



**Rasch umsetzbare
Lösungen
für eine
an der Freiheit orientierte, gleichberechtigte,
gerechte und solidarische Verkehrspolitik in Graz**



Wiener Neustadt, 20. Februar 2021



Dipl.-Ing. Walter Brenner (Geschäftsführer)
Brenner-Managementberatung GmbH
A-2700 Wiener Neustadt, Wassergasse 5 c
0(043)664-2314065,
walter.brenner@speed.at
office@brenner-managementberatung.at
www.brenner-managementberatung.at
UID: ATU61555409
BIC: BAWAATWW; IBAN: AT691400027410700854

MANAGEMENT-ZUSAMMENFASSUNG.....	4
Einleitung	13
Grundsätze für die Bewirtschaftung des öffentlichen Raumes	18
Befunde – Lösungen	20
Binnenverkehr Graz.....	23
Überlagerung des Binnenverkehrs durch Ein- und Auspendler*innen	27
Zentrum-Cluster Graz	30
Südwest-Zentral-Cluster	41
Nord-Zentral-Cluster	43
Südost-Zentral-Cluster.....	45
Nach/Zwischen-Süd-Cluster	46
City-Schnellbahn Nord-Süd	47
Ein- und Ausfallsrouten.....	51
Ein/Ausfallstor Mariatrost	51
Ein/Ausfallstor Ries.....	56
Ein/Ausfall über Waltendorf.....	59
Ein/Ausfallstor St. Peter	62
Ein/Ausfallstor Liebenau	66
Ein/Ausfallstor Puntigam.....	72
Flughafenanbindung und Koralmbahn	77
Ein/Ausfallstor Straßgang	78
Ein/Ausfallstor Wetzelsdorf und Eggenberg	83
Ein/Ausfallstor Nordeinfahrt (Gösting und Andritz)	89
Generelle Überlegungen	98
Fußgängerverkehr allgemein	98
Fahrradverkehr allgemein	98
Parkraumbewirtschaftung	99
Superinseln.....	100
Moderne Kleinverkehrsmittel.....	100
Eigene Tram- und Busspuren zur Beschleunigung des ÖV.....	101
Wohlfühlknoten (Smart Intermodal-Hubs)	101
Gütertram	102
Alternative Nord-Süd-Querungen.....	102
Murseilbahn.....	102

U-Bahn	104
Umsetzung	105
Zusammenfassung der LÖSUNGSVORSCHLÄGE	107
Schnellbahnsystem.....	108
Ausbau der Eisenbahnlinien	113
Straßenbahnsystem.....	114
Weitere Maßnahmen	121

MANAGEMENT-ZUSAMMENFASSUNG

Graz ist eine **dynamische Stadt mit starkem Wachstum** (ca. 30% Zunahme der Bevölkerung in den letzten 20 Jahren), die zweitgrößte Stadt Österreichs (ca. 332.000 Einwohner*innen) und hohen Pendler*innen-Zahlen (Binnen-, Ein- und Auspendler und zwar Erwerbs- und Schulpendinger*innen: ca. 275.000).

¼ aller Wege in Graz macht der Berufspendlerverkehr und 13 % der Ausbildungspendlerverkehr aus. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Wegen der Grazer*innen ist mit 20% sehr gering (Wien 38%). Der Anteil an Radfahrer*innen ist in Graz fast ebenso hoch, wie jener des ÖV.

23,2% der Wohnbevölkerung der Steiermark lebt in Graz; aus dem Umland pendeln Menschen in überdurchschnittlich sehr hohem Maße nach Graz. Im Vergleich zur Wohnbevölkerung hat Graz einen doppelt so hohen Anteil an Einpendler*innen wie Wien. **Öffentliche Investitionen des Landes und des Bundes** in der Steiermark orientieren sich nicht genügend an dieser Tatsache. Es wird immer dringlicher, **realistische Lösungen** nicht nur zu präsentieren sondern auch umzusetzen.

ZIEL ist, für alle Menschen, die in Graz leben, arbeiten, lernen, Besorgungen erledigen oder als willkommene Gäste kommen, eine freie, gleichberechtigte, gerechte und solidarische Verkehrspolitik zu erreichen.

Verkehrsmöglichkeiten sind eine wichtige Basis für die persönliche **FREIHEIT** der Menschen. Die Dichte des PKW-Verkehrs in weiten Teilen der Stadt behindert nicht nur den PKW-Verkehr selbst und den Verkehr der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, sondern verursacht große negative Umweltfolgen und benötigt unmäßig viel Flächen, die in dieser Stadt zu den knappsten Gütern zählen. Damit schränkt der PKW-Verkehr nicht nur die Freiheit der Menschen ein sondern beeinträchtigt auch deren Gesundheit.

Die Zusammenfassung mehrerer Wohnblocks zu sogenannten **Superinseln** („Superilles“), in deren Inneren nur Fuß- und Radverkehr sowie Einsatzfahrzeuge und zu gegebenen Zeiten Zustell- und Servicefahrzeuge zugelassen sind, ist ein Ansatz, der in Barcelona zu höherer Wohnqualität geführt hat.

In den inneren Stadtbezirken von Graz wird überdies eine **Umverteilung vor allem des Straßenbahnangebotes** notwendig werden, um die derzeitige ÖV-Ballung zu einem **fußläufig gut erreichbaren Netz, das den gesamten Bereich abdeckt**, neu zu strukturieren.

Wenn **CHANCENGLEICHHEIT** ein Ziel ist, bedeutet dies, dass Mobilität **leistbar für alle** und auch **zugänglich für möglichst alle** sein muss – egal, ob es sich um in die Arbeit oder Ausbildung Eilende, um Eltern(teile) mit Kinderwägen, um Alte, um Behinderte, um Menschen mit schwerem Gepäck, um Arme oder um Reiche sowie Menschen mit Mobilitätshandicap handelt.

Die **wachsende soziale Ungleichheit** nimmt seit den letzten Jahrzehnten wieder zu – auch im Verkehr: Während im öffentlichen Verkehr immer rationeller möglichst viele Menschen in enge Transportbehälter gepfercht werden, träumen Autohersteller von immer größerem Komfort und immer mehr Volumen für PKW-Benutzer – wenn es in die Länge nicht mehr geht, dann eben in die Breite und in die Höhe. COVID-19 wird nicht die letzte **Pandemie** dieses Jahrhunderts sein, bei der es gilt, **Enge zu vermeiden**. Auch der **öffentliche Verkehr** sowie der **Fußgänger- und Radverkehr** werden daher in Zukunft **mehr Platz- und Luftangebot für**

den Einzelnen bieten müssen, wozu auch **großzügigere Transportbehälter und dichtere Verkehrsintervalle im ÖV** und **weniger Wartestau bei Straßenquerungen für Fußgänger*innen und Radbenutzer** zählen – auf diese aktuelle und in Zukunft bestehende bleibende Notwendigkeit wird von der Bundesregierung selbst ein Jahr nach der Coronakrise nicht reagiert, so dass derzeit eine Rückverlagerung auf den Individualverkehr stattfindet.

Wenn **GERECHTIGKEIT** herrschen soll, muss jeder die Möglichkeit haben, sein Ziel zu erreichen, ohne dass Rücksichtslose den knappen Platz in dieser schönen Stadt für sich und ihre **überdimensionierten Fahrzeuge** über Gebühr beanspruchen. Die Parkplatzbewirtschaftung zur **faireren Abrechnung** des Ressourcenverbrauches soll künftig verstärkt **digitalisiert** erfolgen, um dieses knappe Gut auch gerecht und optimal zur Nutzung anzubieten. In der Gegenwart und erst recht in der Zukunft wird sich das Bewusstsein für die Knappheit des öffentlichen Raumes immer stärker entwickeln, so dass **starre politische Vorgaben** auf immer größeren **Widerstand** stoßen werden. Daher sollte ein **breiter Diskurs** in einer fortschrittlichen Stadt **in zivilisierter und moderierter Weise geführt werden**, um zu tragfähigen Vorgaben für die Bewirtschaftung zu kommen.

Für einen fairen Verkehr müssen auch die Kosten und der Nutzen des Verkehrs **fair und SOLIDARISCH** verteilt werden; die **fehlende Internalisierung der externen Kosten** des Individualverkehrs ist bereits seit vielen Jahrzehnten bekannt. **Vorteile für wenige** bei gleichzeitiger **Überwälzung der volkswirtschaftlichen Kosten auf alle anderen** sind **weder fair noch solidarisch** und sollen nicht länger ertragen werden müssen.

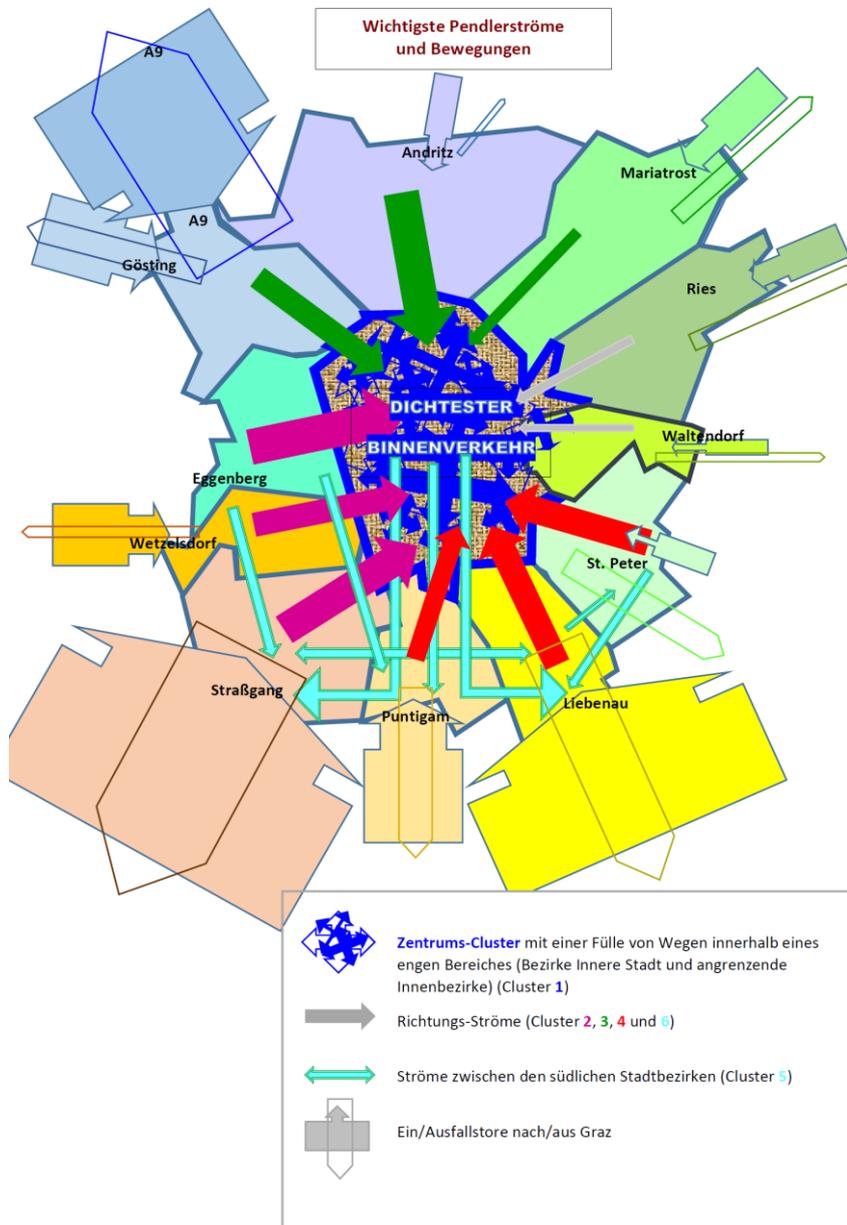
Daher muss primär ein **gut ausgebauter und attraktiv gestalteter öffentlicher Verkehr** das starke Rückgrat einer vernünftigen **Verkehrspolitik, die für alle Menschen Freiheit, Chancengleichheit, Gerechtigkeit und eine solidarische Grundeinstellung bietet**, bilden und gleichzeitig Raum für weitere Entwicklungen schaffen. Wichtig ist, dass jetzt bereits durch kluge Entscheidungen keine Chancen und Optionen für die ungewisse Zukunft verbaut oder vernichtet werden (z.B. Abtrag von bestehenden Gleiskörpern) und dass Lösungen gefunden werden, die möglichst vernetzt, ausgewogen, Schritt für Schritt wirksam und leistbar sind.

Um eine **Basis für rationale Entscheidungen** zu schaffen, wurden zunächst die **Pendlerströme innerhalb von Graz** ermittelt und später dann die Ströme **über die Einfallstore von Graz** erhoben und jeweils mit dem bestehenden Angebot verglichen, wobei bei größeren Verkehrsbewegungen grundsätzlich dem **Schienenverkehr** (Schnellbahn, Straßenbahn) der Vorrang gegeben wurde, da er mit dem **geringen Rollwiderstand** am besten geeignet ist, größere Menschenmengen zu befördern. In Hinblick auf die aktuelle Situation und künftige Pandemien ist er auf Grund **größerer Transportgefäße** auch besser geeignet, für mehr Abstand zwischen den Reisenden zu sorgen als Autobusse. Außerdem ist sein **umweltfreundliches elektrisches Antriebssystem** bewährt und verlässlich, ohne in Rohstoffländern für Akkumulatoren große Umweltschäden zu verursachen (wie starke Elektrobatterien), ohne so hohe Umformungsverluste wie Wasserstoffantriebe zu haben und ohne schwere Energiespeichermedien mitschleppen zu müssen.

Zentrale Stadtbezirke Innere Stadt, Geidorf, St. Leonhard, Jakomini, Gries, Lend:

Beim Binnenverkehr von Graz ist zunächst ein starker „**Zentraler Cluster**“ der Bewegungen innerhalb der **Inneren Stadt und der angrenzenden Stadtbezirke Geidorf, Lend, Gries, Jakomini, St. Leonhard und dem innersten Teil von Waltendorf** mit insgesamt ca. der Hälfte der Bevölkerung von Graz und ca. 33.000 Erwerbsbinnenpendler*innen innerhalb dieses Clusters festzustellen, der mit den Einpendler*innen aus anderen Stadt- und

Landbezirken auf insgesamt ca. 110.000 Erwerbsspendler*innen anwächst. Am Tagesrand wird dieses Aufkommen noch durch die Erwerbssauspendler*innen ergänzt. Dazu kommen die Schüler*innen und die Student*innen der beiden großen Universitäten (**UNI** in Geidorf mit ca. 30.000 Studierende; **TU** in Jakomini mit ca. 16.000 Studierenden). Somit ist in Summe eine Größenordnung von **200.000** Menschen in diesem Cluster als Pendler*innen insgesamt unterwegs. Die Lösung für diesen Bereich ist daher vordringlich (**Priorität 1**).



Nebenstehendes Bild von Graz stellt die Überlagerung der Pendlerströme dar:

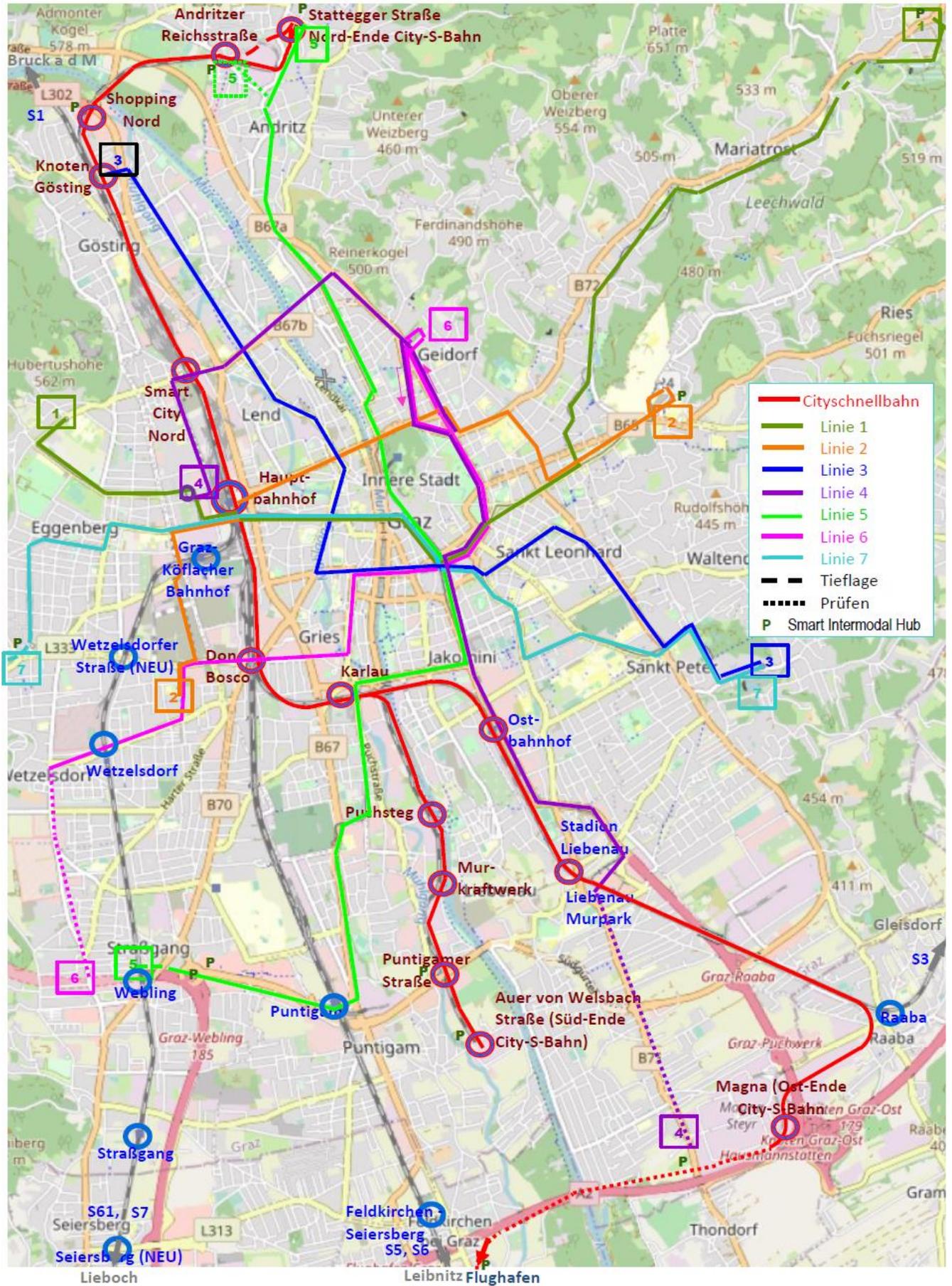
Der zentrale Raum der Stadtbezirke I-VI bildet den vorhin beschriebenen dichten „**Zentralen Cluster**“ zu dem auch die zentralen Siedlungen von Waltendorf noch dazugehören. In diesem Cluster treffen sich die regen Binnenverkehre mit den Einpendler*innen aus den umliegenden Stadtbezirken und jene, die von außerhalb von Graz kommen.

Die magentafarbenen, roten und dunkelgrünen Pfeile stellen die ebenfalls in diese zentralen Stadtbezirke gerichteten und **geclusterten Einfallsströme** dar und die türkisenen Pfeile jene städtischen Ströme in die und zwischen den südlichen Stadtbezirken/n.

Die Bedeutung der „**Ein- und Ausfallstore**“ von Graz erkennt man an der Dicke der Pfeile, welche von/nach außen diese Verkehr überlagern.

Die **Straßenbahnen von Graz** laufen derzeit sternförmig am Jakominiplatz und am Hauptplatz zusammen, konzentrieren sich auf einen engen Teil der zu versorgenden Fläche und stauen durch die Herren- und Murgasse. Durch einen Bypass über den Andreas-Hofer-Platz versucht man **derzeit das Symptom zu bekämpfen; die Ursache bleibt**.

Der **Lösungsvorschlag** für diesen **dichten inneren Stadtteil** sind einerseits **neue Trassen** zur Erschließung diese gesamten Clusters und eine **Aufteilung der Linien** auf diese neuen Trassen, so dass dort **jede Linie fußläufig gut erreichbar** ist. Dadurch ergibt sich auch eine teilweise völlig **neue Nummerierung** (siehe nächstes Schaubild).



Zur Verbesserung der Fußläufigkeit sollen auch Verhandlungen zur Schaffung von „**Durchhäusern**“ und öffentlichen **Fußgängerdurchgängen** von Wohnhausanlagen geführt werden und ein **neues Stegsystem** (X-Brücke) über die Mur im Raum zwischen Geidorf und Lend (im Bereich Schleifbach) gebaut werden. Die Busse können dann aus dem inneren Stadtbereich zu einem großen Teil verbannt werden, da es dann fast überall im 300-Radius Straßenbahnhaltestellen gibt.

Wesentlicher Bestandteil des neuen Straßenbahnsystems ist neben der **fußläufigen Erreichbarkeit** der **Straßenbahnen der inneren Stadtbezirke** (Innere Stadt, Geidorf, St. Leonhard, Jakomini, Gries und Geidorf) auch die **Erschließung aller Bezirke (Priorität 2)** durch dieses Verkehrsmittel, die bisher keine Straßenbahn hatten, wie Gösting, Straßgang und Waltendorf und eine **maximale Verknüpfung mit den Schnellbahnen**.

Neues City-Schnellbahnsystem:

Derzeit gibt es in der Steiermark zwar Schnellbahnen – sie haben aber alle eher regionale Bedeutung und nützen der Stadt Graz im **Norden** nur als Regionalbahn, weil es dort außer dem Hauptbahnhof **keine Stationen in der Stadt** gibt. Im **Süden** ist die Situation zwar besser, haben aber mit Ausnahme der Stationen Hauptbahnhof, Puntigam, Ostbahnhof und Liebenau-Murpark **keinen Straßenbahnanschluss**.

Die Schnellbahnzüge enden **derzeit** alle am Hauptbahnhof, so dass **keine Durchbindungsfunktion ohne Umsteigen** gegeben ist.

Der **Verbesserungsbedarf ist daher enorm** und im Vergleich zu einer neu zu bauenden U-Bahn oder unterirdischen neuen Schnellbahn **relativ billig** zu realisieren, wenn man das **Schnellbahnsystem auch für den städtischen Bedarf nutzbar macht**.

Da neue oberirdische Eisenbahnanlagen durch die Stadt zu großen Widerständen führen würden und eine großzügige unterirdische Nord-Süd-Querung (8 km) sich in der Kostenhöhe mindestens des Lainzer Tunnels bewegen würde (vor allem wenn man die sehr teuren Kosten von unterirdischen Stationen oder Rampen mit großem Platzbedarf dazurechnet), wird versucht, das vorhandene und teilweise relativ brach liegende Schienennetz (Schleppbahngleise) intensiver zu nutzen - durch eine **City-Schnellbahn von Andritz bis zum Magnawerk** (Ostast) und bis **Rudersdorf** (zentraler Ast) und einige **weitere Verbesserungen (Bahnhöfe)**.

Im **Norden** soll die **Andritzer Schleppbahn** verlängert werden und östlich des Werkes zwischen Fabrik, Verwaltungsgebäude und Reitstall in einem tiefergelegten **Verknüpfungsbauwerk** zur verlängerten Andritzer **Straßenbahnlinie 5** geführt werden, um den Verkehr von Weinitzen und Stattegg aufzunehmen. An der **Andritzer Reichsstraße** und beim **Shopping Center Nord** soll je eine **P&R-Haltestelle** errichtet werden.

Für **Gösting** wird ein **Verknüpfungsbahnhof** mit der **Südbahn** und der neuen **Straßenbahnlinie 3** (die künftig von Waltendorf über St. Leonhard, St. Leonhard/Innere Stadt, Gries und Lend nach Gösting führen soll) vorgesehen.

Im Zuge des Umbaus **des Verschiebebahnhofs** soll gleichzeitig am Nordrand der **Smart City** bei der Peter-Tunner-Straße eine weitere **Schnellbahn-Verknüpfung-Haltestelle** mit der neu angelegten **Straßenbahnlinie 4** (welche von der Laudongasse über die Waagner-Biro-Straße, die Peter-Tunner-Straße, die Kalvarienbrücke über Geidorf [WIFI/WKO] und

östlich des Schlossberges zum Jakominiplatz und von dort über die Conrad-von-Hötzendorf-Straße nach Liebenau führt) errichtet werden.

Den **Hauptbahnhof** sollen die **Straßenbahnlinien 1** (Eggenberg – Mariatrost mit Verlängerung nach Fölling), **Linie 2** (völlig neu vom Reininghaus-Quartier durch die Kepler Straße und die Kepler Brücke zur UNI und weiter über Geidorf zum LKH), die **Linie 7** (von St. Peter über den Hauptplatz nach Wetzelsdorf aber verlängert bis zur Steinbergstraße mit Tiefgarage und Busverknüpfung) und die neu verlaufende **Linie 4** (von der Laudongasse über die Smart City, die Peter-Tunner-Straße und Kalvarienbrücke nach Geidorf zum WIFI/WKO und weiter über den Jakominiplatz nach Liebenau) bedienen.

Für **Don Bosco** ist eine Verknüpfung mit dem neuen Verlauf der **Straßenbahnlinie 6** (von Wetzelsdorf [mit Verlängerungsoption nach Webling] über den City Park, den Griesplatz, den Jakominiplatz und den neuen Gleisen der Linie 4 folgend bis Zum WIFI/WKO in Geidorf) angedacht.

Eine neue **City-Schnellbahnstation** ist in der **Karlau** geplant (Verknüpfung mit der **Straßenbahnlinie 5**), wo sich östlich davon die **beiden Äste der City-Schnellbahn** aufgeben. Die Straßenbahnlinie **5** soll von Puntigam zu einem Tiefbahnhof Webling verlängert werden.

Der **östliche Ast der City-Schnellbahn** verläuft weiter längs der **Steirischen Ostbahn (Ostbahnhof, Stadion Liebenau, Liebenau-Murpark)** und zweigt nach dem **alten Bahnhof Raaba** in die **Anschlussbahn Steyr-Magna** ab (östliche Endstelle) mit **Verlängerungsoption zum Flughafen**.

Der **zentrale Ast der City-Schnellbahn** verläuft auf den Gleisen der **Karlauer Schlepplbahn** (Haltestellen **Puchsteig** und **Murkraftwerk** jeweils mit Stegen zum neuen „Lebensraum Mur“) zur **Puntigamer Straße** mit einem **P&R-Platz** und weiter zur **Auer-von-Welsbach-Straße** als Endstelle.

Zu den **weiteren Verbesserungen** gehört Folgendes:

1997 hat bereits Verkehrsminister Caspar **Einem** die Planung der **Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn** verordnet. Dieser verschleppte Auftrag soll endlich weitergeführt werden unter **Berücksichtigung einer Schnellbahnverbindung vom Flughafen** parallel zur **A2** und am **Magna-Werk** vorbei bis zur **Ostbahn bei Raaba**.

Die Schnellbahnkurse sollen generell **durch den Hauptbahnhof durchgebunden** werden.

Weiters sind die im **Weißbuch der GKB** geplanten **neuen S-Bahn-Haltestellen Wetzelsdorfer Straße und Seiersberg** zu realisieren.

Einfallsrouten:

Neben der **gleichmäßigen Straßenbahnverteilung** in den inneren Bezirken, der **Neuerschließung ganzer Stadtteile** durch das Straßenbahnsystem und der **leistungsfähigen City-Schnellbahn** sollen vor allem an den stärkeren und auch schwächeren **Einfallsrouten der Pendlerströme**, diese **frühzeitig auf den öffentlichen Verkehr umgelenkt** werden (Die **Prioritäten** sind aus der Grafik im Abschnitt „Überlagerung des Binnenverkehrs durch Ein- und Auspendler*innen“ ableitbar). Dazu ist in den Randbezirken eine Reihe von Maßnahmen an den Straßenbahnen erforderlich, die an der Peripherie – dort wo möglich – entsprechend **P&R-Plätze** erhalten sollen und Verknüpfungen mit dem Schnellbahn-System (nachstehende Aufzählung im Uhrzeigersinn):

In **MARIATROST** soll die **Linie 1** durch einen Tunnel durch den Kirchberg bis **Fölling** verlängert werden und (möglichst) drei neue Stationen erhalten: Mariatroster Teich, Kurzeggerweg und Wohnpark Maria Trost in Fölling = Endstelle). Der P&R Anlage **Fölling** wird dadurch endlich ihre ursprüngliche Bedeutung zukommen.

Beim **LKH** geht es um die Integration des Modells „**Begegnungszone**“ in ein **übergeordnetes Umsteigesystem** für die Überlandbusse, den PKW-Verkehr und die (statt der bisherigen Linie 7) NEUE **Straßenbahnlinie 2** (über die UNI zum Hauptbahnhof), um die **über RIES einreisenden Überlandbusse** aus der Innenstadt fernzuhalten. Für die Planung soll eine eigene Gruppe eingesetzt werden.

Um zumindest den dichtest besiedelten Westrand von **WALTENDORF** an das Straßenbahnnetz anzuschließen, wird eine **Verlängerung der Linie 3** (die im Norden künftig über die Innere Stadt und Lend nach **Gösting** weitergeführt werden soll) von der Krenngasse über die **Plüddemanngasse** unter Nutzung der Linie 7 nach St. Peter ab der **Eisteichgasse** vorgeschlagen.

Die **ST. PETER** erschließende **Straßenbahn** wird künftig die **Nummer 7** (bisher Nr. 6) erhalten. Um St. Peter (und auch Mariatrost, Waltendorf und Liebenau) vor den die Schleichwege benützenden PKW besser zu schützen, müsste das Angebot der **Steirischen Ostbahn** wesentlich attraktiver werden. Dazu gehören einerseits für den Abschnitt **bis Gleisdorf** eine **Nahverkehrsverdichtung (mit zweigleisigem Ausbau)** und auch zwei zusätzliche Haltestellen in **Laßnitzthal** und **Flöcking**. Im **Fernverkehr** müssen wesentliche Fahrzeitgewinne erreicht werden, wenn die Bewohner der abseits der Stationen gelegenen Städte (Feldbach, Fehring) und Jennersdorf zum **Umsteigen auf die Bahn** bewegt werden sollen.

Die **Elektrifizierung der Ostbahn** gehört ohne weitere Verzögerungen - jedoch unter Berücksichtigung der hier gestellten Anforderungen - ohne weitere Unterbrechungen vorangetrieben.

Für die Verbesserung der Erschließung von **LIEBENAU** soll einerseits der **östliche Ast der City-Schnellbahn** mit der Verlängerung zum **Magnawerk** und **Weiterbindungsoption bis zum Grazer Flughafen** (im Sinne der bereits von C. Einem verordneten Hochleistungs-Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn) beitragen, weiters der bereits genannte **zweigleisige Nahverkehrsausbau** der Steirischen Ostbahn bis **Gleisdorf**, wobei für den Verkehr **östlich von Gleisdorf** schnelle **Regionalexpresszüge** zum Einsatz kommen sollen, und schließlich eine Überprüfung der Verlängerung der **Straßenbahnlinie 4** bis zum Westtor des **Magnawerkes**.

Das Einfallstor **PUNTIGAM** wird primär durch den **mittleren Ast der City-Schnellbahn** mit **P&R-Plätzen** und durch die Verlängerung der **Straßenbahnlinie 5** nach Webling mit **unterirdischer Haltestelle bei der GKB-Station** aufgewertet.

Die derzeit abgesagte **Regionalzugstation** für Verbindungen von/nach Unterkärnten, den süd- und oststeirischen sowie den ostslowenischen Raum **an der Neubaustrecke** beim **FLUGHAFEN** soll **jedenfalls errichtet** werden und gleichzeitig ein **intermodaler**

Umsteigeknoten (Luftfahrt, Eisenbahn, Schnellbahn, Überlandbus und P&R-Platz) mit hochbaulich überdachten Zugängen und Serviceeinrichtungen gebaut werden. Auf Grund des fortgeschrittenen Projektes ist hier sogar akuter Handlungsbedarf gegeben, um nicht derartige Überlegungen zu verunmöglichen.

Das am stärksten belastete Einfallstor **STRASSGANG** soll bei **Webling** einen großen Knoten erhalten (A9, P&R-Platz beim Kreisverkehr, GKB S61, S7, Straßenbahnlinie 5) durch eine **Verlängerung** der **Straßenbahnlinie 5** bis zur **GKB-Webling** mit **unterirdischer Haltestelle** und direktem Ausgang zu GKB-Haltestelle. Die im GKB-Weißbuch genannte zusätzliche Haltestelle **Seiersberg** nützt ebenfalls diesem Einfallstor bei der Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr.

Die Verlängerung der schon von Hüsler vorgeschlagenen **neuen Straßenbahnlinie** durch Gries in den Bezirk Straßgang nach **Webling West** (dort mit der Nummer 8, hier mit der **Nummer 6**) soll in Hinblick auf die Bahnparallelität nochmals überprüft werden.

Für **WETZELSDORF** und **EGGENBERG** stellt neben dem hausgemachten Verkehr vor allem jener der **Steinbergstraße** ein Problem dar, das durch die unterirdische Verlängerung der **Linie 7** mit einer Endstelle, Umsteigstelle und einer Tiefgarage unter dem Gritzenkogel umweltfreundlich gelöst werden könnte. Wetzelsdorf und Eggenberg sollen weiters von der neuen **GKB-Haltestelle Wetzelsdorfer Straße** profitieren; Wetzelsdorf auch vom **Knoten Wetzelsdorf** mit der **neuen Straßenbahnlinie 6**, die durch Reininghaus, über Don Bosco, das Griesviertel und über den Jakominiplatz nach Geidorf zum WIFI/WKO führen soll. Weiters soll die **neue Linie 2** (die über die Keplerstraße über die UNI zum LKH geführt werden soll) im Westen bis zum **Quartier Reininghaus** (mit Umsteigemöglichkeit zur **Linie 6**) geführt werden (die Trasse befindet sich bereits im Bau unter einer anderen Nummer).

Die **Linie 1** soll in diesem Bereich unverändert vom **UKH Eggenberg** über den Hauptbahnhof nach Mariatrost und neu bis Fölling verlaufen.

GÖSTING war bisher im ÖV nur durch Buslinien erreichbar und soll einerseits die **City-Schnellbahnhaltestelle Shopping Nord** und andererseits den Knoten **Gösting** mit einer Verknüpfung mit der neu verlaufenden **Straßenbahnlinie 3** (über Lend, Gries und St. Leonhard nach Waltendorf) sowie im Norden eine Verbindung mit der City-Schnellbahn nach Andritz erhalten.

