

GR ECO Dr. Peter PIFFL-PERCEVIC
GR KO Mag. Gerald HASSLER

22.9.2016

Gemeinsamer

Dringlicher A N T R A G

von ÖVP und SPÖ

Betrifft: Erweiterung des Projekts „Südbahn-Unterführung Josef-Huber-Gasse“ durch ÖV-Unterführung auch unter dem Eggenberger Gürtel - Prüfung

Die stark wachsende Wohn- aber auch Arbeitsbevölkerung in unserer Stadt stellt auch besondere Anforderungen an den Öffentlichen Verkehr. Der weitere Ausbau gerade unseres Straßenbahnnetzes, wie er auch bereits vom Gemeinderat beschlossen wurde, stellt eine wichtige Maßnahme hiezu dar.

Ein wichtiges Projekt ist dabei die Straßenbahnverlängerung von Eggenberger Maut zur Hummelkaserne (Linie 3) über bzw. in das Reininghausareal.

Diese Linie ist schon deswegen in sämtlichen Überlegungen unbestritten, da sie die optimale Verbindung des Reininghausareals mit dem Hauptbahnhof sicherstellt.

Eine direkte ÖV-Verbindung aus dem Reininghausareal heraus über die Verkehrsachse der Südbahnunterführung / Josef-Huber-Gasse ist mangels Verknüpfungsmöglichkeit mit der Südbahn hiezu nicht im Stande. Eine Anbindung an die Südbahnachse über den Nahverkehrsknoten Don Bosco würde diese Funktion zwar erfüllen, da ist aber zweifelsfrei der Verbindung über die Eggenberger Maut insgesamt der Vorrang zu geben, was den bestehenden Planungen auch zugrunde gelegt wurde.

Unmittelbarer Anlass für diesen Dringlichen Antrag ist der Umstand, dass die Antragstellung für die Einleitung des Verfahrens zur Umweltverträglichkeitsprüfung der Südbahnunterführung im Bereich der Josef-Huber-Gasse unmittelbar bevorsteht und daher noch ein wichtiger weiterer Aspekt im Interesse des ÖV berücksichtigt werden sollte :

Es geht um eine künftige Durchbindung des ÖV (und ausschließlich des ÖV!!!) von der Unterquerung der Südbahn kommend weiter in Tieflage unter dem Gürtel hindurch bis in die Josef-Huber-Gasse und weiter zur Rösselmühlgasse. Die vorliegende Planung aus dem Jahre 2002 für die Südbahnunterführung entspricht bekanntlich hinsichtlich mehrerer Parameter nicht mehr den heutigen

Anforderungen und muss ohnedies grundlegend neu erfolgen. Es sollte daher geprüft werden, ob nicht für den ÖV (vorerst mit Bussen, später auch mit einer Straßenbahn) eine Weiterführung in Tieflage in Unterführung auch des Eggenberger Gürtels möglich und sinnvoll wäre. Demnach sollte der individuelle Autoverkehr sehrwohl gleich nach Unterführung unter der Bahn wieder oberirdisch in den Gürtel eingebunden werden. Priorität sollte dabei dem Abbiegen in nördliche und südliche Richtung zukommen, d.h. der IV-Anbindung des Reininghausareals an das übergeordnete städtische und das überregionale Straßenverkehrsnetz.

Verlängerung der dadurch entstehenden O-W Verkehrsachse bis zur GKB Trasse mit Reininghaus-Anbindung durch neue GKB-Haltestelle/ Nahverkehrsknoten Reininghaus:

Eine Verknüpfung des Reininghausareals mit der GKB/ S-Bahn ist zweifelsfrei ein weiterer der unabdingbaren verkehrsmäßigen Eckpunkte. Hierbei kommen vom Westen kommend (also bahnmäßig stadteinwärts) zunächst die Bereiche der Querung der GKB-Trasse mit der Wetzelsdorferstraße in Betracht. Diese Variante scheidet aber aufgrund der bereits in Planung befindlichen Straßenunterführung ohne Berücksichtigung einer Bahnhaltestelle aus.

Der Köflacherbahnhof im Norden ist zwar zeitgemäß modern ausgebaut und fußläufig auch an das nördliche Reininghausareal angebunden. Eine Verknüpfung mit dem innerstädtischen ÖV war bei Bahnhofskonzeption offensichtlich nicht vorgesehen und erscheint wohl auch nachträglich im Bereich der heutigen Straßen- und künftigen Straßenbahnunterführung unter der GKB hindurch wohl kaum realisierbar (Haltestellenpositionierung ?!).

