Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter A10/8: Martin Bauer

BerichterstatterIn: ……..

GZ: A 8 - 20081/2006-229 Graz, 14. November 2019

A 10/BD - 006186/2018/0005

A 10/8 - 061606/2017/0016

A 14 - 1044856/2019/0001

Betreff: Masterplan ÖV, Straßenbahnausbau 2023+
Grundsatzbeschluss

1. Allgemeines:

Auf Grundlage der Grazer Mobilitätsstrategie, der Ergebnisse und Beschlüsse im regionalen Verkehrskonzept Graz – Graz-Umgebung und des Gesamtverkehrsplans Österreichs ist das dringende Erfordernis eines abgestimmten, massiven Ausbaus des leistungsfähigsten, schienengebundenen innerstädtischen ÖV-Systems – nämlich der Straßenbahn – in Graz gegeben. Dies, um

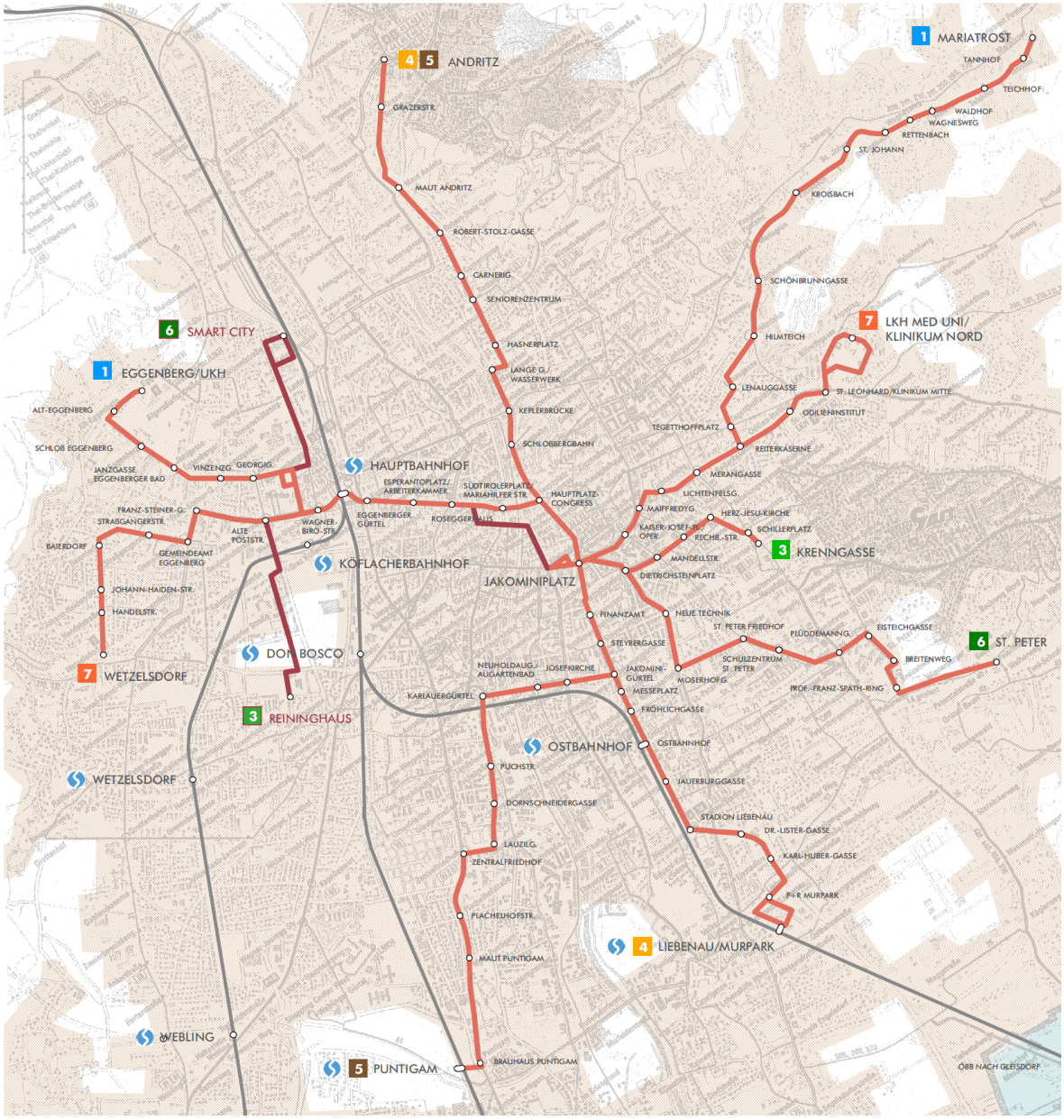
- die stark steigenden Mobilitätsanforderungen durch den bereits erfolgten und zukünftig prognostizierten Bevölkerungszuwachs in der Stadt Graz zu bewältigen,
- Klimaschutzziele (COP 21, EU-2030-Klima- und Energierahmen) und nationale Immissionsschutzgesetz-Luft-Ziele einhalten zu können und
- eine effektive intermodale Verteilung des ÖVs vom hochrangigen Schienennetz in das Straßenbahnnetz sicherzustellen.

Die verkehrspolitische Leitlinie 2020 (Gemeinderatsbeschluss Herbst 2010) ist Teil der aktuellen Mobilitätsstrategie der Stadt Graz. Sie definiert die Grundsätze der Verkehrspolitik für die nächsten Jahre und bildet damit den politischen Rahmen für die Mobilitätsstrategie. Das in den 90er Jahren in Graz bekannt gewordenen Szenario „Sanfte Mobilität“ findet darin seine Fortsetzung. Die Stadt Graz verfolgt im Rahmen der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 mit den Instrumenten der Stadtentwicklungs- und Bebauungsplanung das Ziel, künftige Nutzungen nur unter Berücksichtigung attraktiver Anbindungen neuer Nutzungsbereiche an Versorgungseinrichtungen bzw. die Erschließbarkeit mit dem Fuß-, Radwege- und OPNV-Netz fest zu legen und damit auch die für NutzerInnen notwendige, attraktive Nahmobilität zu unterstützen. Ein Bekenntnis setzt Graz dabei als Straßenbahnstadt.