ANDRITZ wird nördliche Endstelle der **City-Schnellbahn**, wobei eine Verlängerung in die **Stattegger Straße** mit einer **unterirdischen Station** zwischen Fabrik, Verwaltungsgebäude und Reitstall angedacht ist - mit Umsteigen in die ebenfalls dorthin oberirdisch verlängerte **Straßenbahnlinie 5 (neue Endstelle)**, um den Verkehr aus Weinitzen und Stattegg auf die Schiene zu verlagern. Hier werden Verhandlungen mit der Maschinenfabrik notwendig werden. Westlich davon ist noch bei der **Andritzer Reichsstraße** eine S-Bahnhaltestelle mit einem **P&R-Platz für Pendler aus dem Nordwesten** geplant.

ÖBB:

In Bruck a. d. M. vereinigen sich die Verkehre von der Südbahn von Wien, der Pyhrnachse und vom oberen Murtal. Der derzeit geplante „Bahnhofsausbau“ Bruck - Graz bringt nur

minimale zusätzliche Kapazitäten und verschiebt nur das Problem in die Zukunft. Daher soll die Strecke **Bruck a. d. M. - Graz als Hochleistungsstrecke zukunftssicher 4-gleisig** ausgebaut werden.

Die vorgesehene „**Adaptierung Verschiebebahnhof Graz**“ bietet die Gelegenheit, jetzt schon zukunftssichere Maßnahmen in Hinblick auf

- zusätzliche Streckenkapazitäten für eine **Schnellbahnverdichtung auf der Südbahn**,
- einen **Schnellbahnknoten Gösting** (S1, City-Schnellbahn und Straßenbahnlinie 3) mit Ausbindung zur Andritzer Schleppbahn,
- einen weiteren Knoten **Smart City Nord** (Peter-Tunner-Straße, City-Schnellbahn, neuer Verlauf der Straßenbahnlinie 4)

zu überdenken und zukunftssicher zu planen.

Die wichtigste **Voraussetzung** ist, dass **nicht** durch kurzfristig betriebswirtschaftlich motivierte Baumaßnahmen am ÖBB- Bestand und durch Konkurrenzausschaltungs-Überlegungen weitreichende **Zukunftsmöglichkeiten blockiert und verhindert** werden.

Die unumgängliche Notwendigkeit der **Flughafenhaltestelle** an der Koralmbahn wurde bereits erwähnt.

Die **Ostbahn** gehört **ohne weitere Verzögerung elektrifiziert** und **bis Gleisdorf zweigleisig** ausgebaut.

Bürgerbeteiligung

Betreffend die doch **umfangreichen Baumaßnahmen** primär für **Straßenbahnen** und das **Radwegnetzsystem** sowie **Rechte** für die **Fußgängerdurchgänge** und **Parkgebühren** wird die Umsetzungsvorbereitung im Detail manchmal lokale Betroffenheiten auslösen und nur durch **größtmögliche Transparenz** und fachkundige **Bürgerbeteiligungsverfahren** zur überwiegenden Zufriedenheit lösbar sein. Solche Verfahren haben sich beispielsweise bei der Errichtung von Großprojekten wie der Neuen Westbahn oder auch der Koralmbahn durch die seinerzeitige HL-AG bestens bewährt.

Auch bei der Umsetzung solcher Konzepte darf das Ziel einer an der Freiheit orientierten, gleichberechtigten, gerechten und solidarischen Verkehrspolitik für alle Bürger von Graz nie aus den Augen verloren werden.

Einleitung

Ehe man sich mit Lösungen befasst, sollte man die die Bedeutung der einzelnen Probleme aufgrund der zur Verfügung stehenden Zahlen und Fakten analysieren. Die Zahlen für Graz sind – unabhängig von gewissen statistischen Ungenauigkeiten - beeindruckend.

Die Landeshauptstadt Graz ist nach Wien die mit Abstand größte Landeshauptstadt Österreichs mit einer anwesenden **Bevölkerung von ca. 332.000 Einwohner*innen** (inkl. 36.000 Nebenwohnsitze) im Jahr 2020 – **Tendenz klar steigend**.

Gleichzeitig waren am **Arbeitsort Graz** im Jahr 2018 **ca. 191.000 Menschen erwerbstätig**, von denen ca. 9.000 unmittelbar am Arbeitsort wohnten (und daher nicht zu pendeln brauchten), 94.000 Grazer*innen, die innerhalb von Graz pendelten, um ihrem Erwerb nachgehen zu können, und 88.000 Menschen, die von außerhalb von Graz in die Stadt zum Broterwerb pendeln. In die Gegenrichtung pendelten insgesamt ca. 36.000 Grazer*innen zum Erwerbszweck aus der Stadt hinaus. Das ergibt insgesamt **218.000 Erwerbpendler*innen**.

Aber auch die **Schülerbewegungen** sind beachtlich:

63.000 Schüler*innen besuchen gem. Statistik Austria **in Graz eine Schule (ca. 30.000) oder Universität (33.000)**, davon sind ca. 37.000 Grazer*innen (Binnenpendler*innen); 19.000 kommen von außerhalb nach Graz zum Schulbesuch. Ca. 1.000 junge Grazer*innen pendeln wiederum aus Graz in Schulen außerhalb von Graz. Das ergibt insgesamt **57.000 SchülerpendlerInnen (inkl. Student*innen)**, wobei die restliche Zahl zu den Gesamtschüler*innen von 63.000 auf Internatsschüler*innen fallen dürfte: Diese Gesamtzahl ist allerdings noch zu niedrig, weil die Schülerzahlen von Privatschulen und diversen Kursen hier nicht enthalten sind und auch die Studentenzahlen von den Hochschulen selbst höher angegeben werden (ca. 61.000 Studierende ohne Privatuniversitäten) als von der Statistik Austria.

Diese Rechnung ergibt eine **gesamte Pendler*innenzahl von über 275.000** Personen in Graz (Quelle: Statistik Austria für 2018) und damit mindestens die doppelte Anzahl (**weit mehr als eine halbe Million) an Pendelbewegungen** (Erwerbpendler*innen **UND** Schüler*innen; Hin- und Rückweg; Quellen: Statistik Austria).

Im **Vergleich zu Wien** pendeln bezogen auf die Wohnbevölkerung der Stadt mehr als **doppelt so viele Menschen** nach Graz (37%) als dies in Wien (16%) der Fall ist. Aber auch die Auspendler*innen haben in Graz (13%) einen weit mehr als doppelt so hohen Anteil bezogen auf die Stadtbevölkerung als in Wien (5,6%). Somit hat **Graz** hinsichtlich der Einwohnerzahl allein durch die Pendler*innen-Situation eine **mehr als doppelt so hohe Mobilitätsbewegung zum Umland als Wien**, wodurch sich die Notwendigkeit einer entsprechenden Landes und Bundesfinanzierung eindeutig erschließen lässt. Andererseits beträgt der Anteil der ÖV-Benutzer*innen in Graz mit knapp 20% (Quelle: Stadt Graz¹) nur rund die Hälfte des Wertes von Wien (38%) und ist überdies stagnierend. Daraus ableitend kann man auf ein unzureichendes innerstädtisches ÖV-Angebot schließen.

¹ <https://www.graz.at/cms/beitrag/10192604/8032890/Mobilitaetsverhalten.html#tb3>

Anmerkung: In den oben genannten Pendler*innenzahlen (Erwerbspendler*innen und Schülerpendler*innen) ist offensichtlich nur ein Teil der **Student*innen** der 4 Grazer Universitäten und der 2 Fachhochschulen erfasst: An der Universität Graz sind es über 30.000 Student*innen, an der TU Graz über 16.000, an der Medizinischen Universität Graz fast 4.000 und an der Kunstuniversität Graz fast 2.000. Die beiden Fachhochschulen haben überdies fast 6.000 Studierende. Das allein ergibt schon **über 58.000 Studierende**.

Daneben gibt es noch die beiden pädagogischen Hochschulen sowie eine Fülle von Lehrgängen, Privatuniversitäten und weiterbildenden Institutionen, die in der oben angeführten Liste nicht enthalten sind, weil die gesamten Studierendenzahlen nicht veröffentlicht werden.

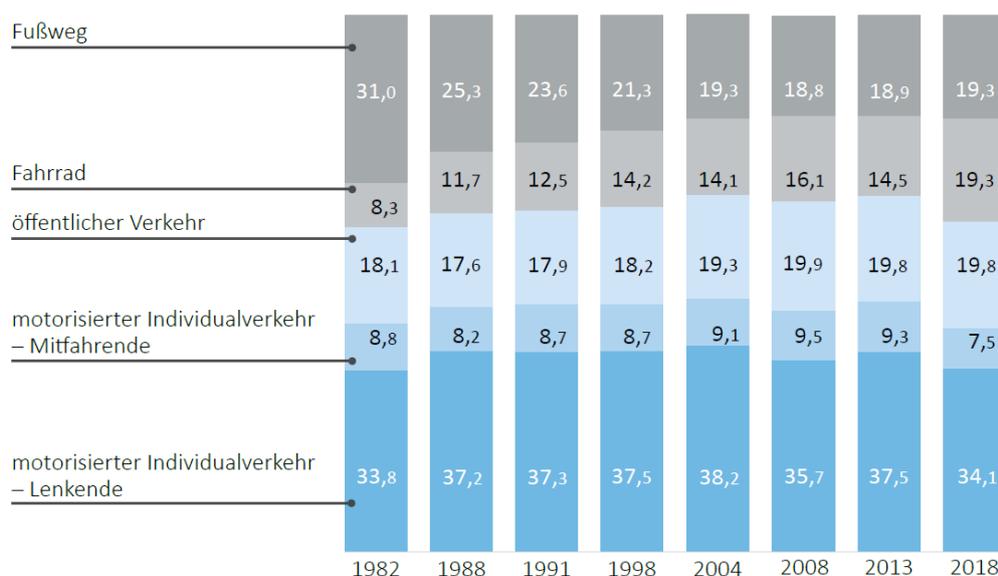
Zu den hohen **Pendler*innenströmen** (ca. 38% der Wege der Grazer*innen sind Erwerbs- oder Ausbildungsverkehr) kommen täglich eine Vielzahl an Menschen, die **Besorgungen** in Graz vornehmen, die **Serviceleistungen** in Anspruch nehmen (z.B. in Krankenhäusern, in Ämtern und sonstigen Servicestellen) und **Tourist*innen**.

ZIEL ist, für all diese Menschen, die in Graz leben, arbeiten, lernen, Besorgungen erledigen oder als willkommene Gäste kommen, eine freie, gleichberechtigte, gerechte und solidarische Verkehrspolitik zu erreichen.

Es wird immer dringlicher, realistische **Lösungen** nicht nur zu präsentieren sondern auch umzusetzen.

23,2% der Wohnbevölkerung der Steiermark lebt in Graz; überdies pendeln Menschen aus dem Umland in überdurchschnittlich sehr hohem Maße nach und aus Graz. **Öffentliche Investitionen des Landes und des Bundes** in der Steiermark orientieren sich nicht genügend an dieser Tatsache. Verkehrspolitik kann auch nicht vom betriebswirtschaftlichen Streben der Verkehrsunternehmen dominiert werden, wenngleich diese entsprechende Finanzierungsangebote für die Verkehrsdurchführung erhalten müssen.

Der Rechnungshof stellt in seinem Bericht „Reihe Steiermark 2021/1“ die Entwicklung der Marktanteile der Verkehrsarten für die Grazer Bevölkerung dar:



Quelle: Stadt Graz; Darstellung: RH

Es ist klar ablesbar, dass in den letzten 10 Jahren der Anteil des öffentlichen Verkehrs nicht mehr zugenommen hat.

Verkehrsmöglichkeiten sind eine wichtige Basis für die persönliche **FREIHEIT** der Menschen. Da sich der PKW-Verkehr in weiten Teilen der Stadt

- durch seine Dichte zusehends selbst behindert,

da diese Verkehrsart

- den größten Flächenbedarf hat und
- die größten negativen Umweltfolgen verursacht,

wird dadurch nicht nur die **freie Beweglichkeit der Menschen, sondern auch deren Gesundheit beeinträchtigt** sowie wertvolle innerstädtische Wirtschafts- und Freizeiträume entzogen. **Daher ist ein entsprechend attraktives Angebot an Multimodalität, gestützt von leistungsfähigem öffentlichem Verkehr unabdingbar für die Freiheit der Menschen, denn Freiheit darf nicht zum Privileg lediglich einer reichen Minderheit werden.**

Dabei soll **CHANCENGLEICHHEIT** für alle angestrebt werden, das heißt, Mobilität muss **leistbar** für alle sein und auch zugänglich für möglichst alle – egal ob es sich um in die Arbeit oder Ausbildung Strebende, um Eltern(teile) mit Kinderwägen, um Alte, um in der Mobilität Beeinträchtigte, um Menschen mit schwerem Gepäck, um Arme oder um Reiche handelt. Gerade COVID-19 hat diese wachsende Ungleichheit, die seit den letzten Jahrzehnten wieder zunimmt, klar erkennen lassen: Während der öffentliche Verkehr in den letzten Jahren immer häufiger versucht hat, möglichst viele Menschen wie Sardinen rationell in enge Transportbehälter zu pferchen, träumen Autohersteller von immer größerem Komfort und weiterhin von immer mehr Volumen für ihre Kunden – wenn es in die Länge nicht mehr geht, dann eben in die Breite und in die Höhe, wie man in vielen engen Parkhäusern und Nebenstraßen leidvoll feststellen kann. Am anderen Ende gehören überfüllte Schülerbusse und eng besetzte öffentliche Verkehrsmittel für Pendler*innen fast zur Regel. COVID-19 wird nicht die letzte Pandemie dieses Jahrhunderts sein, bei der es **Enge zu vermeiden** gilt. Auch der **öffentliche Verkehr** wird daher in Zukunft mehr Platz- und Luftangebot für den Einzelnen bieten müssen. Dafür werden mehr Verbindungen (d.h. weniger Wartezeiten und weniger Menschen im Wartebereich), mehr Komfort, mehr Platz und gute Belüftungs- und Klimasysteme in den Zügen, Straßenbahnen sowie Autobussen bereitgestellt werden müssen, um den Menschen auch im öffentlichen Verkehr wenigstens etwas mehr Abstand zu gönnen, Raum für nasse Regeschirme zu bieten und gute Luftverhältnisse zu schaffen. Gesundheit darf im Verkehr nicht zum Privileg einzelner Weniger werden. Auch der **Fußgänger- und Radverkehr** wird daher in Zukunft mehr Platz- und Luftangebot für den Einzelnen bieten müssen, wozu auch weniger Wartestau bei Straßenquerungen für Fußgänger*innen und Radbenutzer zählen.

Wenn **GERECHTIGKEIT** herrschen soll, muss jeder die Möglichkeit haben, sein Ziel zu erreichen, ohne dass Rücksichtslose den knappen Platz in dieser schönen Stadt für sich und ihre **überdimensionierten Fahrzeuge** allein beanspruchen. Der Trend zu überdimensionierten Fahrzeugen verstopft nicht nur die Straßen und erfordert immer mehr versiegelten Boden, sondern verursacht auch Probleme in Tiefgaragen und Parkhäusern: Durch die immer größer und breiter werdenden Fahrzeuge wird dort der Raum zum Öffnen der Türen beim Ein- und Aussteigen immer enger. Das Passieren im Gegenverkehr in Nebenstraßen wird aus den gleichen Gründen immer schwieriger. Automatisch einparkende Fahrzeuge helfen dabei nur ihren Besitzern selbst. Die weniger betuchten Parkplatznachbarn

müssen sehen, wie sie aus und in ihre Fahrzeuge gelangen. **PKWs beanspruchen einen immer größeren Anteil am öffentlichen Raum**, obwohl sie die meiste Zeit leer rumstehen. Der notwendige Waren- und Zustellverkehr für die Fläche, aber auch Räume für Fahrrad- und Gehwege dürfen daher auch nicht durch ein Übermaß an PKWs behindert werden. Alle Bürger*innen von Graz sollen gleiches Recht für die Beanspruchung des öffentlichen Raumes erhalten und ihre Mobilitätsbedürfnisse erfüllen dürfen. Daher ist ein komfortabler öffentlicher Verkehr mit dichtem Angebot auch eine Angelegenheit der Gerechtigkeit.

In der Gegenwart und erst recht in der Zukunft wird sich das Bewusstsein für die Knappheit des öffentlichen Raumes immer stärker entwickeln, so dass **starre politische Vorgaben** auf immer größeren **Widerstand** stoßen werden. Daher sollte ein **breiter Diskurs** in einer fortschrittlichen Stadt **in zivilisierter und moderierter Weise geführt werden**, um zu tragfähigen Vorgaben für die Bewirtschaftung zu kommen.

Für einen fairen Verkehr müssen daher auch die Kosten und der Nutzen des Verkehrs **fair und SOLIDARISCH** verteilt werden; die **fehlende Internalisierung der externen Kosten** des Individualverkehrs ist bereits seit vielen Jahrzehnten bekannt – der Bedarf zu einer fairen Lösung erfordert die Solidarität aller Verkehrsnutzer. **Vorteile für wenige bei gleichzeitiger Überwälzung der volkswirtschaftlichen Kosten auf alle anderen sind NICHT fair** und sollen nicht länger ertragen werden müssen.

Daher muss primär ein **gut ausgebauter und attraktiv gestalteter öffentlicher Verkehr** das starke Rückgrat einer vernünftigen **Verkehrspolitik**, die für alle Menschen **Freiheit, Chancengleichheit, Gerechtigkeit und eine solidarische Grundeinstellung** bietet, bilden und gleichzeitig Raum für weitere Entwicklungen schaffen. **Das ist das ZIEL der Überlegungen des gegenständlichen Konzeptes.**

Gemäß einer **Umfrage des VCÖ in Kooperation mit der TU Wien** hinsichtlich der Fragestellung „Durch welche Maßnahmen von Verkehrsunternehmen könnte Ihrer Meinung nach für Fahrgäste die **Attraktivität des öffentlichen Verkehrs** im Anschluss an die COVID-19-Pandemie erhöht werden“ meinen 65 % der Bevölkerung, dass eine „**häufigere Anzahl von Verbindungen** (um überfüllte öffentliche Verkehrsmittel an Stoßzeiten zu vermeiden)“ sehr wirkungsvoll wären; weitere 30% hielten es für wirkungsvoll – das sind in Summe **95% der Bevölkerung**.

Für Graz gibt es bereits seit langem viele Ideen für Verkehrslösungen – leider gelangt nur ein verschwindend kleiner Teil davon zur Umsetzung.

Wenn auch der eine oder andere Lösungsansatz dieses Konzeptes schon in der Vergangenheit diskutiert wurde – hier geht es nicht um Glaubenskriege, sondern um mit vertretbaren Mitteln erreichbare und für sich rasch wirksame Verbesserungen für unsere Bürger im Sinne der genannten Ziele.

Um möglichst wirksame Verbesserungen zu priorisieren, wurde für die wichtigsten Verkehrsachsen und –knoten ein Zahlengerüst nicht zuletzt für die Pendlerströme ermittelt.

Bei den Untersuchungen wurde unterstellt, dass die Menschen im Wesentlichen den schnellsten Verkehrswegen folgen (die zumeist auch von den Navigationssystemen empfohlen werden). Bei geringen Unterschieden zwischen verschiedenen Einfalls- und Ausfallsrouten wurden eher kürzere Wege bevorzugt angenommen.

Bei größeren Verkehrsbewegungen wurde grundsätzlich dem **Schieneverkehr** (Schnellbahn, Straßenbahn) der Vorrang gegeben, da er mit dem **geringen Rollwiderstand** am besten geeignet ist, größere Menschenmengen energiesparend und somit auch umweltfreundlich zu befördern.

In Hinblick auf die aktuelle Situation und mögliche künftige Pandemien ist der Schienenverkehr auf Grund **größerer Transportgefäße** auch besser als Autobusse geeignet, um für den nötigen Abstand zwischen den Reisenden zu sorgen.

Außerdem ist sein **umweltfreundliches elektrisches Antriebssystem mit Oberleitung** bewährt und verlässlich, **ohne**

- in Rohstoffländern für Akkumulatoren große Umweltschäden zu verursachen (wie starke Elektrobatterien),
- so hohe Umformungsverluste wie Wasserstoffantriebe zu haben und
- schwere Energiespeichermedien mitführen zu müssen.

Grundsätze für die Bewirtschaftung des öffentlichen Raumes

Öffentlicher Raum ist das Eigentum aller Menschen in Österreich, in der Steiermark oder in Graz, je nachdem, ob es sich dabei um Bundesbesitz, Landesbesitz oder Stadtbesitz handelt. Darüber hinaus gibt es auch öffentlich nutzbaren Privatbesitz, wie beispielsweise bestimmte Parkanlagen, Teile von Wohnhausanlagen u.s.w. **Bei der Nutzung des öffentlichen Raumes darf es keine Privilegien** für bestimmte Gruppen, die aus finanziellen Gründen mehr beanspruchen wollen, geben – es sei denn sie zahlen dafür einen **angemessenen (!) Preis**, der von der Allgemeinheit auch als solcher empfunden wird und der auch für andere private Nutzungen gilt, oder der betreffende öffentliche Raum befindet **sich im Eigentum dieser Gruppe**. Damit wird ein unterschiedlicher Nutzungspreis oder bestimmte Einschränkungen zwar durch die Eigentümergruppen möglich, allerdings muss dieser Preis für alle anderen Gruppen wiederum gleich sein.

Wenn Menschen bestimmte Teile des öffentlichen Raumes in größerem Maße beanspruchen (z.B. als Abstellplatz für Fahrzeuge, als Verkaufsfläche für Gastronomie oder anderes, als Schaufläche für Werbezwecke u.s.w.) als jeder andere, dann ist zu prüfen, ob dadurch die Freiheiten, die gleichberechtigten Entwicklungsmöglichkeiten, die Gerechtigkeit und die Solidarität für Schwächere verletzt werden. Dabei darf es keine Diskriminierung wegen des Alters, des Geschlechts, der Herkunft oder der Vermögensverhältnisse geben.

Während **faire Regelungen der Nutzung des öffentlichen Raumes** beispielsweise durch Gastronomie und dergleichen längst für jedermann leicht einsichtig sind, besteht auf Grund der historischen Entwicklung vielfach für eine faire Nutzung des öffentlichen Raumes durch Kraftfahrzeuge weit weniger allgemeine Einsicht. So beansprucht z.B. der Eigentümer eines V8-Pickups wesentlich mehr öffentlichen Raum und beeinträchtigt auch die Atemluft der Anrainer viel mehr als beispielsweise der Eigentümer eines Elektrorollers oder gar ein Fußgänger. Dies gilt auf der ganzen Welt, doch in einer historisch gewachsenen Innenstadt, wie z.B. in Graz, sind Grundstücke und die Atemluft unvergleichlich kostbarer als in einem menschenleeren Tal in den Rocky Mountains. Dieser kostbare und kostspielige **Wert** rechtfertigt auch gänzlich andere Zugangsregelungen und letztendlich auch gänzlich andere Preise bei individuell stärkerer Beanspruchung.

Mit dem Kauf oder der Miete eines Hauses, einer Wohnung oder eines Geschäftes wird eben dieser Gegenstand erworben oder gemietet - aber keineswegs das Recht, den umgebenden öffentlichen Raum über Gebühr zu beanspruchen, da er nicht mitgekauft wurde. Dies ist sicher dann gegeben, wenn dadurch die Freiheit, die Entwicklungsmöglichkeiten und Rechte der anderen eingeschränkt werden.

Daher steht es dem Eigentümervertreter (dem Bund für Bundesstraßen, dem Land für Landesstraßen und der Gemeindeverwaltung für ihr Eigentum) auch zu, die **Nutzung des öffentlichen Raumes zum Allgemeinwohl zu verwalten, fair zu verteilen und entsprechend zu bewirtschaften** – ja, es ist sogar deren Pflicht dies zu tun.

Der öffentliche Raum (vor allem in den inneren Bezirken der Stadt Graz – aber auch am Rand) ist, wie den ermittelten Zahlen zu entnehmen ist, so knapp bemessen, dass für ein faires und gedeihliches Miteinander

- ein **relativ dichtes öffentliches Verkehrsangebot** relativ dicht erforderlich ist und

der verbleibende Teil primär für

- jene Individualverkehrsarten (**Fußgänger, Radfahrer**) nutzbar bleiben muss, welche **ressourcenschonend und für jede*n verfügbar** sind.

Zum Funktionieren des städtischen Lebens sind

- jedenfalls **Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge für Mobilitätseingeschränkte, Zulieferer und Handwerker** (nur im für ihre Arbeit notwendigen Ausmaß) bevorzugt zu berücksichtigen;
- **weniger ressourcenschonende** Individualverkehrsmittel (z.B. PKW) sind daher grundsätzlich **nachrangig**, wobei – so lange einerseits große Preisunterschiede zwischen brennstoffbetriebenen PKW und elektrisch betriebenen PKW bestehen (gegen die Chancengleichheit) und andererseits die Batterietechnik eine Verdrängung der Umweltprobleme auf die ärmsten Länder dieser Welt bedeutet (gegen die Solidarität) – die Antriebsart derzeit kein relevantes Unterscheidungsmerkmal sein soll, zumal beide Typen zu viel versiegelten Boden benötigen.

Grundsätzlich sollen die einleitend definierten Ziele als Maßgabe benutzt werden.

Befunde – Lösungen

Nachstehend werden die Haupteinfallachsen in das Zentrum von Graz sowie die internen Hauptproblemzonen im Uhrzeigersinn eingehend analysiert und entweder ein sofort umsetzbarer Lösungsvorschlag oder ein Vorschlag für vertiefende Untersuchungen unterbreitet. Jedenfalls ist keine weitere Zeit zu verlieren, wenn Graz nicht im Verkehrschaos untergehen soll und stattdessen ein der Freiheit der Menschen dienendes, allen Menschen gleiche Chancen bietendes, gerechtes, faires und solidarisches Verkehrsangebot erhalten soll.

Die Zahlengrundlagen stützen sich auf Quellen der Statistik Austria (Blick auf die Gemeinde, Bevölkerungsstatistik, Registerzählung, Verkehr, Pendlererhebungen...) des Landes Steiermark (GIS, Statistik, Daten der Grazer Stadtbezirke...) sowie der Gemeinden und beziehen sich auf die jeweils zuletzt publizierten Werte mit unterschiedlicher Aktualität (Bevölkerung 2020, Pendlerströme 2018, Detailierung der Erwerbpendlerströme auf die Stadtbezirke 2017), wobei die meisten Zahlen auf 2018 hochgerechnet wurden. Dadurch sowie aus datenschutztechnischen Gründen entstehen zwar gewisse Ungenauigkeiten, welche auf die Grundaussagen aber keinen wesentlichen Einfluss haben. Felder in welchen nur ein „*“ angegeben ist, weisen Zahlen aus, die von der Statistik aus Datenschutzgründen nicht angezeigt werden.

GRAZ	Größe in km ²	Einwohner*innen	Einwohner*innen/km ²
Stand: Jänner 2021		HW absolut	(Bevölkerungsdichte)
I. Innere Stadt	1,16	3.505	3.022
II. St. Leonhard	1,83	15.265	8.342
III. Geidorf	5,50	24.497	4.454
IV. Lend	3,70	31.624	8.547
V. Gries	5,05	30.379	6.016
VI. Jakomini	4,06	32.243	7.942
VII. Liebenau	7,99	15.594	1.952
VIII. St. Peter	8,86	16.154	1.823
IX. Waltendorf	4,48	12.148	2.712
X. Ries	10,16	6.033	594
XI. Mariatrost	13,99	9.750	697
XII. Andritz	18,47	19.405	1.051
XIII. Gösting	10,83	11.396	1.052
XIV. Eggenberg	7,79	21.390	2.746
XV. Wetzelsdorf	5,77	16.708	2.896
XVI. Straßgang	11,75	18.213	1.550
XVII. Puntigam	6,18	9.932	1.607
Summe:	127,57	294.236	Mittelwert: 3.353

Quelle: Stadt Graz. Die Farbsymbolik der Zahlenfelder der vorstehenden Tabelle stellt eine Reihung nach der Größe dar (je **grüner** desto größer, je **roter** desto kleiner).

Die inneren **Bezirke II-VI** zählen zu den kleinsten Bezirken und weisen gleichzeitig die meisten Einwohner*innen auf, woraus sich eine **signifikant höhere Bevölkerungsdichte** ergibt.

Je nach Zählung und Hinzurechnung von Nebenwohnsitzen und Menschen ohne festen Wohnsitz erhält man **330.000 bis 332.000 Einwohner*innen** von Graz.

Die Tourismusstatistik weist **über 1,1 Mio. Nächtigungen** in den Beherbergungsbetrieben pro Jahr aus. Das ergibt im Durchschnitt **über 3.000 Nächtigungsgäste pro Tag**, wovon ca. die Hälfte in 4-5-Sternbetrieben wohnt.

In Graz gehen **ca. 191.000 Menschen** einer **Erwerbstätigkeit** nach; davon kommen 103.000 aus Graz und 88.000 aus anderen Gemeinden.

In Graz besuchen **56.000** eine **Schule** (37.000 Grazer*innen und 19.000 Einpendler*innen).

2020	Hauptwohnsitz	Nebenwohnsitz	Summe
Bevölkerung von Graz	296.000	36.000	332.000
2018			
erwerbstätige Grazer*innen	insgesamt		139.000
	in Graz erwerbstätig	Insgesamt	103.000
		wohnhaft am Arbeitsort	9.000
		Binnenpendler*innen	94.000
	außerhalb erwerbstätig	Auspendler*innen	36.000
Grazer Pendler*innen			130.000
erwerbstätige Einpendler*innen		Nicht-Grazer*innen	88.000
in Graz gehen einem Erwerb nach			191.000
Grazer Schüler*innen	insgesamt		38.000
	Schulbesuch in Graz	Insgesamt	37.000
		wohnhaft am Schulort	0
		Binnenpendler*innen	37.000
	außerhalb von Graz	Auspendler*innen	1.000
Grazer Pendler*innen			38.000
zum Schulbesuch Einpendelnde		Nicht-Grazer*innen	19.000
in Graz besuchen eine Schule			56.000

Graz verfügt über	17 städtische Mittelschulen
	4 private Mittelschulen
	39 städtische Volksschulen
	14 private Volksschulen
	3 städtische Sonderschulen
	1 private Sonderschule
Summe	78 Pflichtschulen

Erfasste **Schüler*innen: 63.000** (die teilweise im Internat wohnen und daher nicht alle pendeln)

Insgesamt **pendeln** ca. 218.000 Menschen im Stadtgebiet von Graz zu Erwerbszwecken und über 57.000 Schüler*innen. Das ergibt in **Summe ca. 275.000 Pendler*innen**.

Pendler*innen	Grazer*innen	Grazer Pendler*innen	168.000
		Binnenpendler*innen	131.000
		Auspendler*innen	37.000
Einpendler*innen	Nicht-Grazer*innen		107.000
Pendler*innen	Insgesamt		275.000
	davon	Erwerbpendler*innen	218.000
		Schulpendler*innen	57.000

Quelle: Statistik Austria

Graz ist auch **Universitäts-Stadt** mit vielen Studenten aufgeteilt auf mehrere Stadtbezirke:

- Universität Graz ca. 30.000 Studierende Geidorf
- Technische Universität Graz ca. 16.000 Studierende Jakomini
- Medizinische Universität Graz ca. 3.900 Studierende Ries
- Pädagogische Hochschule Steiermark ca. 2.300 Studierende Geidorf
- Kunstuniversität Graz ca. 1.900 Studierende St. Leonhard
- FH Joanneum Graz ca. 4.800 Studierende Eggenberg
- FH der Wirtschaft Campus 02 Graz ca. 1.400 Studierende Geidorf

Private pädagogische Hochschule der Stiftung d. Diözese Graz-Seckau

ca. 600 Lehramtsstudierende Geidorf

Das sind in Summe **60.900 Student*innen**, die in der Pendlerstatistik der Statistik Austria offensichtlich nur teilweise erfasst sind und die teilweise auch berufstätig sind.

Gemäß Erhebungen der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz hat der **Berufspendlerverkehr ¼-Anteil an den Wegen** (mit dem größten Anteil am MIV mit 46%); **13%-Anteil an den Wegen hat der Ausbildungsverkehr** (und dem größten Anteil des ÖV) und **36% der Wege sind Einkaufs- und Erledigungsverkehr** (mit einem relativ großen Anteil des Fußgängerverkehrs). Daraus kann geschlossen werden, dass die **Anzahl der Wege ein Vielfaches der Pendler*innenzahlen** ausmachen.

Vergleicht man dies mit der Stadt Salzburg (ca. 120.000 Pendler*innen insgesamt), wo unlängst ein Finanzierungsübereinkommen mit dem Bund zum Ausbau der Salzburger Lokalbahn (Tieflage bis Mirabellplatz 600 Mio. € und 270 Mio € für den Ausbau der Salzburger Lokalbahn im Norden der Stadt Salzburg) abgeschlossen wurde, so weist Graz fast das doppelte Aufkommen aus. Der Nahverkehrsausbau in Graz wird zwar seit Jahren thematisiert, jedoch fehlen weitgehend konkrete und wirksame Handlungen seitens der Stadt Graz sowie auch die Unterstützung des Bundes.

Die nachstehenden Überlegungen beruhen darauf, **bestehende Netze weitgehend zu nützen** und eine **Maximalzahl an Verknüpfungen** zu schaffen. Die erarbeiteten Verkehrsströme sollen bestmöglich durch den öffentlichen Verkehr unterstützt werden, wobei auf Grund des geringeren Rollwiderstandes Schienenverkehrswege bevorzugt werden. Zeitvorteile sind immer **gesamthaft zu sehen** und nicht nur in Form von Geschwindigkeiten einzelner Verkehrsarten.

Eigene Tram- und Busspuren sind ein wichtiges Instrument für die Beschleunigung, Planbarkeit und Verlässlichkeit.

Binnenverkehr Graz

Die Farbsymbolik der Zahlenfelder der nächsten beiden Seiten stellt eine Reihung nach der Größe dar (je **grüner** desto größer, je **roter** desto kleiner). Die Binnenverkehre werden durch die Verkehre der Ein/Ausfallstore überlagert.

