

# Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter A10/8: Martin Bauer

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

Ausschuss für Verkehr, Stadt- und  
Grünraumplanung

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

BerichterstellerIn: FR Kolina-Voit

## Betreff:

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

Graz, 25. Mai 2023

## 1. Ausgangslage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. ÖV-Strategie Graz (ÖVS)

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

### **Folgende Akteure wirkten an der ÖVS mit**

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

### **Folgende Fragen waren seitens des Stadtsenats als Aufgabenstellung zu beantworten**

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

### **Von den Experten vorgeschlagenes Konsenspapier**

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

### Straßenbahn-Ausbau von allen Experten empfohlen:

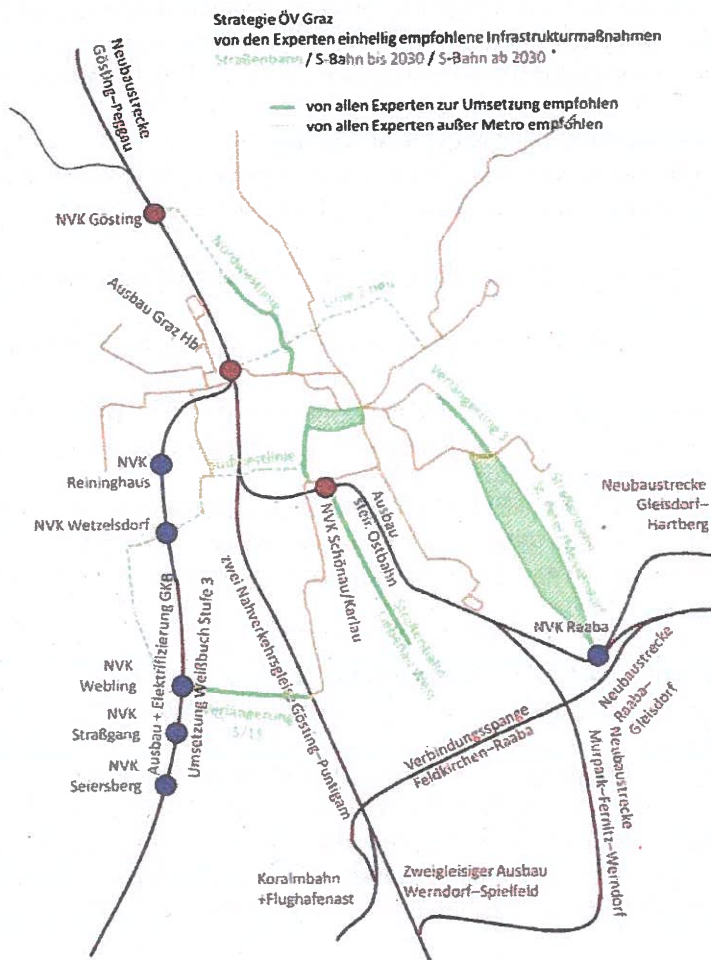
- Die beiden Teilstrecken der Linie 8 von der Viktor-Franz-Straße zum Roseggerhaus (Nordwestlinie) und vom Jakominiplatz über den Griesplatz bis zum Karlauergürtel (Südwestlinie),
- Verlängerung der Linie 3 Schillerplatz - Eisteichgasse,
- Verlängerung der Linie 5 Puntigam - Webling,
- Verlängerung der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