Wie im Grazer Gesamtverkehrskonzept vorgesehen, stellt der Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine der wichtigsten verkehrspolitischen Grundsätze der Stadt Graz dar. Neben den allgemeinen Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr, die von der Arbeitsgruppe MASTERPLAN ÖV ge-

meinsam von der Abteilung für Verkehrsplanung und den Graz Linien, wie z.B. die Verdichtung des Fahrplanangebotes bei den Straßenbahn- und Buslinienangebotes, kommt dem Ausbau des Systems Straßenbahn, als Hauptverkehrsträger des öffentlichen Verkehrs in Graz, die größte Bedeutung zu. Immerhin werden von den rund 320.000 täglich beförderten Fahrgästen durch die Graz Linien, 52 Prozent der Beförderungsleistung durch die derzeitigen sechs Straßenbahnlinien erbracht. Aktuell befindet sich die Straßenbahn-Offensive für den Zeitraum 2018 bis 2023 in Umsetzung, welche von Land Steiermark mit 43,833 Millionen Euro gefördert wird (GZ: A10/BD-006186/2018-0001, Straßenbahnausbau 2018 – 2023 – Landesförderung - Übereinkommen mit dem Land Steiermark). Folgende Projekte stehen auf der Agenda dieser ÖV-Offensive:

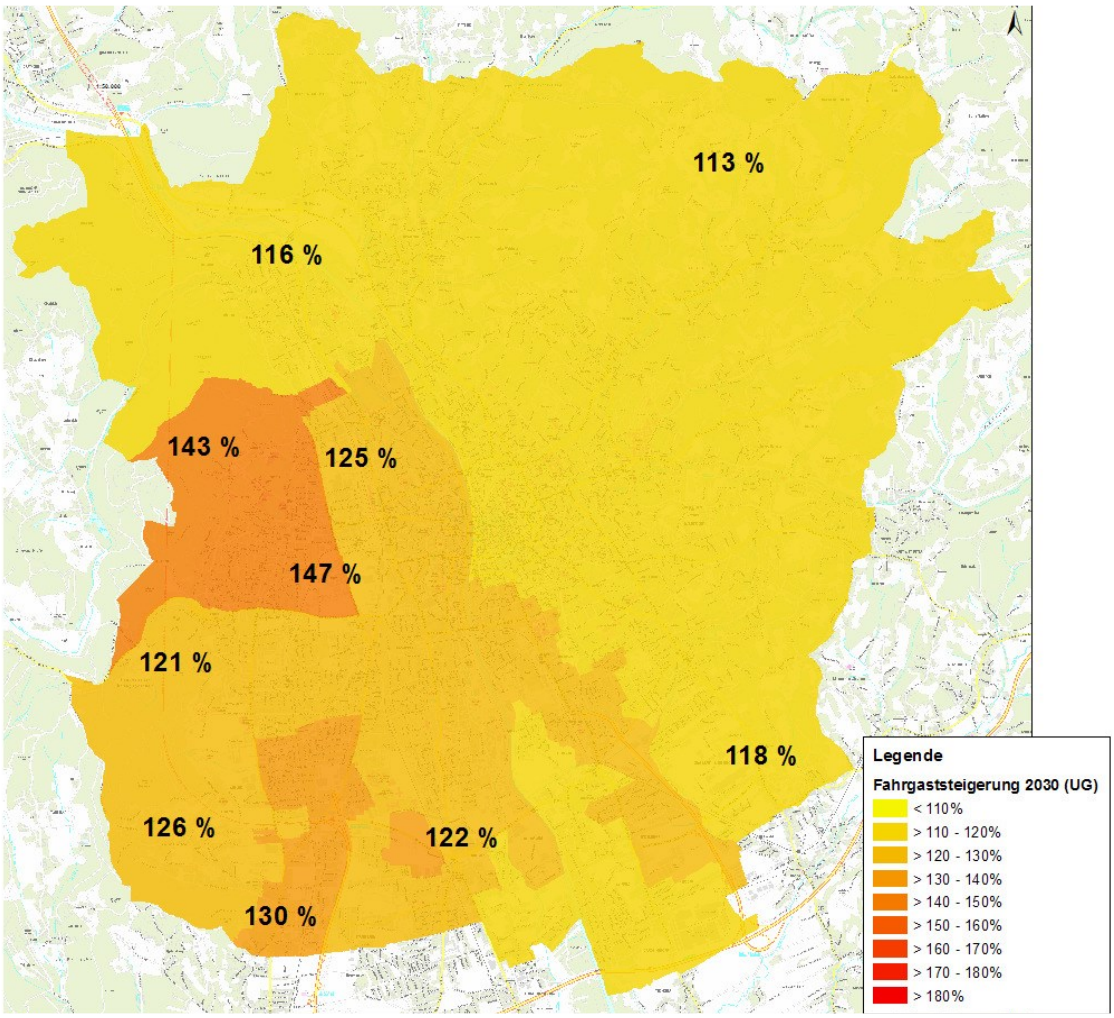
- Reininghaus-Strecke; Alte Poststraße – Hummelkaserne, Streckenlänge 1,8 km,
- Smart City-Strecke; Asperngasse – Waagner-Biro Straße, Streckenlänge 1, 5 km,
- Innenstadt-Entlastungsstrecke; Jakominiplatz – Neutorgasse – Annenstraße, Streckenlänge 1,2 km,
- 2-gleisiger Ausbau Linie 5; Zentralfriedhof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



Zukünftiges Straßenbahnnetz 2023

Mit den drei Neubaustrecken wird das derzeitige Grazer Straßenbahnnetz, welches derzeit einen Umfang von 33,2 km aufweist, bis 2023 um weitere 4,5 km auf 37,7 km erweitert.