Arbeitsort	Pendler*innenbewegungen INNERHALB von Graz (2017, Quelle: Statistik Steiermark)																	Summe ohne Bezirksbinnenpendler	Rang	
	Wohnort																			
	1 Innere St	2 St.Leonh.	3 Geidorf	4 Lend	5 Gries	6 Jakomini	7 Liebenau	8 St.Peter	9 Waltend.	10 Ries	11 Mariat.	12 Andritz	13 Göstitz	14 Eggenb.	15 Wetzelsd.	16 Straßg.	17 Puntigam			SUMME
1 Innere St	345	891	1.249	1.119	1.045	1.537	549	683	502	234	397	886	362	838	594	698	334	12.283	11.938	1
2 St.Leonh.	132	881	700	451	451	1.076	225	492	403	161	318	371	132	346	196	192	79	6606	5.725	6
3 Geidorf	180	1.019	1.891	890	671	1.161	362	620	733	571	678	942	286	636	371	390	176	11.577	9.686	2
4 Lend	138	457	874	1.432	906	974	328	382	301	112	218	655	360	729	442	430	201	8939	7.507	5
5 Gries	106	463	686	1.200	1.527	1.166	440	426	281	136	225	468	388	787	618	592	327	9836	8.309	4
6 Jakomini	151	647	903	1.062	912	1.731	639	675	474	203	325	597	336	694	555	582	296	10.782	9.051	3
7 Liebenau	60	181	308	471	507	686	799	355	168	64	88	207	158	321	257	302	214	5106	4.347	7
8 St.Peter	26	139	184	200	191	364	197	452	126	31	64	109	60	123	94	133	92	2585	2.133	12
9 Waltend.	11	84	84	82	61	126	46	118	150	27	47	61	21	48	46	39	27	1078	928	15
10 Ries	11	84	109	63	42	78	27	77	86	119	61	60	14	50	22	33	17	953	834	17
11 Mariat.	14	69	88	82	62	116	27	45	41	31	228	69	41	61	38	35	16	1063	835	16
12 Andritz	11	90	193	252	166	196	71	64	60	28	50	705	112	145	110	106	55	2414	1.709	13
13 Göstitz	17	80	172	436	281	226	110	91	58	38	64	264	428	259	154	179	87	2944	2.516	11
14 Eggenb.	55	164	304	453	288	328	117	161	112	68	105	232	167	697	299	208	98	3856	3.159	10
15 Wetzelsd.	18	74	130	152	192	151	88	66	53	29	31	97	81	209	300	184	74	1929	1.629	14
16 Straßg.	33	142	253	419	411	437	228	194	133	51	87	209	159	398	424	758	234	4570	3.812	8
17 Puntigam	24	100	185	380	474	434	270	135	88	32	41	130	124	248	238	291	350	3544	3.194	9
SUMME	1.332	5.565	8.313	9.144	8.187	10.787	4.483	5.036	3.769	1.935	3.027	6.062	3.249	6.589	4.758	5.152	2.677	90.065		
Summe ohne Bezirksbinnenpendler	987	4.684	6.422	7.712	6.660	9.056	3.724	4.584	3.619	1.816	2.799	5.357	2.821	5.892	4.458	4.394	2.327		12.753	
Rang	17	7	4	2	3	1	11	8	12	16	14	6	13	5	9	10	15			77.312

90.065 Pendler*innen innerhalb von Graz (2018 waren es bereits 94.000)

12.753 Pendler*innen jeweils innerhalb des selben Stadtbezirkes

77.312 Pendler*innen zwischen den Stadtbezirken von Graz

stärkste Pendler*innenziele der Grazer*innen in Graz	
insgesamt	ohne Bezirksbinnenpendler
I Innere Stadt	12.283
III Geidorf	11.577
VI Jakomini	10.782
IV Gries	9.836
V Lend	8.939
I Innere Stadt	11.938
III Geidorf	9.686
VI Jakomini	9.051
IV Gries	8.309
V Lend	7.507

stärkste Pendler*innenquellen der Grazer*innen	
insgesamt	ohne Bezirksbinnenpendler
VI Jakomini	10.787
IV Lend	9.144
III Geidorf	8.313
V Gries	8.187
XIV Eggenberg	6.589
VI Jakomini	9.056
IV Lend	7.712
V Gries	6.660
III Geidorf	6.422
XIV Eggenberg	5.892

Quelle: Statistik Steiermark für 2017

Die nachstehenden Zahlengerüste liefern den Anteil des Binnenverkehrs von Graz für die Ausbauprioritäten, wenn man die **Relationen** richtig clustert:

Erwerbsspendler*innen
Pendler*innen-Cluster INNERHALB von Graz

	Wohnort																	SUMME
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Arbeitsort	Innere St.	Geidorf	Lend	Gries	Jakomini	St.Leonh.	Waltend.	Ries	Mariat.	Andritz	Gösting	Eggenb.	Wetzelsd.	Straßg.	Puntigam	Liebenau	St.Peter	
1 Innere St.	345	1.249	1.119	1.045	1.537	891	502	234	397	886	382	838	594	698	334	549	683	12283
3 Geidorf	180	1.891	890	671	1.161	1.019	733	571	678	942	286	636	371	390	176	362	620	11577
4 Lend	138	874	1.432	906	974	457	301	112	218	655	360	729	442	430	201	328	382	8939
5 Gries	106	686	1.200	1.527	1.166	463	281	136	225	468	388	787	618	592	327	440	426	9836
6 Jakomini	151	903	1.062	912	1.731	647	474	203	325	597	336	694	555	582	296	639	675	10782
2 St.Leonh.	132	700	451	451	1.076	881	403	161	318	371	132	346	196	192	79	225	492	6606
9 Waltend.	11	84	82	61	126	84	150	27	47	61	21	48	46	39	27	46	118	1078
10 Ries	11	109	63	42	78	84	86	119	61	60	14	50	22	33	17	27	77	953
11 Mariat.	14	88	82	62	116	69	41	31	228	69	41	61	38	35	16	27	45	1063
12 Andritz	11	193	252	166	196	90	60	28	50	705	112	145	110	106	55	71	64	2414
13 Gösting	17	172	436	281	226	80	58	38	64	264	428	259	154	179	87	110	91	2944
14 Eggenb.	55	304	453	288	328	164	112	68	105	232	167	697	299	208	98	117	161	3856
15 Wetzelsd.	18	130	152	192	151	74	53	29	31	97	81	209	300	184	74	88	66	1929
16 Straßg.	33	253	419	411	437	142	133	51	87	209	159	398	424	758	234	228	194	4570
17 Puntigam	24	185	380	474	434	100	88	32	41	130	124	248	238	291	350	270	135	3544
7 Liebenau	60	308	471	507	686	181	168	64	88	207	158	321	257	302	214	759	355	5106
8 St.Peter	26	184	200	191	364	139	126	31	64	109	60	123	94	133	92	197	452	2585
SUMME	1.332	8.313	9.144	8.187	10.787	5.565	3.769	1.935	3.027	6.062	3.249	6.589	4.758	5.152	2.677	4.483	5.036	90.065

Anmerkung: Im Jahr 2018 waren es bereits **93.754** Erwerbsspendler*innen innerhalb der Gemeinde Graz (Quelle Statistik Austria).

Der größte Cluster betrifft Pendler*innen aus den Bezirken rund um den Bezirk Innere Stadt und in die Bezirke rund um die Innere Stadt zuzüglich der weit innen liegenden Stadtteile von Waltendorf in das Zentrum mit ca. **33.000 Binnen-Pendler*innen** (also auf sehr engem Raum! - „**Zentrum-Cluster Graz**“).

Zu diesem Binnenpendlerwert kommen jene hinzu, die in diesen Cluster aus anderen Teilen der Stadt (27.000) und von außerhalb von Graz (49.000) hineinpendeln, was mit den Binnenpendlern bereits ca. 110.000 Menschen ergibt, die sich tagsüber in diesem Bereich pendelnd aufhalten. Ferner pendeln aus diesem Cluster 13.000 heraus in andere Stadtbezirke und ca. 16.000 aus Graz hinaus, so dass in Summe fast **140.000 Erwerbsspendler*innen** diesen Cluster betreffen. Nimmt man die **Schüler*innen** (der 23 Schulen der Stadt und der 11 Privatschulen in diesen 6 Stadtbezirken) und die **55.000 Studierenden** dazu, bewegt dieser Cluster, in dem ca. die Hälfte der Grazer Bevölkerung wohnt, eine grobe Größenordnung von über **200.000 Pendler*innen insgesamt** (also weit mehr als dort wohnen) und ist somit der größte kompakte Verkehrsraum in der Steiermark, dem jedenfalls **Priorität 1** zukommt.

Derzeit ist in diesem Cluster lediglich der Stadtbezirk St. Leonhard gut durch Straßenbahnen erschlossen. In der Inneren Stadt gibt es zwar mehrere Straßenbahnlinien, die aber fast alle konzentriert auf denselben Gleisen (z.B. Herrengasse, Murgasse) fahren, so dass sie wenig zur Flächenerschließung beitragen. In ganz Graz gibt es überhaupt nur zwei Murbrücken mit Straßenbahngleisen. Manche dieser zentralen Stadtbezirke haben überhaupt nur am Rande eine Straßenbahnanbindung (Lend, Gries, Geidorf). Aus diesem Grund werden teilweise Änderungen der Linienführungen dringend notwendig. Als Ergänzung zum ÖV für diesen Cluster im eng verbauten Gebiet bieten sich vor allem Rad- und Fußwege an, die aber derzeit durch Hindernisse beschränkt werden.

Der zweitgrößte Cluster führt von den drei westlichen Bezirken Eggenberg, Wetzelsdorf und Straßgang ins Zentrum (Innere Stadt und die Bezirke rund um die Innere Stadt mit ca. **10.000 Pendler*innen**). Es ist ein Strom von Westen und Südwesten in das Zentrum – „**Südwest-Zentral-Cluster**“.

Alle Straßenbahnen, die diesen Cluster bedienen, führen über die Annenstraße und die Erzherzog-Johann-Brücke in die Innere Stadt und berühren dabei Lend und Ries jeweils nur am Rande. So tragen diese nur wenig zu einer leistungsfähigen Verbindung in die Zielbezirke bei. Dieser Cluster wird vom Verkehr der Autobahnabfahrt Graz-Webling am **Südende des Plabutschunnels** und vom Verkehr im Zusammenhang mit dem **Hauptbahnhof** zusätzlich überlagert.

Der drittgrößte Cluster pendelt von den drei großen nördlichen Flächenbezirken Gösting, Andritz und Mariatrost (dominiert von Andritz) ebenfalls in das Zentrum (die Innere Stadt und die Bezirke rund um die Innere Stadt) mit ca. **8.000 Pendler*innen** („**Nord-Zentral-Cluster**“).

Dabei werden lediglich die beiden ostwärts der Mur liegenden Quellbezirke an die inneren Stadtbezirke durch Straßenbahnen angeschlossen. Umsteigemöglichkeiten für von Norden mit dem PKW kommende Auswärtsspendler*innen gibt es am Rande von Graz nicht mehr. Gösting „darf“ lediglich an der Nordeinfallsstraße B67 und an den vorbeifahrenden (und nicht haltenden) ÖBB-Zügen teilhaben. Das ist eine äußerst unbefriedigende Situation, für die auch

schon von Hüsler eine Lösung vorgeschlagen wurde, deren Umsetzung aber noch nicht erfolgt ist.

Der viertgrößte Cluster führt **ca. 7.000 Pendler*innen** der drei Bezirke St. Peter, Liebenau und Puntigam von S und SO ebenfalls in das Zentrum (die Innere Stadt und in die Bezirke rund um die Innere Stadt) („**Südost-Zentral-Cluster**“).

Dieser Cluster wird durch die Pendlerströme der zwei Autobahnabfahrten Knoten Graz Ost und Feldkirchen zusätzlich stark mit PKW-Verkehr befüllt.

Insbesondere die dritt- und viertgrößten Cluster durchmessen gemeinsam einen sehr langen städtischen Raum, der nur mit schienengebundenen Fahrzeugen in vernünftigen Zeiten durchquerbar ist. Dabei soll das vorhandene Schienennetz (inkl. Schleppbahnen) möglichst gut eingebunden und verwendet werden.

Der fünfte Cluster führt die westlichen (Eggenberg, Wetzelsdorf) und südlichen Bezirke (Straßgang, Puntigam, Liebenau und St. Peter) **in die südlichen Bezirke bzw. zwischen den südlichen Bezirken** (Straßgang, Puntigam und Liebenau) und betrifft **ca. 6.000 Pendler*innen**; er ist nicht sehr kompakt, weil er eine große Fläche betrifft und hat im Süden viele Bezirksbinnenpendler*innen.

Der sechste Cluster führt ebenfalls **ca. 6.000 Pendler*innen** von den zentralen Bezirken Jakomini, Gries, Lend und Geidorf in die vier südlichen Bezirke (Straßgang, Puntigam, Liebenau und St. Peter).

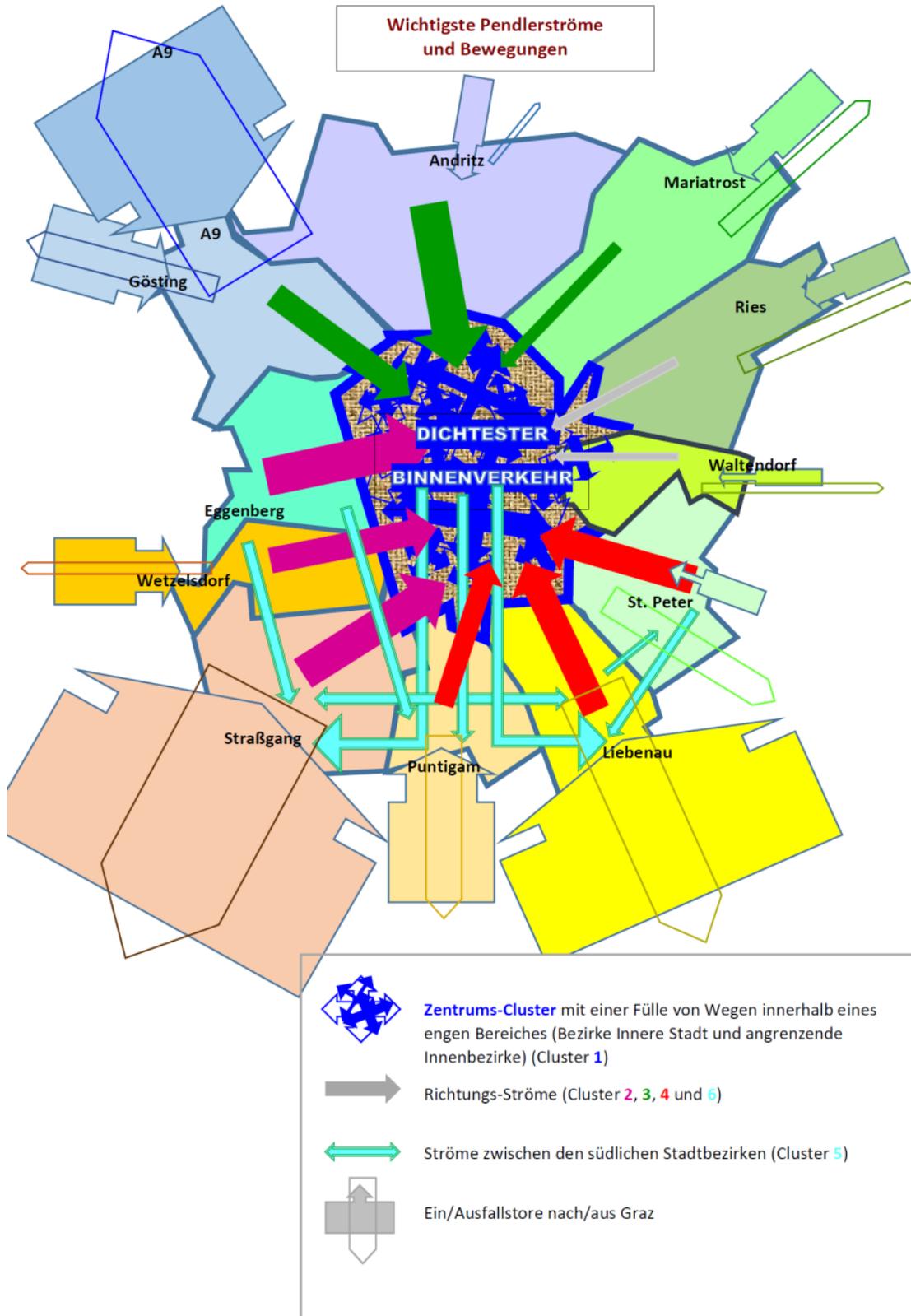
Somit üben die vier südlichen Bezirke im Vergleich zu allen anderen Randbezirken eine relativ starke Anziehung für Pendler*innen aus.

Die letzten beiden schwächeren Cluster sind in etwa die Gegenrichtung zum Südwestcluster sowie zum Südostcluster und kann man zu einem „**Nach/Zwischen-Süd-Cluster**“ zusammenfassen.

Auf Grund der wechselnden Struktur zwischen Gewerbegebiete und Siedlungsgebiete im Süden sowie des großen Hauptstromes an Pendlern aus dem Süden werden bei den beiden letzten Clustern kombinierte Systeme zum Einsatz kommen müssen.

Überlagerung des Binnenverkehrs durch Ein- und Auspendler*innen

Die Binnenverkehre werden von gewaltigen Ein- und auch Auspendler*innen-Strömen überlagert:



Jedenfalls weisen die sechs inneren Stadtbezirke weitem die meisten Bewegungen auf, so dass deren Lösung Priorität 1 haben muss (siehe Analyse des „Zentrum-Clusters Graz“ im nächsten Abschnitt). Die weitergehenden Lösungsprioritäten können leicht aus der vorstehenden Grafik abgeleitet werden, wobei die mit der Bahn Einpendelnden in dieser Grafik den Einfallstoren zugeteilt wurden!

Nachstehend die Ziele und Quellen der Erwerbsspendler*innen, welche **aus Graz heraus- oder nach Graz hineinpendeln**; dabei erklären die beiden nächsten Tabellen gleichzeitig auch die Farbsymbolik der in den nächsten Abschnitten kommenden Tabellen der einzelnen Aus/Einfallsrouten:

Erwerbsspendler*innen-Zusammenstellung (ohne Grazer Bezirke)		
	aus Graz	nach Graz
Deutschlandsberg DL	1.700	5.400
Graz-Umgebung GU	15.000	36.000
Leibnitz LB	1.600	9.400
Leoben LE	1.200	1.300
Liezen LI	500	900
Murtal MT	600	1.400
Murau MU	100	400
Voitsberg VO	800	5.300
Weiz WZ	1.900	7.100
Bruck-Mürz BM	1.300	2.200
Hartberg-Fürstenfeld HF	700	3.400
SO-Steiermark SO	1.000	6.300
Zwischensumme Stmk	26.400	79.100
anderes Bundesland	8.900	8.900
Ausland*	400	nicht erfasst
SUMME gerundet Graz ↔ Umland	36.000	88.000

* Z.B. Slowenien

Für Graz ist entscheidend, welche Ausfallsrouten bzw. Einfallsrouten diesen Strömen zu Grunde liegen, wobei nicht die aktuellen Routen, sondern die Idealrouten aus Pendlersicht unterstellt wurden, um entsprechende Notwendigkeiten für einen öffentlichen Verkehr bzw. auch Lenkungsmaßnahmen ableiten zu können (die einzelnen Ströme sind auf den Folgeseiten im Detail wiedergegeben):

Insgesamt Graz ↔ Umland Einpendler Zusammenstellung (ohne Grazer Randbezirke)		
Aus/Einfallsroute	Auspendler*innen	Einpendler*innen
Mariatrost	1.400	3.800
Ries	1.000	3.200
Waltendorf	600	1.000
St. Peter	2.200	1.800
Liebenau	5.600	19.900
Puntigam	2.500	7.100
Straßgang	10.100	25.500
Wetzelsdorf/Eggenberg	600	4.900
A9-S35	11.400	20.600
SUMME (ohne Pendler*innen in's Ausland)	35.400	88.000
Anmerkung: Es handelt sich hier um idealisierte Aus/Einfallsrouten und NICHT um die Pendler*innen aus den/in die entsprechenden Bezirke/n!		

Zentrum-Cluster Graz

Der **Zentrale Raum von Graz** umfasst die Stadtbezirke Innere Stadt, **Geidorf, Lend, Gries, Jakomini und St. Leonhard**. Der Stadtbezirk **Innere Stadt** ist **als Ziel** der Pendler*innen Teil des größten Binnenpendler*innen-Clusters von Graz. **Waltendorf** ist **nur als Quelle** ein Teil dieses größten Binnenpendler*innen-Clusters von Graz.

Zentraler Erwerbpendler*innencluster von Graz

	Geidorf	Lend	Gries	Jakomini	St.Leonhard	Waltendorf	Summe
Innere Stadt	1.249	1.119	1.045	1.537	891	502	6.343
Geidorf	1.891	890	671	1.161	1.019	733	6.365
Lend	874	1.432	906	974	457	301	4.944
Gries	686	1.200	1.527	1.166	463	281	5.323
Jakomini	903	1.062	912	1.731	647	474	5.729
St.Leonh.	700	451	451	1.076	881	403	3.962
Summe	6.303	6.154	5.512	7.645	4.358	2.694	32.666

Dieser Cluster umfasst ca. **33.000 Erwerbpendler*innen** auf sehr engem Raum. Die Wege dieser Menschen sind fast immer kleiner als 5 km, vielfach nur wenige hundert Meter.

Dazu kommen noch weitere **ca. 14.000 Erwerbseinpender*innen aus Graz** in diesen Raum.

Weitere **44.000 Erwerbstätige pendeln aus anderen steirischen Bezirken** in diesen Clusterraum und **über 5.000 aus anderen Bundesländern**.

Das sind rund **108.000 Pendler*innen**, die dort auf relativ engem Raum einem **Erwerb** nachgehen. Die geringen Entfernungen eignen sich kaum für einen PKW-Verkehr sondern vielmehr für Fußgänger, Fahrräder und ggf. einspurige Kfz. Die größeren Entfernungsabschnitte (St. Leonhard/Jakomini – Lend, Gries/Jakomini – Geidorf) sind ideal für einen dichten ÖV. In den Morgen- und Nachmittagsstunden kommt noch der Erwerbpendlerverkehr in die Gegenrichtung (Auspendler*innen) aus dieser Region dazu (ca. **29.000 Menschen**).

Zu diesen Erwerbpendler*innen-Strömen kommen noch **Schüler-, Studenten-, Besorgungs-, Berufs- und Zustellungsverkehr sowie Freizeitverkehr**. In diesem Teil der Stadt sind auch die beiden großen Universitäten (UNI in Geidorf mit ca. 30.000 Studierende; TU in Jakomini mit ca. 16.000 Studierenden) sowie vier weitere Hochschulen – zusammen mit **52.000 Student*innen**. Ferner befinden sich in diesem Teil der Stadt **23 städtische Schulen und 11 Privatschulen**.

Somit bilden diese Stadtbezirke ein **enormes Bewegungspotenzial in einer groben Größenordnung von insgesamt 200.000 Pendler*innen** auf relativ engem Raum.

Die **größten Verkehrsbarrieren** sind

- der stauende PKW-Verkehr selbst in Längsrichtung,

- dicht befahrene Straßen mit erschwelter Quermöglichkeit,
- die Mur zwischen Lend und Geidorf,
- die Südbahn am westlichen Rand von Lend und Gries,
- die teilweise sehr dichte Verbauung in den inneren Bezirken,
- „Laternenparkplätze“, welche kostbare Stadtfläche blockieren, und
- der Schlossberg (nur in geringem Maße) insofern, als derzeit nordöstlich davon KEINE Straßenbahn den Stadtbezirk Geidorf erschließt

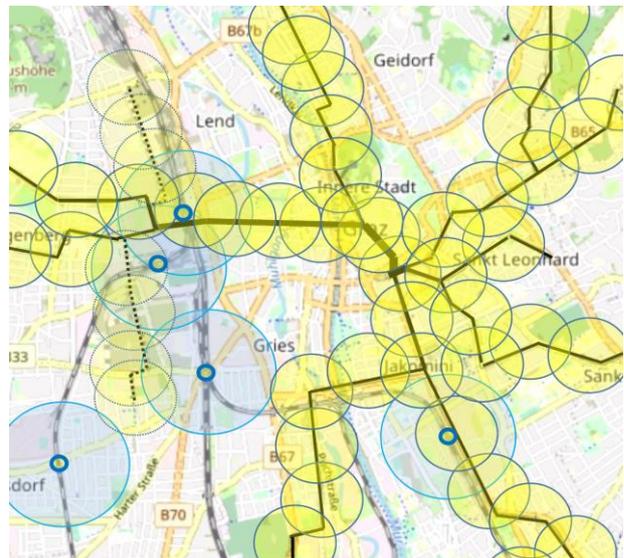
Die Straßenbahnen bündeln sich am Jakominiplatz, stauen durch die Herrengasse und verteilen sich am Hauptbahnhof. Zwei Linien führen derzeit vom Hauptplatz Richtung Andritz.

Die Mur wird nur von zwei Straßenbahntrassen gequert, wobei eine davon gleich von vier Linien befahren wird und dabei auch die enge Murgasse unattraktiv werden lässt.

Lend und auch Gösting haben nördlich der Annengasse gar keine Straßenbahnanbindung.



Straßenbahn bisher: Überlastung Herrengasse – Murgasse (siehe Pfeil)



Weite Teile von Gries, Geidorf und Lend werden nicht abgedeckt. (300m-Radien um die Straßenbahnen; 500 m-Radien um S-BahnStat.)

Ein großes Angebot an **Tiefgaragen und Parkhäusern lockt den PKW-Verkehr in die inneren Stadtbezirke statt sie bereits am Stadtrand auf den öffentlichen Verkehr umzuleiten:**

P:	TG Pfauengarten	800 Plätze	Karmeliterplatz 4d, Bus Nr. 30
	Operngarage	400 Plätze	Nähe zum Jakominiplatz, alle Straßenbahnen
	Tiefgarage Burgring	360 Plätze	Nähe zu Bus Nr. 30
	Parkhaus Schlossberg	38 Plätze	Linien 3 und 5; Hotelgäste und Dauerparker
	TG Kastner & Öhler	600 Plätze	Nähe zum Hauptplatz, alle Straßenbahnen

TG Andreas Hofer Platz	220+24 Plätze	Überlandbusse
TG Steirerhof	80 Plätze	1 und 7; Gleisdorfergasse, Nähe Jakominiplatz
PH Kaiser-Josef-Platz	125 Plätze	Schlögelgasse 5, Nähe Linien 1 und 7
Astoria Garage	40 Plätze	Dietrichsteinplatz; Linien 3 und 6; Dauerparker
PH Körösisstraße 67	220 Plätze	Geidorf, Dauerparker; Nähe Linien 3 und 5
TG Kunsthaus	150 Plätze	Lendkai 2, Nähe Linien 1, 4, 6 u. 7
TG Mariahilferplatz	240 Plätze	Lendkai
TG Styria Center	71 Plätze	Lend, Strauchergasse 5, Bus Nr 40 und 67
PH Orpheum	120 Plätze	Lend, St. Georgen Gasse 10; Nähe Linien 1, 4, 6 u. 7
TG Lendplatz	265 Plätze	Lend, Bus Nr 40 und 67
TG Metahof	100 Plätze	Lend, Nähe Hbf. und Linien 1, 4, 6 u. 7
PH Austeingasse	185 Plätze	Lend, Austeing. 30; Nähe Bus Nr. 40, 53 u. 67
TG Annenpassage	389 Plätze	Lend, Bahnhofsgürtel, Hbf. und Linien 1, 4, 6 u. 7
TG Bahnhof	368 Plätze	Lend, Europaplatz, Hbf. und Linien 1, 4, 6 u. 7
TG Roseggerhaus	250 Plätze	Lend, Elisabethinergasse 8, Nähe Linien 1, 4, 6 u. 7
PH Griesgasse	74 Plätze	Gries, Griesgasse 10, Nähe Linien 1, 4, 6 u. 7
Citygarage Weitzer	220 Plätze	Grieskai 16, Nähe Linien 1, 4, 6 u. 7
TG Dominikanerkloster	160 Plätze	Gries, Dreihackengasse 7
PH am Rösselmühlpark	100 Plätze	Gries, Dreihackengasse 42, Dauerparker, Nähe Bus Nr. 31, 32, 33, 40
P Bad zur Sonne	46 Plätze	Gries, Feuerbachgasse 18, Bus Nr. 67
P GriesPARKplatz	32 Plätze	Griesplatz 7, Bus Nr. 35, 39, 67
PH Schönaugasse	259 Plätze	Schönaugasse 6, Nähe Jakominiplatz, alle Straßenbahnen
TG J. Pongratz Platz	338 Plätze	Jakomini, Friedrichgasse 13, Bus Nr. 30, 34, u. 35
TG Augartenhotel A&D	60 Plätze	Jakomini, Schönaugasse 53
TG ÖAMTC	160 Plätze	Jakomini, Conrad von Hötzendorfstraße 127, Linie 4

(Quelle: Graz GPS; ohne Gewähr)

An den Stadträndern sollen künftig bestehende P&R Anlagen erweitert und neue Anlagen errichtet werden, "Smarte Intermodal-Hubs", die die Verkehrsträger ideal verknüpfen, aber auch attraktive Serviceeinrichtungen für die Umsteiger*innen beinhalten.

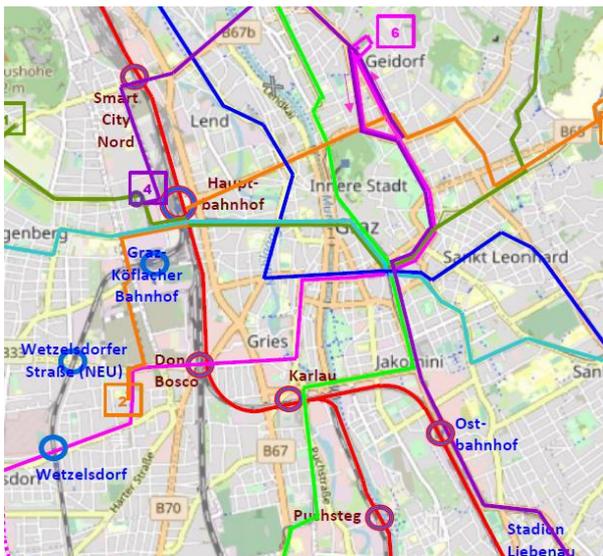
Lösungsvorschläge Zentrum-Cluster Graz

Drei weitere Schnellbahnstationen (Smart City Nord, Karlau, Puchsteg) und ein flächendeckendes Straßenbahnnetz mit 300m-Radius-Erreichbarkeit.

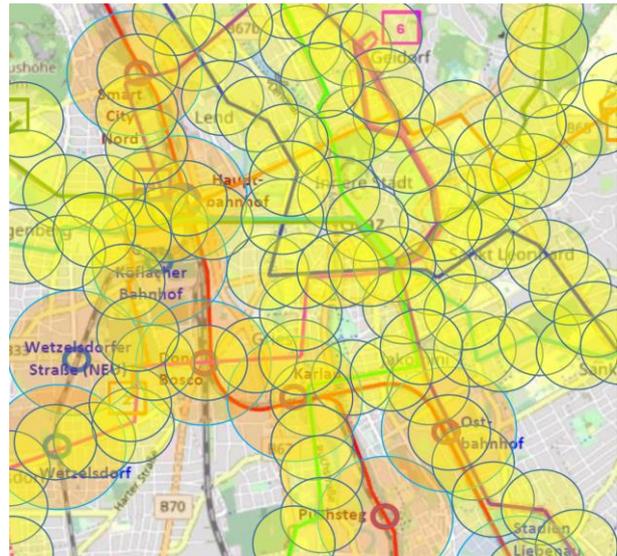
Straßenbahnverbesserungen

Zur Beseitigung des Straßenbahnstaus durch die Herrengasse (sechs Linien) und in der Murgasse (vier Linien) wird derzeit (quasi als Notoperation) vom Jakominiplatz ein Bypass über den Andreas-Hofer-Platz, die Tegetthoffbrücke und durch die Belgiergasse geplant, über den ein Teil der Kurse abwechseln geführt werden soll (was zur Verwirrung beitragen kann). Auf Grund der Nähe zur bestehenden Trasse ist die zusätzliche Verkehrserschließung im zentralen Bereich dadurch nur minimal.

Daher wird für die inneren Stadtbezirke ein wesentlich verkehrswirksames Straßenbahnkonzept mit insgesamt 5 Mur-Querungen und einer **Erschließung ALLER inneren Stadtbezirke** vorgeschlagen, so dass die Wege dazwischen weitgehend zu Fuß erledigt werden können. Der Straßenbahnstau in der Herrengasse und in der Murgasse wird dadurch automatisch wesentlich verringert:



Geplant: Verteilung über den gesamten Innenstadtbereich



Die inneren Bezirke liegen fast zur Gänze innerhalb der 300m-Radien der Straßenbahnen und 500m-Radien der Schnellbahnstationen

Linie 1:

Sie sollte von Mariatrost (künftig Fölling) über die Reiterkaserne und wie bisher über den Jakominiplatz, den Hauptplatz und die Annengasse zum Hauptbahnhof und zum UKH geführt werden. Im Norden sollte die Linie 1 bis zur Anbindung an das P&R-Fölling verlängert werden (Details siehe Skizze beim „Ein/Ausfallstor Mariatrost“).

Vorteile: Frühzeitiges Abfangen des Verkehrs, der über die B72 nach Graz kommt und damit Verkehrsberuhigung für das Tal von Mariatrost bis in die inneren Stadtbezirke.

Linienführung 1: Fölling - Mariatrost – Jakominiplatz – Hauptplatz – Erzherzog-Johann-Brücke - Annenstraße – Hauptbahnhof – Laudongasse - Eggenberg/UKH

Linie 2:

Bereits die IBV-Hüsler-Studie schlägt eine NEUE West-Ost-Querung mittels einer **neuen** (Straßenbahn-)Linie 2 vor (wobei eine Linie 2 bereits 1878/79 errichtet wurde und zwischen 1954 und 1971 schrittweise stillgelegt wurde). Diese Empfehlung von Hüsler sollte rasch umgesetzt werden, da damit die dicht besiedelten und eng verflochtenen innere Stadtbezirke Lend, Innere Stadt und Geidorf, die ebenfalls Teil des verkehrsintensiven Innenstadtclusters sind, eine leistungsfähige und kurze Verbindung über die Keplerbrücke erhalten. Da beim Hauptbahnhof der Platz für eine Wendeanlage zu knapp ist, sollte die Tieflage bereits östlich des Hauptbahnhofes zur Unterquerung des Bahnhofsgürtels beginnen, die Linie 2 unter dem Europaplatz nahe dem Bahnhofsgebäude einen neuen unterirdischen Bahnsteig erhalten, Richtung Westen in die westliche Tieflage der bestehenden unterirdischen Tieflage integriert werden und nach der Südbahnquerung auf der neuen in Bau befindlichen Trasse bis zum Reininghaus-Quartier weitergeführt werden.

Vorteile: Kurze Verbindung vom Reininghaus-Quartier (Verknüpfung mit der Linie 6) und Hauptbahnhof als großer Verkehrsknoten zum nördlichen Teil der Inneren Stadt, der UNI und zum LKH (auch für Besucher des LKHs aus den anderen Gemeinden von Graz besteht damit ein umsteigefreier Anschluss zum Hauptbahnhof). Auch für Pendlerstudenten bringt diese (alte) neue Verbindung große Zeitvorteile. Damit wird auch eine Wendeanlage am bereits beengten Hauptbahnhof erspart. Der Straßenbahnsteig läge näher bei den ÖBB-Gleisen und könnte durch eine kurze Verlängerung des großen Personentunnels ohne Niveauunterschied erreicht werden.

