. I vom 20.07.2023, Nr. 95),

Aufgrund der oben angeführten Abspaltung des Teilbetriebs Infrastruktur und Aufnahme durch die ÖBB-Infrastruktur AG wird das Land Steiermark aus formalen Gründen (geändertes Finanzierungsregime seitens des Bundes und damit gesonderte Vereinbarung zwischen Land Steiermark und ÖBB-Infrastruktur AG) das 9. MIP zum 31.12.2023 kündigen. Aus diesem Grund ist eine formale vertragliche Anpassung erforderlich, in der die Vertragspartner vereinbaren, dass sämtliche Regelungen des 9.MIPs, welche die Bezuschussung der 4 Nahverkehrsknoten und 1 Bahnunterführung durch Stadt und Land betreffen, vollumfänglich übernommen werden und nunmehr durch den neuen Vertragspartner - ÖBB-Infrastruktur AG - abgewickelt werden.

Der Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung

stellt gemäß Statut der Landeshauptstadt Graz § 45, Abs.2, Pkt. 5

den **Antrag**,

der Gemeinderat wolle beschließen:

Dem beiliegenden und einen integrierenden Bestandteil des Antrags bildenden Übereinkommen über die teilweise Übernahme von Regelungen des Übereinkommens vom 09.03.2022, über die Durchführung von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen samt deren Finanzierung („9. MIP der GKB“) wird die Zustimmung erteilt.

Der Bearbeiter A10/BD:
Dipl.-Ing. Klaus Masetti
(elektronisch unterschrieben)

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

Die Stadtsenatsreferentin für die Stadtbaudirektion:
Mag.^a Judith Schwentner
(elektronisch unterschrieben)

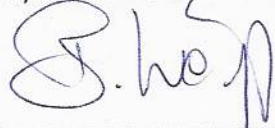
Beilage:

Übereinkommen über die teilweise Übernahme von Regelungen des Übereinkommens vom 09.03.2022, über die Durchführung von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen samt deren Finanzierung („9. MIP der GKB“)

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit.....⁷...Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des

Ausschusses für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung am.....^{15.11.2023}.....

Der/die Schriftführerin



Der/die Vorsitzende:



Abänderungs-/Zusatzantrag:

Der Antrag wurde in der heutigen öffentlichen nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung


bei Anwesenheit von GemeinderätInnen


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

Beschlussdetails siehe Beiblatt

Graz, am 16.11.2023

Der/die Schriftführerin:



| | | |
|---|--------------|--|
|  | Signiert von | Masetti Klaus |
| | Zertifikat | CN=Masetti Klaus,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT, |
| | Datum/Zeit | 2023-10-19T07:12:44+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 | 2023-10-19T12:29:30+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 | 2023-10-19T14:17:34+02:00 |
| | Hinweis | Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden. |

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter BD: Klaus Masetti
Bearbeiter A8: Michael Kicker

Ausschuss für Verkehr, Stadt- und
Grünraumplanung
BerichterstellerIn:

Gr. Hofmeier

Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und
Immobilien
BerichterstellerIn:

Gr. G. Hackenberger

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 Straßenbahnbindung |
| | 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 | Grattenhoferstraße | 58% | ab 2034 | 18,6 | 3,1 | 16,7 | |
| | Schwarzer Weg | 58% | ab 2035 | Auflösung + 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 (Betriebeinstellung 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.

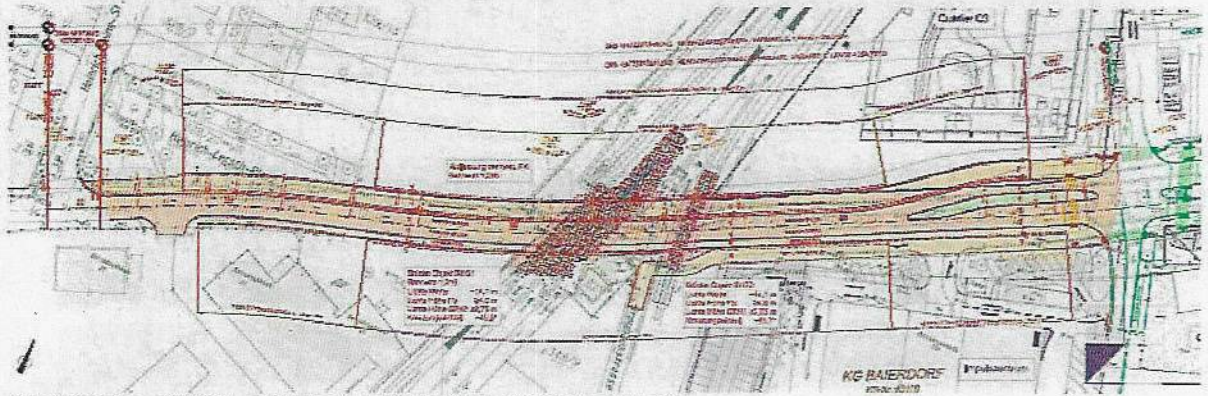


Abb. 1: Straßenunterführung Reininghausstraße (Planung BHM Ingenieure)