2. Stadtentwicklung Graz

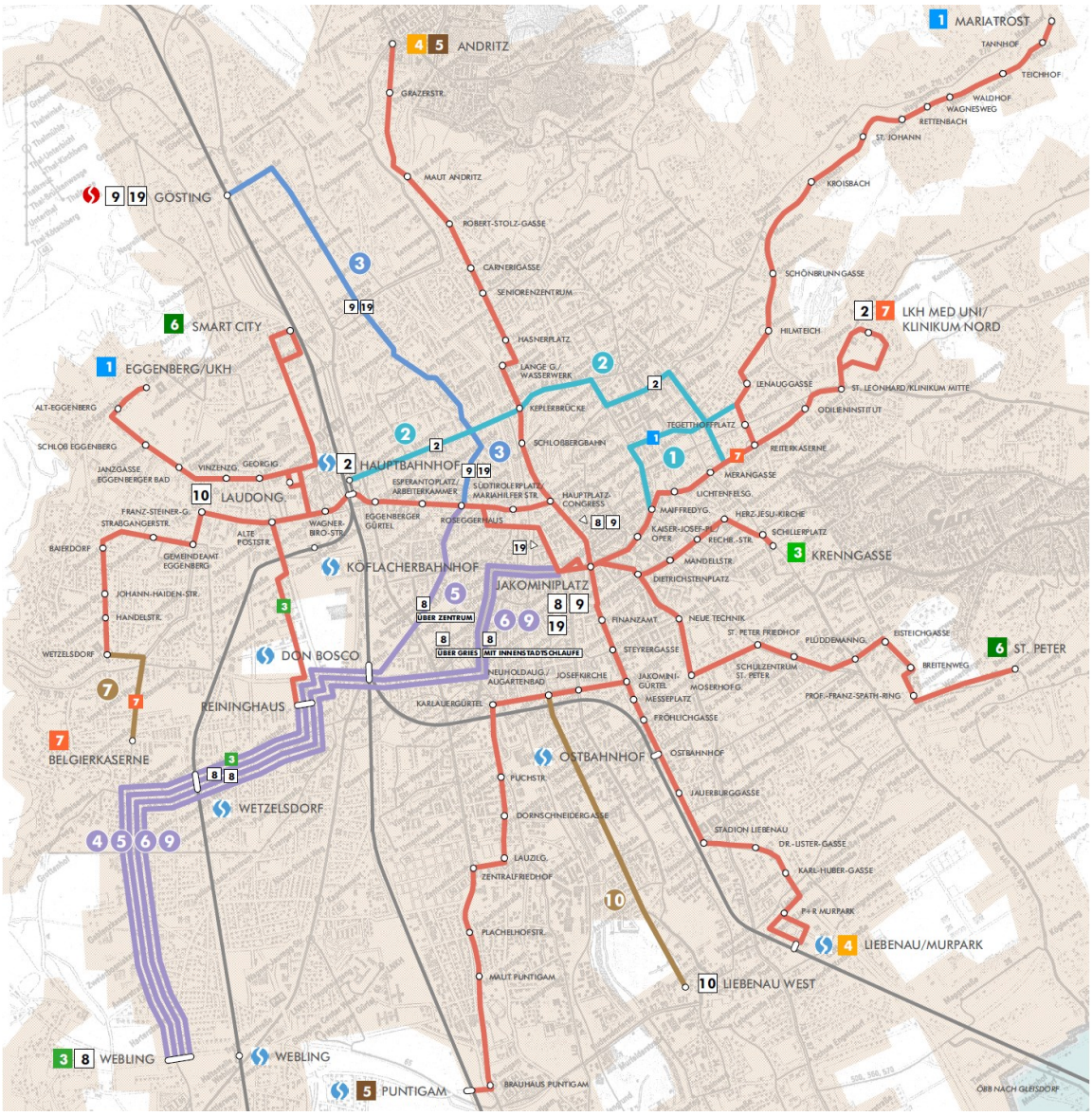


Fahrgastprognose bis 2030

Die Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Stadt Graz wird sich regional stark unterscheiden: Bezirke wie Eggenberg (Stadtteil Reininghaus), Straßgang (Stadtentwicklungsprojekte Martinhof, Green City) oder Lend (Smart City) werden aufgrund der Stadtentwicklungsprozesse vor Ort deutliche Bevölkerungszuwächse verzeichnen, während beispielsweise im dicht besiedelten Grazer Osten mit geringeren Zuwächsen zu rechnen ist. Diese Abschätzungen auf Stadtbezirksebene basieren auf den bekannten Entwicklungsgebieten und der zu erwarteten Gesamtbevölkerungszunahme für die Stadt Graz bis zum Jahr 2030. Die daraus prognostizierten Fahrgastzuwächse fallen dabei regional stark unterschiedlich aus, sehen jedoch für die Bezirke Eggenberg, Wetzelsdorf, Straßgang, Lend und Gries eine überdurchschnittliche Zunahme auf den betroffenen Linien voraus (siehe Abbildung). In den restlichen Stadtbezirken sind die abgeschätzten Fahrgastzuwächse geringer.

3. Straßenbahnausbau 2023+

Ziel der vorliegenden Untersuchung war die Beantwortung der Fragestellung: *„Wie soll sich der öffentliche Verkehr mit dem Zeithorizont 2030, speziell mit dem Hauptverkehrsträger der Grazer Straßenbahn, nach dem Jahr 2023 weiterentwickeln?“* Dazu wurde von der Abteilung für Verkehrsplanung das Planungsbüro IBV W. Hüsler AG in Zürich mit der Erarbeitung einer Prioritätenliste für den Netzausbau beauftragt.
Mit der Erarbeitung der dafür erforderlichen Planungsgrundlagen wurden die Planungsbüros PRIME mobility in Graz, gemeinsam mit GVS - Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung m.b.H. in Hannover mit der Erstellung der Betriebskonzepte in enger Abstimmung mit den Graz Linien und der Simulationsberechnung für die Fahrgastprognose der einzelnen Planungsfälle und das technische Büro Integral in Graz mit der Erstellung von Vorprojekten aller Straßenbahnausbauvorhaben und deren einheitliche Kostenabschätzungen beauftragt.



Ausbauvarianten des Straßenbahnnetzes 2030, untersuchte Planfälle

Dazu wurde im Vorfeld die Vorauswahl getroffen, die drei großen Stadträume, welche mit einem hoch leistungsfähigen schienengebundenen öffentlichen Verkehr zu versorgen wären, vorrangig zu untersuchen. Dies sind die Anbindung der Universität Graz, der Nordwesten mit den Bezirken Lend und Gösting (vor allem auch in Hinblick auf den zukünftigen Nahverkehrsknoten in Gösting) und der Südwesten von Graz mit einem inneren Teil, von der Innenstadt bis zum Nahverkehrsknoten Don Bosco bzw. bis zum Anschluss an die Reininghaus-Straßenbahnstrecke und einen

äußeren Teil mit dem Nahverkehrsknoten Wetzelsdorf und der Stadtentwicklung im Bereich der Straßganger Straße. Des Weiteren wurde in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt die Konzeption einer Straßenbahnstrecke im Bereich des Stadtteiles Liebenau West mit der Stadtentwicklung im Bereich der südlichen Neuholdaugasse und der sogenannten „Olympiawiese“ in die Ausbauüberlegungen der Straßenbahnuntersuchung aufgenommen.
Zu den Projekten/Planfällen im Einzelnen:

- <u>Anbindung der Universität Graz:</u>
  Dazu stehen zwei unterschiedliche Varianten zur Diskussion, einerseits die Umlegung der Linie 1 über die Glacisstraße – Zinzendorfgasse und Leechgasse (Planfall 1) und anderseits eine vollkommen neue Straßenbahnlinie 2 vom Hauptbahnhof über die Keplerstraße – Lendplatz – Geidorfplatz – RESOWI bis zur Leonhardstraße und weiter parallel mit der Linie 7 zum LKH (Planfall 2). Dies wäre auch die erste Straßenbahnlinie welche den unmittelbaren Innenstadtbereich (mit dem Haupt-und Jakominiplatz) nicht mehr anfahren würde.

Planfall	**1**	**2**
Straßenbahnlinie **Streckenführung**	**Umlegung 1** **Glacisstraße – Zinzendorfg. – Sonnenfelsplatz – Leechgasse**	**NEU 2** **Hauptbahnof – Lendplatz – Geidorfplatz – Leonhardstraße – LKH**
Fahrgaststeigerung im Gesamtnetz	**1.927**	**14.251**
Fahrgäste pro Tag auf der Linie	**35.200**	**36.100**
Baukosten [Mio. €]	**20,4**	**68,7**
Länge [km]	**1,5**	**3,6**

- <u>Anbindung des Nordwestes:</u>
  Für die Anbindung des Nordwestens von Graz an das Straßenbahnnetz steht nur der Planfall 3 mit einer Straßenbahnstrecke vom Rossegerhaus über den Lendplatz – Fröbelplatz bis zum Nahverkehrsknoten Gösting zur Diskussion. Eine mögliche Alternative wie die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6/16 von der neuen Endstation in der Smart City über die Plabutscher Straße zum Nahverkehrsknoten Gösting, scheidet aufgrund der derzeitigen zu geringen Bebauungsdichte für eine Betrachtung aus. Betrieblich würde die Straßenbahnlinie 9 von Gösting über das Roseggerhaus und weiter über den Hauptplatz bis zum Jakominiplatz führen.