Linienführung 2: Quartier Reininghaus - Hauptbahnhof - Keplerstraße – Keplerbrücke - Geidorferplatz – RESOWI – Geidorfgürtel - Leonhardstraße – LKH

Linie 3:

Sie fährt derzeit nördlich des Jakominiplatzes auf den gleichen Gleisen wie die Linie 5 bis Andritz und liefert dadurch wenig Mehrwert. Sie sollte künftig zwischen Dietrichsteinplatz und Roseggerhaus eine neue Route über das Griesviertel und zwar über die Radetzkybrücke, den Griesplatz und die Elisabethnergasse zum Roseggerhaus (alternativ wäre bis zur Fertigstellung der Strecke über den Griesplatz auch die Nutzung der in Vorbereitung befindlichen Variante über den Andreas-Hofer-Platz, die Tegetthoffbrücke und die Belgiergasse in die Annengasse denkbar, falls es vorher zum Bau dieses Bypasses kommt, der aber in Zukunft entbehrlich wird und einen verlorenen Aufwand darstellt). Im **Norden** soll sie ab dem Roseggerhaus Richtung Lendplatz und weiter die von Hüsler vorgeschlagene Trasse nach Norden verfolgen bis zum künftigen **S-Bahnhof Gösting**.

Eine **Variante** wäre auch der **Übergang bei Gösting auf die Gleise der Andritzer Schleppbahn** und eine Weiterführung auf dieser City-Schnellbahn **bis Andritz**. – Dies wäre insbesondere dann relevant, wenn die ÖBB die Ein- bzw. Ausbindung der City-Schnellbahn von den Südbahngleisen Richtung Andritz verwehrt. Dann wäre nämlich die Anbindung von Andritz über die Schleppbahngleise jedenfalls erreichbar. In diesem Fall würde die Schnellbahnstation Gösting eine zusätzliche Umsteigefunktion erhalten und die Verknüpfung zwischen Linie 3 und 5 in Andritz wäre auf Grund des gleichen Stromsystems und der engeren Kurvenradien leichter möglich.

Im **Osten** soll sie über die Krenngasse hinaus auf der Plüddemanngasse bis zur **Eisteichgasse** und von dort eingebunden in die **Linie 7** bis zu deren Endstation in St. Peter geführt werden.

Vorteile: Mit dem nördlichen Teil der Trasse wird die längst überfällige Erschließung von **Gösting und Lend** mit dem Zentrum erreicht. Damit gäbe es (gemeinsam mit der Linie 5 nach Andritz) auf beiden Murseiten eine Straßenbahnverbindung in den Norden.

Im Osten wird damit der dicht besiedelte Westabschnitt von **Waltendorf** (dieser Abschnitt des Randbezirkes Waltendorf ist Teil des „Zentrums-Clusters“) auch direkt mit einer Straßenbahn erschlossen (Linienführung siehe Skizze im Abschnitt „Ein/Ausfall über Waltendorf“).

Überdies wird eine neue Durchquerung des Zentrum-Clusters durch das Griesviertel geboten, damit dessen dichter Verkehrsnachfrage Rechnung getragen werden kann und gleichzeitig die Herrengasse und Murgasse entlastet.

Gesamte Linienführung 3: St. Peter - Eisteichgasse - Plüddemanngasse - Krenngasse – Jakominiplatz – Radetzkybrücke - Griesplatz – Rösselmühlgasse – Elisabethnergasse – Roseggerhaus – Lendplatz - S-Bahnhof Gösting (NEU)

Anmerkung zur Entwirrung: Die Bezeichnung Linie 3 wird derzeit 3-fach verwendet:

Bestehend: von der Krenngasse über den Hauptplatz nach Andritz

In den Hüsler-Folgeplanungen: von der Krenngasse über den Hauptbahnhof zum Reininghaus-Quartier

Im Bericht hier: von der Eisteichgasse über die Krenngasse (bisheriger Endpunkt), den Jakominiplatz und den Griesplatz nach Gösting

Linie 4:

Die Linie 4 führt derzeit vom Liebenau-Murpark zur Laudongasse westlich vom Hauptbahnhof und stellt – grob gesagt - eine Parallelführung zur Steirischen Ostbahn dar mit einer Einbindung des Zentrums und häufigem Straßenbahnstau in der Herrengasse und Murgasse. Diese Straßenbahn soll künftig zur östlichen Süd-Nord-Verbindung Liebenau – Geidorf umfunktioniert werden, mit einer Verlängerung in den derzeit schlecht erschlossenen Norden von Geidorf zum/zur WIFI/WKO. Über die Kalvarienbrücke soll sie dann weitergeführt werden zur Peter-Tunner-Straße, Smart City und letztlich bis zur Rückseite des Hauptbahnhofs in den Wendeplatz der Laudongasse, der für alle anderen Straßenbahnlinien ohnehin die Funktion verliert. Im Süden wäre ab Liebenau-Murpark eine Verlängerung bis zum Magnawerk (Westtor) zu prüfen, falls der City-Schnellbahn-Ast zum Magnawerk am Widerstand der ÖBB scheitern sollte. Diesfalls wäre eine Unterführung der Ostbahn beim Sternäckerweg notwendig.

Vorteile: Östliche Nord-Süd-Verbindung im Zentrums-Cluster mit Verlängerungen. Verbindung der nördlichen Teile von Geidorf und Lend mit der Schnellbahn, dem Hauptbahnhof und dem Zentrum.

Verlängerungsoption im Süden zum West-Tor des Magnawerkes (Abhängig von den Verhandlungen mit den ÖBB betreffend den City-Schnellbahnast zum Magnawerk).

Linienführung 4:

(Magnawerk -)Liebenau-Murpark – Jakominiplatz - Gleisdorfer Straße – Glacisstraße – WIFI/WKO –Kalvarienbrücke - Peter-Tunner-Straße - Smart City und weiter bis zur Laudongasse mit Haltestelle Waagner-Biro-Straße hinter dem Hauptbahnhof beim Wasserturm.

Linie 5:

Mit einer Verlängerung nach Webling im Süden (siehe Skizze im Abschnitt „Ein/Ausfallstor Wetzelsdorf-Eggenberg“) und einer Verlängerung im Norden bis zur City-Schnellbahn in Andritz (siehe Skizze im Abschnitt „Ein/Ausfallstor Nordeinfahrt“) verbindet diese Linie drei zentrale Stadtbezirke und zwei Südbezirke mit dem Norden der Stadt.

Vorteile: Diese Linie ist DIE Nordsüd-Verbindung durch das Zentrum von Graz und bildet gleichzeitig im Süden eine Querverbindung von der GKB (Webling) und dem Autobahnanschluss Webling zur Südbahn und bei Karlau auch zur City-Schnellbahn und Ostbahn.

Linienführung 5: Webling GKB – Puntigam – Karlau – Jakominiplatz – Hauptplatz – Andritz City-Schnellbahn

Linie 6: Die von Hüsler vorgenommene Variantenuntersuchung führt eine Linienvariante vom Jakominiplatz über den Griesplatz und durch den Citypark über die Hohenstaufengasse nach Don Bosco sowie über die Wetzelsdorfer Straße weiter nach Westen zum Reininghaus-Quartier und benützt kurz auch die Trasse der von der Alten Poststraße zum Reininghaus-Quartier führenden (im Bau befindlichen) Straßenbahngleise, um dann weiter über die Peter-Rosegger-Straße zur GKB-Haltestelle Graz-Wetzelsdorf und über die Straßganger Straße parallel zur GKB schließlich nach Webling West zu führen. Die Sinnhaftigkeit des Südarms zwischen Wetzelsdorf und Webling West als Parallelführung der GKB (wie im Hüsler-Plan selbst dargelegt, „noch einer Überprüfung zu unterziehen“) ist allerdings kritisch zu hinterfragen.

Eine Verlängerung dieser Linie nach Norden hingegen würde gut zur Lückenschließung der Verbindung innerhalb des Zentrum-Clusters beitragen, wenn sie ab dem Jakominiplatz auf den Gleisen der hier vorgeschlagenen Linie 4 bei der Haltestelle Maiffredygasse weiter über die Glacisstraße bis zur WKO, dem WIFI und der SPÖ mit einer Wendeschleife weitergeführt würde.

Vorteile: Damit würden die bewegungsintensiven zentralen Bezirke Geidorf, Innere Stadt und Gries eine durchgehende Verbindung erhalten. Vor allem der Citypark in Gries, die Albert Schweitzer Klinik und der Busbahnhof Gries, die bisher vom Straßenbahnnetz abgehängt waren, erhalten eine gute Verbindung zu den anderen zentralen Bezirken und zur ÖBB (Don Bosco) und GKB (Wetzelsdorf). Die Verlängerung zum WIFI bildet zwar eine Doppelbelegung der Gleise der Linie 4, ermöglicht allerdings eine umsteigefreie Verbindung zwischen den dichten Stadtbezirken Geidorf und Gries. In der Domenico-dell-Allio-Allee wird die Linie 6 zusätzlich mit der Linie 2 verknüpft mit Umsteigemöglichkeit zum Hauptbahnhof und Lend. Auch die einzige FH (FH CAMPUS 02) ohne Straßenbahnbindung bekäme so einen adäquaten Anschluss.

Linienführung 6: WIFI - WKO – Grabenstraße/Bergmannngasse - Glacisstraße – Gleisdorfer Gasse – Jakominiplatz – Radetzkybrücke – Griesplatz – Karlauer Straße – Citypark – Hohenstauffengasse – Wetzelsdorfer Straße – Domenico-dell-Allio-Allee – Peter Rosegger Straße (– Straßganger Straße – Webling West)

Linie 7: Diese – weitgehend wie bisher – von St. Peter nach Wetzelsdorf verlaufende Linie ist nach Einrichtung der neuen Linienführungen künftig die einzig verbleibende direkte Verbindung vom Bahnhof über die Murgasse zum Hauptplatz. Der Bypass über den Andreas-Hofer-Platz und die Tegetthoffbrücke wird damit entbehrlich, da dann ohnehin nur mehr zwei Linien (1 und 7) die Erzherzog-Johann-Brücke und die Murgasse benutzen. Dieser „Nachteil“ wird allerdings mit der Erschließung einer Reihe von zentralen Stadtbezirken mehr als aufgewogen.

Im Westen soll diese Linie allerdings bis zur neuen unterirdischen Verknüpfung der Steinfeldstraße (siehe „Ein/Ausfallstor Wetzelsdorf“) verlängert werden, um den dort einfallenden "Schleichweg"-Verkehr frühzeitig mit einem P&R-Platz und einer Straßenbahn abzufangen.

Vorteile: Weniger Behinderung für die Verbindung Wetzelsdorf – Hauptbahnhof – Hauptplatz - St. Peter. Frühzeitige Verlagerungsmöglichkeit des Verkehrs über die Steinbergstraße auf die Straßenbahn und damit Verkehrsberuhigung in Wetzelsdorf Gries und die innere Stadt.

Linienführung 7: St. Peter – Dietrichsteinplatz - Jakominiplatz – Hauptplatz – Annenstraße Hauptbahnhof – Eggenberg - Steinbergstraße

Zusammenfassung der Vorteile:

Mit diesen neuen Straßenbahnführungen (+ Verlängerungen) werden

- **Geidorf** mit drei neuen Straßenbahnverbindungen – Linien 2, 4 und 6,
- **Gries** mit zwei neuen Straßenbahnverbindungen – Linien 3 und 6 – sowie mit der City-Schnellbahn,
- **Lend** mit drei neuen Straßenbahnverbindungen – Linien 2, 3 sowie 4 und
- **der innere Bereich von Waltendorf** (mit der erweiterten Straßenbahnverbindung 3)

neu erschlossen.

Überdies werden die Herrengasse, der Hauptplatz und die Murgasse weniger Straßenbahnstau **aufweisen**.

Darüber hinaus bringen diese Verbindungen auch Verbesserungen für die **äußeren Bezirke**

- **Andritz** mit der City-Schnellbahn und der Verlängerung der Linie 5,
- **Gösting** mit einer neuen Straßenbahnverbindung – Linie 3 - und der City-Schnellbahn,
- **Wetzelsdorf** mit den neuen Linie 2 und 6 (die Nummer war früher anders vergeben) und einer Verlängerung der Linie 7,
- **Straßgang** mit einer verlängerten Straßenbahnverbindung – Linie 5 (siehe „Ein/Ausfallstor Straßgang“) und einer möglichen Verlängerung der neuen Linie 6,
- **Puntigam** mit der verlängerten Linie 5 und dem zentralen Südast der City-Schnellbahn,

- **Liebenau** mit dem Ostast der City-Schnellbahn und ggf. einer Verlängerung der Linie 4,
- **Waltendorf** mit der Linie 3 und
- **Fölling** mit einer Verlängerung der Linie 1

sowie **zusätzliche S-Bahn-Haltestellen** in Andritz, Shopping Nord, Smart City Nord, Wetzelsdorfer Straße, Seiersberg, Karlau, Puchsteg, Murkraftwerk, Puntigamer Straße, Auer von Welsbach-Straße und dem Magnawerk.

Fußgänger-Verkehr

Ziel ist

- eine **Verkürzung der Fußwege** und
- die **Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger** sowie
- die **Beseitigung von Barrieren zur Ermöglichung der Nutzung für alle** (Mobilitätseingeschränkte Personen, Eltern mit Kinderwagen oder Kleinkindern, Touristen mit Koffern u.s.w.)

Erreicht werden soll dies mit folgenden **Maßnahmen**, welche die **Durchgängigkeit erhöhen**:

- Überprüfung von und Verhandlung über
 - Hausdurchgänge als „**Durchhäuser**“ für **Fußgänger** (wie sie in der Altstadt als Passagen teilweise erfolgreich realisiert wurden) und
 - **Wege zwischen Wohnhäusern auf Öffnungsmöglichkeiten** für Fußgänger und ggf. Radfahrer
- zusätzlicher **Steg über die Mur für Fußgänger und Fahrräder** zwischen Keplerbrücke und Kalvarienbrücke (Novität in „X-Form“ mit jeweils zwei Zugangswegen auf jeder Seite zur Verkürzung von Diagonalquerungen).
- **Ausgänge bei großen öffentlichen Gebäuden** (Bahnhöfe, Krankenhäuser u.s.w.), welche eine Fußgängerbarriere darstellen, in alle Richtungen. **Bahnsteigtunnel grundsätzlich auf beiden Seiten der Gleisanlagen** enden lassen (insbesondere beim Hauptbahnhof, Ostbahnhof, ...)
- Prüfen der Möglichkeiten für **Fußgängertunnel oder –brücken** zwischen Smart City Mitte und Bahnhofgürtel und zwischen den beiden Enden der Weixelbaumstraße.

Radwegverbesserungen

Im dichtesten Stadtbereich werden eine Reihe **neuer Angebote** geschaffen:

- Schaffung von möglichst **unterirdischen Parkdecks** (an strategisch gut erreichbaren und gleichzeitig möglichst peripheren Plätzen) und gleichzeitig Reduktion der oberirdischen Parkplätze, um **attraktive und sichere Fuß- und Radwege** in den inneren Stadtbezirken gewinnen zu können (Das diesbezügliche Konzept ist bereits vereinbart).

Anmerkung: Der Schlossberg ist KEIN strategisch gut erreichbarer Parkplatz, da er den

Straßenverkehr von außen nach innen ziehen würde.

- Mehr überdachte **Radabstellplätze** mit **versperrbaren** und **sicheren E-Bike-Lade- und Service-Stationen** sowie **Service-Stationen** bei allen **ÖV-Knoten**.
- Schaffung eigener **Fahrradkreuzungssysteme** mit Ampelanlagen zum Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmern.

PKW-Verkehr reduzieren

- Auswahl weiterer **verkehrsberuhigter Zonen** gemeinsam mit den Bürgern*innen entwickeln (Ziel sollte ein **weitgehend autofreier Altstadt kern** sowie **weitgehend autofreie Stadtteilzentren** sein – Ausnahmen: Einsatzfahrzeuge, Behindertenverkehre, Zustell- und Serviceverkehre für fix definierte Fahrten)
- **Verbesserung des ÖV-Angebotes für Pendler*innen** (siehe City-Schnellbahn und erweitertes optimiertes Straßenbahnnetz) nach Graz.
- Digitalisierung der Parkplatzbewirtschaftung zur **faireren Abrechnung des Ressourcenverbrauches**
(Eine Umfrage des VCÖ ergab dass 59% der Befragten eine verstärkte Umsetzung von Parkraummanagement (Bewirtschaftung und/oder Reduktion von PKW-Parkplätzen) in Ballungsräumen für „sehr wichtig“ hielten und weitere 28% für eher wichtig (was eine sehr breite Zustimmung signalisiert)
- Differenzierung und Sicherung des vorhandenen Parkplatzangebotes für **motorisch Benachteiligte, Eltern mit Kleinkindern und Handwerker** (nur während der Berufsausübung)

Graz Verschiebebahnhof

Überprüfung der **Gleisanzahl in Graz Verschiebebahnhof** und ggf. Reduktion der Gleise und Errichtung eines **Fußgängertunnels** sowie einer **S-Bahnhaltestelle Peter-Tunner-Gasse**; Setzung von **Maßnahmen gegen den Bahnlärm**.

Im Rahmenplan der ÖBB sind im Jahr 2024 € 28 Mio. für eine „Adaptierung des Verschiebebahnhofes“ vorgesehen – wenn dieser Bahnhof schon verändert wird, dann sollte gleich eine **zukunftsorientierte Lösung** unter Einbeziehung der S-Bahnverdichtung auf der Südbahn, durch die City-S-Bahn, durch mehr Kurse der S1 für die Zukunft und die Erschließung der Peter-Tunner-Gasse (und natürlich auch die neue Haltestelle Gösting im Norden) berücksichtigt werden.

Wichtig ist, dass durch diese Adaptierungen in Graz Verschiebebahnhof keine Zukunftslösungen verbaut und verhindert werden!

Regionalbusse

Umstieg von Regionalbuslinien auf S-Bahn, Bim und städtische Buslinien in Umsteigeknoten **möglichst weit außerhalb des Zentrums** möglichst bei den „Smart Intermodal-Hubs“ (Umstiegsknoten mit Wohlfühlfaktor) als Verknüpfungspunkten. Damit soll auch eine Entlastung des Andreas-Hofer-Platzes und des Gries Platzes erreicht werden, da das

Anfahren dieser beiden derzeitigen Regionalbus-Endstellen zusätzlichen innerstädtischen Schwerverkehr und Abgase bedeutet.

Anmerkung: Allein die nach/vom Griesplatz und nach/vom Andreas-Hofer-Platz werktäglich fahrenden 150 Busse bedeuten ca. 300 Fahrten, wodurch bei ca. 5 km je Fahrt/Kurs ca. 1.500 Bus-km/Tag = 500 Liter Diesel/Tag (im Stadtverkehr) verbraucht werden. Das entspricht ca. **1,3 Tonnen CO₂/Werktag**, die eingespart werden können, wenn am Stadtrand auf die Straßenbahn oder Schnellbahn umgestiegen wird.

Ähnliches gilt für die Regionalbusse von/nach Andreas-Hofer-Platz. Des Weiteren können damit in der Stadt nicht notwendige Schwerverkehrsfahrten als störender Verkehrsfaktor reduziert werden.

Schaffung einer **Planungsgruppe**, welche die Fahrplanverknüpfung der Regionalbusfahrpläne mit schnelleren ÖV-Verbindungen überprüft.

Umsteigeknoten sollen nach Möglichkeit immer auch **privatwirtschaftliche Komponenten** (Einkaufszentren, Serviceleistungen) enthalten, damit sie nicht nur verkehrswirtschaftliche Attraktivität zu vermitteln.

Südwest-Zentral-Cluster

Südwest-Zentral-Erwerbpendler*innencluster von Graz

	Eggenb.	Wetzelsd.	Straßg.	Summe
 Innere Stadt	838	594	698	2130
Geidorf	636	371	390	1397
Lend	729	442	430	1601
Gries	787	618	592	1997
Jakomini	694	555	582	1831
St.Leonh.	346	196	192	734
Summe	4030	2776	2884	9690

Dieser Cluster umfasst **ca. 10.000 Erwerbpendler*innen**, die aus den Stadtbezirken Eggenberg, Wetzelsdorf und Straßgang in die inneren Stadtbezirke zu Erwerbszwecken pendeln.

Dazu kommen alle jene, welche über die **Einfallsrouten Straßgang und Wetzelsdorf** (Eggenberg hat keine) außerhalb von Graz in die Stadt pendeln. Das sind über 25.000 Erwerbpendler*innen über Straßgang und fast 5.000 über Wetzelsdorf; in Summe daher **ca. 30.000 Erwerbseinpender*Innen**. In die Gegenrichtung sind es **ca. 11.000**.

In Summe sind es daher **ca. 40.000 Menschen**, die aus den westlichen Stadtbezirken oder dem Umland zum Erwerbszweck in die inneren Stadtbezirke einpendeln. Dazu kommen noch die Schüler-, Studenten- und Besorgungsfahrten.

Vor allem die Einpendler sollen frühzeitig auf den öffentlichen Verkehr (GKB, Straßenbahnen, Busse) umgelenkt werden.

Die wesentlichen im Abschnitt „Zentrum-Cluster Graz“ bereits genannten Maßnahmen werden überdies bei den Ein/Ausfallstoren detaillierter beschrieben.

Lösungsvorschläge Südwest-Zentral-Cluster:

- Neuerrichtung der **GKB-Haltestellen**
 - **Wetzelsdorferstraße und**
 - **Seiersberg**
- Neue **Straßenbahnlinie 2**: Reininghaus - Hauptbahnhof - Keplerstraße – Keplerbrücke - Geidorferplatz – RESOWI – Leonhardstraße – LKH
- Führung der **Straßenbahnlinie 4** von der Laudonstraße über die Smart City und die Peter-Tunner-Straße nach Geidorf (WIFI/WKO) und westlich des Schlossberges nach Liebenau mit Verlängerungsoption zum Magnawerk.

- **Verlängerung der Straßenbahnlinie 5** über den Weblinger Gürtel zur GKB-Station Webling (Details siehe Abschnitt „Ein/Ausfallstor Straßgang“)
- Neue **Straßenbahnlinie 6** ggf. von Webling West (noch zu prüfen) und jedenfalls von Wetzelsdorf über GKB-Wetzelsdorf, Reininghaus, Don Bosco, Gries nach zum Jakominiplatz und zwischen Innerer Stadt und St. Leonhard nördlich des Burgberges weiter bis Geidorf (WIFI/WKO).
- **Verlängerung der Straßenbahnlinie 7** und **unterirdischer Umsteigeknoten Steinbergstraße** (siehe Lösungsvorschlag zu „Ein/Ausfallstor Wetzelsdorf und Eggenberg“)

Nord-Zentral-Cluster

Nord-Zentral-Erwerbsspendler*innencluster von Graz

 Mariatrost	Andritz	Gösting	Summe	
Innere Stadt	397	886	382	1.665
Geidorf	678	942	286	1.906
Lend	218	655	360	1.233
Gries	225	468	388	1.081
Jakomini	325	597	336	1.258
St.Leonh.	318	371	132	821
Summe	2.161	3.919	1.884	7.964

Dieser Cluster enthält **ca. 8.000 Erwerbsspendler*innen**, die aus den Stadtbezirken Mariatrost, Andritz und Gösting in die inneren Stadtbezirke zu Erwerbszwecken pendeln.

Dazu kommen alle jene, welche über die **nördliche Einfallsroute** außerhalb von Graz in die Stadt pendeln. Das sind **fast 21.000** Erwerbsspendler*innen. Damit ergibt sich ein **Nord-Süd-Penderl*innenstrom** von **fast 30.000 Erwerbsspendler*innen**. Dazu kommen noch die Schüler*innen, Besorgungsverkehre und weitere Gelegenheitsverkehre.

Auch diese sollen frühzeitig auf den öffentlichen Verkehr umgelenkt werden.

Lösungsvorschläge Nord-Zentral-Cluster:

- **Südbahnausbau Bruck – Graz als 4-gleisige HL-Strecke** (in Bruck treffen sich die zweigleisige Südbahn von Wien, die partiell zweigleisig ausgebaute Pyhrnachse und der zweigleisige Verkehr von der Murfurche); der derzeit geplante Bahnhofsausbau mit geringfügigen Kapazitätssteigerungen (Überholgleise u.s.w.) bringt kaum zukunftswirksame Kapazitäten, verlangsamt die Fahrzeiten der zu überholenden aber auch der auflaufenden Züge und verschiebt nur das Problem einer wirksamen Lösung in die Zukunft, so dass er zum teuren Provisorium wird.
- **Schnellbahnknoten Gösting** soll als Umsteigeknoten auf
 - die neue Führung der **Straßenbahnlinie 3** mit dem nördlichen Endpunkt Gösting (siehe Abschnitt „Zentrum Cluster Graz“),
 - auf die S-Bahn S1 und
 - auf die neue „City-Schnellbahn“
 ausgebaut werden. Aufgrund undurchsichtiger Priorisierungsüberlegungen wird diese Schnellbahnstation vom Verkehrsministerium derzeit auf die lange Bank geschoben.
- Im Zuge der für 2024 vorgesehenen 28 Mio.€-teuren „**Adaptierung des Verschiebebahnhofes Graz**“ (lt. Rahmenplan der ÖBB) sollte zumindest die Nordeinfahrt des

Bahnhofes Graz ab der Stadtgrenze rasch leistungsfähig viergleisig ausgebaut werden und entsprechende Durchlässe für Fußgänger gebaut werden.

- Die im Abschnitt „City-Schnellbahn-Nord-Süd“ genannte **neue City-Schnellbahn** vom Magnawerk und von der Auer-Welsbach-Straße über die Karlauer Schleppbahn, die Steirische Ostbahn mit Haltestelle Karlau/Lazarettgürtel, Don Bosco, Hauptbahnhof, die neuen Haltestellen **Peter-Tunner-Straße** und **Gösting** sowie die Weiterführung über die Andritzer Schleppbahn mit einer neuen Haltestelle **Shopping Nord** bis zur **Andritzer Reichsstraße** und weiter bis zur **Andritzer Maschinenfabrik** (→ „City-Schnellbahn Nord-Süd“) ist wichtiger Bestandteil der Verkehrslösung für den „Nord-Zentral-Cluster“.
- **Anstreben eines Ausbaues** der Schleppbahn als **City-Schnellbahn** einerseits mit Verlängerung (siehe Abschnitte „City-Schnellbahn Nord-Süd“ und „Ein/Ausfallstor Nordeinfahrt“) und der **Linie 5** andererseits zu einer gemeinsamen Umsteigestelle im Bereich der Maschinenfabrik Andritz sowie um den Verkehr von Weinitzen und Stattegg abzufangen. Ggf. könnte diese Verlängerung später weiter nach Norden gezogen werden.
- Verlängerung der **Linie 1** nach **Fölling** (siehe „Ein/Ausfallstor Mariatrost“)

Vorteile:

Gegenüber der derzeitigen Anbindung lediglich über die Linien 5 (und 3 auf den gleichen Gleisen) würden **künftig drei Anbindungen zu den zentralen Bezirken** bestehen:

- City-Schnellbahn
- Linie 3 (Gösting)
- verlängerte Linie 5 (Andritz).

Gösting und Andritz wären durch eine Schnellbahn **direkt verbunden**.

Das Einkaufszentrum **Shopping Nord** wäre direkt an Andritz und die südlichen Stadtbezirke angeschlossen.

Theoretisch wäre sogar eine Einbindung der Straßenbahnlinie 3 mit **Mehrsystemfahrzeugen** in die Andritzer Schleppbahngleise denkbar, wenn eine diesbezügliche **Übergangsstelle** geschaffen würde. Dies könnte die gesamte City-Schnellbahn revolutionieren, wenn es gelingt, durch Verschiebebahn, Schleppbahnen, GKB und ggf. kurzen ÖBB-Streckenabschnitten ein zusammenhängendes Netz zu erreichen.

Sollte die Schnellbahnausbindung von den ÖBB-Gleisen nach Andritz an den ÖBB scheitern, dann wäre auch eine Verlängerung der Linie 3 auf den Schleppbahngleisen mit Straßenbahnoberleitung möglich.

Wichtig ist auch hier, dass bei jeglichen Baumaßnahmen solche Zukunftslösungen und Verknüpfungen nicht verunmöglicht, sondern begünstigt werden, um ein künftiges Miteinander für die Kunden anstatt ein Gegeneinander der Verkehrsbetriebe zu erreichen.

Südost-Zentral-Cluster

Südost-Zentral-Erwerbpendler*innencluster von Graz

	Puntigam	Liebenau	St. Peter	Summe
 Innere Stadt	334	549	683	1.566
Geidorf	176	362	620	1.158
Lend	201	328	382	911
Gries	327	440	426	1.193
Jakomini	296	639	675	1.610
St. Leonhard	79	225	492	796
Summe	1.413	2.543	3.278	7.234

Dieser Cluster umfasst ca. **7.200 Erwerbpendler*innen** aus den südöstlichen Stadtbezirken (vor allem aus St. Peter) in die zentralen Stadtbezirke. Dazu kommen der Schülerverkehr und der Besorgungsverkehr.

Wenn man von St. Peter absieht, überlagert sich dieser Cluster sehr stark mit den Strömen der Einpendler*innen aus dem Osten und aus dem Süden (ca. **30.000 Einpendler*innen** nach Graz über Liebenau, Puntigam sowie marginal über St. Peter und ca. **10.000 Auspendler*innen** aus Graz in die Gegenrichtung).

Das ergibt in Summe einen Pendler*innen-Strom Richtung Graz von ca. **37.000 Menschen** täglich. Dazu tritt der Schülerverkehr, der Besorgungsverkehr und der Besuchsverkehr.

Lösungsvorschläge Südost-Zentral-Cluster:

Die Lösungsvorschläge betreffen primär die **Durchbindungen** der **City-Schnellbahn** und/oder der **Linie 4** bis zum **Magnawerk** sowie die **City-Schnellbahn** längs der **Karlauer Schleppbahn** mit P&R-Plätzen.

Da **Puntigam** und **Liebenau** sowie in geringem Maß **St. Peter** gleichzeitig auch Einfallstore für den Haupt-Pendler*innen-Strom von Osten und Südosten, aber ebenso für den Strom von Süden und Südwesten für die östlichen Stadtbezirke sind, werden die städtischen Maßnahmen für diesen Cluster bei den einzelnen Einfallstoren gesondert abgehandelt und hier nicht wiederholt.

Einen Sonderfall stellt der **Flughafen Graz** dar, der im Abschnitt „Ein/Ausfallstor Puntigam“ beschrieben wird, und wo es gilt:

- die Flughafenhaltestelle auf dem Koralmbahn unbedingt sicherzustellen, um spätere Mehrkosten zu vermeiden, und
- eine Verbindung der Magna-Schleife der City-Schnellbahn sowie der Ostbahn mit der Südbahn zu schaffen (ehem. Einem-Verordnung – siehe „Ein/Ausfallstor Puntigam“).

Nach/Zwischen-Süd-Cluster

Nach/zwischen-Süd-Erwerbpendler*innencluster von Graz

(Zusammenführung des fünften und sechsten Clusters der Analyse)

	Geidorf	Lend	Gries	Jakomini	Eggenberg	Wetzelsdorf	Straßgang	Puntigam	Liebenau	St.Peter	Summe
↙											
Straßgang	253	419	411	437	398	424	758	234	228	194	3.756
Puntigam	185	380	474	434	248	238	291	350	270	135	3.005
Liebenau	308	471	507	686	321	257	302	214	759	355	4.180
St.Peter	184	200	191	364							939
Summe	930	1.470	1.583	1.921	967	919	1.351	798	1.257	684	11.880

Der Erwerbpendlerstrom der im mittleren Bereich angesiedelten Stadtbezirke in den Süden (ca.8.000 Pendler*innen) ist mehr als doppelt so stark als in den Norden und wird innerstädtisch durch den Pendler*innenaustausch zwischen den südlichen Stadtbezirken (ca. 4.000) zu einem ca. **12.000-Pendlerbewegungscluster** ergänzt. Der Schülerverkehr in diese Richtung ist bescheiden. Dazu kommen Transitströme vom Norden durch den Plabutschunnel und Graz mit der Südbahn, die den eigentlichen Stadtverkehr weniger belasten.

Das Aufkommen von Puntigam, Liebenau und St. Peter nach Straßgang ist **nicht so groß**, dass sich ein Weiterziehen zu einem Schnellbahnaußengürtel südlich von Graz bis zur GKB daraus ableiten lässt. Diese Verbindung brächte zwar auch für aus dem **Bezirk Voitsberg** nach Raaba und Liebenau-Süd pendelnde Menschen Vorteile, doch dieser Strom ist nicht sehr groß (Voitsberg → ganz Liebenau 424 Erwerbpendler*innen [2017], Voitsberg → Raaba 191 Menschen [2018]).

Ein Problem für den öffentlichen Verkehr ergibt sich durch die sich trichterförmig nach Süden ausweitende Stadtstruktur mit wachsender Zersiedelung, die öffentliche Verkehrsangebote (insbesondere zwischen den südlichen Stadtbezirken) erschwert.

Lösungsvorschlag Nach/Zwischen-Süd-Cluster:

Die Planungen für die von Verkehrsminister Einem bereits 1997 verordneten **Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn** als „Süd-Außengürtel“ der **S-Bahnen** sollen wieder aufgenommen werden, dies mit dem Ziel einer durchgängigen S-Bahn in bzw. südlich von Graz (Bahnanbindung des Magnawerkes aus dem Süden und von der Koralmbahn, Verbindung von der Steirischen Ostbahn über das Magnawerk zum Flughafen).

Dem **Flughafen** soll eine zusätzliche **Knotenfunktion** zukommen (siehe „Ein/Ausfallstor Puntigam“).

Die Vorschläge für die nach Süden führenden Linien sind bereits in den vorigen Abschnitten abgehandelt worden bzw. werden es noch bei den drei südlichen Ein/Ausfallstoren. Es sind dies die **beiden Äste der City-Schnellbahn**, der zusätzliche Halt in **Seiersberg bei der GKB**, die (seitens des BMK und der ÖBB blockierte) **S-Bahn-Haltestelle beim Flughafen** und die **Straßenbahnlinien 4** (ggf. mit einer Verlängerung zum Magnawerk), **5 und 6**. Vor allem die **Verlängerung der Linie 5** zwischen den **Schnellbahnhaltestellen Puntigam (ÖBB S5 und GKB S6)** und **Webling (GKB S61 und GKB S7)** stellt die fehlende Verbindung eines „Süd-Außengürtels“ innerhalb von Graz her.