derzeitige Sicherung: Vollschrankenanlage (4-teilig) gem. EISbKrV2012

| 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 Fahrrichtungen, 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. EiskrV2012

| Schließ- bzw. Sperrzeiten: | IST-Fahrplan Frühspitze | IST-Fahrplan Nachmittagsspitze | ZIELFAHR- PLAN | Auslastung Zielfahrplan |
|----------------------------|----------------------------|-----------------------------------|-------------------|----------------------------|
| derzeitige Sicherung | 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 Straßenbahnanbindung, das Teil des mittelfristigen 2-gleisigen GKB-Ausbaus ist. Die vorhandenen Unterlagen wurden auf die neuen Rahmenbedingungen (breiterer Geh- und Radweg) hin adaptiert.

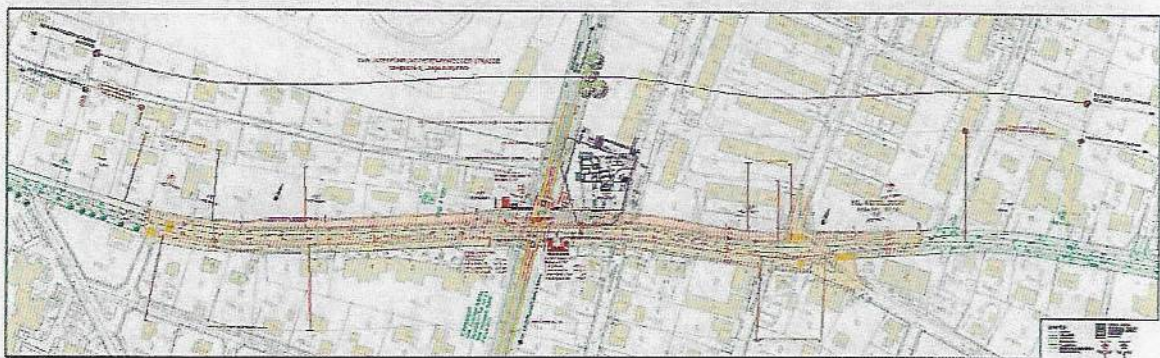


Abb. 3: Straßenunterführung Peter Rosegger Straße (Planung BHM Ingenieure)

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 Nahverkehrs-knotens 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.