Planfall	**3**
Straßenbahnlinie **Streckenführung**	**NW-Linie Roseggerhaus – Lendplatz – Fröbelpark – Gösting**
Fahrgaststeigerung im Gesamtnetz	**19.559**
Fahrgäste pro Tag auf der Linie	**55.600**
Baukosten [Mio. €]	**88,5**
	4,4

Länge [km]	

- <u>Anbindung des Südwestes:</u>
  Zur Anbindung dieser Stadtteilgebiete von Graz an das Straßenbahnnetz stehen mehrere Planfälle, die sich einerseits in der Streckenführung, als auch bei den Betriebskonzepten unterscheiden, zur Diskussion. Des Weiteren ist zu unterscheiden zwischen dem inneren Bereich der Südwestlinie, also von der Innenstadt bis zum Anschluss an die im Bau befindliche Straßenbahnstrecke nach Reininghaus und der äußeren Südwestlinie, zur Erschließung der Siedlungsgebiete entlang der Straßganger Straße. Dabei stehen fünf Planfälle zur Diskussion.

  Der Planfall 4 sieht als äußere Südwestlinie nach Webling eine Verlängerung der derzeit in Bau befindlichen Straßenbahnstrecke zum Stadtteil Reininghaus von Reininghaus über die Peter-Rosegger-Straße und die Straßganger Straße bis nach Webling, im Bereich Kreuzung Harter Straße bzw. Autobahntrasse A 9, vor.

  Als Alternativvorschlag für die Erschließung der Straßganger Straße wurde der Planfall 7 entwickelt. Dieser sieht eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 7, von deren derzeitiger Endstation in Wetzelsdorf über die Straßganger Straße bis zur Belgier Kaserne vor.

  Für die innere Südwestlinie wurden drei Planfälle erarbeitet. Der Planfall 5 sieht eine Südwestlinie vom Roseggerhaus über die Elisabethiner- und Lazarettgasse zum Nahverkehrsknoten Don Bosco und weiter über die Wetzelsdorfer Straße bis zum Anschluss an die im Bau befindliche Straßenbahnstrecke in Reininghaus vor. Weiter, wie im Planfall 4 beschrieben, über die äußere Südwestlinie von Reininghaus über die Peter-Rosegger-Straße und die Straßganger Straße bis nach Webling. Betrieblich wird die Linie 8 von Webling bis zum Roseggerhaus und weiter über den Hauptplatz bis zum Jakominiplatz geführt.

  Als Alternative wurde der Planfall 6 der Südwestlinie entwickelt. Diese führt vom Jakominiplatz über den Griesplatz, die Karlauerstraße, dem Einkaufszentrum CITYPARK und weiter über den Nahverkehrsknoten Don Bosco, wie beim Planfall 5 über Reininghaus, bis nach Webling. Die Straßenbahnlinie 8 wird in diesem Planfall von Webling bis zum Jakominiplatz geführt.

Planfall	**4**	**5**	**6**	**7**	**9**
Straßenbahnlinie **Streckenführung**	**Verlängerung 4** **Reininghaus – Webling**	**SW-Linie Roseggerhaus – Don Bosco – Reininghaus – Webling**	**SW-Linie Jakominiplatz – Griesplatz – Reininghaus – Webling**	**Verlängerung 7 Wetzelsdorf – Belgier Kaserne**	**SW-Linie Jakominiplatz – Griesplatz – Reininghaus – Webling**
Fahrgaststeigerung im Gesamtnetz	**3.525**	**13.595**	**10.899**	**2.536**	**15.247**
Fahrgäste pro Tag auf der Linie	**48.622**	**39.800**	**30.500**	**31.000**	**40.200**
Baukosten [Mio. €]	**61,7**	**117,9**	**127,9**	**29,3**	**127,9**
Länge [km]	**3,9**	**6,1**	**6,7**	**1,2**	**6,7**

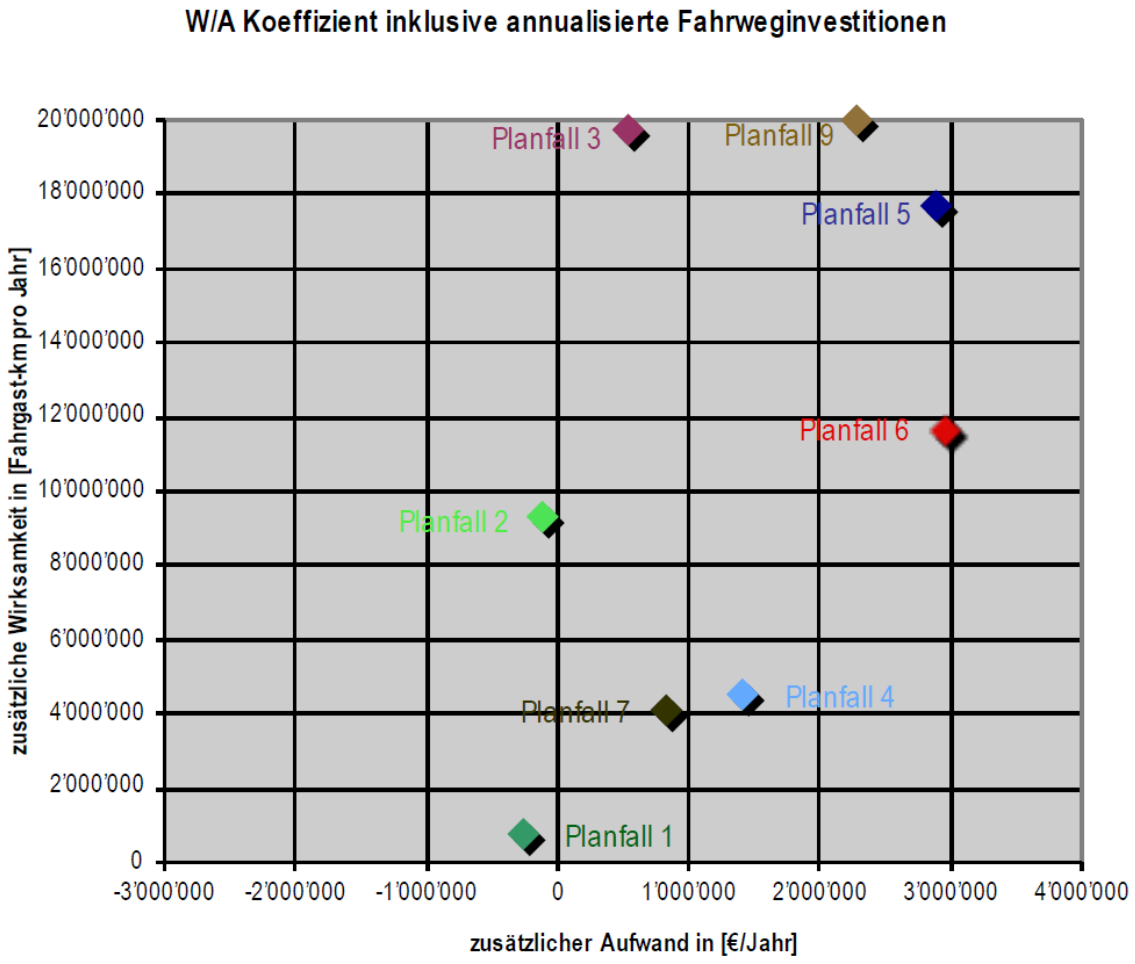
Da die Planfälle 5 und 6 betrieblich nicht als gleichwertig anzusehen sind (in Hinblick auf die Erschließung der Innenstadt), wurde zusätzlich zum Planfall 6 (Griesplatz – Citypark) nachträglich der Planfall 9 entwickelt. Bei derselben Streckenführung wie in Planfall 5 von Webling bis zum Jakominiplatz führt die Straßenbahnlinie 8 betrieblich aber über den Jakominiplatz weiter zum Hauptplatz und in Richtung Annenstraße.