City-Schnellbahn Nord-Süd

Die topographisch bedingte Hauptausrichtung der Stadt ist eine Nord-Süd-Ausdehnung.

Die Haupt-Ein/Ausfallachsen für Ein- und Auspendler*innen sind, wie man den folgenden Abschnitten entnehmen kann, die Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Achsen, sodass diese Tatsache die bereits oben genannte Bedeutung leistungsfähiger Schnellbahnsysteme vehement verstärkt.

Nun folgen zwar die drei Eisenbahnhauptlinien diesem topographischen Prinzip, sind für den städtischen Bereich (vor allem längs der Südbahn) allerdings durch zu wenig Haltepunkte schlecht verwertbar – das System Eisenbahn sieht sich selbst auch gar nicht so sehr als „Stadtbahn“. Hier sind einerseits **Erweiterungen auch für städtische Nutzungen** notwendig und andererseits **Ergänzungen durch ein Straßenbahnsystem**.

Derzeit gibt es **kein durchgängiges Schnellbahnsystem** durch Graz, d.h. wer von Don Bosco nach Gratwein-Gratkorn möchte, muss von der S3 oder S5 am Hauptbahnhof umsteigen in die S1 (Quelle: ÖBB Scotty) und umgekehrt (teilweise mit Bahnsteigwechsel). Nördlich vom Hauptbahnhof gibt es derzeit in Graz keine Schnellbahnhaltestelle, südlich hingegen einige (Graz-Köflacher Bahnhof, Wetzelsdorf, Webling, Straßgang, Don Bosco, Puntigam, Ostbahnhof, (Liebenau Stadion), Liebenau Murpark). Das bestehende Schnellbahnsystem ist so daher für Grazer*innen selbst kaum geeignet. Auf Grund der wenigen Haltepunkte in Graz sind auch für Einpendler*innen, viele Ziele nur mit großem Zeitverlust erreichbar.

Von den Schnellbahnstationen haben außer dem Hauptbahnhof **lediglich** Puntigam, der Ostbahnhof und Liebenau Murpark einen **Straßenbahnanschluss**. Dieser Zustand soll mit den Lösungsvorschlägen **drastisch verbessert** werden.

Lösungsvorschlag:

- **Eine City-Schnellbahn** soll von folgenden Schienensträngen gebildet werden:
 - von der (verlängerten) **Andritzer Schleppbahn** (um mit einer P&R-Anlage den von der Weinitzenstraße und Radegunder Straße kommenden Verkehr aufzufangen) sowie
 - die **Südbahn** unter Nutzung des **Geländes des Güterbahnhofes**, des **Hauptbahnhofes** und weiter bis **Don Bosco**, wo sie auf die **Steirische Ostbahn** Richtung Osten übergeht.

Bei **Karlau** verzweigt sich die diese City-Schnellbahn

- in einen **östlichen Ast**, der zunächst der Ostbahn folgt und vor Raaba über das Anschlussgleis von Magna in das Werk führt, und
- in einen **südlichen Ast**, der bei Karlau in die Gleise der Karlauer Schleppbahn (der Grazer Schleppbahn GmbH) abzweigt und dort zunächst längs der Mur bis in die Auer-von-Welsbach-Straße führt.

Voraussetzung im Norden:

Variante 1: Aufnahme von Verhandlungen mit der Maschinenfabrik Andritz, die **durch das Werksgelände** führende Schleppbahn als City-S-Bahn nutzen zu dürfen und im

positiven Fall mit einer **Unterflurverlängerung um 300 m Richtung Reitstall mit Wendeanlage** (2. Gleis und Mittelbahnsteig als Endpunkt), wo mit einer P&R-Anlage der von der Weinitzenstraße und Radegunder Straße kommenden Verkehr aufgefangen werden könnte (geringe Kosten)

Variante 2: Im Falle von negativen Verhandlungen ist ein **Verlängerungstunnel** (am Rande des nördlichen Fabriksgeländes) der Andritzer Schleppbahn von der Andritzer Reichsstraße bis zur Stattegger Straße in Tieflage zu prüfen, wo mit einer P&R-Anlage der von der Weinitzenstraße und Radegunder Straße kommende Verkehr aufgefangen werden könnte (vergleichsweise hohe Kosten).

Variante 3: Billigalternative: Ende der City-Schnellbahn bei der Andritzer Reichsstraße westlich der Maschinenfabrik (wenn die Durchbindung zur Stattegger Straße scheitern sollte); in diesem Falle: fehlende Erschließung des Weinitzen- und Stattegger Verkehrs (dies könnte aber eine erste Ausbaustufe darstellen).

Bei allen drei Varianten sollte in Andritz eine **Verlängerung der Straßenbahnlinie 5** bis zur jeweiligen City-Schnellbahn-Endstelle geprüft werden.

Die im Rahmenplan 2021-2026 vorgesehene „**Adaptierung Verschiebebahnhof Graz**“ bietet die Gelegenheit, diese riesige Gleisanlage im Hinblick auf zusätzliche Streckenkapazitäten für eine Schnellbahnverdichtung und auf einen zusätzlichen Haltepunkt **Smart-City Nord** der City-Schnellbahn bei der der Peter-Tunner-Straße (Umsteigen zur Linie 4) zu überdenken und weiters auf der Höhe der Exerzierplatzstraße oder der Ibererstraße die **Knotenstation Gösting** (Straßenbahn Linie 3, City-Schnellbahn, Südbahn, „Bulme“) vorzusehen.

Haltepunkte der City-Schnellbahn:

- **Stattegger Straße** (NEU, ideale Endstelle) wenn möglich – **P&R-Anlage** für Einpendler*innen von der L329 (Weinitzen, St. Radegund) und L338 (Stattegg) - nach Möglichkeit Verknüpfung mit einer verlängerten **Straßenbahnlinie 5**
- **Andritzer Reichsstraße** (NEU)
- **Shopping Nord** (NEU) – **P&R-Anlage errichten** (für A9-Einpendler)
- **Knoten Gösting** (NEU; an der Südbahn im Bereich der Ausbindung der Schleppbahngleise von der Südbahn) und Verbindung zur **S1** sowie zur erst zu schaffenden Straßenbahnanbindung der neuen Lage der **Straßenbahnlinie 3** nicht zu weit entfernt von der „**Bulme**“
- **Smart City Nord** (NEU; Peter-Tunner-Straße - Graz-Verschiebebahnhof) Erschließung des Baufeldes Nord der Smart City und der Wohnblöcke in der Resselgasse (Anschluss zum neuen Verlauf der Straßenbahnlinie 4)
- **Hauptbahnhof** (Hauptverkehrsknoten Südbahn) Straßenbahnanschlüsse zu den **Linien 1, 2** (NEU), **4** (NEU beim Wasserturm), **7**
- **Don Bosco** - Nebenverkehrsknoten Südbahn; Anschluss **Straßenbahnlinie 6** (neu)
- **Karlau/Lazarettgürtel** (NEU), zur Erschließung der großen Wohnblöcke im Bereich der Querung der Triester Straße (ggf. ist bis einschließlich dieser Station der zweigleisige Ausbau der Ostbahn um ca. 500 m zu verlängern)

Mittlerer Ast (Gleise der Grazer Schlepfbahn GmbH):

- **Puchsteg**/Sturzgasse (NEU; Magna Steyr Aerospace, Recyclingcenter Sturzplatz, Wirtschaftshof Graz, Veranstaltungszentrum Seifenfabrik, Grünanger, Großwohnanlage Neuholdaugasse, ...)
- **Murkraftwerk** (NEU; Bedarfshaltestelle; Erleichterung Ost-West-Querung; „Lebensraum Mur“)
- **Puntigamer Straße** (NEU; P&R-Platz errichten für Pendler aus dem Süden)
- **Auer-Welsbach-Straße** (NEU; Gewerbepark Rudersdorf) – **P&R-Anlage** errichten für Einpendler*innen von der A2 (Abfahrt Feldkirchen) und der B67

Ostast:

- **Ostbahnhof – Straßenbahnlinie 4**
- **(Stadion Liebenau – Bedarfshalt – Straßenbahnlinie 4)**
- **Liebenau – Murpark – Straßenbahnlinie 4** (Verlängerung zum Ostportal des Magnawerkes **prüfen**)
- **Magna-Ost** (Ende)

Anmerkungen zum Süden der City-Schnellbahn:

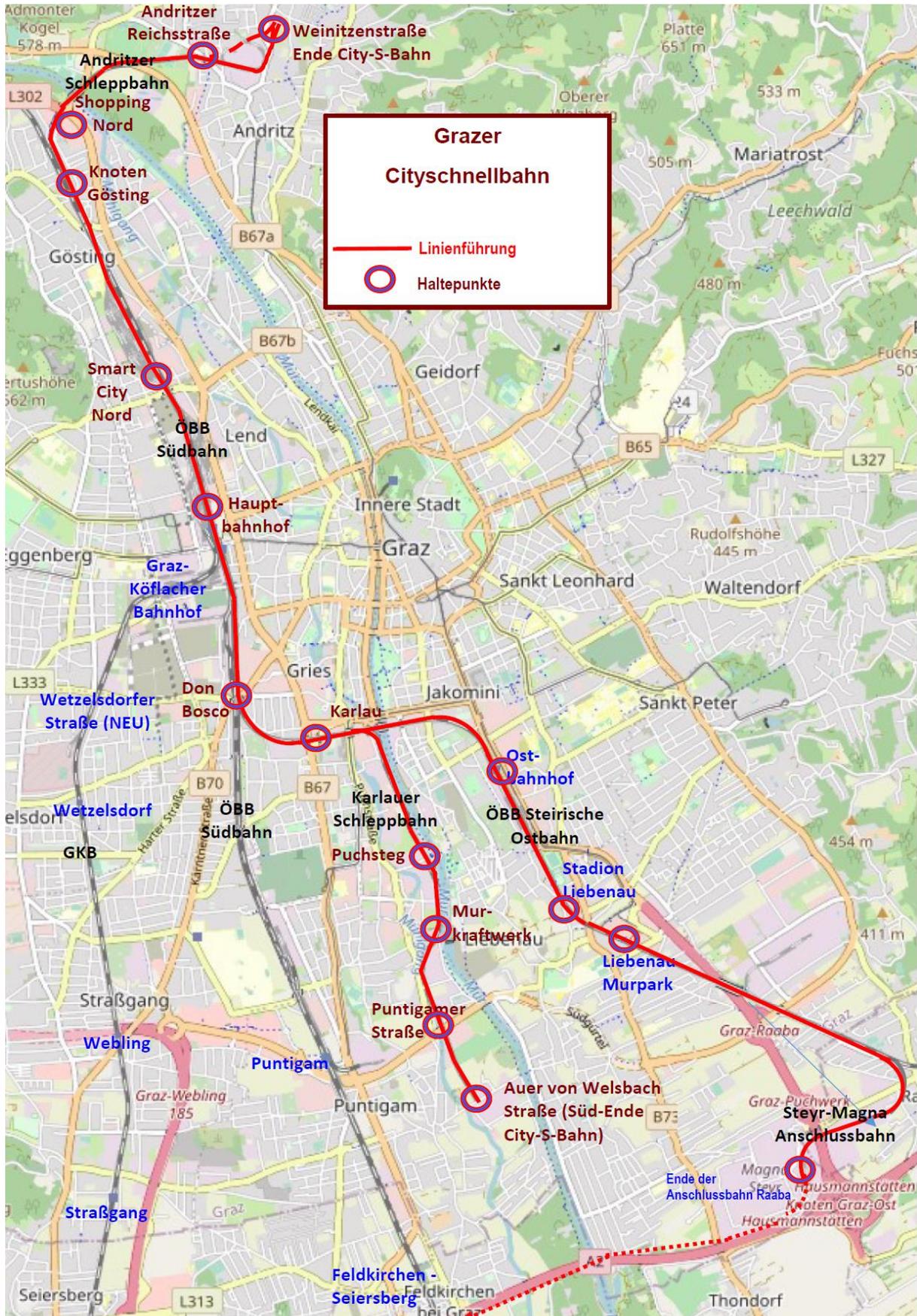
Anmerkung 1: Von der Auer-Welsbach-Straße sind es nur 1,2 km Luftweg bis zum Magnawerk Raaba. Es sollte eine Verlängerung der City-S-Bahn zu einer allfälligen Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn im Bereich der Murquerung der Autobahn geprüft und jedenfalls für die Zukunft für eine Trassenfreihaltung vorgesorgt werden.

Anmerkung 2: Verkehrsminister Einem hat, nachdem die Bundesregierung dies zur Hochleistungsstrecke erklärt hat, die Planung einer Verbindung von der Koralmbahn zur Steirischen Ostbahn verordnet. **Diese Planungen sollten unter dem Gesichtspunkt einer Schnellbahnsüdverbindung** zwischen Koralmbahn – Südbahn – City-S-Bahn und Steirischer Ostbahnseitenast ins Magnawerk **wieder aufgenommen** werden.

Anmerkung 3: Falls die Holding Graz Linien oder die ÖBB den **Betrieb** einer solchen City-Schnellbahn nicht anstreben, weil es nicht in ihr Angebotsportfolio passt, kommen als Betreiber dafür auch die Steiermarkbahn oder die GKB in Frage.

Anmerkung 4: Falls die Ausbindung von der Steirischen Ostbahn als Schnellbahn überhaupt abgelehnt wird, sollte auch eine Verlängerung der Straßenbahn von Liebenau-Murpark zum Westtor des Magnawerkes geprüft werden.

Als **Fahrzeuge** sollen moderne mehrsystemfähige Light-Rail-Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die flexibel auf der Schnellbahn, der City-Schnellbahn, aber auch auf ausgewählten Straßenbahnabschnitten verkehren könnten.



Koralmbahn
 Flughafen

Ein- und Ausfallsrouten

Hauptziel ist es, Einpendler frühzeitig abzufangen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu befördern. Die neuen Umsteigepunkte sollen als Multifunktionsknoten, welche die Verkehrsträger ideal verknüpfen, mit möglichst vielen attraktiven Zusatzservices (Fahrradreparatur, Apotheke, Friseur, Blumen, Café etc.) ausgestattet werden, um dem öffentlichen Verkehr ein angenehmes Ambiente zu verschaffen ("**Smarte Intermodal-Hubs**", **Wohlfühlknoten**).

Der Rechnungshof stellt in seinem Bericht Reihe Steiermark 2021/1 zwar einen Rückgang der PKW-Fahrten der Grazer Bevölkerung fest, er stellt aber gleichzeitig auch einen Zuwachs der PKW-Kilometerleistungen der nach Graz einpendelnden Bevölkerung fest, wodurch die Ein- und Ausfallsrouten ein besonderes Gewicht bekommen.

Ein/Ausfallstor Mariatrost

In Mariatrost leben 2020 über **11.000 Menschen**, im Einzugsbereich der B72 inkl. Zubringerstraßen bis Birkfeld weitere 56.000 Menschen (Ortsteile von Weinitzen, Kumberg, Eggersdorf bei Graz, Mitterdorf an der Raab, Gutenberg-Stenzengreith, Mortantsch, Weiz, St. Ruprecht an der Raab, Naas, Thannhausen, Puch bei Weiz, Floing, Anger und Birkfeld). Das sind in Summe **über 67.000 Menschen**.

AUS/EINFAHRT MARIATROST

Gemeinde bzw. Bezirk von Graz	wichtige Straßen	Erwerbpendler*innen		davon Bezirksbinnen- pendler*innen Maria Trost 228
		aus Graz	nach Graz	
Graz XI Mariatrost	B72 Mariatroster Straße	1.063	3.027	
Weinitzen (GU) ohne Andritz u Gösting	B72, L319, L387	197	602	
Kumberg (GU) ohne Andritz u Gösting	B72, L319, L356, L358, L359, L364	64	845	
Mitterdorf an der Raab (WZ)	B72, L362	*	188	
Gutenberg-Stenzengreith (WZ) (1/2)	L356, L357, L358	*	122	
Mortantsch (WZ) (1/2)	L356	*	78	
Weiz (WZ)	B72, B64, L360	690	732	
St. Ruprecht an der Raab (WZ)	B64, L360, L361, L362	155	443	
Naas (WZ)	B64	*	73	
Thannhausen (WZ)	B72	*	135	
Puch bei Weiz (WZ)	L363, L391, L392, L393	*	117	
Floing (WZ)	L409, L392, L393	*	37	
Anger (WZ)	B72, L353, L409	42	172	
Birkfeld (WZ)	B72, L353	34	147	
Strallegg (WZ)	L458	*	38	
Miesenbach bei Birkfeld (WZ)	L405	*	*	
Zwischensumme nahes Hinterland		1.182	3.729	
Zwischensumme inkl. Mariatrost		2.245	6.756	

Öffentlicher Verkehr:

- **Straßenbahnlinie 1** Mariatrost (Tramwaymuseum) (zwischen Mariagrün und Mariatrost ca. 3 km auf eigenem Gleiskörper) – Jakominiplatz – Hauptplatz – **Hauptbahnhof** – Eggenberg

Der eigene Gleiskörper der **Straßenbahnlinie 1** bietet zwar die Eigenschaft einer sehr guten Verkehrsanbindung, allerdings beginnt die Straßenbahn erst südwestlich des Kirchberges, auf dem die Basilika steht. Der nicht sehr leistungsfähige **Park&Ride-Platz unter der Kirche beim Straßenbahnmuseum** liegt relativ versteckt mit engen Zufahrtsgassen.

Das weitaus günstiger gelegene Parkdeck (**Graz Fölling P&R**) nördlich der Basilika beim Kreisverkehr befindet sich allerdings bereits 1,5 km von der derzeitigen Straßenbahndstelle entfernt.

- **Stadtbus**
 - 41 LKH – Botanischer Garten – Geidorfplatz – Andritz - Dürrgrabenweg
 - 58 Ragnitz – LKH - Mariagrün – Geidorfplatz – **Hauptbahnhof**
 - 81 Mariagrün – Rosenberg – Pfeifferhof (Mo – Fr) (*Gersin*)
 - 83 Mariagrün – Lernvilla Mariagrün (Mo – Fr) (*Gersin*)
 - N1 P&R-Platz Fölling – Mariatrost – Jakominiplatz – Hauptplatz – **Hauptbahnhof** – Eggenberg - Gösting (Nachtverbindung am WE)
- **Regionalbuslinien**
 - 200 (Graz Andreas Hofer Platz – Faßberg – Mitterdorf - **Weiz**) *RegioBus Stmk*
 - X20 (Expressbus Graz – Faßberg - **Weiz**) *RegioBus*
 - 201 (Graz - Faßberg – Kumberg – Gschwendt – **Weiz**) *RegioBus Steiermark*
 - 250 (Graz A. Hofer Pl. – Faßberg – St. Radegund – Stenzengreith – Plenzengreith) *RegioBus*

Lösungsvorschlag – Mariatrost:

Die **Siedlung Fölling** nördlich der Basilika Mariatrost und **das Parkdeck** sollen durch eine teilweise unterirdische und teilweise im Grünland verlaufende **Verlängerung der Straßenbahnlinie 1** um ca. 2 km erschlossen werden. Gleichzeitig sollte der **P&R-Platz Fölling** ggf. durch einen zweiten Platz knapp nördlich davon **erweitert** und um Serviceeinrichtungen ergänzt werden.

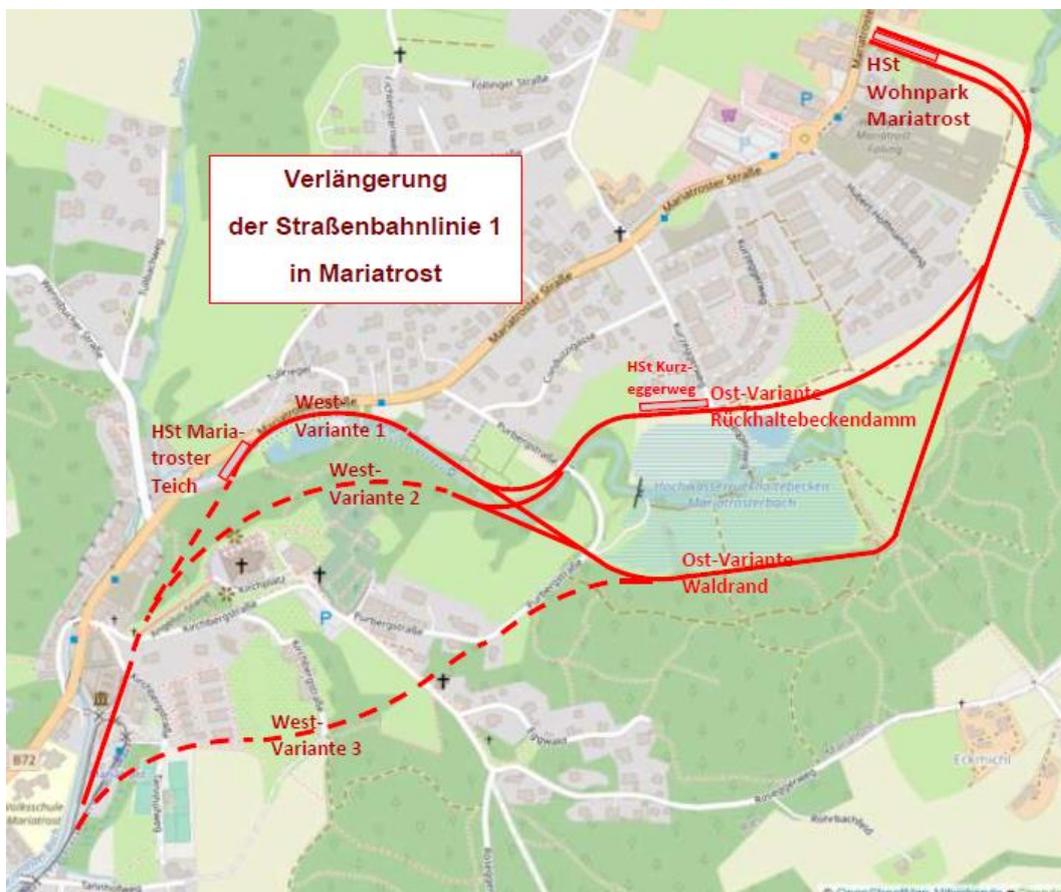
Für die Untertunnelung des Kirchberges gibt es **drei Varianten** (siehe Grafik nächste Seite):

- **West-Variante 1:** Ein **kurzer Tunnel** (ca. 250 m) zwischen Straßenbahnmuseum und Mariatroster Teich (mit **Haltestelle** beim Teich), weiter längs der Hundeschule und längs des Mariatroster Baches.
- **West-Variante 2:** Ein ca. **doppelt so langer Tunnel** zwischen dem Straßenbahnmuseum und der Hundeschule und eine Weiterführung längs des Mariatroster Baches.

- **West-Variante 3:** Ein **noch wesentlich längerer Tunnel** (ca. dreimal so lang, wie der kurze Tunnel) zwischen Tennisplatz (südöstlich des Museums) und dem Rückhaltebecken Fölling sowie der Weiterführung längs des Mariatroster Baches.

Östlich des Tunnels gibt es (je nach Tunnelvariante) zwei mögliche Trassenführungen, welche die neue Siedung dort großzügig umfahren. Sie erschließen diese aber dennoch sehr gut. Eine Trasse durch den Siedlungsraum würde vermutlich auf Widerstand stoßen.

- Die „**Ost-Variante Rückhaltebeckendamm**“ würde nördlich des Rückhaltebeckens am diesbezüglichen Damm siedlungsnah verlaufen. Dies mit einer Haltestelle „Kurzeggerweg“.
- Die „**Ost-Variante Waldrand**“ verläuft südlich des Rückhaltebeckens am Waldrand (ohne zusätzliche Haltestelle). Beide führen **nördlich des P&R-Platzes zur B72** (neue Endstelle).



Alle vorgeschlagenen Varianten könnten sogar nach Norden bis zum Sportplatz verlängert werden: Ein **Wendepunkt für Überlandbusse** wäre bei beiden Endstellen möglich. Das Umsteigen soll durch entsprechende Serviceeinrichtungen angenehmer gestaltet werden.

Vorteile:

- Erschließung von Fölling mit 1 – 3 Haltestellen je nach Variantenkombination
 - Auf Grund der besseren Erschließung mit drei neuen Haltestellen („Mariatroster Teich“, „Kurzeggerweg“ und „Wohnpark Maria Trost“) und der günstigeren Kostensituation (kurzer Tunnel und kürzere Freilandstrecke) wäre der Kombination „**West-Variante 1**“ und „**Ost-Variante Rückhaltebeckendamm**“ der Vorzug zu geben.

- Die beiden anderen West-Varianten verunmöglichen die Haltestelle „Mariatroster Teich“.
- Die West-Variante 2 ermöglicht noch eine Haltestelle Kurzeggerweg, die West-Variante 3 verunmöglicht sie.
- Umstieg vom PKW beim P&R-Platz Fölling
- Umstieg vom Überlandbus möglich mit deren Linienende in Fölling
- Beschleunigung der ÖV-Verbindung (da die Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper verkehrt - auch in der Verlängerung)

Ein/Ausfallstor Ries

In Ries leben 2020 ca. 7.000 Menschen, im Einzugsbereich östlich davon bis Wilfersdorf ca. weitere 17.000 Menschen (Kainbach bei Graz, Ortsteile von Eggersdorf bei Graz, Laßnitzhöhe, Wilfersdorf und Haberwald), wenn man jene, die im Einzugsgebiet der Südautobahn wohnen, weg lässt. Das ist in Summe eine Größenordnung von grob **24.000 Menschen** (und damit erheblich weniger als in der Einfallsroute von Mariatrost).

Pendler*innen:

AUS/EINFAHRT RIES		Erwerbpendler*innen		davon Bezirksbinnen- pendler*innen Ries 119
Gemeinde bzw. Bezirk von Graz	wichtige Straßen	aus Graz nach	nach Graz von	
Graz X Ries	Stiftingtalstraße, B65 Riesstraße, L327 Ragnitzstraße	953	1.935	
Kainbach bei Graz (GU)	B65, L327	306	645	
Eggersdorf bei Graz (GU)	B65, L364, L368	151	1.456	
Ludersdorf-Wilfersdorf (WZ)	B65	78	384	
Laßnitzhöhe (GU)	L326	100	334	
Hart b.Graz (Ort Haberwald) (GU)	L327	211	295	
Zwischensumme nahes Hinterland		846	3.114	
Zwischensumme inkl. Ries		1.799	5.049	
Nahes Hinterland und Ries OHNE Binnenpendler Ries		1.680	4.930	
Graz X Ries (ohne Binnenp.)		834	1.816	
Gem. Bez GU		768	2.730	
Gem. Bez Weiz		78	384	
Bezirk Hartberg-Fürstenfeld		18	30	
SO Stmk		23	41	
Wien, NÖ, Bgld		104	23	
Insgesamt		1.825	5.024	
Insgesamt Graz ↔ Umland		991	3.208	

Insgesamt ist das eigene **Pendleraufkommen des Stadtbezirkes Ries eher sehr bescheiden**. Innerhalb von Ries pendeln ca. 110 Erwerbstätige; ca. 1800 „Rieser*innen“ pendeln in die anderen Stadtbezirke und ca. 830 Grazer pendeln von außen nach Ries hinein. Wie Mariatrost ist auch Ries eher ein **Wohnbezirk**.

Von den **Umlandgemeinden** ist für eine Größenordnung von **ca. 3.200 Erwerbpendlern der Weg über Ries nach Graz hinein** (ohne Riesbinnenpendler*innen) eine gute Einfallsroute (insbesondere aus Eggersdorf und Kainbach in Graz Umgebung, aber auch Wilfersdorf im Bezirk Weiz).

In die **Gegenrichtung** sind es **über 1.000 ErwerbsspendlerInnen aus Graz**, für die der Weg durch Ries eine gute (und den Grazer*innen auch gut bekannte) Ausfallsroute darstellt.

Dazu kommt noch der **Schülerverkehr und der Besorgungs- und Freizeitverkehr**.

Eine kleine Besonderheit stellt der Berliner Ring in Waltendorf dar, der ebenfalls über die Ragnitzstraße L327 durch Ries mit dem Zentrum verbunden wird.

Einfallstraßen:	direkt:	Stiftingtalstraße (Stifting)
		B65 Riesstraße (Ries, Kainbach bei Graz; Eggersdorf bei Graz; Ludersdorf-Wilfersdorf (vor allem Wilfersdorf))
		L327 Ragnitzstraße (Ries, Haberwald in der Gemeinde Hart; Hönigtal in Kainbach bei Graz)
	indirekt:	L326, Ries, Höhenstraße, L364 und L368 Edelsbachstraße (w.o. und Laßnitzhöhe und Haberwald in der Gemeinde Hart)

P&R **PH LKH** 1645 Plätze, Stiftingtalstraße 30, Linie 7

Öffentlicher Verkehr:

- Als Fernzubringer ist bei Laßnitzhöhe die **Steirische Ostbahn** allerdings mit großem Umweg und daher nur für wenige Pendler*innen dieser Region geeignet
- **Straßenbahnlinie 7** LKH – Jakominiplatz – Hauptplatz - **Hauptbahnhof** - Wetzelsdorf.
Da die Straßenbahnlinie 7 erst beim LKH beginnt, stellt sie für Ries selbst erst ab dieser Gegend ein brauchbares Verkehrsmittel dar.
- die **städtischen Buslinien**
 - 82 LKH - Stifting
 - 58 **Hauptbahnhof** - Geidorfplatz - Mariagrün - St.Leonhard/Klinikum Mitte - Ragnitz
 - N7 Karl-Etzel-Weg - Wetzelsdorf - **Hauptbahnhof** - Jakominiplatz - St. Leonhard/Klinikum Mitte - Ragnitz - Stifting
- Über Ries führt allerdings eine Fülle an **Regionalbuslinien** (mit Ausnahme der L420 alle über die Riesstraße):
 - 300 (Graz Hbf – Riesstraße – **Gleisdorf Bf** – **Hartberg**)
Gemeinschaftsdienst
 - X30 (Schnellbus Graz – Riesstraße - **Gleisdorf** – **Hartberg**)
Gemeinschaftsdienst
(Die konkurrierende Schnellbuslinie X31 fährt von **Graz Hbf** über die Autobahn nach Gleisdorf und Hartberg und nimmt den Bezirk Gries und das Hinterland nicht mit)
 - 331 (Graz – Riesstraße – **Gleisdorf** – **Bad Waltersdorf** – (Neudau))
Gruber

- 350 (Graz – Riesstraße – **Gleisdorf**) *Gemeinschaftsdienst*
- 360 (Graz – Riesstraße – **Eggersdorf – Gleisdorf**) *Postbus*
- 361 (Graz – Riesstraße – Edelsbach – **Eggersdorf**) *Postbus*
- 400 (Graz – Riesstraße – Brodingberg – **Gleisdorf – Feldbach**) *Postbus*
- 420 (Graz – Ragnitz – **Laßnitzhöhe** – Nestelbach bei Graz – **Gleisdorf**) *Postbus*
- 460 (Graz – Riesstraße – **Gleisdorf** – Ottendorf/Rittschein – **Riegersburg**) *Postbus*
- 470 (Graz – Riesstraße – **Gleisdorf – Ilz – Fürstenfeld** – (Güssing)) *Postbus*
- X40 (Graz – Riesstraße – **Gleisdorf – Ilz – Fürstenfeld**) *Postbus*
- (die konkurrierende Schnellbuslinie X41 fährt von Graz Hbf über die Autobahn nach Gleisdorf und Ilz und nimmt somit den Bezirk Gries und das Hinterland nicht mit)
- 471 (Graz – Riesstraße – **Gleisdorf – Ilz – Burgau** – (St. Michael/B)) *Jandrisevits*

Das Landeskrankenhaus ist über eine sehr große Fläche verstreut und somit logistisch nur umständlich erschließbar.

Lösungsvorschlag – Ries

Für die Mitarbeiter des LKH wurde in Zusammenarbeit mit dem VCÖ bereits ein sehr guter Lösungsansatz mit der „**Begegnungszone**“ entwickelt und auch umgesetzt – die dabei gewählte Vorgangsweise kann durchaus Vorbild auch für andere Zonen sein.

Nun geht es um die Integration dieses Modells in ein übergeordnetes Umsteigesystem für die Überlandbusse, den PKW-Verkehr und die NEUE **Straßenbahnlinie 2** (über die UNI zum Hauptbahnhof), um die Überlandbusse aus der Innenstadt fernzuhalten.

Die Fahrzeiten vieler Überlandbusse sind derzeit wenig attraktiv. Aus Sicht der Verfasser sollen unnötige Überlandbusparallelverkehre durch Zubringerverkehre beschleunigt und Schienenangeboten (die vielfach nicht bestellt werden) ersetzt werden.

Es sollte daher eine **Untersuchung** erfolgen, wie viele der über das LKH einpendelnden Überlandbuslinien ohne Zeitverlust der Reisenden bereits beim LKH enden könnten.

Eine Untersuchung des **Verkehres des LKH im Zusammenhang** mit der künftigen Straßenbahnlinie 2 und dem Überlandbus- und PKW-Einfallsverkehr von Ries wäre eine **eigene Studie** wert, die auch beauftragt werden sollte.

Waltendorf ist **keine wichtige Einfallsroute für Graz**. Aus der übrigen Steiermark pendeln über Waltendorf lediglich ca. **1.000 Erwerbstätige nach Graz** und in die Gegenrichtung zwischen **500 und 600**.

Der Verkehr von Waltendorf ist daher hauptsächlich selbstgemacht durch Menschen, welche in die anderen Stadtteile pendeln. Die Probleme sind im Vergleich zu anderen Stadtteilen gering.

Dazu kommen noch der **Schülerverkehr und der Besorgungs- und Freizeitverkehr**.

Öffentlicher Verkehr:

- Die **Steirische Ostbahn** als Fernzubringer mit den Haltestellen
 - **Bahnhof Laßnitzhöhe** und der
 - **Haltestelle Hart bei Graz**

liegt relativ weit außerhalb von Graz, noch dazu mit Umweg über den Süden nach Graz und ist daher kaum für Pendler*innen dieser Region geeignet.