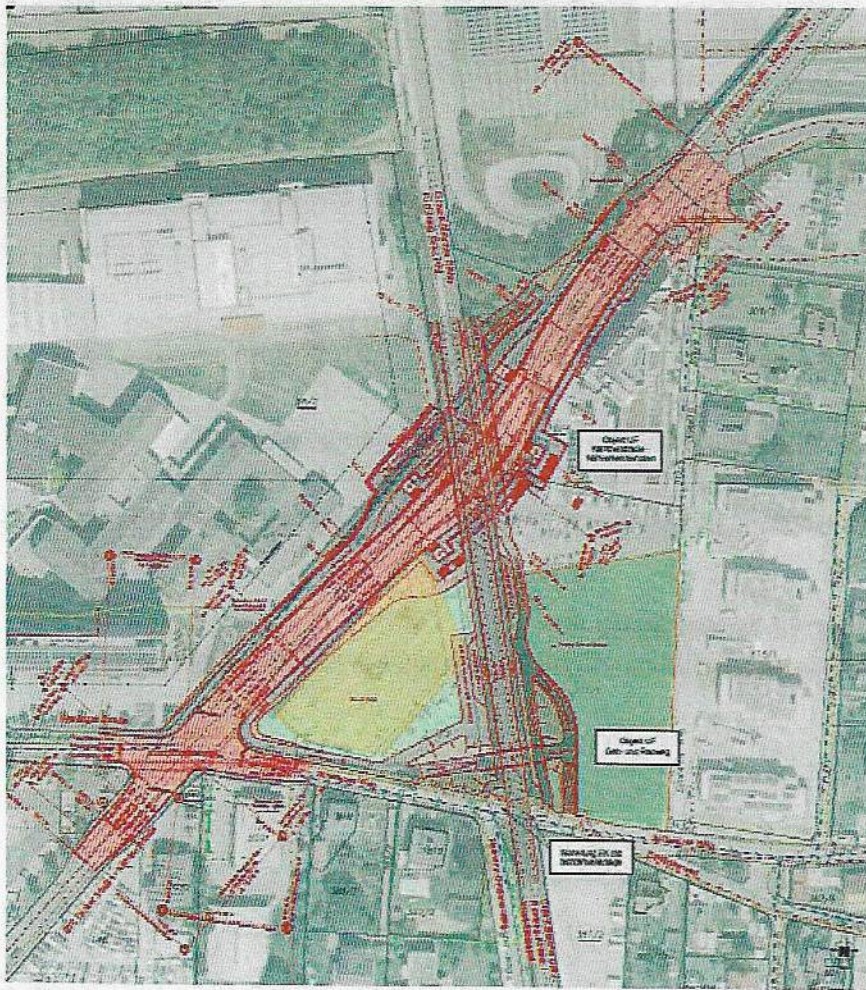


Abb. 4: Straßenunterführung Kärntner Straße (Planung IKK Engineering GmbH)

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 Fahrrichtungen, 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 Fahrrichtungen, 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.

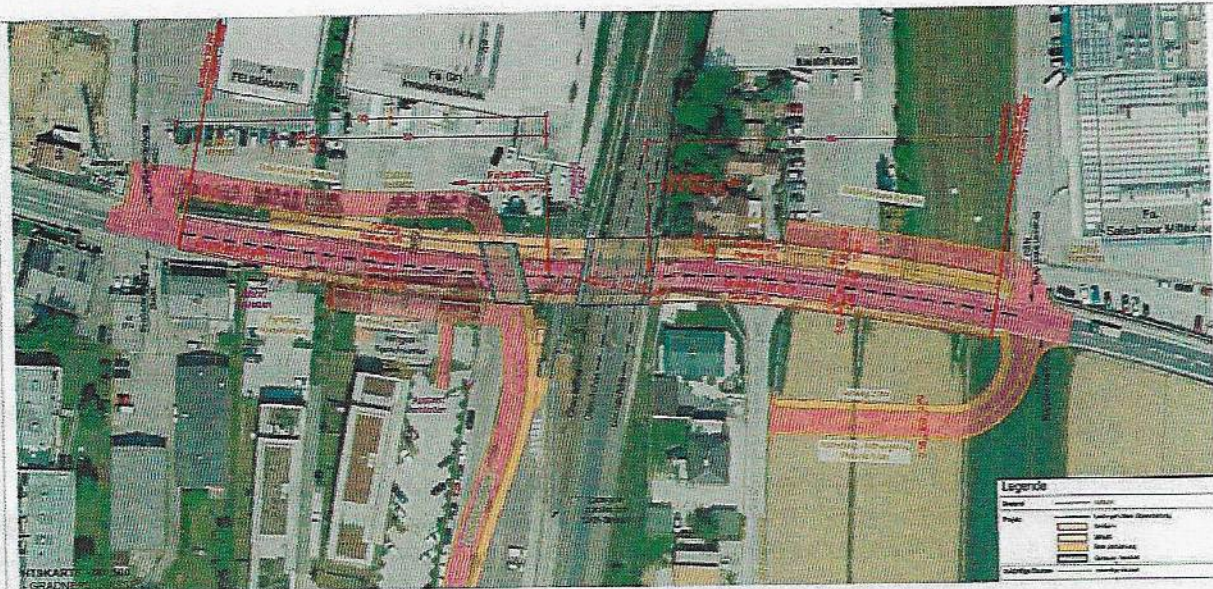


Abb. 5: Straßenunterführung Gradnerstraße (Planung Bernard Ingenieure)

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 Grobkostenschätzung für Planung, Errichtung und Grund- bzw. Objekteinlösen der 4 Nahverkehrsknoten und der Unterführung Reininghausstraße durchgeführt.

| Unterführung | Bauphase Zeitraum | Errichtungskosten | 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 Finanzierungsstruktur 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 | Errichtungskosten | 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“)

Anderung 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: | 18.083 | 2.968 | 22.018 | -6.903 |
| 2022 | 6.265 | 4.450 | 2.805 | -0.993 |
| 2023 | 1.107 | 1.107 | 0.000 | 0.000 |
| Summe: | 25.455 | 8.525 | 24.823 | -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 Beziehung der betroffenen Magistratsabteilungen mit der Koordination der städtischen Interessen bevollmächtigt.
6. Die Bedeckung der Kosten erfolgt auf den im parallelen Finanzstück festzulegenden Voranschlagstellen.