- Anbindung des Stadtteilgebietes Liebenau West, dazu steht nur der Planfall 10 mit einer Abzweigung der Straßenbahnstrecke am Schönaugürtel bei der Haltestelle Neuholdaugasse/Augartenbad und weiter über die Neuholdau- und Andersengasse, sowie über die sogenannte „Olympiawiese“ bis in den Bereich Puntigamer Straße zur Diskussion.

  Die Machbarkeit dieser neuen Straßenbahnstrecke wurde technisch abgeklärt, eine Gesamtbewertung konnte jedoch noch nicht vorgenommen werden, da für die betroffenen Stadtteile erst in den letzten Wochen die Festlegung der städtebaulichen Rahmenbedingungen erfolgte. Erst mit dieser Festlegung ist es möglich die zukünftigen Einwohner- und Beschäftigungsdaten in die Simulation zur Fahrgastabschätzung einzuspielen. Eine Präsentation der Bewertung für diese Straßenbahnstrecke wird somit zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

4. Bewertung und Empfehlung

Die Bewertung der einzelnen Projekte erfolgt seitens des Planungsbüros IBV W. Hüsler AG durch die Ausarbeitung eines plausiblen Indikators, der den verkehrlichen Nutzen in ein Verhältnis zu den zusätzlichen Kosten bringt und einen sinnvollen Vergleich der einzelnen Streckenausbauprojekte ermöglicht. Die Methode und die verwendeten Teilindikatoren wurden auf die NKU (Nutzen-Kosten Untersuchung, vormals Standardisierte Bewertung, von Verkehrsinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs (im Auftrag des Deutschen Bundesministers für Verkehr) erstellt. Das betrifft insbesondere die klare Definition der Untersuchungsfälle, die Hintergrundszenarien (Mitfall, Ohnefall, etc.), das Prinzip der Differenzbetrachtung, sowie die Aufrechnung und Annualisierung der direkten Kosten des Betreibers und der Fahrwegerstellung.



Im speziellen Fall für die nun vorliegende Untersuchung der Straßenbahnausbauvorhaben in Graz wurde für den Planungshorizont 2030 ein *«Ohnefall»* entworfen und den jeweiligen einzeln den *«Mitfällen»* (Planfälle 1 bis 10) gegenübergestellt. Dabei wurde die Differenz zwischen den beiden Fällen ermittelt und ausgewertet. Der *«Ohnefall»* geht davon aus, dass der erwartete Zuwachs der Nachfrage durch die Verdichtung des Busangebotes abgedeckt wird. Das geschieht ohne größere Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Die *«Mitfälle»* gehen von der Erstellung und dem Betrieb der jeweiligen neuen Straßenbahnstrecken aus. Sie berücksichtigen auch die damit mögliche Reduktion des Aufwandes im Busangebot. Der Beurteilungsindikator der einzelnen Streckenausbauprojekte wird aus dem Koeffizienten der zusätzlichen Wirksamkeit im Verhältnis zum zusätzlichem Aufwand gebildet.

Entscheidend für die Beurteilung einer Planungsvariante im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist vor allem der „Nutzen" in Form der Frage: „Was bringt mir diese Maßnahme an zusätzlichen Fahrgästen im gesamten städtischen ÖV-Netz?"

- <u>Anbindung der Universität Graz:</u>
  Beide Planfälle führen durch die betriebliche Einsparung an Buslinien zu einer Reduktion der Betriebskosten. Bei der Gegenüberstellung der beiden Varianten zur Erschließung der Universität Graz ist vor allem das Verhältnis der Fahrgaststeigerung im Gesamtnetz um den Faktor 1 zu 7 auffällig. Dies bedeutet, dass der Nutzen einer neuen Straßenbahnlinie 2, auch wenn diese einen höheren finanziellen Aufwand bedeutet, ungleich höher ist, als beim Projekt der Umlegung der Linie 1.

  Bei der Umlegung der Linie 1 über die Glacisstraße – Zinzendorfgasse – Leechgasse ergeben sich in Summe Einsparungen von Betriebskosten. Die bestehende Straßenbahnlinie 1 ersetzt die Buslinie 31 im Abschnitt Jakominiplatz – RESOWI, jedoch zeigt dieser Planfall nur eine geringe Wirksamkeit und ein geringes zusätzliches Potenzial.
  Im Gegensatz dazu der Planfall für die neue Linie 2: Dieser bringt eine hohe Einsparung von Betriebskosten, Ersatz der Buslinien 58 im Gesamtabschnitt und Ersatz der Linie 63 im Abschnitt Hauptbahnhof – Geidorfplatz. Damit ergibt dieser Planfall in Summe eine hohe Wirksamkeit.
  Durch den ungleich höheren Nutzen wird für die Anbindung der Universität Graz die Umsetzung des Planfalls 2 empfohlen.

- <u>Anbindung des Nordwestes:</u>
  Eine Straßenbahnlinie in den Nordwesten des Grazer Stadtgebietes, wie vorgeschlagen vom Rossegerhaus über den Lendplatz – Fröbelplatz bis zum Nahverkehrsknoten Gösting, würde mit den Einsparungen von Betriebskosten bei den derzeitigen Buslinien in Summe zu einer hohen Wirksamkeit führen und wird somit zur Umsetzung empfohlen.

- <u>Anbindung des Südwestes:</u>
  Zur Anbindung dieser Stadtteilgebiete von Graz an das Straßenbahnnetz wurden fünf Planfälle erarbeitet.
  Der Planfall 4 von Reininghaus über die Peter-Rosegger-Straße, die Straßganger Straße bis Webling führt zu geringen Einsparungen an Betriebskosten der Buslinie 31 und somit zu einer geringen Wirksamkeit bei der Fahrgaststeigerung. Dies vor allem durch die Umwegfahrten einer derartigen Straßenbahnstrecke über den Hauptbahnhof.
  Der Planfall 7, als Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 bis zur Belgier Kaserne führt ebenfalls nur zu einer geringen Wirksamkeit. Da auch vor allem keine Einsparungen bei den bestehenden Buslinien in diesem Bereich erzielt werden können. Das zusätzlich zu erschließende Fahrgastpotential ist als gering einzustufen.