- **Straßenbahn**

Die Straßenbahndepotpunkte liegen alle **außerhalb** von Waltendorf in

St. Leonhard Linie 3 Krenngasse – Jakominiplatz – Hauptplatz – derzeit Andritz (künftig vorgeschlagen nach **Gösting**)

Linie (13) *Abend und Sonn- und Feiertage*

Krenngasse – Jakominiplatz - **Ostbahnhof** - **Liebenau Murpark**

Ries Linie 7 LKH – Jakominiplatz – Hauptplatz - **Hauptbahnhof** - Wetzelsdorf -St. Peter (an der Grenze zu Waltendorf)

NEU Linie 2 LKH – RESOWI – Geidorferplatz – Keplerbrücke - Keplersraße - **Hauptbahnhof**

Linie 6 von der Haltestelle St. Peter in der Peterstalstraße (teilweise längs der Bezirksgrenze zu Waltendorf) über den Hauptplatz und den **Hauptbahnhof** zur Laudongasse

Linie 26 St. Peter – Jakominiplatz (WE und Nacht)

- **städtische Buslinien**

- 60 Lustbühel - Krenngasse
- 68 Lustbühel - Schulzentrum St. Peter (*Watzke*)

- **Regionalbuslinien**

- 421 ((Graz -) Lustbühel – Hönigstal Gh Großsiedl) *Postbus*
- 430 (Schulbus: Graz-Lustbühel – Hart – Pachern bei Graz Schule) *Watzke*

Lösungsvorschlag – Waltendorf

Der Südrand von Waltendorf soll direkt durch eine **Verlängerung der Linie 3** über die Krenngasse hinaus auf der Plüddemangasse (womit auch eine Erschließung der **Garage Plüddemangasse** gegeben wäre) bis zur **Eisteichgasse und Weiterführung** auf der Trasse der Linie 7 (St. Peter) erschlossen werden.



Damit würde der dicht besiedelte Südrand von Waltendorf mit einer Straßenbahn, die über den zentralen Raum (St. Leonhard, Jakomini, Gries, Lend) bis Gösting führt, erreichbar werden.

Durch die Nähe zu Ries sind Teile von Waltendorf auch durch die vorgeschlagene neue Straßenbahnlinie 2 betroffen – ebenso durch die Nähe zu St. Leonhard sowie durch die Linienführung der Linie 7 (die nach Wetzelsdorf führt).

Ein/Ausfallstor St. Peter

Einwohner / Pendler:

In St. Peter leben über 17.500 Menschen. Dazu kommt als unmittelbares Hinterland ein Teil von Hart bei Graz und Raaba-Grambach mit mehr als 7.000 Menschen. Zusammen ergibt das **ca. 25.000 Einwohner*innen**.

AUS/EINFAHRT St. PETER

Gemeinde bzw. Bezirk von Graz	wichtige Straßen	Erwerbspendler*innen		davon Bezirksbinnenpendler*innen St. Peter
		aus Graz nach	nach Graz von	
VIII St. Peter	B67a, L311, L370, Pachernweg-Lindenstraße	2.585	5.036	452
Hart bei Graz (GU) (2/5)	L311, Pachernweg-Lindenstraße	421	591	
Raaba-Grambach (GU)	L370	1.824	1.255	
Zwischensumme nahes Hinterland		2.245	1845,8	
Zwischensumme inkl. St. Peter		4.830	6.882	
Nahes Hinterland und St. Peter OHNE Binnenpendler St. Peter		5.282	6.430	

Graz VIII St. Peter		2.133	4.584
Gem. Bez. GU		2.245	1.846
Insgesamt		4.378	6.430
Insgesamt Graz ↔ Umland		2.245	1.846

Innerhalb von St. Peter pendeln ca. 450 Erwerbspendler*innen; aus St. Peter pendeln ca. 4.600 St. Peter*innen zu Erwerbszwecken in die anderen Bezirke von Graz (bevorzugt in die inneren Stadtbezirke); nach St. Peter pendeln über 2.100 Grazer*innen für ihren Erwerb.

Über und aus St. Peter pendeln zu **Erwerbszwecken über 6.400 Richtung Graz**; davon allein aus St. Peter ins übrige Graz ca. 4.600 (ohne Binnenpendler von St. Peter) und aus dem Hinterland über 1.800.

Bedingt durch die Magnawerke in Raaba pendeln aber auch sehr viele Menschen in die **Gegenrichtung**: in **Summe ca. 4.400** Erwerbspendler*innen, davon aus dem übrigen Graz nach St. Peter über 2.100, aus Graz über St. Peter nach Hart rund 400 und nach Raaba-Grambach sogar über 1.800. Durch das Magnawerk weist Raaba-Grambach mehr Einpendler*innen als Auspendler*innen aus.

Aus St. Peter pendeln überdies ca. 300 Menschen nach Wien, NÖ, ins Burgenland und nach Kärnten aus überwiegend über den Autobahnknoten Graz Ost und etwas weniger pendeln ein. Zu diesem Pendlerstrom kommt noch der **Schülerverkehr und der Besorgungs- und Freizeitverkehr**.

Einfallstraßen: direkt: **B67a St. Peter Hauptstraße und St. Peter Gürtel zum Autobahnknoten Raaba**

L311 St. Peter Hauptstraße (zum Raaba Bahnhof) **und Autaler Straße** (zum Bahnhof Hart bei Graz)

L370 Josef Krainer Straße (Raaba-Grambach)

Pachernweg/Lindenstraße zum Bahnhof Hart bei Graz

Öffentlicher Verkehr:

- **Steirische Ostbahn** mit Stationen in **Hart bei Graz** (Haltestelle) und **Raaba** (Bahnhof); 1½ km zum Magnawerk!

- **Straßenbahn Linie 6** von der Haltestelle St. Peter in der Peterstalstraße über den Hauptplatz und den **Hauptbahnhof** zur Laudongasse
 - Linie (26)** *Abend und Sonn- und Feiertage*
St. Peter – Jakominiplatz (WE und Nacht)

- **Städtische Buslinien**
 - N3 Pachern - Raaba - Krenngasse - Jakominiplatz – Gösting (WE Nacht)
 - 64, 64E LKH - Schulzentrum St. Peter - **Liebenau Murpark** - **Puntigam Bahnhof**
 - 66 Schulzentrum St. Peter - **Don Bosco Bahnhof** - Grottenhofstraße
 - 68 Lustbühel - St. Peter / Schulzentrum St. Peter (*Watzke*)
 - 69 St. Peter - Petri Au (*Watzke*)
 - N6 Unterpremstätten - Seiersberg - Jakominiplatz - Schulzentrum St. Peter - St. Peter (WE Nacht)
 - 72 Schulzentrum St. Peter – **Raaba (Bhf)** - (Walter-P.-Chrysler-Platz -) **Liebenau Murpark** (*Gemeinschaftsdienst*)
 - 73U Schulzentrum St. Peter - Raaba - Hart - Pachern P+R (*Gemeinschaftsdienst*)
 - 75, 75U **Liebenau Murpark** - Center Ost / Raaba - Hart - Pachern P+R (*Watzke*)
 - 76U Schulzentrum St. Peter – **Raaba (Bhf)** - Grambach -Hausmannstätten (- Vasoldsberg - Premstätten) (*Gemeinschaftsdienst*)

- **Regionalbuslinien**
 - 430 Graz Jakominiplatz – Schulzentrum St. Peter - Raaba – **Bahnhof Hart** - Autal – Laßnitzhöhe (*Watzke*)
 - 440 Graz Jakominiplatz - Schulzentrum St. Peter – St. Peter Hauptstraße - (nur manche Kurse: **Bahnhof Hart bei Graz**) – Laßnitzhöhe - Krumegg - Petersdorf -Kirchberg an der Raab - Fladnitz im Raabtal (*Watzke*)
 - 450 Raaba – **Bahnhof Raaba** - Dürwagersbach – Raaba (*Watzke*)
 - 500 **Graz Don Bosco** - Heiligenkreuz am Waasen - Kirchbach - St. Stefan im Rosental (*Postbus*)
 - 510 Graz Jakominiplatz – Schulzentrum St. Peter – **Raaba (Bhf)** - Hausmannstätten - Fernitz - Murberg / Kalsdorf (*Matzer*)

Umstieg zwischen Steirischer Ostbahn und den Regionalbussen (**beispielhaft**):

beim Bf Raaba		nur eine sinnvolle Umsteigmöglichkeit	
Zug S3		→ Fehring	um xx:22/23 und xx:53 mit Lücken
		→ Graz Hbf	um xx:36 + Ergänzungen
Bus 450	Ortsverkehr Raaba		VM kein Taktverkehr NM xx:11
Bus 510		→ Kalsdorf	Stoßzeit dichter Fahrplan dazwischen xx:11 (Umstieg Richtung Fehring)
		→ Jakominiplatz	Stoßzeit dichter Fahrplan dazwischen xx:31 (es gibt aber bessere Verbindungen als diesen Anschluss)

beim **Bf Hart bei Graz** KEINE ABSTIMMUNG

Zug S3		→ Fehring	um xx:26
		→ Graz Hbf	um xx:33
Bus 430		→ Lassnitzhöhe	um xx:57
		→ Jakominiplatz	um xx:02
Bus 440		kein Taktfahrplan	

Lösungsansatz der Grünen: S-Bahn-Ring mit Neubau

- im **Süden** nahe der Autobahn von Seiersberg (GKB) über Feldkirchen-Seiersberg – Magna nach Raaba,
- im **Osten** von Raaba als Unterflurtrasse nahe der St. Peter-Hauptstraße und über die Uni zur Wirtschaftskammer sowie
- **nördlich** der zentralen Stadtbezirke über den Grabengürtel zur Smart-City (Einbindung in die S1 nahe der Peter-Tunner-Straße).

Allein der Nord- und Ostteil hätte eine Tunnellänge in der Größenordnung vom halben Semmering-Basistunnel (27 km; Kostenschätzung 3, 4 Mrd. €) und mindestens eine Länge des Lainzer Tunnels (12 km; Kosten ca. 1,3 Mrd. €). Dazu kämen noch die Kosten von zumindest 4 - 5 teilweise unterirdischen Bahnhöfen, die sicher auch sehr beträchtlich ausfallen würden. **Die Realisierungschancen sind daher kaum gegeben.**

Für eine **Verbindung vom Bezirk Voitsberg zur steirischen Ostbahn fehlt eine entsprechende Nachfrage** (ca. 200 Pendler*innen reisen derzeit vom Bezirk Voitsberg nach Raaba).

Lösungsvorschläge – St. Peter:

Die Eisenbahnverbindung Feldkirchen – Raaba über das Magnawerk würde einerseits je nach Trassenverlauf eine lediglich 4 - 6 km lange Süd-Güterzugumfahrung des Grazer Zentrums und gleichzeitig eine Möglichkeit einer dritten Schnellbahn-Südeinfahrt nach Graz in die östlichen Stadtbezirke und zum Magnawerk bedeuten.

Wie bereits darauf hingewiesen, hat zu einer solchen Verbindung von der Koralmbahn zur Steirischen Ostbahn schon Verkehrsminister Einem per Verordnung den Auftrag gegeben, die Planungen wurden aber von den ÖBB als Nachfolgesellschaft der HL-AG für den Hochleistungsausbau lange auf Eis gelegt; sie sollen wieder aufgenommen und forciert werden.

Jedenfalls soll (als Teil der **City-Schnellbahn**) von der Steirischen Ostbahn mit Schnellbahnzügen bei den Schichtwechselzeiten bis zum **Magnawerk** gefahren werden.

- **In Raaba vor dem Magnawerk:**
 - Errichtung eines **P&R-Platzes** sowie
 - **Elektrifizierung des Anschlussgleises bis zum Magnawerk** von der bestehenden Ostbahn aus und
 - Nutzung als **S-Bahnstrecke** für die Schichtwechselzeiten (neue Schnellbahnlinie)

Dieser Ansatz wäre jedenfalls eine Okkasion im Vergleich zur Tunnel-S-Bahn.

- **Ausbau steirische Ostbahn**
 - Generell für Steirische Ostbahn zwischen Graz und Gleisdorf **1/4 h-Takt**
 - Vorgezogener **zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn** zumindest bis Gleisdorf als **HL-Strecke**, wie verordnet (im Sinne der HL-Verordnung der Bundesregierung - BGBl. 273 II/1997 und des Auftrages von Minister Einem) mit zwei zusätzliche Haltestellen bei .
- **Abgestimmter Fahrplan mit Busanschluss zu den Zügen** der Steirischen Ostbahn bei
 - **Hart** bei Graz S3 zu Bus 430
 - **Raaba** S3 zu Bus 430
- Mit der Verlängerung der Linie 3 über die Plüddemangasse erhält St. Peter eine zweite Direktverbindung.

Ein/Ausfallstor Liebenau

Einwohner:

In Liebenau leben fast **17.000 Menschen**; dazu kommt als unmittelbares Hinterland im Süden ein Einzugsgebiet über Bundesstraßen mit weiteren rund 23.000 Einwohnern, so dass sich allein daraus **40.000 Menschen** ergeben.

Gemeinde bzw. Bezirk von Graz	Hauptwohnsitz
Gössendorf (GU)	4.117
Hausmannstätten (GU)	3.475
Fernitz-Mellach (GU)	4.870
Vasoldsberg (GU)	4.609
Empersdorf (LB)	1407
Heiligenkreuz am Waasen (LB)	2825
Allerheiligen bei Wildon (LB)	1.528

Über große Entfernungen ergibt sich **längs der Autobahn ein noch viel größeres Einzugsgebiet** für diese Einfallsschneise, wobei mit wachsender Entfernung die Bedeutung der Gebiete abnimmt. Mit der Steirischen Ostbahn führt auch eine wichtige Eisenbahnachse über Liebenau nach Graz.

Einfallswegen:

Eisenbahn Steirische Ostbahn nach **Szentgotthard** mit Abzweigungen

- bei Gleisdorf nach **Weiz**,
- bei Feldbach nach **Bad Gleichenberg** und
- bei Fehring nach **Wiener Neustadt**

Straßen direkt: **A2Z** Autobahnzubringer zum **Knoten Graz Ost** der **A2** und **Conrad-von-Hötzendorf-Straße** (als Verlängerung)
B73 Liebenauer Hauptstraße (dahinter auch L312, L370, L371, L628, L247)
Münzgrabenstraße als Verlängerung davon
Ziererstraße – Kasernengasse – Schönaugasse – Wielandgasse - Neutorgasse

Indirekt: **A2 Südautobahn** (Wien, NÖ, Burgenland, Kärnten, Italien)
A9 Pyhrnautobahn (Slowenien, Obersteiermark, OÖ, Westösterreich)
 B67a Liebenauer Gürtel, Südgürtel (Liebenauer Hauptstraße – Autobahnabfahrt Graz Raaba – St. Peter Hauptstraße)
 Sternäckerweg (Verbindung Liebenauer Hauptstraße – Liebenau Murpark – St. Peter Hauptstraße)
 Petrifelder Straße, Karl-Huber-Gasse (Liebenauer Hauptstraße – St. Peter Hauptstraße) u. Puntigamer Straße
 L369 (Vasoldsberg, Premstätten), L215, L629 (Allerheiligen bei Wildon)

P&R **TG Liebenau Stadion** 650 Stellplätze; S3, Linie 4
Murpark Graz 480 Stellplätze; S3, Linie 4

Pendler:

Innerhalb von Liebenau pendeln ca. 760 Erwerbsspendler*innen; aus Liebenau pendeln in die anderen Grazer Bezirke über 3.700 Erwerbsspendler*innen; aus Graz nach Liebenau über 4.350.

Über und aus Liebenau pendeln zu **Erwerbszwecken fast 24.000 Richtung Graz** (bedingt durch den Autobahnknoten Graz-Ost und die steirische Ostbahn), davon **fast 20.000 von anderen steirischen Bezirken und Bundesländern** und davon wiederum ca. 5.700 aus Graz Umgebung, ca. 3.800 aus der SO-Steiermark und ca. 3.200 aus dem Bezirk Weiz.

Aus Graz in die Gegenrichtung pendeln ebenfalls insgesamt **fast 10.000 Erwerbsspendler*innen**, davon ca. 4.350 aus Graz nach Liebenau und **ca. 5.600 aus Graz** hinaus.

AUS/EINFAHRT LIEBENAU

Gemeinde bzw. Bezirk von Graz	wichtige Straßen	Erwerbsspendler*innen		davon Bezirksbinnenpendler*innen
		aus Graz nach	nach Graz von	
VII Liebenau	A2Z, Conrad v. HötzendorfStr., B73, Münzgrabenstr.	5.106	4.483	Liebenau 759
Gössendorf (GU)	B73	431	1.142	
Hausmannstätten (GU)	B73	293	856	
Fernitz-Mellach (GU)	L371	210	1.212	
Vasoldsberg (GU)	L369	151	1.066	
Empersdorf (LB)	Bezirksstraße	60	360	
Heiligenkreuz am Waasen (LB)	L628	60	640	
Allerheiligen bei Wildon (LB)	L629	50	240	
Nestelbach bei Graz (GU)	A2 von Osten, L384	101	598	
St. Marein (GU)	L305 und A2 von Osten	57	829	
Gleisdorf (WZ)	A2 von Osten	315	1.198	
St. Margarethen an der Raab (WZ)	A2 von Osten	28	390	
Hofstätten an der Raab (WZ)	A2 von Osten	47	218	
Markt Hartmannsdorf (WZ)	A2 von Osten	15	277	
Sinabelkirchen (WZ)	A2 von Osten	54	391	
Gersdorf an der Feistritz (WZ)	A2 von Osten	-	102	
Ilztal (WZ)	A2 von Osten	-	162	
Albersdorf-Prebuch (WZ)	A2 von Osten	108	192	
Pischelsdorf am Kulm (WZ)	A2 von Osten	30	258	
Bezirk Hartberg-Fürstenfeld der ehemalige Bezirk Feldbach (SOSTmk)	A2 von Osten	353	2.106	
der ehemalige Bezirk Radkersburg (SOSTmk)	A2 von Osten	369	3.252	
	A2 von Westen, A9	61	530	
Zwischensumme Hinterland		2.793	16.018	
Zwischensumme inkl. Liebenau		7.899	20.501	
Hinterland und Liebenau	OHNE Binnenpendler Liebenau	7.140	19.742	

Gemeinde bzw. Bezirk von Graz	Erwerbsspendler*innen	
	aus Graz nach	nach Graz von
Graz VII Liebenau ohne Binnep.)	4.347	3.724
Gem. Bez. GU	1.085	4.276
Gem. Bez. LB	170	1.240
Gem. GU	158	1.427
Gem. Bez. Weiz	597	3.187
Hartberg-Fürstenfeld	353	2.106
SO Stmk	430	3.782
Bez. Leibnitz	170	600
Bez. Deutschlandsberg	350	800
Bez. Voitsberg	137	679
W, NÖ, B, K	2.148	1.836
Insgesamt	9.945	23.657
Insgesamt Graz ↔ Umland	5.598	19.933

Öffentlicher Verkehr

- Steirische Ostbahn** mit Stationen in **Graz Liebenau-Murpark**
Graz-Liebenau Stadion, wobei diese Station nur eine Bedarfshaltstelle für Veranstaltungen ist

Die Schnellbahnlinien sind S3 Graz – Szentgotthard und als Ergänzung die S31 Gleisdorf - Weiz

Grundsätzlich gilt auf der steirischen Ostbahn ein **½h-Takt bis Fehring**, danach ein Stunden-Takt. Ein großes Problem der steirischen Ostbahn ist allerdings die Lage der Bahn und der Stationen zu den Ortskernen, die bei fast allen größeren Ortschaften eher außerhalb oder günstigstenfalls am Ortsrand liegen, so dass die fußläufige Erreichbarkeit sehr schlecht ist:

Gleisdorf Bf – Hauptplatz	750 m
Feldbach Bf – Hauptplatz	800 m
Fehring Bf – Hauptplatz	2 km

- Straßenbahn**
 - Linie 4** Liebenau Murpark – **Stadion Liebenau - Ostbahnhof** - Jakominiplatz - Hauptplatz – **Hauptbahnhof** - Laudongasse
 - Linie (13)** *Abend und Sonn- und Feiertage*
 Liebenau Murpark – **Stadion Liebenau - Ostbahnhof** – Jakominiplatz - Krenngasse

- **Städtische Buslinien**

34/34E	Thondorf / Theyergasse - Neusiedlergasse - Jakominiplatz
(64E)	St. Leonhard/Klinikum Mitte - Schulzentrum St.Peter - Liebenau Murpark - Puntigam Bahnhof
72	Schulzentrum St. Peter - Raaba Bf - (Walter-P.-Chrysler-Platz -) Liebenau Murpark
74/74E	Liebenau Murpark - Werk Thondorf / Thondorf - Dörfla
75/75U	Liebenau Murpark - Center Ost / Raaba – Hart Bf - Pachern P+R
N4	Grazer Nightline Jakominiplatz - Liebenau Murpark - Dörfla – Hausmannstätten/Fernitz - Gössendorf - Dörfla
N8	Grazer Nightline Thondorf - Jakominiplatz

- **Überlandbuslinien**

311	Der Linienplan am Stadtplan und bei openstreetmaps (Linienführung durch Liebenau) stimmt mit dem Linienfahrplan der Verbundlinie (Gleisdorf – Wien, <i>Dr Richard</i>) nicht zusammen
X31	Expressbusse Graz Hbf – Ostbahnhof – Liebenau Stadion - Liebenau Murpark - A2/Südbahn - Gleisdorf - Hartberg
431/441	Graz Jakominiplatz – Liebenau Murpark - Hausmannstätten – Kalsdorf Bf - Vasoldsberg - Premstätten - Nestelbach bei Graz
440	Graz Jakominiplatz - Raaba - Laßnitzhöhe - Krumegg / Brunn -St. Marein bei Graz - Kirchberg/Raab (- Fladnitz im Raabtal)
470	Graz - Gleisdorf - Ilz - Fürstenfeld (- Güssing (B))
500	Graz Don Bosco – Münzgrabenstraße Stadion - Liebenau Murpark - Heiligenkreuz am Waasen - Kirchbach - St.Stefan im Rosental
521	Graz Jakominiplatz - Münzgrabenstraße Stadion - Liebenau Murpark - Gössendorf - Fernitz - Murberg - Siebing (- Schwasdorf)
541	Graz Griesplatz - Münzgrabenstraße Stadion - Hausmannstätten (- Empersdorf -)Heiligenkreuz am Waasen - Wolfsberg im Schwarzautal und zurück
671	Graz Andreas Hofer Platz - Feldkirchen - Neuwindorf - Schwarzlsee/IBC - Thalerhof
X41	Expressbusse Graz Hbf - A2/Südbahn - Ilz - Fürstenfeld (- Güssing (B))
X50	Expressbusse Graz Andreas Hoferplatz – Münzgrabenstraße Stadion - Prosdorf - Kirchbach - St.Stefan im Rosental

Die Ein/Ausfallsroute Liebenau und die Nord-Süd-Achse innerhalb von Graz ergeben einen gewaltigen N-S- bzw. S-N-Verkehrsstrom, dem noch kein geeignetes ÖV-Angebot gegenübersteht.

Lösungsvorschläge – Liebenau:

Die **Steirische Ostbahn** hat

- im **Nahbereich** von Graz, wo sie nahe bei kleineren Siedlungen liegt, zu wenig Haltestellen, um die dort Wohnenden gar nicht erst ins Auto einsteigen zu lassen, und
- im **Fernbereich** von Graz Haltestellen zu weit abseits der größeren Orte (vor allem Feldbach und Fehring), so dass dort jedenfalls ein Umsteigen von Bus/PKW auf die Bahn notwendig ist, was wiederum nur bei sehr schnellen Fahrzeiten nach Graz angenommen würde, weil ja die Wegzeit zum Bahnhof mitgerechnet werden muss. Derzeit benötigt man mit dem Zug erheblich länger nach Graz (1h die beschleunigten REX-Züge und 1¼h die S-Bahnzüge) als der PKW (ca. 1h).

Dazu kommen die Anfahrtswege am Land und in Graz.

Für den **Nahverkehr** (S3) werden zwischen Gleisdorf und Graz zwei **zusätzliche Haltepunkte**

- im Süden von Laßnitzthal zwischen Hierzerweg und Schinnerlweg sowie
- zwischen Laßnitzthal und Gleisdorf bei Flöcking

empfohlen.

Für den **Fernbereich** werden

- **schnelle Züge** von Szentgotthard (9.000 Einwohner)
 - nur mit Halten in Jennersdorf (4.000 Einwohner), Fehring (7.000 Einwohner) und Feldbach (13.000 Einwohner) und Gleisdorf (11.000 Einwohner) und Raaba nach Graz (Haltepunkte Ostbahnhof, Don Bosco und Hauptbahnhof)
 - mit unmittelbarem Anschluss an die im vorigen Abschnitt vorgeschlagene zusätzliche Schichtwechselschnellbahnverbindung oder mit Buszubringer ins Magnawerk und
- **Züge von der StLB-Strecke**, die von Weiz bis Gleisdorf, ggf. aber auch von Bad Gleichenberg bis Feldbach die Pendler*innen sammeln und dann nur mehr in Raaba, Ostbahnhof, Don Bosco und Hauptbahnhof halten
sowie
- gut abgestimmte Buszubringerdienste von den Ortszentren zur Bahn in Fehring und Feldbach

vorgeschlagen.

Mit Elektrifizierung und leistungsfähigen Fahrzeugen auf gut gewartetem Oberbau sollte auf von Szentgotthard nach Graz Hbf (82 km) eine **Fahrzeit von ca. einer Stunde** möglich sein.

Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn:

- Die 1997 verordneten Planungen für die **Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn** sollen wieder aufgenommen werden, mit dem Ziel einer durchgängigen West-Ost-S-Bahn in bzw. südlich von Graz (Bahnanbindung des Magnawerkes aus dem Süden und von der Koralmbahn, Verbindung von der Ostbahn zum Flughafen)
- Damit wäre zusätzlich zur S5 und S51 eine **neue Schnellbahnlinie S52** von Spielfeld über den Flughafen und über das **Magnawerk** in die steirische Ostbahn zum Hauptbahnhof möglich, womit neue Verkehrsströme erschlossen würden (von den Bezirken Leibnitz und Deutschlands pendeln über 1.700 Personen in den Stadtbezirk Liebenau und weitere 650 Personen nach Raaba zusammen also über 2.300 Personen, womit klar sein sollte, welcher Teil des von den Grünen angedachten südlichen Schnellbahnringes Priorität haben muss).
- In diesem Zusammenhang wäre **bei Raaba ein intermodaler Knoten** mit P&R-Plätzen für diese neue S52 einzurichten.
- Die Steirische Ostbahn soll **zwischen Don-Bosco und Gleisdorf durchgängig zweigleisig** ausgebaut werden, um einerseits die angesprochenen Verdichtungen und gleichzeitig auch die Mischverkehre (schnelle Interregio-Züge und S-Bahnverkehr Graz-Gleisdorf) zu verkraften.

Verlängerung Straßenbahnlinie 4 (Prüfung):

Ergänzend wäre auch eine **Verlängerung der Straßenbahnlinie 4** von Liebenau Murpark durch eine Unterführung des Sternäckerweges unter die Steirische Ostbahn und eine Verlängerung längs der Liebenauer Hauptstraße bis zum Westtor des Magnawerkes zu prüfen. Dies nicht nur wegen der Arbeiter in diesem Werk sondern auch wegen der stark entwickelten Besiedelung zwischen Murpark und Südbahn.

Ein/Ausfallstor Puntigam

Einwohner:

In Graz Puntigam haben **über 9.800 Menschen** ihren Hauptwohnsitz; ca. weitere 17.000 wohnen in Feldkirchen bei Graz (6.700), in Kalsdorf bei Graz (7.600) und in Werndorf (2.400), wobei dieser unmittelbar südlich von Graz liegende Bereich stark steigende Einwohnerzahlen aufweist.

Über große Entfernungen ergibt sich **längs der Autobahnen A2 und A9 ein noch viel größeres Einzugsgebiet** für diese Einfallsschneise, wobei auch hier mit wachsender Entfernung die Bedeutung der Gebiete abnimmt.

Durch die **Südbahn** ist Puntigam aber auch die Einfallsrouten für Bahnreisende aus dem Süden.

Einfallswegen:

Eisenbahn	Südbahn,	(alte) Südbahn (nach Spielfeld und Slowenien)
		Neue Südbahn (mit der Koralmbahn nach Kärnten und Italien)
Straßen	direkt:	B67 (A2 und Flughafen, Feldkirchen, Kalsdorf)
		Triesterstraße (in Feldkirchen)
	Indirekt:	Wagner-Jauregg-Straße nach Straßgang
		B67A Puntigamer Straße, Weblinger Gürtel (Zubringer zur A9 Pyhrnautobahn)
		L321 Gradner Straße nach Straßgang
		A2 Südatautobahn (Wien, NÖ, Burgenland, Kärnten, Italien)
A9 Pyhrnautobahn (Slowenien, Obersteiermark, OÖ, Westösterreich)		
P&R	Zentralfriedhof	119 Plätze, Linie 5
	Brauquartier Puntigam	464 Plätze, S5, S6, Linie 5
	Nahverkehrsknoten Puntigam	50 Plätze, S5, S6, Linie 5

Flughafen Graz (in Feldkirchen)

drittgrößter Flughafen Österreichs nach Flugbewegungen
viertgrößter Flughafen Österreichs nach Passagierzahlen

Pendler:

**AUS/EINFAHRT
PUNTIGAM**

Gemeinde bzw. Bezirk von Graz	wichtige Straßen	Erwerbsspendler*innen	
		aus Graz nach	nach Graz von
XVII Puntigam	B67 Flughafenstraße; Mitterstraße, Triesterstraße	3.544	2.677
Feldkirchen bei Graz (GU)	B67	854	1722
Kalsdorf bei Graz (GU)	B67	914	1689
Werndorf (GU)	B67	157	293
Werndorf (GU)	A9 - A2 -B67	158	293
Zwischensumme nahes Hinterland		1.925	3.704
Zwischensu. inkl. Puntigam		5.469	6.381
Nahes Hinterland u. Puntigam		OHNE Binnenpendler Puntigam	
		5.119	6.031
XVII Puntigam – restl. Graz	(ohne Binnenpendler*innen Puntigam)	3.194	2.327
Gem. GU		1925	3704
Gem. GU		158	293
Bez. Deutschlandsberg		70	400
Bez. Leibnitz		80	780
Bez. Voitsberg		32	267
Hartb.-FF		13	551
Bez. Weiz		44	182
SO Stmk (FF)		25	313
SO Stmk (RA)		8	104
W, NÖ, B		95	466
Insgesamt		5.644	9.388
Insgesamt Graz ↔ Umland		2.450	7.061

 davon
Bezirksbinnen-
pendler*innen

Puntigam
350

Somit pendeln innerhalb von Puntigam ca. 350 Erwerbsspendler*innen; aus Puntigam pendeln in die anderen Grazer Stadtbezirke über 2.300; in der Gegenrichtung ca. 3.200.

Über und aus Puntigam pendeln zu **Erwerbszwecken fast 9.400 Richtung Graz**, davon **ca. 7.000 von anderen steirischen Bezirken und Bundesländern** und davon wiederum ca. 4.000 aus Graz Umgebung.

Aus Graz in die Gegenrichtung pendeln ebenfalls insgesamt **ca. 2.450 Erwerbsspendler*innen**, weitere 3.200 von den anderen Stadtbezirken nach Puntigam und in Summe **ca. 5.600 aus Graz**.

Öffentlicher Verkehr:

- **Südbahn** mit der Station **Graz Puntigam**

Schnellbahnlinie	S5	Graz – Spielfeld-Straß (ÖBB) h-Takt mit Einschüben
	S6	Graz Hbf – Koralmbahn - Wettmannstätten – Wies-Eibiswald (GKB) h-Takt

Bedienter Bahnhof in Puntigam: **Graz Puntigam**

Grundsätzlich gilt auf der **Südbahn** für die S-Bahn ein **Halbstundentakt bis Spielfeld-Straß** (mit Taktabweichungen zu gewissen Stunden); zwischen Graz und Werndorf gibt es fallweise zusätzliche Verdichtungen. Ergänzend im Süden: S51 Spielfeld-Straß – Bad Radkersburg (ÖBB)

Wichtige Zuggattungen: S6, REX, D, RJ, EC – Züge

Karlauer Schleppbahn: Derzeit befindet sich dort eine für den ÖPNV **nicht genützte** ca. 5 km lange Strecke, die von der Steirischen Ostbahn beim Südende des Grieskais abzweigt, teilweise längs der Mur Richtung Süden vorbei am Schlachthof, dem Fernheizkraftwerk Graz und dem Wirtschaftshof Graz und beim Murkraftwerk in Graz Puntigam zum Mühlgang schwenkend sowie weiter neben Wirtschaftsbetrieben nach Süden verlaufend bis zur Auer-Welsbach-Gasse führt.

Diese Schleppbahn führt fast durchgehend durch Gewerbegebiet, berührt Siedlungen derzeit nur am Rande und führt durch ein Bauentwicklungsgebiet, das in Zukunft sicher sehr wertvoll wird, so dass dann eine Bahnerweiterung nur mehr schwer durchsetzbar wird. Daher wäre die Sicherung dieser Schleppbahn für den ÖPNV auch eine wichtige Zukunftsvorsorge für Graz.

- **Straßenbahn** **Linie 5** Andritz - Jakominiplatz – Karlauer Gürtel - (zwischen Südbahn und Schleppbahn) – Zentralfriedhof - Puntigam Bahnhof
(N5) Grazer Nightline | (Oberandritz -) Andritz - Jakominiplatz - Puntigam -Feldkirchen - Kalsdorf - Laa - Werndorf - Wundschuh - Unterpremstätten

- **Städtische Buslinien**

- (N5)** Grazer Nightline | (Oberandritz -) Andritz - Jakominiplatz - Puntigam -Feldkirchen - Kalsdorf - Laa - Werndorf – Wundschuh - Unterpremstätten
- 52** Zentralfriedhof - **Hauptbahnhof** - Shopping-Nord - Andritz - Ziegelstraße
- 62(62E)** **Puntigam Bahnhof – Straßgang Bahnhof** - Eggenberger Allee/tim - Göstinger Straße/UKH - Carnerigasse

64(64E)	St.Leonhard/Klinikum Mitte - Schulzentrum St.Peter -Liebenau Murpark - Puntigam Bahnhof
65(65E)	Puntigam Bahnhof - Eggenberger Allee/tim / Kapellenwirt
67(67E)	Zentralfriedhof / Jakominiplatz - Andreas-Hofer-Platz - Zanklstraße
78	Pirka / Gedersberg - Seiersberg - Puntigam Bahnhof
80	Puntigam Bahnhof - Rudersdorf - Feldkirchen Raiffeisenplatz

- **Überlandbuslinien**

600	Graz Griesplatz – Zentralfriedhof – Brauhaus Puntigam - Kalsdorf – Werndorf Bf – Wildon Bf – Leibnitz Bf - Straß
620	Graz Griesplatz – Zentralfriedhof – Brauhaus Puntigam – Werndorf Bf - Wildon Bf - St. Georgen an der Stiefing - Wolfsberg im Schwarzautal
630	Graz Hbf – Puntigam Bf - Feldkirchen - Flughafen Graz - Kalsdorf Bf - Fernitz
650	Graz Hbf – Feldkirchen-Seiersberg Bf - Preding – Wettmannstätten Bf - Gleinstätten (- Arnfels)
G650/671	Gesamtfahrplan Graz Andreas-Hofer-Platz - Feldkirchen-Seiersberg Bf - Neuwindorf - Schwarzlsee

Lösungsvorschläge – Puntigam:

- **Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn**
Die Planungen für die bereits mehrmals zitierte von Verkehrsminister Einem 1997 vorausschauend verordnete „Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn“ sollen wieder aufgenommen werden als **Schnellbahnverbindung** und **Güterzugumfahrung von Graz** aufgenommen werden. Dies soll unter Berücksichtigung des Magnawerkes mit dem Ziel einer durchgängigen Schnellbahn von der Ostbahn bei Raaba über das Magnawerk und weiter zur Südbahn und Koralmbahn (**MIT einer Haltestelle Flughafen Graz an der Koralmbahn**) erfolgen.
- Die **Karlauer Schlepplbahn** soll für den **ÖPNV** und zwar für den Süd-Nord–Durchbindeverkehr **als ein Ast der City-S-Bahn von der Auer-Welsbach-Straße bis zur Andritzer Reichsstraße** adaptiert werden. Dies ist mit relativ geringen Kosten möglich (Elektrifizierung durchführen, Sicherungssystem einrichten und Haltestellen errichten). Wenn der Betrieb mit Pendeltriebwagen Andritz (Fabrik) – Am Mühlengrund in Puntigam (Auer-von-Welsbach-Straße) zunächst so durchgeführt wird, dass sich im Abschnitt Karlau – Auer-von-Welsbach-Straße immer nur ein Fahrzeug befinden kann, ist ein Betrieb in diesem Abschnitt sicherungstechnisch sehr einfach und kostengünstig durchführbar.