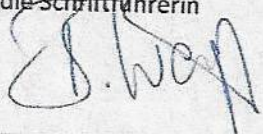

| | |
|---|--|
| Der Bearbeiter A10/BD: Dipl.-Ing. Klaus Masetti <i>(elektronisch unterschrieben)</i> | Der Stadtbaudirektor: Dipl.-Ing. Mag. Bertram Werle <i>(elektronisch unterschrieben)</i> |
| Die Stadtsenatsreferentin für die Stadtbaudirektion: Mag. ^a Judith Schwentner <i>(elektronisch unterschrieben)</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.....3 Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des Ausschusses für Finanzen, Beteiligungen und Immobilien am.....

20.10.22

Die Schriftführerin

Tina Wöckl

Der/die Vorsitzende:

Masetti

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:

W

| | | |
|---|--------------|---|
|  | 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

über die teilweise Übernahme von Regelungen des Übereinkommens vom 09.03.2022

(„9. MIP der GKB“ betreffend Auflassung von Eisenbahnkreuzungen)

durch die Errichtung von fünf Unterführungen in der Stadt Graz)
abgeschlossen zwischen

Stadt Graz

Hauptplatz 1, 8010 Graz
im Folgenden „Stadt Graz“ genannt

dem Land Steiermark

p.A. Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau
Stempfergasse 7, 8010 Graz,
GZ: _____
(nachfolgend kurz „Land“ genannt)

und

der ÖBB-Infrastruktur AG

FN 71396 w – HG Wien
1020 Wien, Praterstern 3
(nachfolgend kurz „ÖBB-Infra“ genannt)

- (1) Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (im Folgenden kurz mit „GKB“ bezeichnet) wird ihren Teilbetrieb Infrastruktur unter Beibehaltung ihres Fortbestandes als übertragende Gesellschaft abspalten und im Wege der Gesamtrechtsnachfolge an die ÖBB-Infrastruktur AG als übernehmende Gesellschaft übertragen; die ÖBB-Infrastruktur AG hat diesen Teilbetrieb zu übernehmen (Abspaltung zur Aufnahme) (siehe GKB-Infrastruktur Übertragungsgesetz, BGBl. I vom 20.07.2023, Nr. 95).
- (2) Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH hat mit Übereinkommen vom 09.03.2022, abgeschlossen zwischen der GKB, dem Bund, dem Land Steiermark und der Stadt Graz die Durchführung von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen samt deren Finanzierung vereinbart (kurz als „9. MIP“ bezeichnet, Beilage 1).
- (3) Aufgrund der oben angeführten Abspaltung des Teilbetriebs Infrastruktur und Aufnahme durch die ÖBB-Infra hat das Land das 9. MIP zum 31.12.2023 gekündigt.
- (4) Die Vertragspartner vereinbaren, dass sämtliche Regelungen des 9.MIPs, welche die Bezuschussung der Eisenbahnkreuzungen durch Stadt und Land betreffen, vollumfänglich übernommen werden und nunmehr durch den neuen Vertragspartner - ÖBB-Infrastruktur AG - abgewickelt werden. Die weiteren Regelungen gelten als aufgekündigt bzw. wurden zwischen Land und ÖBB-Infra eine gesonderte Vereinbarung abgeschlossen.
inkl. Unterführungen in der Stadt Graz
- (5) Allfällige Änderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform, ebenso die Vereinbarung von der Schriftform abzugehen. Zu dieser Vereinbarung bestehen keine mündlichen oder schriftlichen Nebenabreden.
- (6) Alle aus diesem Vertrag resultierende Rechte und Pflichten sind auf die jeweiligen Rechtsnachfolger der Vertragsteile zu überbinden und die Vertragsteile verpflichten sich, die Rechtsnachfolger über die in diesem Vertrag geregelten Rechte und Pflichten zu informieren und diese zur weiteren Überbindung zu verpflichten.
- (7) Als Gerichtsstand für alle aus dieser Vereinbarung entspringenden allfälligen Rechtsstreitigkeiten, für die nicht kraft Gesetzes eine Gerichtsstandvereinbarung ausgeschlossen ist, wird das sachlich zuständige Gericht am Sitz der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbart. Es gilt österreichisches Recht.