Für die drei Planfälle (5, 6 und 9) der inneren Südwestlinie Planfälle weist der Planfall 9 (Jakominiplatz – Griesplatz – CITYPARK – Reinighaus – Webling) den höchsten Wirksamkeitsindikator auf. Somit wird auch der Planfall 9 für die Anbindung des Südwestens von Graz an das Straßenbahnnetz zur Umsetzung empfohlen.

Zusammenfassend sollten die drei Straßenbahn-Neubaustrecken umgesetzt werden:

- die Nordwest-Linie über den Lendplatz nach Gösting,
- die Südwestlinie über den Griesplatz nach Webling
- und die Neue Linie 2 über den Geidorfplatz und die Universität Graz

Das Gesamtvolumen der Baukosten für diese 3 Projekte – die etappenweise realisiert werden sollen – beträgt rund 285 Mio. €. Ausgehend vom Realisierungshorizont 2030 kann mit zusätzlich rund 50.000 Fahrgästen gerechnet werden, was einem Plus von einem Sechstel des Fahrgastaufkommens der Graz Linien insgesamt entsprechen würde. Von großer Bedeutung ist sowohl bei der Nordwest- als auch bei der Südwest-Linie die Verflechtung mit der S-Bahn über den künftigen Nahverkehrsknoten Gösting, Don Bosco und bei der Wetzelsdorferstraße.

Mit diesen drei Neubaustrecken, Nordwestlinie, Südwestlinie und der Neuen Linie 2, würde sich das Grazer Straßenbahnnetz, welches im Jahr 2023 einen Umfang von 37,7 km aufweisen wird, um weitere 14,7 km auf 52,4 km erweitern. Damit wären 16 der 17 Grazer Bezirke an das Straßenbahnetz und somit an den leistungsfähigen schienengebundenen öffentlichen Verkehr angebunden.

5. Betriebskonzept – Fahrzeuge

Für die vorgeschlagenen Straßenbahnstrecken ist jeweils in der Hauptverkehrszeit ein 5 Minuten Intervall vorgesehen. Dies führt zu folgenden Wagenbedarf:

Straßenbahnlinie **Streckenführung**	**NEU 2** **Hauptbahnof – Geidorfplatz – Leonhardstraße – LKH**	**NW-Linie 9** **Jakominiplatz – Roseggerhaus – Fröbelpark – Gösting**	**SW-Linie 8** **Hauptplatz – Griesplatz – Webling**	**8/9** **Durchbindung Gösting – Jakominiplatz – Webling**
Fahrplanangebot Frühverkehr	**5´**	**5´**	**5´**	**5´**
Anzahl der Straßenbahnwagen	**8**	**10**	**11**	**19**
Einsparung Busse	**- 12**	**- 11**	**- 11**	**- 22**

Da sich sowohl die Nordwest-, als auch die Südwestlinie im innerstädtischen Bereich überschneiden würden, wird sinnigerweise eine durchgängige Betriebsführung von Gösting über das Roseggerhaus und weiter über den Haupt- und Jakominiplatz bis zur Endstation in Webling vorgeschlagen. In Summe ergibt dies einen betrieblichen Bedarf von 27 Straßenbahnwagen. Dem gegenüber steht die Einsparung von 34 Bussen. Bei der Hinzuzählung der erforderlichen Werkstatt- und Betriebsreserve erhöht sich diese Anzahl auf voraussichtlich 34 Straßenbahnwagen für den tatsächlichen Fahrzeugbedarf auf den vorgeschlagenen drei Neubaustrecken.

Die derzeitigen Planungen für die drei Neubaustrecken sehen derzeit keine Errichtung von klassischen Endstationen der Straßenbahn in Form einer Wendeschleife mehr vor. Dies vor allem aus Gründen der wesentlich geringeren räumlichen Dimension, welche eine Endstation für Zweirichtungs-Straßenbahnwagen erfordert. Dies bedeutet aber auch, dass alle 34 Straßenbahnwagen für diese drei Neubaustrecken als Zweirichtungswagen auszubilden sind. Weiters bieten

Zweirichtungs-Straßenbahnwagen neben den betrieblichen Vorteilen bei Störfällen auch die Möglichkeit, diese drei Neubaustrecken in Teilabschnitten, ohne die Ausbildung von Betriebswendeschleifen, in Betrieb nehmen zu können.

Diese zusätzlichen 34 Straßenbahnwagen wären somit in den Planungen und Konzepten der Graz Linien für die Dimensionierung der erforderlichen Abstellung in den Remisen und Werkstätten aufzunehmen und zukünftig zu berücksichtigen.

6. Nahverkehrsknoten

Durch den nun vorgeschlagenen Ausbau des Straßenbahnnetzes wird dieses mit drei weiteren Nahverkehrsknoten verknüpft. Dies wären:

- Nahverkehrsknoten **Don Bosco** mit der Südwestlinie, derzeit mit den Buslinien 31, 32, 33, 35 und 66,
- Nahverkehrsknoten **Wetzelsdorf** mit der Südwestlinie, derzeit mit der Buslinie 31, ab 2022 auch mit der Buslinie 62,
- Nahverkehrsknoten **Gösting,** als Nahverkehrsknoten noch nicht ausgebaut, soll zukünftig verknüpft werden mit der Nordwestlinie und den Buslinien 48, 52, 62 und 67.

Zu den Nahverkehrsknoten Gösting und Wetzelsdorf im Einzelnen:

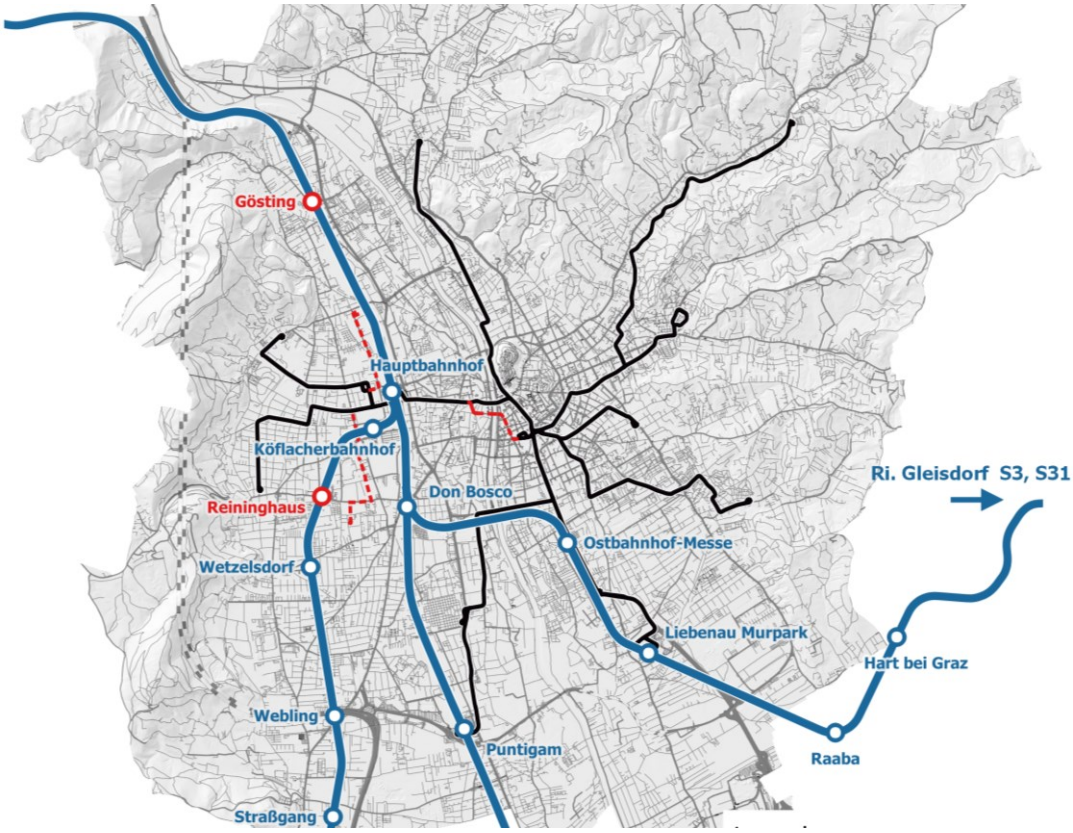
- **NVK Gösting**
  Von der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft wurde 2017 eine Machbarkeitsprüfung des Nahverkehrsknotens in Graz-Gösting km 209, 560, auf Höhe der Straßenunterführung mit der Exerzierplatzstraße, in Auftrag gegeben.
  Ergebnis dieser Untersuchung war, dass bei der Einrichtung eines sogenannten Multimodalen Knotens mit einer Verknüpfung der ÖBB S-Bahn, mit den städtischen Buslinien und einer Nordwest-Straßenbahnlinie, sowie Stellplätze/Ladestation für E-Fahrzeuge und einer qualitativen Aufwertung mit einem Umsteigerpotential von 3.700 bis 5.000 Fahrgästen pro Tag gerechnet werden kann.
  Die Machbarkeit der Haltestelle Gösting ist aus technischer und betrieblicher Sicht gegeben. Die Kosten dafür betragen € 102,4 Mio.€ (P.B. 01.01.2016).

  Der aktuelle Stand zum Nahverkehrsknoten Gösting wird daher die zusammenfassende Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom September 2019 angeführt:
  „Die Haltestelle Gösting ist langfristig sicherlich von den Fahrgastpotential her sehr interessant – ist aber mit ca. 100 Mio € auch sehr teuer. Eine Umsetzung macht erst dann Sinn, wenn die Stadt Graz dorthin die Straßenbahn baut und das Stadtentwicklungsgebiet im Umfeld umgesetzt wird.
  Wir sind deshalb mit der ÖBB-Infra so verblieben, dass die Umsetzung der Haltestelle ein Thema für 2030-2040 ist und die ÖBB-Infra die Haltestelle insofern bei allen Aktivitäten berücksichtigt, als dass keine Maßnahmen gesetzt werden, die den Bau der Haltestelle später verunmöglichen. Die Haltestelle sollte auch in der Flächenwidmung der Stadt Graz berücksichtigt werden. Das wurde auch so mit dem Land besprochen.
  Also grundsätzlich ein sinnvolles Projekt, aber erst später mit der Errichtung der Straßenbahnachse, deshalb derzeit für uns nicht prioritär. Es soll aber auf jeden Fall nicht verunmöglicht werden und wird deshalb konzeptiv bei allen Planungen von Reinvestitionen etc. berücksichtigt.“

  Entscheidend ist vor allem die Aussage, dass die Errichtung dieses Nahverkehrsknotens nur in Verbindung mit dem Bau der Nordwest-Straßenbahnlinie sinnvoll ist. Nur dann wä-

re der Nahverkehrsknoten auch attraktiv und nur dann sind auch die hohen Fahrgastfrequenzen bei der Bahn zu erwarten. Eine grundsätzliche Entscheidung über die Errichtung dieses Nahverkehrsknotens bzw. ein dementsprechendes Bekenntnis wurde von der Stadt Graz noch nicht getroffen.
Es soll noch angemerkt werden, dass bei den ermittelten Fahrgästen pro Tag auf der Nordwest-Linie mit 55.600 Fahrten (siehe Punkt 2 dieses Berichtes) die Umsteiger des Nahverkehrsknotens Gösting noch nicht eingerechnet sind! Diese wären noch hinzu zu rechnen. Von Seiten der Abteilung für Verkehrsplanung wird empfohlen den Nahverkehrsknoten Gösting umzusetzen.

- **NVK Wetzelsdorf**
  Als Weiterentwicklung des Weißbuches der GKB aus dem Jahr 2016 wurde von der GKB, dem Land Steiermark, der Gemeinde Seiersberg-Pirka und der Stadt Graz im Jahr 2018 die Modellrechnung GKB in Auftrag gegeben. Mit dieser Untersuchung wurden die Fahrgastpotenziale und die zu erwartenden Fahrgastfrequenzen der GKB als S-Bahn im suburbanen und urbanen Raum in verschiedenen Varianten aufgezeigt.



S-Bahnnetz mit derzeitigen und zukünftigen Nahverkehrsknoten auf Grazer Stadtgebiet

Als Resümee dieser Studie wird die Einführung eines durchgängigen 15-Minuten-Taktes auf der GKB empfohlen, dies verbunden mit der Elektrifizierung des Gesamtnetzes der GKB, dem selektiven zweigleisigen Ausbau der Strecke vom Hauptbahnhof bis zum Nahverkehrsknoten Wetzelsdorf und dem Ausbau der derzeitigen noch nicht adaptierten Nahverkehrsknoten im Grazer Stadtgebiet (Wetzelsdorf, Webling, Straßgang) und der Errichtung eines zusätzlichen und neuen Nahverkehrsknotens **Reininghaus** bei der derzeitigen Eisenbahnkreuzung mit der Wetzelsdorferstraße. Beim neuen Nahverkehrsknoten Reininghaus sind 2.370 Fahrgäste, zum überwiegenden Teil als Umsteiger zur neuen Buslinie 66, zu erwarten. Mit 3.600 Fahrgästen kann beim Nahverkehrsknoten Wetzelsdorf gerechnet werden, davon 2.100 Fahrgäste als neue und zusätzliche Umsteiger auf die

Südwest-Linie (auch diese wurden in den Fahrgastdaten der SW-Linie noch nicht eingerechnet).

Im Rahmen der in Diskussion für das mittelfristige Investitionsprogramm stehenden Ausbauvorhaben der GKB, wie jene der Elektrifizierung und der damit verbundenen Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur, ist auch der Ausbau des Nahverkehrsknotens Wetzelsdorf mit der Niveaufreimachung der Peter-Rosegger-Straße bis zum Jahr 2025 vorgesehen.

Der neue Nahverkehrsknoten Reininghaus wird derzeit im Rahmen der Planungen für die Niveaufreimachung der gesamten GKB im Grazer Stadtgebiet mituntersucht. Von Seiten der Abteilung für Verkehrsplanung wird empfohlen den Nahverkehrsknoten Reininghaus umzusetzen.