### Straßenbahn-Ausbau von einem Teil der Experten empfohlen:

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

### S-Bahn-Ausbau von allen Experten empfohlen:

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



Grafik 1: Von allen Experten vorgeschlagene Konsensmaßnahmen

### **Kernaussagen aus der Verkehrsmodellierung**

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

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

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

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

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

### **Welche ÖPNV Systeme sind für Graz zeitgemäß und leistungsstark?**

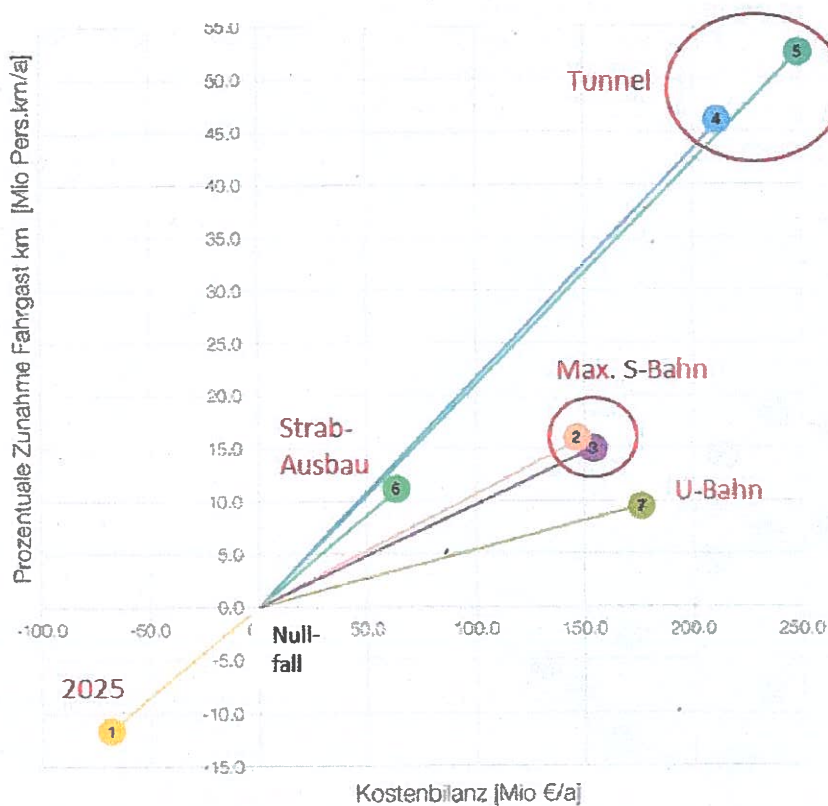
- Der Netzausbau der Straßenbahn und der S-Bahn in der Steiermark ist alternativlos (siehe Konsenspapier).
- Bei allen Konzepten ist ein starker Angebotsausbau im stadtgrenzüberschreitendem Verkehr hinterlegt (Attraktivierung S-Bahn). Der Referenzfall liefert einen hohen Nutzen für alle Konzepte und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

### Welche Vorteile bringt der überregionale Schienenausbau für Graz?

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

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

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



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

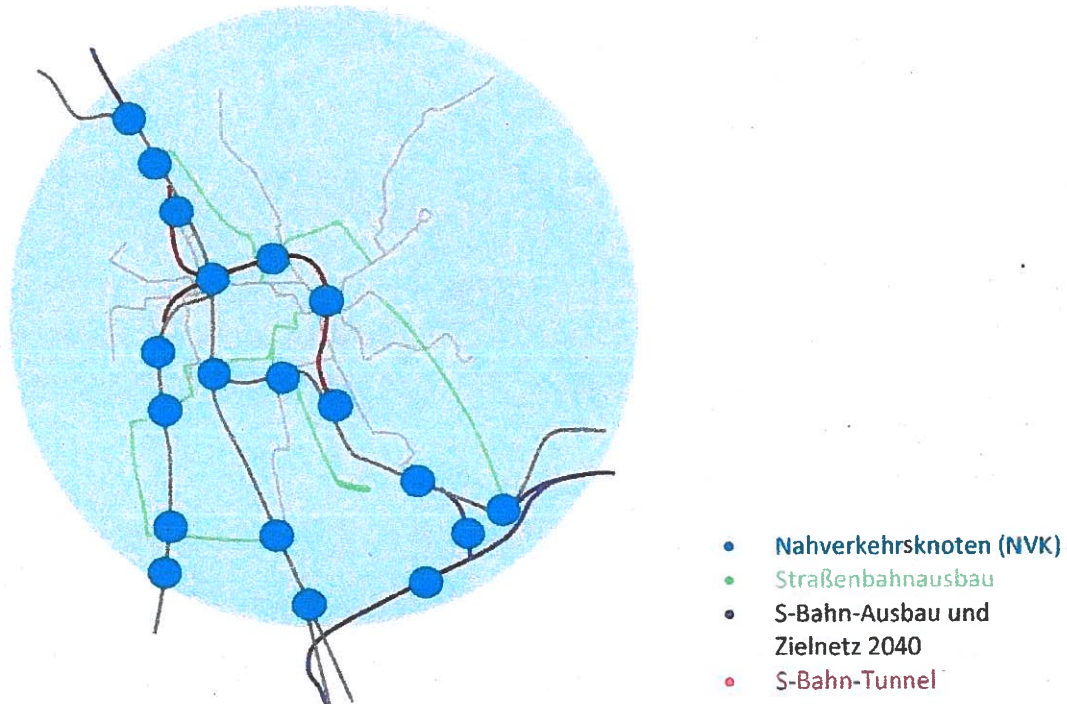
- Nullfall – Verdichtung des S-Bahn-Angebotes 2030
- Planfall 1 – S-Bahn mit vorhandenem Fahrplanangebot
- Planfall 2 – maximale Verdichtung der S-Bahn auf den vorhandenen Eisenbahnstrecken, jedoch mit ausgebauter Infrastruktur – z.B. zweigleisig.
- Planfall 3 – wie Planfall 2 jedoch mit zusätzlichen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