Verbliebe noch der Bereich der Querung der Reininghausstraße mit der GKB-Trasse und eben der Punkt an der GKB-Trasse, der sich durch eine Verlängerung der Verkehrsachse von der Rösselmühlgasse sowie der Josef-Huber-Gasse kommend über die in Planung befindliche Südbahnunterführung auf das Steinfeld bzw. das Reininghausareal ergibt. Diese Verkehrsachse könnte dann durch Querung der Alten Poststraße und direkt danach durch Querung der sogenannten Esplanade (und somit der geplanten Straßenbahnlinie zur Hummelkaserne) und weiters durch Überquerung auch der Brauhausstraße, ein Heranführen des ÖV an die GKB Trasse ermöglichen.

Prüfung einer Stadt-Land-Bahn bis nach Straßgang bzw. ins weitere Umland:

Die Entscheidung zur Errichtung bzw. zur Nutzung der S-Bahn auf dem in Frage stehenden Gleisabschnitt der GKB ist in den späten 1990iger Jahren gefallen. Danach gab es um das Jahr 2007 Überlegungen für eine „Stadt - Land – Bahn“ etwa nach Stuttgarter Vorbild, die aber nicht weiter verfolgt werden sollten. Angesichts der von der städtischen Verkehrsplanung im Verkehrs bzw. Stadtplanungsausschuss erst kürzlich dargelegten beachtlichen Steigerungsszenarien (Info-Bericht im heutigen GR) hinsichtlich der Anforderungen im Bereich des ÖV gerade im Westen bzw. Südwesten von Graz, d.h. namentlich in den Bezirken Wetzelsdorf und Straßgang - auch in Eggenberg, sollten auch all diese Überlegungen neuerlich aufgenommen werden und zunächst dem Verkehrs- und Stadtplanungsausschuss ein Bericht übermittelt werden. Darin sollte eine Abschätzung enthalten sein, ob aus heutiger Sicht nicht ein andere Beurteilung hinsichtlich möglicher Verkehrslösungen geboten erscheint (z.B. zweigeleisiger Ausbau der innerstädtischen GKB Abschnitte, Führung von S-Bahn auf der ganzen GKB-Strecke und Stadt-Land-Straßenbahn etwa bis Straßgang bzw. nach Möglichkeit über die Stadtgrenze bei entsprechender finanzieller Beteiligung der betreffenden Gemeinden ins weitere Umland mit einem

engmaschigeren innerstädtischen Haltestellennetz unter Herausbildung von Nahverkehrsknoten etc. etc.).

Eine der durchaus heute für die GKB möglicherweise sich anders darstellenden Rahmenbedingungen stellt etwa der Umstand der Errichtung der Koralmbahn bzw. der heute schon für die GKB verkehrswirksam realisierten Anbindung an das überregionale Eisenbahnnetz nunmehr auch im Bereich des Bahnhofes Wettsmannstätten und zwar sowohl in Richtung Graz als auch in Richtung Klagenfurt dar. Bisher bestand die einzige Verknüpfung in Graz durch den Hauptbahnhof. Daraus resultiert wohl zumindest mittelfristig eine Entlastung gerade des GKB-Abschnittes vom Hauptbahnhof über Straßgang bis nach Lieboch hinsichtlich des Güterverkehrs, was grundsätzlich - vor allem tagsüber – auch dem Personenverkehr auf der Schiene zugutekommen dürfte und zusätzliches Potential dafür bringen sollte.

Aber auch dann, wenn eine solche angedachte Stadt-Land-Straßenbahn zumindest nicht so rasch realisiert werden sollte / könnte, bestünde für eine niveaugleiche Heranführung von Bussen, aber gerade auch einer Straßenbahnlinie an die Eisenbahntrasse an einer neu zu errichtende GKB Haltestelle bzw. einem Nahverkehrsknoten Reininghaus, eine vergleichsweise günstige Möglichkeit. Die Endhaltestelle einer Straßenbahn könnte z.B. am selben Bahnsteig der GKB positioniert werden. Dies ist dann durchführbar, wenn s.g. Wendezüge der Straßenbahn eingesetzt werden, für die dann auch keine Wendeschleife errichtet werden muss. Dies ermöglicht - jedenfalls bei einem eingleisigen Betrieb der GKB - eine Umstiegsmöglichkeit in die Straßenbahn aus jeder Bahnrichtung am selben Bahnsteig. Da - wie dargelegt - bei Wendezügen keine Wendeschleife für die Straßenbahn an ihrer Endhaltestelle erforderlich ist, wird die Grundinspruchnahme und der infrastrukturelle Bauaufwand deutlich minimiert.

