

Bus, Bim, MIV - Verkehrslösungen rund um den Griesplatz
Thema: Griesplatz, Josef-Huber-Gasse, Tram nach Reininghaus
MZfG-Forum am 5.2.2018 im GR-Saal im Rathaus, 18 – 20 Uhr

Einladungstext:

Es geht um Verkehr in der gesamten Bandbreite: Der Busbahnhof als Teil des Problems? Die geplante und vom Gemeinderat bereits beschlossene Straßenbahnlinie über den Griesplatz (Planung Straßenbahn Südwestlinie als Sofortmaßnahme im Maßnahmenprogramm 11/2015), die jetzt doch nicht kommen soll? Und der motorisierte Individualverkehr (MIV) - das "miefende" Auto - Feindbild für alle Anrainer und für das nun eine Unterführung in der Josef-Huber-Gasse [JHG] geplant ist, insbesondere mit dem Ziel der "Verbesserung der innerstädtischen Erreichbarkeit" (aus der Kurzbeschreibung zum UVP - Genehmigungsverfahren).

Einführung:

Dipl. Ing. Klaus Peter Massetti, Stadtbauverwaltung: Untersuchung der Entlastungsstrecke über Elisabethnergasse ergab, dass die Behinderungen zwischen Bus und Tram in der Rösselmühlgasse nicht zu bewältigen wären.

GR hat daher im Oktober 2017 die Linie über die Neutorgasse beschlossen.

Reininghaus wird durch eine Verlängerung der Linie 3 erschlossen (am kommenden Donnerstag beschließt GR dafür 45 Mio. Euro), Smart City wird durch verlängerten 6er bedient werden.

Die Unterführung der JHG war nach dem Beschluss, die Friedhofgasse nicht zu unterführen, lange verschoben worden; dzt. läuft eine UVP.

Martin Bauer, Verkehrsplanung Stadt Graz: Regionalbusse am Griesplatz auch weiterhin schwer wegzukriegen, der Andreas-Hofer-Platz kann von den derzeitigen 7-8 Stellplätzen nicht auf 19 erweitert werden.

Dipl.-Ing. Dr. Kurt Fallast, Technisches Büro - Verkehr und Umwelt, Verfasser des Maßnahmenprogramms zum Mobilitätskonzept 2020: wünsche mir Direkt-Tram nach Reininghaus

Diskussion:

- 1): Busbahnhof dort, wo Tram künftig hin führt
- 2) Schloffer: Griesplatz muss bis 2022 warten?
- 3) Weißmann: Land plante Hauptbahnhof und Korridore für Regionalbusse
- 4) Zelinschek: was ist mit Radverkehr?
- 5) Hartmann: Verkehrsverlegung vom Griesplatz nach Reininghaus

Bauer: Busbahnhof ist schwierig zu lösen. Land lehnt vehement ab, denn zu hoher Umsteigezwang würde bei Busbahnhöfen an den Tram-Endstationen den Öffi-Verkehr noch stärker belasten. Im SW werden gerade 300.000 Bruttogeschoßfläche gebaut, die Busse sind an ihre Grenze gekommen, man überlegt schon Anhänger!

- 6) Fallast: a) Was kann Graz tun, um die Planungen des Landes für Busbahnhöfe zu beschleunigen? b) Warum gibt es keine Durchmesser-Linien, z. B. GKB bis Gleidorf?
- 7) Schilcher: im SW bereits Kapazitätsprobleme, der Nahverkehrsknoten wird zum Problem, wie sieht die Lösung für die SW-Linien aus?
- 8) Jagersbacher: Gries hat 95 % Transitverkehr; Frage wäre: wie lösen wir welche Ziele?
- 9) Pusch: Also wieder warten mit Griesplatz-Gestaltung?
- 10) Laukhardt: schließe mich Fallast an; vergleicht die geplante Verlängerung der Linie 3 (3500 m Länge, 9 Haltestellen) mit einer Direktlinie (2200 m und 5 HSt.); der Individualverkehr muss nicht direkt in Richtung Zentrum fahren, das benötigt immer weiträumige Umfahrungen (City, Schloßberg!); die Linie 3 kann künftig nicht als 1. Tranche der SW-Linie dienen, sie macht zu großen Umweg über den Bahnhof, es war ja auch deshalb die SW-Linie über die Lazarettgasse geplant, die auch Reininghaus angebunden hätte; damit gehen die 45 Mio. (Tram) und die 20 Mio. (Unterführung JHG), zusammen also 65 Mio. € für die SW-Linie verloren, dieses Geld wäre in die Direkt-Trasse besser investiert! hier gibt es ein Planungs-Loch!

Bauer: Eine Durchbindung der Busse ist von den Ankunfts- und Abfahrtszeiten her schwer möglich, die Bus-Unternehmer fahren keinen Meter ohne Bezahlung.

Massetti: Die SW-Linie hätte Reininghaus nur im Süden erfasst. Die Baudirektion schafft derzeit personell maximal 1 km Tram pro Jahr.

Fallast: können die zwei Grazer Universitäten da nicht mitmachen?

