



Tel.: +43 316 872-2162  
Fax: +43 316 872-2169  
gruene.klub@stadt.graz.at  
www.graz.gruene.at

## **Antrag**

eingbracht in der Gemeinderatssitzung am 14. 11. 2013

von

**GR Karl Dreisiebner**

### **Betrifft: Prüfung weiterer Beschleunigungs- und Bevorrangungsmaßnahmen für die Buslinien 64 und 63**

Im Zuge der Einführung des Busses 64 vom Nahverkehrsknoten Puntigam nach LKH/Riesplatz und weiter nach Stiftingtal wurde die Buslinie 82 LKH/Riesplatz – Stiftingtal eingestellt und sollte mit der durchgebundenen Linie 64 mit bedient werden. Begründen lässt sich dies durch fehlenden Platz für einen weiteren wendenden Bus im Bereich LKH/Riesplatz und der Endstation Linie 7. Eine zukünftige Wiedereinführung einer eigenständigen Linie 82 wird aufgrund dieser fehlenden Manipulationsflächen für Busse wohl erst nach der Umsetzung der Verlängerung der Linie 7 und nach einem Umbau des jetzigen Wendebereiches am Riesplatz möglich sein.

Allerdings drängt die Zeit. Es zeigt sich spätestens jetzt - nach etwa einem Jahr Erfahrung – dass es massive Probleme bzgl. Pünktlichkeit und Verlässlichkeit auf der genannten Buslinie 64 gibt. Zudem sollen, so zahlreiche Anrufe und E-Mails von betroffenen Fahrgästen speziell aus dem Stiftingtal, Busse aufgrund ihrer großen Verspätung auch immer wieder außerplanmäßig bereits am Riesplatz wenden und somit den Streckenteil Stifting nicht wie vorgesehen bedienen.

Die Fahrplanabweichungen haben sicher kaum mit dem Streckenteil im Stiftingtal zu tun, sondern vielmehr sind diese Abweichungen und Ausfälle auf die überaus große Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr in den Straßenzügen zwischen St. Peter und Riesplatz zurückzuführen. Die St.Peter-Hauptstraße, die Plüddemangasse, zum Teil die äußere Leonhardstraße, hauptsächlich aber die Merangasse und die Riesstraße zwischen Leonhardplatz und Riesplatz sind das Nadelöhr für die Linie 64 – sowie teilweise auch für die Linie 63.

Begrüßenswert ist, dass es neben den bereits verordneten Busspuren in Teilbereichen der genannten Straßen auch einige Maßnahmen zur Bevorrangung der Busse an Kreuzungen gibt. Allerdings sind jene Bereiche, wo Busspuren noch immer fehlen, wohl ein Hauptgrund für die eingangs beschriebene mehr als unbefriedigende Situation – für die Fahrgäste, aber auch für die Holding Graz Linien und die Grazer Verkehrspolitik.

Um die Zufriedenheit der GrazerInnen, die diese Busse nutzen, zu heben und gleichzeitig die Kosten für die Holding, aber auch für die Stadt Graz, zu senken, sollten alle zusätzliche Optionen, die zu einer weiteren Beschleunigung und zu einer weiteren Bevorrangung - und damit zu mehr Fahrplansicherheit und zu mehr Pünktlichkeit führen - geprüft werden. Das würde nicht nur die KundInnenzufriedenheit und aller Wahrscheinlichkeit nach auch die Fahrgastzahlen deutlich heben, sondern gleichzeitig auch die Kosten für die Stadt Graz, die alleine durch den deutlich geringeren Fahrzeug- und Personaleinsatz wegfallen würden, senken.

Unter diese noch immer ungenutzten zusätzlichen Möglichkeiten zur weiteren Optimierung fallen nicht nur nochmalig verbesserte technische Möglichkeiten, wie im Bereich der ampelgesteuerten Beeinflussungen und Bevorrangungen nochmals zu ´drehen´, sondern es müssen auch zusätzliche Busspuren in jenen Bereichen geprüft werden, wo es derzeit noch keine gibt oder sie nur starr für eine Fahrtrichtung - meist nur stadteinwärts - vorhanden sind. In manchen Straßenzügen bzw. Straßenteilen, wäre aufgrund der Breite jeweils eine Busspur pro Fahrtrichtung zu überlegen, in anderen hingegen sollte angeschaut werden, ob wechselseitige Busspuren, also in Mittellage der jeweiligen Straße positioniert, die Lösungsoption sein könnten. Solche Busspuren in Mittellage könnten von den Bussen der Linien 63 und 64 nämlich richtungsungebunden und somit sehr flexibel – vormittags stadteinwärts und nachmittags stadtauswärts – befahren werden.

Im Sinne des obigen Motivenberichts stelle ich namens des Grünen Gemeinderatsklubs den

### **Antrag**

Stadtrat Eustacchio wird aufgefordert, alle im Motivenbericht angeführten Optionen – Intensivierung und nochmalige Optimierung von Ampelbevorrangungen und die Einrichtung weiterer Busspuren – zum Teil zusätzlich zu den vorhandenen auch in der Gegenrichtung und zum anderen Teil auch wechselseitig befahrbare Busspuren - also in Mittellage – zu prüfen und danach die Umsetzung jeder geeigneten Maßnahme zu betreiben.