(8) Diese Vereinbarung wird in drei Ausfertigungen errichtet, wovon jede Vertragspartei eine erhält; sie tritt mit allseitiger rechtsgültiger Unterfertigung in Kraft.

Beilage ./1: Übereinkommen über die Durchführung von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen samt deren Finanzierung vom 09.03.2022 (9. MIP)

Für die Stadt

gefertigt aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses vom _____

Elke Kahr
(Bürgermeisterin)

_____, am _____

Für das Land Steiermark

Dipl.Ing. Andreas Tropper
(Leiter der Abteilung 16)

_____, am _____

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Dipl. Ing.ⁱⁿ Judith Engel, MBA MSc MSc
(Vorstandsdirektorin)

Mag. Franz Hammerschmid
(Prokurist)

Wien, am

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: zweihundertdreiundfünfzigmillionendreihunderteinundsiebzigttausendsechshundertvierzig 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 Kosten | GKB | | Finanzierungsbeitrag | | | | Stadt | |
|-------|------------------|------------|------|----------------------|------|------------|------|---------|-----|
| | | in Euro | % | Land | | Bund | | 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 Ausnahmebestimmung;
- 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

- kommen 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 Förderungsteilen 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


Frau 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 Elise Kahr
Graz, am 20.10.2022



(Gemeinderat)
Graz, am 20.10.2022



(Gemeinderat)
Graz, am 20.10.2022

Gefertigt aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses vom 20.10.2022

Anlage 1

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

| GKB MIP 2021-2025 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | SUMME |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Kosten in EURO vorausvalorisiert | | | | | | 2021 bis 2025 |
| 9. MIP | 23 568 516 | 26 307 620 | 17 603 303 | 15 880 377 | 21 344 877 | 104 694 694 |
| Elektrifizierung | 7 969 280 | 3 998 562 | 17 636 786 | 29 057 644 | 32 634 666 | 91 436 918 |
| Unterführungen Stadt Graz | 2 359 336 | 4 436 089 | 5 295 452 | 20 047 732 | 25 040 418 | 57 180 028 |
| SUMME Kosten | 33 887 112 | 34 742 272 | 40 736 541 | 64 985 753 | 79 019 961 | 253 371 640 |
| 9 MIP, Elektrifizierung, Unterführungen Graz | | | | | | |

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 Kfl 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 | | 33 887 117 | 34 742 272 | 40 736 541 | 64 985 753 | 79 819 961 | 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-Bahnssystem 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 – Wetmannstätten – Deutschlandsberg –
Wies-Eibiswald und
- Linie S 6: Graz – Werrndorf – Hengsberg – Wetmannstätten – Deutschlandsberg –
Wies-Eibiswald (im Streckenabschnitt Graz bis Wetmannstätten auf der Koralmbahn der ÖBB Infrastruktur AG)

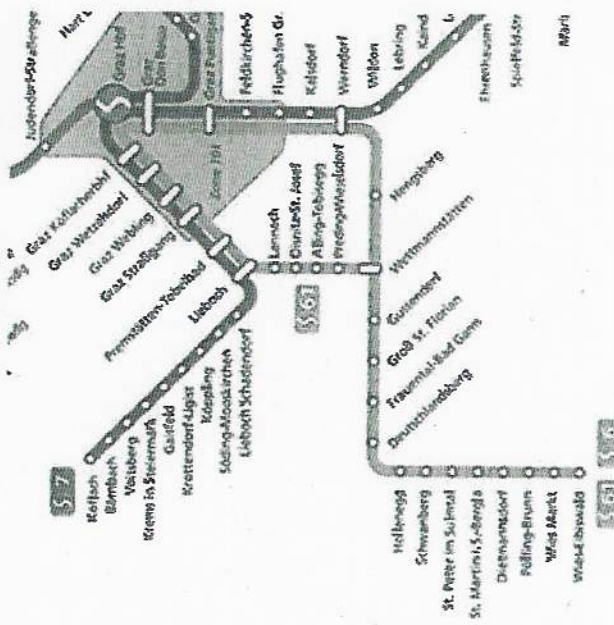


Abbildung 1: Ausschnitt der schematischen Darstellung des S-Bahn Systems Steiermark (Quelle: Land Steiermark)

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 Koralmahn 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 Koralmahn 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-Elbiswald 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