- 11) Dunkl: die verlängerte Linie 3 endet künftig auf dem freien Feld [südlich der Wetzelsdorfer Straße]
- 12) Topf: warum nicht Bus 31 über die Josef-Huber-Gasse führen?
- 13) Busse zum Lendplatz leiten, dort fahren schon einige zum Hauptbahnhof weiter; Personal für TramPlanung aufstocken! über die JHG wäre ein zusätzlicher Tram-Korridor nötig.
- 14) Piffli-Percevic: a) heute Beschluss: bis 2023 finanziert Land 1/3 die Tramprojekte mit (Entlastungsstrecke Neutorgasse, Verlängerung 3er, Verlängerung 6er, zweigleisig Puntigam und teilweise Hilmteich-Mariatrost), b) Linie 3 ist alternativlos, da sie Reininghaus von Nord nach Süd erschließt; Reininghaus braucht 3 Achsen des Verkehrs zum Zentrum: auch die Verbindung mit dem Nahverkehrsknoten Don Bosco ist wichtig, auch eine Anbindung der Öffis an die GKB-Trasse
- 15) warum keine Tiefgarage für Busse?

Bauer: a) eine Stadt-Regional-Bahn wurde nach Diskussion 1997 abgelehnt, man bleibt getrennt; Graz investiert jährlich 70 – 80 Mio. in den Verkehr, das Land nur die Hälfte; b) die Verlängerung der Linien 3 und 6 wird von einer neuen Bus-Konzeption unterstützt: Linie 62 als Tangente usw. c) die Linie 31 (Busverkehr nach SW ist hier am stärksten) braucht noch größere Busse, ebenso die Linien 31 und 40; die künftigen SW-Linien für die Tram werden jetzt gemeinsam mit dem Zürcher Verkehrsplanungsbüro Hüsler geprüft, die Entscheidung fällt im nächsten halben Jahr. d) Auch eine S-Bahn-Haltestelle Reininghaus wird geprüft, zweigleisig bis PeterRosegger-Straße (mit einer HSt. Seiersberg und Gesamt-Elektrifizierung der GKB voraussichtlich bis 2024), die geplante Unterführung der Wetzelsdorfer Straße ist aber nicht gesichert.

Massetti: zwischen der neuen Endstation der Linie 3 und der Peter-Rosegger-Straße ist eine Bustrasse geplant
 Bauer: am Griesplatz steigen viele Schüler aus

- 16) Burgstaller: wie soll das am Griesplatz gehen, wenn 15.000 aus Reininghaus in die Stadt fahren wollen?
- 17) Dreisiebner: das eigentliche heutige Thema ist der Verkehr am Griesplatz! Die SW-Linie wird schon seit 20 Jahren diskutiert und voriges Jahr plötzlich sistiert, ähnlich die Busbahnhof-Diskussion, gleich lang wie die Bürgerbeteiligungs-Diskussion; wäre es nicht höchstes Ziel der Stadtverwaltung, dort, wo Defizite da sind (Gries) alle Bemühungen einzusetzen? Wenn Reininghaus und Smart City bezogen sind, wird das Auto (...?); Versagen der Politik, kein Planungsloch, sondern Politikloch!
- 18) öffentlichen Raum neu verteilen, nicht nur für stehende Fahrzeuge! JHG-Rösselmühlgasse: Autos raus! zwei Kilometer Tram bauen, ist zu wenig
- 19) Schloffer: kann man die Busse nicht in der Hohenstaufengasse beim NVK abstellen? die Tram könnte ja über den Griesplatz, die Karlauerstraße und Fabriksgasse fahren
- 20) Steffen: wieviel Verkehr kann die JHG aufnehmen? die Entlastungsstrecke der Tram könnte weiter ausholen
- 21) Weißmann: a) Hohenstaufengasse ist der letzte mögliche Busbahnhof, b) Trennung der Schienenverkehre: da war Graz sch.... c) Hüsler sagt: die neue Uni-Linie 1 würde im Betrieb billiger sein; d) wir haben heute eine neue Ringlinie gefunden
- 22) Umweg der Tram über die Zweiglasse ist unnötig

Bauer: gemeinsam mit dem Büro Hüsler werden wir folgende SW-Varianten prüfen:

- a) Fortsetzung der Linie 3 (Hummelkaserne)
- b) Fortsetzung der Linie 7 (von Endstation über Straßganger Straße)
- c) Roseggerhaus – Elisabethinergasse – Don Bosco
- d) Jakominiplatz – Griesplatz – Karlauer Straße – [quer durch Citypark] – Hohenstaufengasse.

Das seit Jahrzehnten bestehende Einbahnsystem trifft sich im Westen am Griesplatz; in diese Struktur will man nicht eingreifen. Es wäre eine Reduktion des Individualverkehrs um 40 % nötig gewesen, hätte man die Entlastungsstrecke der Tram über den Griesplatz und die Rösselmühlgasse geführt (im Notfall müssten ja hier 4 Tramlinien umgeleitet werden), bei der ersten Überlegung war nur eine Entlastung durch 2 Linien berechnet worden

Massetti: in die Innenstadt mit Rad und Öffi! daher brauchen wir eine schnelle, wenn auch nicht perfekte Lösung.