Alternative für Straßenbahn - Innenstadtverflechtung :

Durch eine zweite Straßenbahnanbindung vom Westen her durch Unterquerung der Südbahn, weiter über die Josef-Huber-Gasse, die Rösselmühlgasse und den Griesplatz würde die geplante Reininghauslinie des 3ers von der Eggenberger Maut kommend nicht nur eine periphere Querverbindung schaffen, sondern auch den Hauptbahnhof (Westseite, Haltestelle des verlängerten 6ers, Haltestelle Daugasse - wie vom Verkehrs- bzw. Stadtplanungsausschuss erst kürzlich beschlossen) auf einer zweiten Achse über das Reininghausareal mit der anderen Murseite, konkret mit dem Jakominiplatz, verbinden. Das würde für den Fall von technisch bedingten Streckenstörungen oder von sonstigen Streckenunterbrechungen (Demonstrationen etc.) die straßenbahn-mäßige Erreichbarkeit des Grazer Westens und des Hauptbahnhofes im hohen Maße sicherstellen und die nur mit großem Aufwand realisierbare Umgehungs- bzw. Entlastungsstrecke durch Überplattung des Mühlganges im Abschnitt Roseggerhaus - Rösselmühlgasse möglicherweise obsolet machen.

Namens der Gemeinderatsklubs von ÖVP und SPÖ stellen wir daher folgenden

D r i n g l i c h e n A n t r a g :

1. B e k e n n t n i s z u m S t r a ß e n b a h n a u s b a u i n G r a z :

Der GR bekennt sich zum vordringlichen weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes, insbesondere der Reininghauslinie von der Eggenberger Maut zur Hummelkaserne, weiters zur geplanten Süd-Westlinie über den Griesplatz und zur Verlängerung der Straßenbahn zur Smart City auf der Basis der hiezu bereits gefassten GR-Beschlüsse.

2. Erweiterung des Projekts „Südbahn-Unterführung Josef-Huber-Gasse“ durch ÖV-Unterführung auch unter dem Eggenberger Gürtel

Es möge durch die Stadtbaudirektion bzw. durch das Verkehrsressort der Stadt geprüft werden, **ob für den ÖV in Richtung Reininghaus und umgekehrt in Richtung Griesplatz und Jakominiplatz unter einem auch eine Unterführung des Eggenberger Gürtels** ermöglicht werden kann. Die Planung für die Bahnunterführung sollte hierbei so erfolgen, dass die Weiterführung des ÖV in Tieflage unter dem Gürtel gleich oder nur unter geringstem verlorenen Aufwand zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen könnte.

Nur der IV sollte demnach nach der Unterquerung der Südbahn oberirdisch in den Eggenberger Gürtel einmünden.

Hierbei sollte die Planung weiters so erfolgen, dass der ÖV künftig zum gegebenen Zeitpunkt auch durch eine Straßenbahnführung auf dieser ÖV-Verkehrsachse von der Rösselmühlgasse (Südwestlinie) kommend erfolgen könnte.

Dies sollte bei einem positiven Prüfungsergebnis auch der Antragstellung für die UVP bereits zugrunde gelegt werden.

Über das Ergebnis der beantragten Prüfung möge dem Verkehrsausschuss sowie dem Stadtplanungsausschuss noch im Oktober-Gemeinderat, jedenfalls noch vor Einreichung des Antrages zur UVP-Prüfung, berichtet werden.

3. Bei einem positiven Ergebnis dieser Prüfung sollten folgende sich daraus ergebende Möglichkeiten ebenfalls in die Überlegungen der Stadt- und Verkehrsplanung einbezogen werden und möge auch darüber den genannten Ausschüssen berichtet werden:

- a. Verlängerung der dadurch entstehenden O-W Verkehrsachse bis zur GKB Trasse
- b. Anbindung des Reininghausareals an die GKB bzw. S-Bahn durch einen neuen Nahverkehrsknoten „Reininghaus“
- c. Prüfung einer Stadt-Land-Bahn bis nach Straßgang, wobei die Option eröffnet werden sollte, dass bei entsprechendem Bedarf und Finanzierungsmöglichkeiten, konkret auch bei Kostenbeteiligung der betreffenden Gemeinden, die Streckenführung über die Stadtgrenze hinaus ins weitere Umland ermöglicht werden könnte.
- d. Alternative Führung der Straßenbahn – Innenstadtentflechtung