#### Kernaussagen - Stadtgrenzüberschreitender Verkehr:

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

#### Kernaussagen - Innerstädtischer Verkehr:

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



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

### **Expertenempfehlung**

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

#### **4. Arbeitsgruppen ÖV – Zuständigkeiten + Aufgaben**

Aufbauend auf den Studienergebnissen können die nachfolgenden Handlungsschritte abgeleitet werden:

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

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

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



Grafik 5: Vorschlag der Arbeitsgruppen ÖV.

#### S-Bahn-Ausbau

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



### Fortführung des Straßenbahnausbaues

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

*in Wort*

### Detaillierung der S-Bahn-Tunnelstrecke

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

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

### Antrag,

der Gemeinderat möge beschließen:

1. Der vorstehende Bericht wird genehmigt.
2. In der Frage der Systementscheidung für den zukünftigen öffentlichen Verkehr in Graz kommen die Experten der beiden Studien (ÖVS und Hüsler) zur Empfehlung, dem System der S-Bahn (inkl. S-Bahn-Tunnel) und Straßenbahn klar den Vorzug zu geben. Daher werden für die innerstädtischen ÖV-Systeme der Zukunft die Verkehrssysteme S-Bahn (inkl. der Ebene -1) und Straßenbahn von der Stadt Graz festgelegt.
3. In Abstimmung zwischen Stadt, Land und Bund/ÖBB, soll der S-Bahn-Tunnel inkl. der Zulaufstrecken und dem Ausbau der Bestandsstrecken für den S-Bahnbetrieb in die strategischen Netzausbaupläne der ÖBB bzw. des Bundes eingebettet werden.
4. Einrichten einer gemeinsamen Steuerungs- und Arbeitsgruppe S-Bahn aus Vertretern der Stadt Graz, dem Land Steiermark und dem Bund/ÖBB, die sich mit der generellen Planung und dem Ausbau der S-Bahnstrecken im Grazer Stadtgebiet und dem Zentralraum befasst (inkl. Nahverkehrsknoten und dem Ausbau der P&R-Anlagen). Erarbeitung und Festlegung der konkreten S-Bahn-Tunnelstrecke, die Festlegung der Portale sowie die Fixierung und Anbindung der zusätzlichen Nahverkehrsknoten. Im speziellen sollen der unterirdische Durchgangsbahnhof der GKB im Bereich des HBF, die Möglichkeit einer Einbindung der Südbahn von Norden kommend in den unterirdischen Durchgangsbahnhof HBF nach Osten und eine Anbindung der Universität und des LKH mit dem Med. Uni Campus geprüft werden.
5. Weiter soll eine Arbeitsgruppe Masterplan Schiene eingerichtet werden, welche sich mit der generellen Planung und dem Ausbau der Straßenbahnstrecken, mit dem generellen Remisen- und Werkstätten-Programm für den Straßenbahnbetrieb als Grundlage für das Maintenance-Programm der Graz Linien und dem Ausbau der städtischen Ebene der Nahverkehrsknoten (in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe S-Bahn) befasst.
6. In enger Abstimmung mit den Graz Linien hat im Rahmen des „Masterplans Schiene“ die weitere Fahrzeugbeschaffung und die Umsetzung des Maintenance-Programmes zu erfolgen.
7. Abschätzung für den Gesamt-Personalbedarf der Stadt Graz in erster Linie für die Einreichplanung und Umsetzung des Straßenbahnausbaues.
8. Von den Experten der beiden Studien (ÖVS und Hüsler) wird die Fortführung des Straßenbahnausbaues empfohlen. Daher sind im Rahmen des „Masterplans Schiene“ die weiteren Straßenbahn-Ausbauprojekte, allen voran die Straßenbahnlinie 8 (in den Südwesten und Nordwesten des Grazer Stadtgebietes), in Richtung Umsetzung zu konkretisieren.
9. Erarbeitung einer Prioritätenreihung der <sup>13</sup> von der ÖVS zum Ausbau empfohlenen Straßenbahnstrecken. Dabei soll auch die Anbindung der Linie 5 an den NVK Webling/Kärntnerstraße geprüft und beurteilt werden. Für die Trassierung der Straßenbahnstrecken, ist für kritische Teilabschnitte, auch eine unterirdische Straßenbahntrasse in die Planungsüberlegungen einzubeziehen.
10. Die Stadtbaudirektion und die Abteilung für Verkehrsplanung werden mit der Betreuung der jeweiligen Arbeitsgruppen für den öffentlichen Verkehr betraut und berichten regelmäßig an die zu befassenden Ausschüsse.
11. Die Stadtbaudirektion und die Abteilung für Verkehrsplanung werden beauftragt mit dem Bund und dem Land Steiermark Gespräche und Verhandlungen zu führen, um für die im Bericht angeführten Infrastrukturmaßnahmen aktuelle und zukünftige Fördermöglichkeiten zu lukrieren.