Haltestellen :

- Vor der Abzweigung von der Steirischen Ostbahn bei Karlau beim Lazarettgürtel (Gries)
 - Puchsteig/Sturzgasse (Gries)
 - Holzerweg (Puntigam)
 - Puntigamer Straße (Puntigam)
 - Auer-Welsbach-Straße (Puntigam)
-
- Bei der Puntigamer Straße wäre die City-Schnellbahn lediglich 600 m vom Anschlussgleis der Brauerei Puntigam entfernt. Dazwischen liegen lediglich ein großes Feld, die Puchstraße und eine Lidl-Filiale. Die **Prüfung** einer möglichen Verbindung zwischen der ehem. Karlauer Schleppbahn (geplante City-Schnellbahn) und der Südbahn wäre daher angebracht.
 - Die **Überlandbusse** sollten spätestens am Stadtrand bei den Bahnstationen bzw. bei den Straßenbahndstellen enden – besser bei einem ÖV-Knoten am Flughafen.
 - Die **Straßenbahnlinie 5** soll vom Bahnhof Puntigam (S5, S6) bis Webling als **Querverbindung** zur Pyhrnautobahn und zur GKB (S61, S7) verlängert werden (Skizze siehe Abschnitt „Ein/Ausfallstor Straßgang“)

Flughafenanbindung und Koralmbahn

Der **Flughafen Graz** weist eine **Frequenz** von **ca. 1 Mio. Passagier*innen** auf. Ca. 900 Menschen sind dort beschäftigt; davon 190 direkt bei der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft (Quelle: Statistik Graz).

Der Flughafen wird durch die Schnellbahnen S5 und S6 (weiter Fußweg) **nur schlecht angebunden** und befindet sich ca. 650 m abseits der Schnellbahnstation Feldkirchen.

Folgende Fluggesellschaften bieten **regelmäßigen Linienflugverkehr** nach Graz an:

- Air Dolomiti
- Austrian
- easyJet
- KLM
- Lufthansa
- Swiss
- Turkish Airline

Daneben gibt es sieben weitere Fluggesellschaften mit regelmäßigen Ferienflügen oder Charterflügen.

Es ist nicht auszuschließen, dass durch eine frühere Kärntner Interessenspolitik der Flughafen Annabichl Klagenfurt gegen den Flughafen Graz Thalerhof ausgespielt und somit gegen einen Bahnanschluss interveniert wurde (siehe Berichte Kleine Zeitung 3.9.2020).

Lösungsvorschlag Flughafen

- Den Flughafenast der Koralmbahn ohne Flughafenhaltestelle zu errichten, um den Flughafen der zweitgrößten Stadt Österreichs „auszuhungern“, wie zuletzt vorgesehen, wäre ein Schildbürgerstreich der Sonderklasse und sollte verhindert werden.

Die derzeitige Haltestelle ist für Flughafenreisende zu weit entfernt. Die ursprünglichen Planungen für eine Flughafenhaltestelle an der Koralmbahn sollen daher unbedingt bereits jetzt umgesetzt werden. Eine Haltestelle Flughafen Graz an der Koralmbahn würde ermöglichen, dass auch überregionale Züge aus z.B. Unterkärnten oder Slowenien direkt den Flughafen anfahren würden.

- Zwischen der jetzigen und der künftigen **Haltestelle Flughafen Graz** an der Koralmbahn soll gleichzeitig auch ein **multimodaler Knoten**, den auch Überlandbusse anfahren, eingerichtet werden, um die Südpendler bereits beim Flughafen abzufangen und auf den Schienenverkehr umzulenken. Der Weg von der derzeitigen Haltestelle zur künftigen Haltestelle Flughafen Graz und weiter zur Ankunft/Abflug-Abfertigung soll hochbaulich gestaltet werden und als hochwertiges Büro- und Outletcenter angelegt werden.
- Mit der Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn (siehe „Aus/Einfallstor Liebenau“) wäre zusätzlich zur S5 und S51 eine **Schnellbahn S52** von Spielfeld über den Flughafen und über das Magnawerk zum Hauptbahnhof möglich.
- Eine **vorsorgliche Sicherung der Trasse** für eine **Verlängerung der City-Schnellbahn** von den Gleisen der Karlauer Schnellbahn zu dieser südlichen Verbindung Koralmbahn - Steirische Ostbahn soll auch erfolgen, falls im Süden von Puntigam im Bereich Rudersdorf - Feldkirchen weitere Bautätigkeiten geplant sind (Planung noch VOR einer Siedlungsfreigabe), da es danach wesentlich schwieriger wird eine Trasse zu finden.

Ein/Ausfallstor Straßgang

Einwohner:

In Straßgang haben **über 18.000 Menschen** ihren Hauptwohnsitz; mit den Nebenwohnsitzen sind es in Summe fast 20.000.

Gemeinde bzw. Stadtbezirk	Hauptwohnsitz
Straßgang (G)	18.036
Seiersberg-Pirka (GU)	11.408
Haselsdorf-Tobelbad (GU)	1.526
Premstätten (GU)	6.339
Lieboch (GU)	5.225
Wundschuh (GU)	1.629
Dobl-Zwaring (GU)	3.554

Im unmittelbaren Hinterland von Straßgang wohnen sogar noch weit mehr (**ca. 30.000**) mit relativ starkem Zuwachs in den letzten Jahrzehnten.

Somit ist eine Größenordnung von **50.000 Menschen** von diesem Einfallstor stark betroffen.

Über große Entfernungen ergibt sich **längs der Autobahnen A2 und A9 ein noch viel größeres Einzugsgebiet** für diese Einfallsschneise, wobei auch hier mit wachsender Entfernung die Bedeutung der Gebiete abnimmt. Durch den Plabutschunnel ist Straßgang auch für Einreisende aus dem Norden sehr gut erreichbar. Darüber hinaus ist dieser Bezirk auch die Einfallsrouten für die **Graz Köflacher Eisenbahn (GKB)**.

Einfallswegen:

Eisenbahn

GKB Graz Köflacher Eisenbahn

von Wies-Eibiswald über Deutschlandsberg

über die beiden Achsen

- Wettmannstätten und Koralmbahn und
- Lieboch GKB

(wobei für Straßgang nur der GKB-Ast über Lieboch wirksam ist),

sowie auch

von Köflach über Lieboch nach Graz

Straßen

direkt: **A9 Pyhrnautobahn** (zum Knoten Graz West mit der Verknüpfung zur A2 Südautobahn, weiter nach **Slowenien, Südsteiermark, ehem. Bez. Radkersburg;**

in Verbindung mit dem ca. 10 km langen

Plabutschunnel auch die wichtigste Nord-Süd-Tangente von Graz und Erschließung der **Bezirke nördlich und OÖ, Salzburg, Tschechien**

zur

von Graz und Deutschland)

B70 von **Don Bosco** zur Pyhrnautobahn-Einbindung beim Verteilerkreis Webling am Südennde des

Plabutschunnels und weiter als Kärntner Straße
und Packer Straße über Seiersberg nach
Tobelbad, Lieboch und über Voitsberg nach
Kärnten

Harter Straße von Don Bosco zur
Straßganger Straße von Wetzelsdorf zur B70

L303 Premstätter Straße von Seiersberg nach
Premstätten

indirekt: Wagner-Jauregg-Straße – Grillweg von Puntigam zur
Gablenzkaserne

B67 Weblinger Gürtel vom Verteilerkreis Webling nach
Puntigam

L321 Gradnerstraße von Puntigam zur Kärntner Straße

L313 Feldkirchner Straße von Feldkirchen zur Kärntner
Straße

L303 Premstätter Straße von Seiersberg nach
Premstätten

A2 Südautohahn von Kärnten über die Steiermark
nach **Wien, NÖ und das Burgenland** und zur
Nordanbindung des Flughafens und
andererseits in den **Bezirk Voitsberg und**
weiter nach **Kärnten und Italien** oder
über das **Gaberl** nach Zeltweg und Judenburg

L397 Verbindung zur Region bei Schachenwald
(Premstätten und Flughafen-Westseite)

L373 Verbindung A9 – Kalsdorf und zur **Südanbindung
des Flughafens**

L379 von der A9 nach Kalsdorf

L381 Verbindung A9 zu **Terminal Werndorf**,
Wundschuh und Großsulz

Mit dem Autobahnknoten Graz West einerseits und dem Plabutschunnel andererseits ist
Straßgang **für den Individualverkehr der wichtigste Knotenbezirk**.

Die GKB über Straßgang genießt hingegen Bedeutung für die beiden Bezirke Voitsberg und
Deutschlandsberg.

P&R Webling Kärntner Straße: 219 Plätze; ÖV-Anbindung: Bus 32

Pendler*innen

Innerhalb von Straßgang pendeln ca. 760 Menschen zu Erwerbszwecken; aus dem übrigen
Graz nach Straßgang ca. 3.800 und 4.400 in die Gegenrichtung (in die anderen Bezirke von
Graz).

In das gesamte Hinterland pendeln über **10.000 Menschen** und **aus dem Hinterland** über
diese Einfallsschneise über **25.000 nach Graz**. Damit wird dieses Ausfallstor gemeinsam mit

Straßgang selbst zu einer Einfallsschneise von **ca. 30.000 Erwerbsspendler*innen in Richtung Graz** und mit **ca. 14.000** in die Gegenrichtung somit zur **stärksten Pendler*innenroute**.

**AUS/EINFAHRT
STRASSGANG**

Gemeinde bzw. Bezirk von Graz	wichtige Straßen	Erwerbsspendler*innen	
		aus Graz nach	nach Graz von
XVI Straßgang	A9, B70	4.570	5.152
Seiersberg-Pirka (GU)	A9, B70	2364	3262
Haselsdorf-Tobelbad (GU)	B70	108	350
Premstätten (GU)	L303	1508	1425
Lieboch (GU)	B70	466	1138
Wundschuh (GU)	L381	248	317
Dobl-Zwaring (GU)	L304	240	752
Zwischensumme nahes Hinterland		4934	7244
Zwischensumme inkl. Straßgang		9.504	12.396
Nahes Hinterland und Straßgang	OHNE Binnenpendler Straßgang	8.746	11.638

davon Bezirksbinnenpendler*innen

Straßgang
758

XVI Straßgang (ohne Binnenv.)		3.812	4.394
Gem. GU		4.934	7.244
Bez. Deutschlandsberg		1.300	4.200
Bez. Leibnitz		1.200	6.750
Bez. Voitsberg		201	1.810
Hartb.-FF		251	686
Bez. Weiz		228	454
SO Stmk (FF)		286	1.016
SO Stmk (RA)		184	934
W, N, B, K		1.500	2.372
Insgesamt		13.896	29.859
Insgesamt Graz ↔ Umland		10.084	25.465

Von den südlichen Randbezirken liegen Liebenau und auch Straßgang jeweils mit ca. 760 Binnenpendler*innen ebenfalls vorn.

Dem hohen Bedarf an Verkehr steht folgendes ÖV-Angebot gegenüber:

Öffentlicher Verkehr:

- **GKB** (S6 Graz Hbf – Koralmbahn - Wettmannstätten – Wies-Eibiswald)
- S7** Graz Hbf - Köflach
- S61** Graz – Lieboch – Wettmannstätten – Wies-Eibiswald

Bediente Bahnhöfe in Straßgang: **Graz Webling
Straßgang**

- **Straßenbahnlinie**

Im Stadtbezirk Straßgang befindet sich trotz der hohen Pendlerbewegungen derzeit KEINE Straßenbahnlinie

- **Städtische Buslinien**

31, 31E Webling - **Don Bosco Bahnhof** - Jakominiplatz - Uni/RESOWI

32 Seiersberg - **Don Bosco Bahnhof** - Jakominiplatz

62 **Puntigam Bahnhof** – **Straßgang Bf** - Eggenberger Allee/tim -Göstinger Straße/UKH - Carnerigasse

65, 65E **Puntigam Bahnhof** - Eggenberger Allee/tim / Kapellenwirt

79 Pirka - Seiersberg - Pirka - Gedersberg

N2 Grazer Nightline | Webling – **Don Bosco Bf** - Jakominiplatz - Universität - Wirtschaftskammer

N6 Grazer Nightline Unterpremstätten - Seiersberg – **Don Bosco** - Jakominiplatz - Schulzentrum St.Peter - St.Peter

- **Überlandbusse**

G681/691 Gesamtfahrplan | Graz Griesplatz – **Don Bosco** - Unterpremstätten

700 **Graz Hbf** – **Graz Don Bosco** – **Lieboch Bf.** - Voitsberg – **Köflach Bf**

720 nicht auf der Verbundhomepage

740 (**Graz Griesplatz** – **Don Bosco**) **Lieboch** – **Söding-Mooskirchen Bf** - (Rossegg -) St. Stefan ob Stainz - Stainz

760 Graz Griesplatz – Graz Hauptbahnhof – **Don Bosco** - **Lieboch Bf** - (St. Stefan ob Stainz -) Stainz – **Frauental-BadGams Bf** - Deutschlandsberg

Der wohl dringendste Lösungsbedarf liegt im Bereich der Autobahnabfahrt Graz Webling, dem Kreisverkehr beim Weblinger Gürtel (dessen Parkplatz ohne guten ÖV-Anschluss vergeudet ist) und der Haltestelle Graz Webling der GKB, wo einerseits Parkplatznot und andererseits ÖV-Not herrscht.

Lösungsvorschläge Straßgang:

- **GKB Zusätzliche Haltepunkte in**
 - **Wetzelsdorfer Straße** und
 - **Seiersberg**

- **Verlängerung der Straßenbahnlinie 5** von der derzeitigen Endstelle beim Bahnhof Puntigam über den Weblinger Gürtel bis zur GKB-Station Graz-Webling:



- Die Verlängerung der Linie 5 soll **bis zur GKB-Haltestelle Graz Webling** erfolgen. Ob die Haltestelle im Kreisverkehr (wie im Schaubild) oder gleich östlich davon beim Center West sein soll, ist eine Abwägung zwischen reinen P&R-Kunden und Center West-Kunden. Das sollte vor der Errichtung ggf. mit Umfragen noch geklärt werden.

Da ein Wendebogen im Bereich der Überwachungszentrale Plabutschtunnel die Rettungseinfahrten zum Plabutschtunnel beeinträchtigen würde, ist eine Tram-Haltestelle bei der GKB nur unterirdisch unmittelbar nördlich der Überwachungszentrale im Hang möglich (unter der nördlichen Zufahrtsrampe zur Überwachungszentrale). Diese Tieflage kann niveaugleich für einen Fußgängertunnel zwischen dem Bahnsteig der Linie 5 und dem südlichen Ast der Alfred-Coßmann-Gasse unter der GKB genutzt werden; auf der Seite der Alfred-Coßmann-Gasse ist eine Treppe und ein Lift zum GKB-Bahnsteig erforderlich.

- Nachdem die **Linie 5** – nach Verlegung der Linie 3 nach Gösting – die einzige verbleibende Straßenbahnlinie nach Andritz ist, müssten die **Intervalle halbiert** werden, um die gleich Bedienung sicherzustellen. Damit würde gleichzeitig die Verlängerung nach Webling aufgewertet werden.

Sowohl für die Verlängerung nach Andritz bis zur City-S-Bahn als auch für Webling wären für die **Linie 5 Straßenbahnwendezüge** erforderlich.

- Darüber hinaus soll auch die bereits von Hüsler angeregte (und dort noch mit anderer Nummer angeführten) Verlängerung der (neuen) **Straßenbahnlinie 6** von Wetzelsdorf nach Webling West geprüft werden.

Ein/Ausfallstor Wetzelsdorf und Eggenberg

Wetzelsdorf ist zwar kein Haupteinfallstor, bietet aber mit der L301 einen gern angenommenen Schleichweg - nicht nur für die westlich gelegenen Gemeinden von Graz Umgebung sondern auch für viele Ortskundige aus dem Bezirk Voitsberg.

Mit dem von Norden nach Süden verlaufenden Plabutschrücken als Westgrenze hat der Stadtbezirk Eggenberg keine unmittelbare Einfallsroute vom Westen her, grenzt im Südwesten aber teilweise an die L301 an, sodass dieser Einfallsweg für beide Bezirke Geltung hat.

Einwohner:

In **Wetzelsdorf** sind über **17.300 Einwohner** gemeldet, davon etwas über 1.000 Menschen mit Nebenwohnsitz. In den **unmittelbaren Hinterlandgemeinden** des Bezirkes Graz Umgebung (Thal, Hitzendorf und Sankt Bartholomä) wohnen weitere **11.000 Menschen** und im Bezirk **Voitsberg ca. 51.000**.

In **Eggenberg** leben ca. 21.300 Menschen mit Hauptwohnsitz und wegen der angenehmen Wohnlage 2.100 mit Nebenwohnsitz; in Summe daher **23.400 Einwohner**.

Beide Wohnbezirke zusammengenommen haben **fast 41.000 Einwohner**.

Einfallswege:

GKB Graz Köflacher Eisenbahn

von Wies-Eibiswald über Deutschlandsberg über die beiden Achsen

- Wettmannstätten und Koralmbahn und
- Lieboch GKB-Strecke sowie auch

von Köflach über Lieboch nach Graz, wobei für Wetzelsdorf nur der GKB-Ast über Lieboch wirksam ist.

Straßen

- | | |
|----------|---|
| direkt | <p>B70 Kärntner Straße nach Süden</p> <p>L301 Wetzelsdorfer Strain über Hitzendorf in den den Bezirk Voitsberg</p> <p>Reininghausstraße vom GKB-Bahnhof zur Steinbergstraße</p> <p>L331 Thalerseestraße von der L301 abzweigend nach Thal</p> <p>Eggenberger Straße/Eggenberger Allee
Verlängerung der Annenstraße nach Eggenberg</p> <p>Laudongasse/Georgigasse Verbindung vom Hauptbahnhof zum Stadion Eggenberg und die Schulen beim Schloss</p> <p>Göstinger Straße von Eggenberg (Schloß, LKH II und und UKH) nach Norden</p> <p>Peter-Tunner-Straße nach Lend und weiter zum Kalvariengürtel nach Geidorf</p> |
| Indirekt | <p>Harter Straße von Don Bosco nach Südwesten</p> |

Peter Rosegger-Straße von Don Bosco bis nahe zur Belgier Kaserne

Straßganger Straße von Eggenberg über Wetzelsdorf nach Straßgang

L382 von Steinberg nach Rohrbach

L336 nach St. Bartholomä

Pendler*innen

AUS/EINFAHRT WETZELSDORF bzw. EGGENBERG

Gemeinde bzw. Bezirk von Graz	wichtige Straßen	Erwerbsspendler*innen	
		aus nach	Graz nach von Graz
XV Wetzelsdorf	L301 (Wetzelsdorfer Straße, Steinbergstraße)	1.929	4.758
XIV Eggenberg	Eggenberger Straße, Eggenberger Allee	3.856	6.589
Wetzelsdorf → Eggenberg		299	
Eggenberg → Wetzelsdorf		209	
Thal (GU)	L301, L331, L382	49	347
Hitzendorf (GU)	L301, L382, L383, L336	105	1773
Sankt Bartholomä (GU)	L336	25	311
Gem. Bezirk Voitsberg	L301	444	2.495
Zwischensumme nahes Hinterland		623	4.926
Zwischensumme inkl. Wetzelsdorf		2.552	9.684
Nahes Hinterland und Wetzelsdorf OHNE Binnenpendler		2.252	9.384

davon Bezirksbinnenpendler*innen

Wetzelsdorf 300
Eggenberg 697

XV Wetzelsdorf (ohne Binnenv.)		1.629	4.458
XIV Eggenberg (ohne Binnenv.)		3.159	5.892
Gem. GU		179	2431
Voitsberg		444	2.495
Insgesamt		2.252	9.384
Insgesamt Graz ↔ Umland		623	4.926

Innerhalb der beiden Stadtbezirke Wetzelsdorf und Eggenberg pendeln ca. 300 Erwerbsspendler*innen innerhalb von Wetzelsdorf und ca. 700 innerhalb von Eggenberg. Zwischen den beiden Bezirken gibt es trotz der Nachbarschaft nur ein geringes Pendler*innenaufkommen zu Erwerbszwecken (ca. 300 von Wetzelsdorf nach Eggenberg und ca. 200 in die Gegenrichtung).

Beide Stadtbezirke haben aber wesentlich mehr **Aus- und Einpendler*innen zu Erwerbszwecken in/aus die/den übrigen Bezirke/n von Graz:**

Wetzelsdorf	vom übrigen Graz	1.629	in's übrige Graz	4.458
	davon aus Eggenberg	209	davon nach Eggenberg	299
Eggenberg	vom übrigen Graz	3.159	in's übrige Graz	5.892
	davon aus Wetzelsdorf	299	davon nach Wetzelsdorf	209
Summe vom übrigen Graz		4.280	in's übrige Graz	9.842

Aus dem gesamten **Hinterland** kommen ca. **4.900 Pendler*innen** zu Erwerbszwecken und dorthin fahren ca. **600**.

Öffentliches Verkehrsangebot

- **GKB** (S6 Graz Hbf – Koralmbahn - Wettmannstätten – Wies-Eibiswald über den Hauptbahnhof)
- S7** Graz Hbf – Köflach (ca. 52/52 Minuten Fahrzeit)
(PKW 42 Minuten über Autobahn oder L301 = gleiche Zeit)
- S61** Graz – Lieboch – Wettmannstätten – Wies-Eibiswald

Bediente Bahnhöfe in Wetzelsdorf: Haltestelle **Graz Wetzelsdorf**

Eggenberg hat selbst keinen direkten Bahnanschluss.

Die GKB fährt grundsätzlich im Stundentakt nach **Köflach**, am Morgen und ab dem mittleren Nachmittag in einem **Quasihalbstundentakt** und ab Lieboch dreimal pro Stunde.

- **Straßenbahnlinie**

Innerhalb von Wetzelsdorf verkehrt keine Straßenbahn.

Eggenberg:

Straßenbahnlinie 1 Eggenberg/UKH - **Hauptbahnhof** - Jakominiplatz - Mariatrost

Straßenbahnlinie 7 Wetzelsdorf - **Hauptbahnhof** - Jakominiplatz - LKH Med Uni/Klinikum Nord

- **Städtische Buslinien**

31, 31E Webling - **Don Bosco Bahnhof** - Jakominiplatz - Uni/RESOWI

33, 33E Peter-Rosegger-Straße - **Don Bosco Bahnhof** - Jakominiplatz

62, 62E **Puntigam Bahnhof** - Straßgang - Eggenberger Allee/tim - Göstinger Straße/UKH - Carnerigasse

65 **Puntigam Bahnhof** - Eggenberger Allee/tim / Kapellenwirt

66 Grottenhofstraße - **Don Bosco Bahnhof** - Schulzentrum St. Peter

85 **Hauptbahnhof** - Göstinger Straße/UKH - Gösting

N1 Grazer Nightline Gösting - Eggenberg - **Hauptbahnhof** - Jakominiplatz - Mariatrost - Fölling

N2 Grazer Nightline | Webling – **Don Bosco** - Jakominiplatz - Universität - Wirtschaftskammer

N7 Grazer Nightline | Karl-Etzel-Weg - Wetzelsdorf - **Hauptbahnhof** - Jakominiplatz - St. Leonhard/Klinikum Mitte - Ragnitz – Stifting

• **Überlandbuslinien**

- 710 **Graz Hbf - Wetzelsdorf Hitzendorf - Stallhofen – Voitsberg**
 19 Kurse/Tag an Mo-Fr; 23 Kurse/Tag in die Gegenrichtung
 (kein richtiger Takt). Fahrzeit bis Voitsberg ca. 1 Stunde (je nach
 Kurs länger oder kürzer)
- 711 **Graz Lendplatz – Hauptbahnhof - Attendorf - Hitzendorf**
 5 bzw. 6 Kurse/Tag an Mo-Fr ab Wetzelsdorf (ab Hbf nur einer)

Lösungsvorschläge

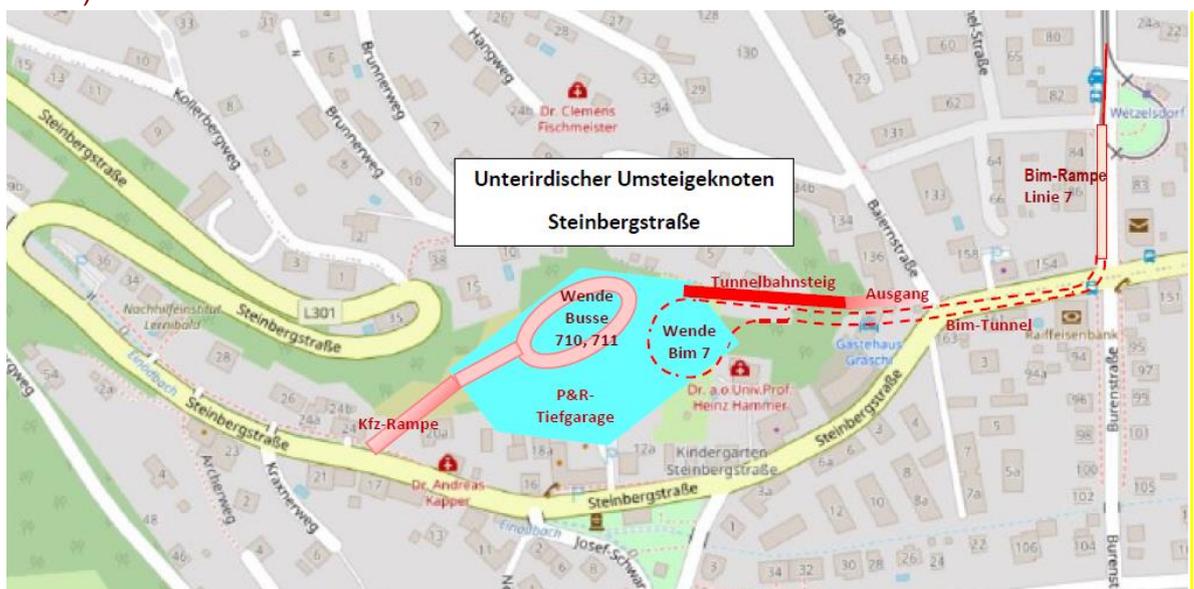
- Errichtung einer **GKB-Haltestelle Wetzelsdorfer Straße (Reininghaus)**
- Verbesserung S-Bahn, **Beschleunigung S-Bahn der GKB**

Fahrplanauswirkungen des **GKB-Weißbuches**:

	Heute	nach Umsetzung des Weißbuches
Graz – Köflach heute	52 Minuten	50 Minuten
Graz Köflach Eilzug	----	44 Minuten
Graz – Lieboch	20 Minuten ohne Halt in Seiersberg-Pirka	20 Minuten mit Halt in Seiersberg-Pirka
Lieboch – Wettmannstätten	20 Minuten	17 Minuten
Deutschlandsberg – Wies	27 Minuten	23 Minuten

• **Unterirdischer Umsteigeknoten Steinbergstraße**

Verlängerung der Linie 7 in die Steinbergstraße (ab jetziger Wendeanlage absenken bis zur Wetzelsdorfer Straße, dort bereits in Tiefelage) und Weiterführung in eine unterirdische Wendeanlage unter dem Hügel westlich der Wetzelsdorfer Straße (zwischen Wetzelsdorfer Straße und zweiter Kehre der Steinbergstraße) mit Parkgarage für PKW (Einfahrt westlich der Häusergruppe der Pizzeria Alforno, 1 Etage höher).



Zur Errichtung der **Rampe für die Straßenbahn** ist ggf. eine Einbahnregelung Herbersteinstraße – Burenstraße – Burgenlandstraße in diesem Bereich notwendig. Die jetzige Wendestelle könnte ein Bezirks-Park werden.

- Verdichtung des Regiobus-Angebotes über die **Steinbergstraße** und – im Falle der geologischen Machbarkeit – Errichtung einer **Regiobusendstellenkehre** in der vorhin genannten Tunnelanlage mit **Umstieg** auf die Straßenbahnlinie 7.

Mit dieser Lösung würde der von der Steinbergstraße kommende Straßenverkehr von der **unterirdischen Parkgarage** und auch der Fernbusverkehr mit witterungssicherem Umsteigen auf die Straßenbahnlinie 7 abgefangen werden.

Falls die in den drei letzten Punkten genannte Lösung nicht realisierbar sein sollte (und bereits jedenfalls auch während der Planungs- und Bauzeit einer solchen Anlage), sollte das verdichtete Regiobusangebot (temporär) beim ÖV-Knoten des Hauptbahnhofes enden.

- Die **neue Linie 6** von Geidorf über den Jakominiplatz und den Stadtteil Gries und Don Bosco nach Wetzelsdorf wird hingegen eine wesentlich bessere Erschließung bringen. Die Verlängerung nach Webling sollte zumindest geprüft werden, wobei sie lediglich bahnparallel verläuft.
- Die ebenfalls neu geplante **Linie 2** vom LKH und der UNI soll vom Hauptbahnhof nach **Reininghaus** mit **Umsteigemöglichkeit zur neuen Linie 6** verlängert werden.
- Die Verlängerung der **Linie 1** auf der Nordostseite nach Fölling wird für Eggenberg voraussichtlich wenig Bedeutung haben.
- Angestrebt wird eine Verkehrsberuhigung durch ein großzügiges **Einbahnmodell und Fahrradstreifen in Eggenberg**.

Durch die Enge der Straßen und der Parkstreifen kommt es immer wieder zu Staus und Fahrzeugbeschädigungen bei Gegenverkehr. Dies kann nur durch großzügige Einbahnregelungen für einen ganzen Teil eines Stadtbezirkes vermieden werden.

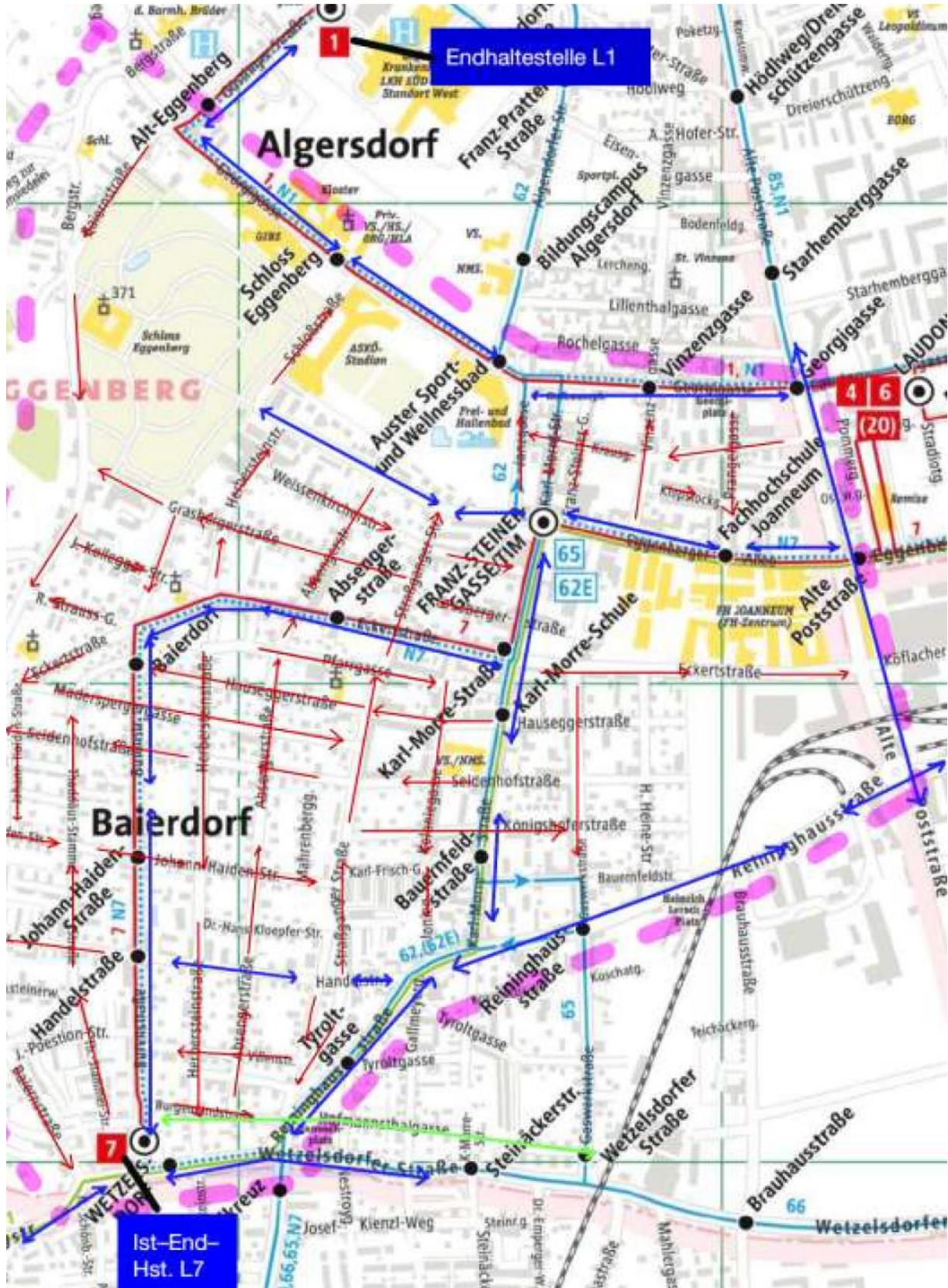
Gegen die Einbahnrichtung kann trotzdem ein Fahrradstreifen angelegt werden. Damit würde der Fahrradverkehr kürzere Wege als der PKW-Verkehr bekommen.