7. Umsetzung der Neubaustrecken

Mit den derzeitigen personellen Ressourcen, sowohl bei der Stadt als auch bei den Graz Linien, kann mit einer Umsetzung mit durchschnittlich einem zusätzlichen Baukilometer Straßenbahnstrecke pro Jahr kalkuliert werden. Nach Rücksprache mit den Planungs- und Umsetzungsteam der Stadtbaudirektion, welche auch die derzeitigen Projekte der Straßenbahn-Offensive für den Zeitraum 2018 bis 2023 betreuen, könnte mit einer Realisierung z.B. der Südwestlinie Jakominiplatz – Webling frühestens ab dem Jahr 2024 kalkuliert werden. Mit einem jährlichen Baufortschritt von rd. 1 Kilometer pro Jahr würde die Umsetzung der drei Neubaustrecken, welche ein Ausbauvolumen von 14,7 km Straßenbahnstrecken umfassen, somit bis zum Jahr 2039 reichen.

Sollten die drei Straßenbahn-Neubauprojekte in einem kürzeren Umsetzungszeitraum zur Realisierung kommen, wären andere Personal- und Managementstrukturen als die bisherigen erforderlich.

8. Straßenbahn und Stadtbild

Der Ausbau von Straßenbahnstrecken bedeutet nicht nur einen Ausbau in die Verkehrsinfrastruktur, sondern eröffnet die Möglichkeit die betroffenen Stadt- und Platzräume neu zu gestalten.

Vor allem in vielen französischen Städten, welche die Straßenbahn wiederentdeckt haben, nachdem diese in den Jahrzehnten der autogerechten Stadt weitgehend abgeschafft wurden, hat die Gestaltung der Stadträume einen Grad an höchster Wertigkeit erlangt. Dies unter dem Motto der Reurbanisierung der Städte und der Rückbesinnung zum Mensch als Maßstab in der Stadt. Im deutschsprachigen mitteleuropäischen Raum hat die Art der Stadtgestaltung mit dem Ausbau der Straßenbahn in den ersten Ansätzen ihren Eingang gefunden (z.B. wie in Freiburg). Auf Graz übertragen wäre dies eine entsprechende Herausforderung mit dem geplanten Straßenbahn-Netzausbau die betroffenen Stadträume und Plätze (wie Griesplatz, Geidorfplatz …) im neuen urbanen Sinn zu gestalten.

9. STEK und FLÄWI

Nicht nur die bestehenden Straßenbahnstrecken, sondern auch die bisher konzipierten Ausbauvorhaben wurden im aktuellen 4.0 Stadtentwicklungskonzept (STEK) und 4.0 Flächenwidmungsplan (FWP) ersichtlich gemacht.
Da sich durch die drei Neubaustrecken die bisher konzipierten Ausbauvorhaben ändern, wird vorgeschlagen, dass diese Änderungen und die neuen Nahverkehrsknoten im zukünftigen Stadtentwicklungskonzept (STEK) bzw. Flächenwidmungsplan (FWP) Berücksichtigung finden.

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

A n t r a g,

der Gemeinderat wolle beschließen:

1. Der vorstehende Bericht wird genehmigt.
2. Die im Bericht genannten und zur Umsetzung empfohlenen drei Straßenbahn-Neubaustrecken
   - die Nordwest-Linie über den Lendplatz nach Gösting,
   - die Südwestlinie über den Griesplatz nach Webling
   - und die Neue Linie 2 über den Geidorfplatz und die Universität Graz,

   sollen umgesetzt werden.
3. Die Beschaffung der voraussichtlich 34 Zweirichtungs-Straßenbahnwagen für den Betrieb der oben genannten drei Straßenbahn-Neubaustrecken ist mit dem tatsächlichen Ausbau dieser Strecken abzustimmen und bei allen Planungen und Konzepten der Graz Linien für die Dimensionierung der erforderlichen Abstellung in den Remisen und Werkstätten zu berücksichtigen.
4. Die zeitliche Umsetzung der drei Straßenbahn-Neubaustrecken bedarf einer Klärung. Die Vorschläge dazu sind dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorzulegen.
5. Für die weitere Entwicklung des städtischen öffentlichen Verkehrs und der Steirischen S-Bahn sollten die beiden neuen Nahverkehrsknoten auf Grazer Stadtgebiet, Gösting und Reininghaus, umgesetzt werden.
6. Die in diesem Grundsatzbeschluss vorgelegten drei Straßenbahn-Neubaustrecken dienen in Folge als Grundlage für Gespräche mit den Gebietskörperschaften Bund und Land Steiermark, hinsichtlich der Kostenbeteiligung (an der Infrastruktur, den Fahrzeugen, den Remisen und den Betriebskosten). Die Stadtbaudirektion wird in Abstimmung mit der Finanzdirektion mit einem Verhandlungsmandat für diese Gespräche mit Bund und Land beauftragt.
7. Die Stadtbaudirektion wird mit der weiterführenden Planung der angeführten Straßenbahn-Neubaustrecken beauftragt. Diese Projekte sollen soweit aufbereitet werden, dass in Folge die Stadtbaudirektion dem Gemeinderat über die jeweiligen Projekte in Form einer Projektgenehmigung Bericht erstatten kann.
8. Die drei Straßenbahn-Neubaustrecken und die neuen Nahverkehrsknoten sind bei den Änderungen im zukünftigen Stadtentwicklungskonzept (STEK) bzw. Flächenwidmungsplan (FWP) zu berücksichtigen und darzustellen.
9. Der Finanzreferent der Stadt Graz wird beauftragt, vertiefende Planungsgespräche mit den Graz Linien zu führen.

Der Bearbeiter
in der Abteilung für Verkehrsplanung:

Martin Bauer
(elektronisch gefertigt)

Der Abteilungsleiter
der Abteilung für Verkehrsplanung:

Dipl. Ing. Wolfgang Feigl
(elektronisch gefertigt)

Der Abteilungsvorstand
für das Stadtplanungsamt:

Dipl. Ing. Bernhard Inninger
(elektronisch gefertigt)

Der Stadtbaudirektor:

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

Leiter der
Finanz- und Vermögendirektion:

Mag. Dr. Karl Kamper
(elektronisch gefertigt)

Die Stadtsenatsreferentin
für Verkehr:

Elke Kahr
(elektronisch gefertigt)

Der Stadtsenatsreferent
für die Finanz- und
Vermögendirektion:

Dr. Günter Riegler
(elektronisch gefertigt)

Der Bürgermeister der Stadt Graz:

Mag. Siegfried Nagl
(elektronisch gefertigt)

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

Ausschusses für Verkehr am ……..

Der Vorsitzende: Die Schriftführerin

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 …….			Der/die Schriftführerin:		

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

- Vorhabenliste ja
- BürgerInnenbeteiligung vorgesehen nein

GRAZ DIGITALE SIGNATUR	**Signiert von**	Bauer Martin
	Zertifikat	CN=Bauer Martin,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2019-11-13T12:26:12+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.