*in den  
Weg*

Der Bearbeiter  
Martin Bauer  
(elektronisch unterschrieben)

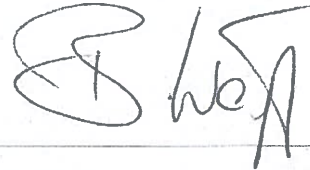
Die Abteilungsleitung  
DI Wolfgang Feigl  
(elektronisch unterschrieben)

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

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

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

Der/die Vorsitzende:



Der/die Vorsitzende:

Stadtsenats- bzw. Ausschußantrag  
wurde in der heutigen öffentlichen -  
~~nicht öffentlichen~~ - GR-Sitzung  
1-31 angenommen.  
Graz, am 25.5.23

Der Schriftführer:


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





Der/die Vorsitzende:


Vorhabenliste/BürgerInnenbeteiligung:

- Vorhabenliste ja/ nein
- BürgerInnenbeteiligung vorgesehen ja/ nein

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

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

	<b>Signiert von</b>	Werle Bertram
	<b>Zertifikat</b>	CN=Werle Bertram,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2023-05-17T13:31:52+02:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

	<b>Signiert von</b>	Schwentner Judith
	<b>Zertifikat</b>	CN=Schwentner Judith,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2023-05-17T14:53:06+02:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

# 4.08 STADTENTWICKLUNGSKONZEPT DER LANDESHAUPTSTADT GRAZ

# 1

8. ÄNDERUNG A14-088058/2023

IST



SOLL



  
Hinweis  
Änderungsbereich

ENTWURFSAUFLAGE VOM 20.07.2023 bis 28.09.2023  
GR-BESCHLUSS VOM .....  
RECHTSWIRKSAM AB .....

1:5.000



Für den Gemeinderat:  
Dipl.-Ing. Bernhard Inninger  
(elektronisch unterschrieben)





## Der Grazer Süden bekommt ein neues Einfahrtsgate

Neugestaltung für die Südeinfahrt in Liebenau: Ein riesiger Bürokomplex entsteht im Bereich von der ehemaligen "Endstation" bis zur Tankstelle Roth, die überbaut wird.

In einem EU-weiten Wettbewerb konnte Hohensinn aus Graz überzeugen. 27.07.2023



© Hohensinn Architektur / nonstandard  
Rendering des Gebäudes – von der Stadionseite aus gesehen



**Nina Müller**

Redakteurin Bundesland Steiermark | Graz  
27. Juli 2023, 16:36 Uhr

Es soll nicht weniger als eine Landmarke, ein neues Einfahrtsgate für den Grazer Süden werden, das alle begrüßt, die von der Südautobahn über die Conrad-von-Hötzendorf-Straße nach Graz einfahren: Auf dem länglichen Grundstück zwischen der Straße und den Zuggleisen, wo bis vor Kurzem das Lokal "Endstation" untergebracht war, errichtet Granit gemeinsam mit Roth ein neues Gebäude, das vor allem Büros unterbringen soll.

Für das riesige Bauprojekt auf einer Fläche von 5850 Quadratmetern wurde – keine Selbstverständlichkeit bei einem privaten Bauträger – ein EU-weiter Architekturwettbewerb ausgeschrieben, bei dem unter 82 Einreichungen das Grazer Architekturbüro Hohensinn ZT GmbH als Sieger hervorging.

Begonnen werden soll mit dem Bau im Herbst 2024, mit der Fertigstellung rechnet man im Frühjahr/Sommer 2026. Aufgrund der hohen Qualität der eingereichten Projekte werden alle Projekte im Rahmen einer Ausstellung von 20. bis 24. Juli im Foyer der Stadthalle ausgestellt.



Rendering des Gebäudes – von der Conrad-von-Hötzendorf-Straße aus © Hohensinn Architektur / nonstandard

## Roth: "Wehmut schwingt mit"

Für Rudi Roth, der das Projekt gemeinsam mit Granit entwickelt, handelt es sich auch um ein emotionales Bauprojekt: "Bei mir schwingt etwas Wehmut mit, vor fast 50 Jahren haben mein Bruder und ich dieses Grundstück übernommen und hier die Firmenzentralen von Heizöle Roth und "Saubermacher" errichtet – jetzt kommt eine neue Phase." Roth hat einen Teil der Grundstücke an Granit verkauft, wird mit seiner Firma aber in den Neubau einziehen. Die Tankstelle – "sie soll unbedingt bleiben, weil sie ja die letzte vor der Autobahn ist", so Roth – wird baulich in das Bauprojekt integriert und überbaut.

Was alle beteiligten betonen: das betreffende Grundstück sei jetzt zu 100 Prozent versiegelt, beim Neubau würden große Flächen hinter und vor dem Gebäude entsiegelt und bepflanzt.



Rudi Roth, Josef Hohensinn, Günther Lederhaas und Bernhard Inninger bei der Präsentation

© Foto Fischer



## Lederhaas: "Ein Volltreffer"

"Ich freue ich wahnsinnig, das ist ein Volltreffer", sagt Granit-Geschäftsführer Günther Lederhaas: "Wir hatten hier den hohen Anspruch, ein tolles Projekt auf einem coolen Standort umzusetzen – es wird ein Gebäude werden, in das die Mitarbeiter gerne hineingehen." Nicht in die Karten blicken lassen will sich Lederhaas bei den Kosten des Gebäudes, das sechs Stockwerke hoch werden soll und in zwei Bauteile (Granit und Roth) geteilt ist. Es dürfte aber um mehr als 60 Millionen Euro gehen. Die Bruttogeschoßfläche wird 14.600 Quadratmeter betragen.

Entschieden hat sich die Jury (Vorsitz: Jakob Dunkl, Querkraft Architekten aus Wien) für "einen lang gezogenen und präzise geschnittenen Baukörper" mit "großzügiger Fassadengestaltung". Besonders auffallend: Die Geschoße werden durch eingeschobene Grünzonen aufgelockert. "Auf jeder Ebene wird es einen Grünraum geben", sagt Architekt Karlheinz Boiger, der bei Hohensinn federführend am Entwurf beteiligt war.

Städtebaulich handelt es sich dabei um eine der zentralen Entwicklungsachsen in Graz: "Mit diesem Projekt wird der Auftakt im Süden abgerundet und das Ensemble um den Bertha-von-Suttner-Platz und den Ivica-Osim-Platz, wie er jetzt heißt, komplettiert", sagt Stadtplanungschef Bernhard Inninger. Während der nördliche Teil der Conrad-von-Hötzendorf-Straße mit dem Finanzamt und dem Straflandesgericht gründerzeitlich geprägt sei, bekomme die südliche Hälfte eine ganz andere Charakteristik – und nun auch die wichtige Einfahrt ein attraktives Gebäude. "Prominenter geht's nicht."

### "Graz Mitte" wird das neue Großprojekt



### Der Grazer Süden bekommt ein neues Einfahrtsgate nördlich des Stadions





## Mobilitätsplan Graz 2040

### Newsbeitrag 4: Terminavisio MOBILITÄTSDIALOG

#### Zum Vormerken:

MOBILITÄTSDIALOG zum Mobilitätsplan Graz 2040 (MP2040)

Dienstag, 11. Juni 2024 am Nachmittag/Abend

CONGRESS Graz (Eingang Schmiedgasse 2)

Beim Mobilitätsdialog geht es um die in Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen des Mobilitätsplans Graz 2040. Das Rahmenprogramm bietet Infos und Beratung rund um die Zukunft der Mobilität in Graz.

### Newsbeitrag 3: Beschluss der Ziele im Gemeinderat am 21.9.2023

Seit Sommer 2022 wurde mit Hochdruck an der Erarbeitung des Mobilitätsplan 2040 gearbeitet. Im Frühjahr und Sommer 2023 fand ein intensiver Informations- und Abstimmungsprozess zu den ersten Inhalten des MP2040 statt. Ein wichtiger Bestandteil der Inhalte sind die Ziele der Gesamtmobilität für Graz in 2040. So sollen vier Fünftel aller Wege 2040 im Umweltverbund zurückgelegt werden, während ein Fünftel für den motorisierten Individualverkehr entfallen. Dieses 80:20 Ziel ist im Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung festgehalten. Die Erarbeitung der ersten drei Bestandteile des MP 2040 ist abgeschlossen und diese wurden am 21.9.2023 vom Grazer Gemeinderat beschlossen:

- **Ziele & Zukunftsbild: Wie sind die Grazerinnen und Grazer im Jahr 2040 unterwegs? Welche Mobilitätsziele sollen erreicht werden? Wie sieht Graz dann aus?**
- **Entwicklung der Mobilität in Graz: Wie hat sich die Mobilität in Graz entwickelt? Welche Meilensteine gab es? Was ist nicht gelungen?**
- **Ausgangslage und Trends: Was beeinflusst die Mobilität? Welchen gesellschaftlichen Beitrag kann Mobilität leisten? Wohin entwickelt sie sich?**
- **Newsbeitrag 2: Auftakt zur Beteiligung - 24.5.2023**
- Am 10. und am 22. Mai 2023 startete die Phase der Beteiligung im Prozess des Mobilitätsplans Graz 2040 mit zwei Veranstaltungen: An beiden Terminen wurde die Ziele der Stadt Graz und des Planungsteams präsentiert. Im Kunsthaus Graz wurde mit relevanten Stakeholdern aus Politik, Wissenschaft, Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Interessensverbänden und Verwaltung diskutiert und gearbeitet. 12 Tage später wurden erstmals die Vertreter:innen der 17 Bezirksvorstehungen der Grazer Stadtbezirke in den Prozess eingebunden. Mehr Infos dazu finden Sie auf der Seite "Gemeinsam Unterwegs".

### Newsbeitrag 1: Homepage Online - 26.04.2023

Herzlich willkommen bei **UNTERWEGS Mobilitätsplan Graz 2040!**

Wir alle sind privat und beruflich auf vielfältige Weise UNTERWEGS in Graz. Laut Klimaschutzplan der Stadt Graz ist der Verkehr für ca. ein Fünftel der jährlichen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Um die völkerrechtlich verbindlichen Pariser Klimaschutzziele zu erreichen, braucht es gemeinsame Anstrengungen aller für eine klimaschonende, sichere und leistbare Mobilität.

Der Mobilitätsplan Graz 2040 wird bis Mitte 2024 in einem umfassenden Prozess unter Einbindung der Öffentlichkeit erarbeitet. Auf dieser Website finden Sie ab sofort alle wichtigen Informationen rund um den Mobilitätsplan samt laufenden News zum Entwicklungsprozess.

Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldungen und stehen bei Fragen unter [mp2040@graz.stadt.at](mailto:mp2040@graz.stadt.at) zur Verfügung!

DI Barbara Urban für das Team UNTERWEGS Mobilitätsplan Graz 2040.