Die verbliebenen Parkplatzflächen sollen den Anwohnern und in diesem Bereich Berufstätigen vorbehalten bleiben (spezielles Parkplatzpickerl).

Durch die zumindest teilweise Einbahnführung der Baiernstraße Richtung Süden (vor allem in Ihren sehr schmalen Bereichen) und (die Thaddäus-Stammel-Straße in die Gegenrichtung) würde überdies auch die unter Denkmalschutz stehende Parkmauer des Schlosses Eggenberg geschützt.

Solche Konzepte können – wenn sie sich in Eggenberg gut bewährt haben - schrittweise auch für andere Teilbezirke ausgerollt werden.

Nachstehend ein Musteransatz für eine solche Regelung, wobei die endgültige Ausgestaltung durch Bürgerbeteiligungsverfahren geregelt werden sollten:



Ein/Ausfallstor Nordeinfahrt (Gösting und Andritz)

Einwohner:

Im Grazer **Stadtbezirk Gösting** sind ca. 11.400 Menschen mit Hauptwohnsitz gemeldet und weitere ca. 800 mit Nebenwohnsitz; in Summe **12.200 Einwohner**.

Im unmittelbaren **Hinterland** davon wohnen ca. doppelt so viele Menschen (über **25.000**).

Das sind **in Summe über 37.000 Einwohner**, von denen Gösting unmittelbar betroffen ist.

Im Grazer **Stadtbezirk Andritz** gibt es über 19.000 mit Hauptwohnsitz Gemeldete und fast 1.600 Nebengemeldete; in Summe somit **ca. 21.000 Einwohner**.

In den Gemeinden des unmittelbaren Hinterlandes wohnen weitere **21.000 Menschen**.

Das ergibt eine weitere Summe von **42.000 Einwohner**, von denen Andritz unmittelbar betroffen ist.

Unmittelbares Hinterland von Gösting	Einwohner	Unmittelbares Hinterland von Andritz	Einwohner
Thal (GU)	2.288	Weinitzen (GU)	2.670
St. Oswald b. Plankenwarth (GU)	1.268	Kumberg (GU)	3.850
Gratkorn (GU)	8.052	Stattegg (GU)	2.935
Gratwein-Straßengel (GU)	12.846	St. Radegund bei Graz (GU)	2.144
Stiwoll (GU)	706	Mortantsch (WZ)	2.184
Summe	25.160	Gutenberg-Stenzengreith (WZ)	1.789
		Passail (WZ)	4.248
		St. Kathrein am Offenegg (WZ)	1.073
		Summe	20.893

Das weitere Hinterland der nördlichen Ausfallsroute über die A9 bzw die S35 und die S6 betrifft die restlichen Gemeinden von Graz-Umgebung und des Bezirkes Weiz und zwar:

Weiteres Hinterland der überregionalen nördlichen Ausfallsroute (A9 und ggf. S35)	Einwohner
Deutschfeistritz (GU)	4.409
Peggau (GU)	2.335
Semriach (GU)	3.291
Übelbach (GU)	2.022
Frohnleiten (GU)	6.542
Rettenegg (Weiz NW)	712
Ratten (Weiz NW)	1.103
St. Kathrein am Hauenstein (Weiz NW)	633
Fischbach(Weiz NW)	1.524
Gasen (Weiz NW)	891
Fladnitz an der Teichalm (Weiz NW)	1.790
Nahes Hinterland A9 (+S35)	25.252

In diesem erweiterten Hinterland leben fast weitere 18.600 Menschen des Bezirkes Graz Umgebung und weitere 6.700 des Bezirkes Weiz. Das sind zusammen **über 25.000 Menschen**.

Mit den beiden anderen Summen ergibt das ein **Hinterland von 71.000 Menschen**.

Mit steigender Entfernung und degressiver Bedeutung wird das noch durch das Einzugsgebiet der anderen steirischen Bezirke Bruck-Mürz und Leoben sowie Liezen, Murtal, Murau und die Bundesländer W, N, Nordburgenland, O, S, T und V ergänzt.

Zu bedenken ist, dass diese nördliche Einfallsschneise topographisch wesentlich schmaler ausgeprägt ist als die breiten südlichen Einfallstore nach Graz.

Dies bringt zwar eine viel stärkere Bündelung des Verkehrs mit sich – gleichzeitig aber auch eine viel bessere Eignung für öffentliche Verkehrsmittel, weil durch die schmälere Täler die Siedlungsgebiete nicht so weit verstreut sind wie im flacheren Land, damit vom ÖV besser erschlossen werden können.

Einfallswege:

Südbahn **Graz – Bruck (ÖBB)** mit dem Seitenast

- **Peggau-Deutschfeistritz – Übelbach (StLB)**
Bei Bruck a. d. Mur gabelt sich die Strecke auf
- die **Südbahn** weiter nach **Wien und dem Ast nach Leoben** und
- die **Kronprinz-Rudolf-Bahn** zwischen Villach, St. Michael (mit Seitenast nach Leoben), **Selzthal** (mit der Abzweigung nach Steinach-Irdning und Attnang-Puchheim sowie nach Bischofshofen und Salzburg) und St. Valentin bzw. Amstetten und der
- **Pyhrnbahn** nach **Linz**.

Schleppbahn nach Andritz derzeit **ohne ÖPNV**

Straßen direkt: **überregional**

A9 Pyhrnautobahnzubringer und zwar

B67 (Gösting und Andritz), **B67a**, **L302**

A9 und **S35** Deutschfeistritz, Peggau, Übelbach,
Frohnleiten (alle 4 in GU);

Bruck-Mürz, Leoben, Liezen,
Murtal, Murau und

Bundesländer nördlich von Graz

über die S6 W, N und ggf. B

sowie jedenfalls O, S, T und V

Gösting:

L301, L331, L382 (Thal)

L332 (St. Oswald bei Plankenwarth)

B67 Gratkorn

L302 (Gratwein-Straßengel)

L336 (Stiwoll)

Andritz:

L329, L387 (Weinitzen, Kumberg, St. Radegund bei Graz; Gutenberg-Steinzengreith)

L338 (Stattegg)

L356 (Mortantsch)

L338, L318, B64 (Passail, St. Kathrein am Offenegg)

indirekt: B67 Wiener Straße (Murquerung Gösting, Andritz)

L330 (Andritz)

L318 (Passeil)

S6, B72 und L407 (Rettenegg, Ratten)

S6, B72 (St. Kathrein am Hauenstein),

S6, L114 (Fischbach)

P&R Andritz Weinzödl 160 Plätze, Buslinie 52, gratis

Pendler*innen:

NORD(West)AUS/EINFAHRT GÖSTING regional

Gemeinde bzw. Bezirk von Graz	A9/S35 gesondert ausgewiesen wichtige Straßen	Erwerbsspendler*innen		davon Bezirkbinnen- pendler*innen Gösting
		aus Graz nach	nach Graz von	
XIII Gösting	A9, B67	2.944	3.249	428
Thal (GU)	L301, L331, L382	48	347	
St. Oswald b. Plankenwarth (GU)	L332	10	261	
Gratkorn (GU)	B67	1094	1791	
Gratwein-Straßengel (GU)	L302	515	2823	
Stiwoll (GU)	L336	2	151	
Zwischensumme nahes Hinterland		1.669	5.373	
Zwischensumme inkl. Gösting		4.613	8.622	
Nahes Hinterland und Gösting	OHNE Binnen- pendler Gösting	4.185	8.194	

XIII Gösting (ohne Binnenv.)		2.516	2.821
Gem. GU		1669	5373
Insgesamt		4.185	8.194
Insgesamt Graz ↔ Umland		1.669	5.373

Innerhalb von Gösting pendeln **428** Menschen zu Erwerbszwecken. **Aus dem übrigen Graz** nach Gösting pendeln ca. **2.500** Erwerbsspendler*innen, davon 264 aus Andritz. **Ins übrige Graz** pendeln aus Gösting ca. **2.800** Menschen zu Erwerbszwecken, davon 112 nach Andritz. **In das unmittelbare Hinterland von Gösting** pendeln ca. **1.670** Erwerbsspendler*innen über die **regionalen Einfahrtswege**; **aus dem unmittelbaren Hinterland von Gösting** pendeln **darauf ca. 5.370** nach Graz.

Mit den Pendler*innen, welche die überregionalen A9 und ggf. auch die S35 oder die dort liegenden Bahnstationen benützen, steigt die Zahl noch stark an (siehe übernächste Tabelle „NORDAUS/EINFAHRT INSGESAMT“).

NORD(Ost)AUS/EINFAHRT ANDRITZ regional

Hier nur regionale Einfahrten Gemeinde bzw. Bezirk von Graz	A9/S35 gesondert ausgewiesen wichtige Straßen	Erwerbspendler*innen		davon Bezirksbinnen- pendler*innen Andritz
		aus Graz nach	nach Graz von	
XII Andritz	A9, B67a	2414	6062	705
Weinitzen (GU) (nur zu/von Andritz u Gösting)	L329, L387	28	98	
Kumberg (GU) (nur zu/von Andritz u Gösting)	L329, L387	11	87	
Stattegg (GU)		96	885	
St. Radegund bei Graz (GU)	L329, L387 - 319	126	506	
Mortantsch (WZ)	L356	*	78	
Gutenberg-Stenzengreith (WZ)	L329, L387	*	122	
Passail (WZ)	L338 - L318 - B64, L329	23	250	
St. Kathrein am Offenegg (WZ)	L338 - L318 - B64	*	33	
Zwischensumme nahes Hinterland		284	2.059	
Zwischensumme inkl. Andritz		2.698	8.121	
Nahes Hinterland und Andritz	OHNE Binnen- pendler Andritz	1.993	7.416	

XII Andritz (ohne Binnenv.)		1.709	5.357
Gem. GU		261	1576
Gem. WZ		23	483
Insgesamt		1.993	7.416
Insgesamt Graz ↔ Umland		284	2.059

Innerhalb von Andritz pendeln **705** Menschen zu Erwerbszwecken.

Aus dem übrigen Graz nach Andritz pendeln ca. **1.700** Erwerbspendler*innen, davon 112 aus Gösting. **Ins übrige Graz** pendeln aus Andritz ca. **5.360** Menschen zu Erwerbszwecken, davon 264 nach Gösting.

In das unmittelbare Hinterland von Andritz pendeln nur ca. **280** Erwerbspendler*innen über die **regionalen Einfahrtswege**. **Aus dem unmittelbaren Hinterland von Andritz** pendeln **hier allerdings** ca. **2.060** nach Graz.

Mit den Pendler*innen, welche die überregionalen A9 und ggf. auch die S35 oder die dort liegenden Bahnstationen benützen, steigt die Zahl stark an (siehe nachstehende Tabelle „NORDAUS/EINFAHRT INSGESAMT“).

**NORDAUS/EINFAHRT
INSGESAMT**

 regionale Einfahrten bei **Gösting und Andritz** gesondert dargestellt

Gemeinde bzw. Bezirk von Graz	wichtige Straßen	Erwerbsspendler*innen		davon Bezirksbinnen- pendler*innen
		aus Graz nach	nach Graz von	
XIII Gösting	A9, B67	2.944	3.249	428
XII Andritz	A9, B67a	2.414	6.062	705
Summe Gösting und Andritz		5.358	9.311	1.133
Pendler Gösting --> Andritz	(für Graz Binnenpendler)		112	
Pendler Andritz --> Gösting	(für Graz Binnenpendler)		264	
Überregionale Ein/Ausfahrten: A9				
Deutschfeistritz (GU)	A9, L121	154	758	
Peggau (GU)	A9, L121	259	399	
Semriach (GU)	A9, L318	67	494	
Übelbach (GU)	A9, L385	50	300	
Frohnleiten (GU)	A9, S35	272	761	
Rettenegg (Weiz NW)	A9, S35, S6, B72, L407	*	*	
Ratten (Weiz NW)	A9, S35, S6, B72, L407	*	*	
St. Kathrein am Hauenstein (Weiz NW)	A9, S35, S6, B72	*	*	
Fischbach(Weiz NW)	A9, S35, S6, L114	*	24	
Gasen (Weiz NW)	A9, S35, L104	*	*	
Fladnitz an der Teichalm (Weiz NW)	A9, S35, B64	*	107	
Zwischensumme I Hinterland A9 (+S35)		802	2843	
Nahes Hinterland Gösting Bxx und Lxxx (Thal, St. Oswald, Gratkorn, Gratwein-Strassengel, Stiwoll) (von Tabelle zwei Seiten vorher [GU])		1.669	5.373	
Nahes Hinterland Andritz Bxx und Lxxx (Teile von Weinitzen und Kumberg, Stattegg, St. Radegund, Mortantsch, Gutenberg-Stenzengreith, Passeil, St. Kathrein a.O.) (von Tabelle eine Seite vorher [GU und Weiz])		284	2.059	
Zwischensumme II Hinterland		2.755	10.275	
Zwischensumme, II Hinterland inkl. Gösting u. Andritz		8.113	19.586	
Hinterland, Gösting und Andritz	OHNE Binnenpendler Gösting u. Andritz	6.980	18.453	
Gesamtzusammenstellung Nord:	XIII + XII (ohne Binnenpendler)	4.225	8.178	
Gem.GU (über A9 + S35)	s. oben	802	2.712	
Gem. GU über Gösting (regional)	s. Tab. Gösting regional	1.669	5.373	
Gem. GU über Andritz (regional)	s. Tab. Andritz regional	261	1.576	
Gem. WZ (über A9 u. ggf. S35)	s. oben	*	131	
Gem. WZ über Andritz	s. Tab. Andritz regional	23	483	
Bez. Bruck-Mürz		1336	2247	
Bez. Leoben		1213	1344	
Bez. Liezen		514	851	
Bez. Murtal		616	1351	
Bez. Murau		119	420	
W, N, O, S, T, V		4.887	4.132	
Insgesamt		15.665	28.798	
Insgesamt Graz ↔ Umland		11.440	20.620	

Die Nordaus/einfahrt hat wesentlich mehr überregionale Bedeutung als regional.

Umlandverkehr ohne Binnenpendler*innen	aus Graz	nach Graz
regional Gösting	1.669	5.373
regional Andritz	284	2.059
überregional (A9 + S35 u A)	9.487	13.188
Summe	11.440	20.620

Öffentliches Verkehrsangebot:

- **Bahn S1** **Graz - Peggau-Deutschfeistritz -Frohnleiten - Bruck an der Mur Leoben) (ÖBB)**

1h-Takt mit fallweisen Verstärkungen

- **S11 Peggau-Deutschfeistritz – Übelbach (Steiermarkbahn)**
tagsüber 1h-Takt, morgens verdichteter Bedarfsfahrplan

- **RJ Graz – Bruck - Wien 1h-Takt**

REX, D, EC

ABER: weder Gösting (an der Südbahn gelegen) noch Andritz (an der Schlepfbahn gelegen) verfügen derzeit über eine Bahnstation!

- **Straßenbahn**

Gösting wird durch gar keine Straßenbahn erschlossen.

Andritz verfügt über zwei Straßenbahnanbindungen (aber keine zum Hauptbahnhof)

Straßenbahnlinie 3 Andritz - Jakominiplatz – Krenngasse (in St. Leonhard)

Straßenbahnlinie 5 Andritz - Jakominiplatz - **Puntigam Bahnhof**

- **Städtische Buslinien**

Die Buslinie **52** ist die einzige ÖV-Verbindung zwischen Gösting und Andritz, wenn man Überlandlinien, welche Andritz nur am Rande berühren, außer Acht lässt. Sie stellt auch einen Anschluss an den Hauptbahnhof her.

Gösting:

40 Gösting - Griesplatz - Jakominiplatz

48 Gösting (- Thalersee) - Thal Kötschberg

52 Zentralfriedhof - **Hauptbahnhof** - Shopping-Nord - Andritz - Ziegelstraße

67, 67E Zentralfriedhof / Jakominiplatz - Andreas-Hofer-Platz - Zanklstraße

85 **Hauptbahnhof** - Göstinger Straße/UKH - Gösting

X81 Graz Andreas Hofer Platz - Trofaiach

N1 Grazer Nightline Gösting - Eggenberg - **Hauptbahnhof** - Jakominiplatz - Mariatrost - Fölling

N3 Grazer Nightline | Pachern - Raaba - Krenngasse - Jakominiplatz - Gösting

Andritz:

- 41, 41E** Dürrgrabenweg – Andritz – Universität – St.Leonhard/Klinikum Mitte
- 42** Ziegelstraße – Seminarstraße und zurück (nur ein Kurs an Schultagen!)
- 43** Andritz – Saumgasse und zurück (nur ein Kurs an Schultagen!)
- 45** Andritz – St.Veit – Rannach (2 Kurse an Schultagen)
- 52** Zentralfriedhof – **Hauptbahnhof** – Shopping-Nord – Andritz - Ziegelstraße
- 53** **Hauptbahnhof** – Andritz – Stattegg Fuß der Leber
- 81** Mariagrün – Volksschule Mariagrün – Pfeifferhof – Seniorenzentrum
- N5** Grazer Nightline | (Oberandritz -) Andritz – Jakominiplatz - Puntigam –Feldkirchen – Kalsdorf – Laa – Werndorf - Wundschuh – Unterpremstätten

• **Überlandbuslinien**

Gösting:

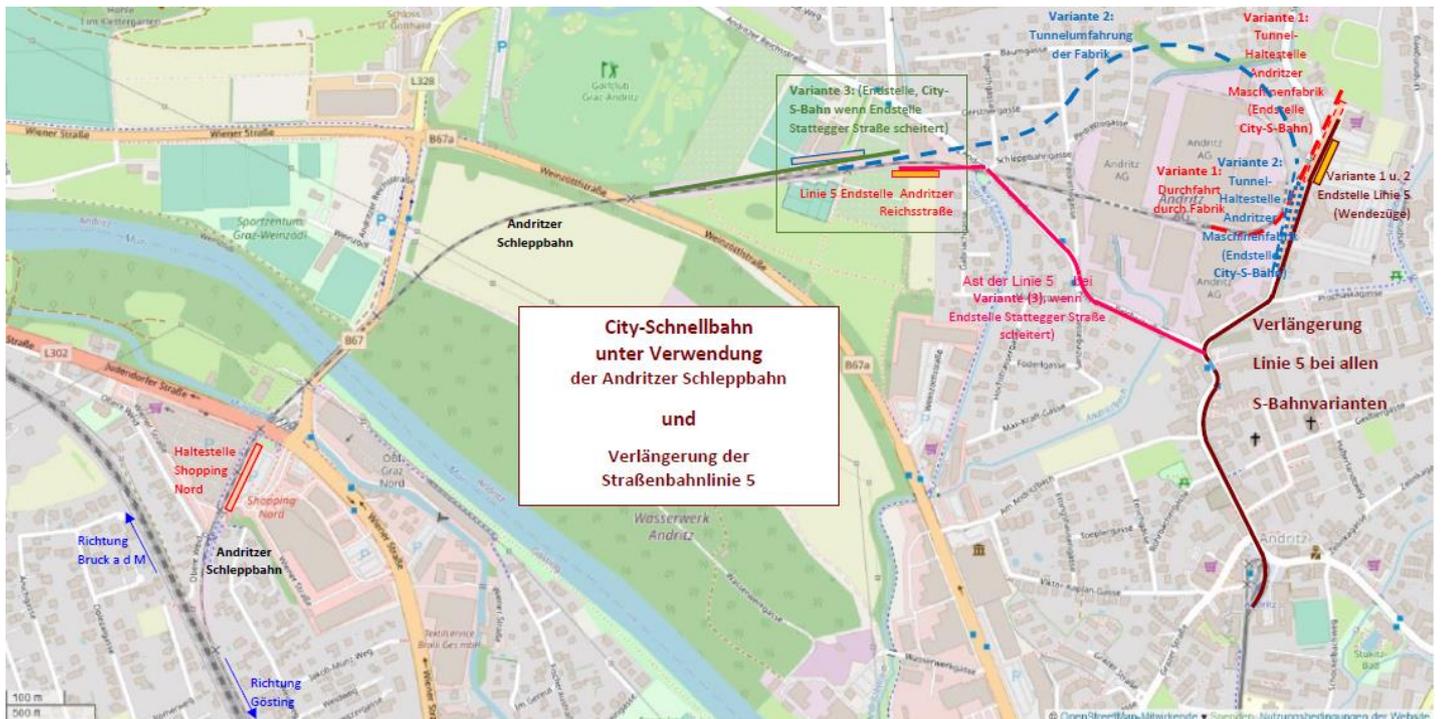
- 100 **Graz Hbf** - Gratkorn - Deutschfeistritz / Peggau - Frohnleiten - Mixnitz - Bruck/Mur
- 110 **Graz Hbf** - Gratkorn - St. Stefan - Gratwein - Rein - Enzenbach
- 120 **Graz Hbf** - Raach - Judendorf - Gratwein -Eisbach - St. Oswald / Schirning - Stiwoll
- 121 **Graz Hbf** - Raach - Judendorf - Plankenwarth - St. Oswald
- 130 **Graz Hbf** - Raach – **Judendorf Bf** – **Gratwein Bf** - Stübing - (Peggau -) **Deutschfeistritz Bf** - Großstübing - St. Pankrazen

Andritz:

- 100 **Graz Hbf** - Gratkorn - Deutschfeistritz / Peggau - Frohnleiten - Mixnitz - Bruck/Mur
- 110 **Graz Hbf** - Gratkorn - St. Stefan - Gratwein - Rein – Enzenbach
- 111 Graz Lendplatz - Oberandritz – **Gratkorn Bf** - Gratwein - Rein
- 140 **Graz Hbf** - Gratkorn - Friesach – Semriach
- 240 Graz Andritz - Niederschöckl - Faßlberg - Eggersdorf

Lösungsvorschläge Gösting und Andritz:

- **City-Schnellbahn** bis Andritz
 - Verlängerung der **Linie 5** bis zur Endstelle der City-Schnellbahn
- Siehe auch Abschnitt „Nordcluster“



Beschreibung:

- **Variante 1:** Aufnahme von Verhandlungen mit der Maschinenfabrik Andritz, die **durch das Werksgelände** führende Schleppbahn als City-S-Bahn nutzen zu dürfen und im positiven Fall **Verlängerung um 300 m Richtung Reitstall mit Wendeanlage** (2. Gleis und Mittelbahnsteig als Endpunkt), wo mit einer P&R-Anlage der von der Weintzenstraße und Radegunder Straße kommenden Verkehr aufgefangen werden könnte (= geringe Kosten)
- **Variante 2:** Im Falle von negativen Verhandlungen - Prüfen: Verlängerungstunnel (am Rande des nördlichen Fabriksgeländes) der Andritzer Schleppbahn von der Andritzer Reichsstraße bis zur Stattegger Straße, wo mit einer P&R-Anlage der der Weintzenstraße und Radegunder Straße kommenden Verkehr aufgefangen werden könnte (Vergleichsweise hohe Kosten).
- **Variante 3:** Billigalternative: Ende der City-Schnellbahn bei der Andritzer Reichsstraße westlich der Maschinenfabrik (wenn die Durchbindung zur Stattegger Straße scheitern sollte). Gegebenenfalls könnte südlich der Andritzer Reichsstraße eine Weiche mit einer Haltestelle parallel zur Reichsstraße (kurzer Bahnsteig) gelegt werden. In diesem Falle ergibt sich eine fehlende Erschließung des Weintzner- und Stattegger Verkehrs, so dass das

Hochziehen eines Ast der Straßenbahnlinie 5 bis nördlich des Osttores der Maschinenfabrik auch bei dieser Variante Vorteile böte wäre.

Hinzuweisen ist auch auf die Aufwertung des „**Shopping Nord**“ durch die City-Schnellbahn.

Zwischen Andritzer Reichsstraße und B67a könnte ein weiterer Smart Intermodal-Hub (Wohlfühlknoten) eingerichtet werden.

- Die **Linie 3** fährt derzeit **nördlich** des Jakominiplatzes auf den gleichen Gleisen wie die Linie 5 bis Andritz und liefert dadurch wenig Mehrwert.

Vorschlag:

Führen der **Linie 3** ab Jakominiplatz über die Radetzkybrücke, den Griesplatz, die Elisabethnergasse, über den Lendplatz, das Roseggerhaus, die Wienerstraße und die Hackhergasse - dem Vorschlag von Hüsler folgend - nach **Gösting**. Damit wäre Gösting (auch) durch eine Straßenbahn mit dem Zentrum verbunden.

- **Schnellbahnknoten Gösting** als Umsteigeknoten auf
 - die neue Führung der **Straßenbahnlinie 3** mit dem nördlichen Endpunkt Gösting (siehe Abschnitt „Zentrum Graz“) und
 - auf die S-Bahn S1 und
 - auf die neue „City-Schnellbahn“

Aufgrund undurchsichtiger Priorisierungsüberlegungen wird diese Schnellbahnstation vom Verkehrsministerium derzeit auf die lange Bank geschoben.

Im Bereich zwischen der Ibererstraße und der Exerzierplatzstraße liegt die Bahn viergleisig auf einem Damm, wo mit einem entsprechenden Bauwerk eine Verbreiterung für eine Schnellbahnhaltestelle vorgenommen werden müsste.

- **Südbahnausbau Bruck – Graz als viergleisige HL-Strecke** (in Bruck treffen sich die Südbahn von Wien, die Pyhrnachse und der Verkehr vom oberen Murtal). Der derzeit geplante Bahnhofsausbau mit viel teuren Gleisverlegungen bringt kaum Kapazitäten und verschiebt nur das Problem in die Zukunft.

Im Zuge der für 2024 vorgesehenen 28 Mio. € teuren „Adaptierung des Verschiebebahnhofes Graz“ (lt. Rahmenplan der ÖBB) sollte zunächst **zumindest** die Nordeinfahrt des Bahnhofes Graz ab der nördlichen Stadtgrenze leistungsfähig **viergleisig ausgebaut** und eine **Schnellbahnhaltestelle Peter-Tunner-Straße** (Smart City Nord) ermöglicht werden.

Generelle Überlegungen

Fußgängerverkehr allgemein

Prinzip der kürzesten Wege (Ein- und Ausgänge bei Gebäuden überdenken – insbesondere bei Bahnhöfen und großen öffentlichen Gebäuden; Durchhäuser, Fußwege durch Wohnhausanlagen, ausreichend viele Fußgängerstege über Wasserläufe; Fußgängerübergänge bei Straßen; Durchlässe bei Eisenbahnen).

Zusätzlicher **Murstege in X-Form** zwischen Geidorf und Lend im Bereich Rottalgasse Neue, Bienengasse, Radgasse, Kraftwerk Schleifgasse, Zusertalgerinne. Durch eine innovative X-Form können Fußgänger im Zuge der Mur-Querung gleichzeitig diagonal Wege verkürzen.

Beseitigung von aus betrieblichen Egoismen entstandenen künstlichen Fußgängerbarrieren, wie beispielsweise die Organisation der Zugänge zu den GKB-Bahnsteigen am Grazer Hauptbahnhof (um die Barriere eines Gleises zur Wagner-Biro-Straße zu überwinden, müssen derzeit 17 Gleise unterquert werden!?!)

Barrierefreiheit: Die Benutzung soll **auch bei Behinderung problemlos möglich** sein (abgeflachte Gehsteigkanten an ALLEN Kreuzungen, Rampen, notwendige Breite, ausreichend lange Grünphasen bei Fußgängerampeln; akustische und taktile Systeme für Sehbehinderte; Fußgängeravigationssysteme für Blinde; Geländer;....)

Sicherheit auch für „langsamere Fußgänger“ und für unsichere Fußgänger (ausreichend lange Grünphasen bei Fußgängerampeln, Nachrang für Radverkehr in Fußgängerzonen, Radlenkerschulungen; Zulassungsscheine, Schulungen und Haftpflichtversicherung für die Benutzung von E-Bikes und E-Rollern); unauffällige Überwachungspräsenz

Schutz von Personen, für die der Vertrauensgrundsatz nicht gilt (nicht nur vor Kraftfahrzeuglenkern sondern auch vor (Elektro)Radlenkern, Elektroroller-Lenkern u.s.w.).

Schaffung eines **angenehmen Fußgängerambientes** (Bodenbelag, Beleuchtung, Einsehbarkeit der Wege, attraktive Umgebung, Sauberkeit, künstlerische Ausgestaltung ...)

Fahrradverkehr allgemein

Um einen sicheren Radverkehr zu gewährleisten sind **eigene Fahrradspuren** und - wenn möglich - sogar **eigene Radwege** anzulegen.

Eine Durchmischung von **Fahrradverkehr mit motorisiertem Verkehr** sollte möglichst **vermieden** werden, da Radfahrer aus vielen Winkeln z.B. bei stehenden Kraftfahrzeugen oder neben mit geringer Geschwindigkeit fahrenden Kraftfahrzeugen plötzlich auftauchen können und damit ein großes Risiko (primär für sich selbst) darstellen.

Ebenso birgt die Durchmischung mit **Fußgängerverkehr auf engem Raum Risiken**, vor allem bei größeren Geschwindigkeitsunterschieden, Elektrofahrrädern und bei der Nutzung des Fußgängerraumes durch Kinder.

Die Errichtung **eigener Radwege** ist bei der **Neuerrichtung von großen Siedlungsanlagen** leicht möglich, müssen aber dennoch organisiert und von Anfang an berücksichtigt werden. Sie sollten daher fix in der Baugenehmigung vorgeschrieben werden.

In **Altbaugebieten** sind eigen Fahrradwege viel schwerer machbar, weil derzeit zumeist viel Platz durch parkende PKW blockiert wird. Hier ist die **Schaffung von Radwegen nur durch einen Parkplatzausgleich** in Form von Tiefgaragen und Parkhäusern erreichbar. Dies wurde zwischen Land (Verkehrslandesrat Anton Lang – SPÖ) und der Stadt (Bgm. Siegfried Nagl – ÖVP) vereinbart.

Insgesamt sollen ca. 100 Mio. € (50% Land, 50 % Stadt) bis 2030 in **Radwege investiert** werden.

Darüber hinaus ist eine generelle Reduktion des Autoverkehrs anzustreben – vor allem durch verbesserte ÖV-Angebote.

Noch wichtiger ist die Sicherheit der Radfahrer (Bodenmarkierungen, Temporeduktionen, Helmpflicht für Kinder,...).

Bei allen ÖV-Knoten müssen entsprechend sichere B&R-Vorrichtungen geschaffen werden mit sicheren Lademöglichkeiten für E-Bikes und E-Roller während der Abwesenheit der Fahrer.

Parkraumbewirtschaftung

Der öffentliche Raum soll **allen gleichberechtigt zur Verfügung stehen**. Niemand hat das Recht durch seine Benutzung jene durch die anderen zu beeinträchtigen.

Grundsätzlich ist es **nicht fair**, wenn jemand – ohne Not – den öffentlichen Raum **stärker beansprucht als alle anderen Menschen**, ohne dafür einen entsprechenden Beitrag zur Entschädigung der anderen zu leisten. Eine solche „erkaufte“ Mehrnutzung bedarf der Zustimmung der anderen, wofür teilweise erst mehrheitlich akzeptierte Konventionen zu entwickeln sind. Die in der Vergangenheit hierzu entstandenen Konventionen stammen vielfach aus einer Zeit, wo die Knappheit des öffentlichen Raumes wenig bewusst war und daher auch nicht thematisiert wurde. Teilweise wurden die Konventionen auch von Herrschenden willkürlich festgelegt.

In der Gegenwart und erst recht in der Zukunft, wird sich das Bewusstsein für die Knappheit des öffentlichen Raumes immer stärker entwickeln, so dass **starre politische Vorgaben dazu ohne breiten Diskurs auf immer größeren Widerstand** stoßen werden.

Daher sollte **dieser Diskurs in einer fortschrittlichen Stadt in zivilisierter und moderierter Weise geführt werden**, um zu tragfähigen Ergebnissen zu kommen. Dabei wird die Digitalisierung ein Hilfsmittel sein, um das Problem der Nutzungsbewirtschaftung effizient und rasch lösen zu können.

Die Parkplatzbewirtschaftung zur **faireren Abrechnung des Ressourcenverbrauches** soll künftig **verstärkt digitalisiert** erfolgen, um dieses knappe Gut auch **gerecht und optimal** zur Nutzung anzubieten.

Eine Umfrage des VCÖ ergab dass 59% der Befragten eine verstärkte Umsetzung von Parkraummanagement (Bewirtschaftung und/oder Reduktion von PKW-Parkplätzen) in Ballungsräumen für „sehr wichtig“ hielten und weitere 28% für eher wichtig (was eine sehr breite Zustimmung signalisiert).

Wenn dem Einen das Abstellen von Blech (Autos) gestattet wird, könnte jeder Zweite genauso die Berechtigung ableiten, seine Outdoormöbel oder jeder Dritte seinen Sperrmüll dort abzustellen. Für den Zweiten wird (beispielsweise der Gastronomie) eine Gebühr verrechnet, was als gerecht anerkannt wird, wobei die Gastronomie die Lebensqualität des Viertels für viele hebt. Vom Ersten ist daher genauso eine Gebühr zu verlangen, wobei abgestellte Fahrzeuge die Lebensqualität des Viertels nur allein für den Fahrzeughalter und ggf. dessen Mitfahrern hebt, aber nicht für die anderen; somit muss auch die Gebühr entsprechen höher dimensioniert werden. Dem Dritten wird das Abstellen des Mülls verwehrt werden, weil er damit die Wohnqualität des gesamten Viertels beeinträchtigt.

Die **Preisbildung für die intensivere Nutzung öffentlicher Grundstücke über den Rahmen der allgemeinen freien Nutzung hinaus** soll sich durchaus dem **Marktwert der Grundstücke anpassen** und daher auch flexibel sein. Gerade jene, welche oft am lautesten nach freier Marktwirtschaft rufen, sind oft am wenigsten einsichtig, wenn es darum geht, dass sie für die intensivere Nutzung des öffentlichen Raumes entsprechend zu bezahlen haben.

Superinseln

Bei **Neubauvierteln** sollte generell nach dem Vorbild der „Superilles“ von **Barcelona** jeweils bis zu 9 Häuserblöcke zu **Superinseln** zusammengefasst werden, in deren Inneren nur Fußgänger und Radfahrer und zu bestimmten Zeiten Zustellverkehre und Zufahrten für PKWs der Anwohner zu fix vorgesehene Stellplätzen mit 10 km/h fahren dürfen. Der gesamte übrige Verkehr hat außerhalb zu erfolgen.

Ferner soll sich eine Stadtplanungsgruppe mit der Möglichkeit befassen, auch bei bestehenden Häusergruppen solche Superinseln nachträglich zu organisieren.

Das Modell „Eggenberg“ könnte Teile dieser Idee bereits berücksichtigen.

Moderne Kleinverkehrsmittel

Elektroroller

Kickboards

Wipproller

Monowheels

Hooverboard

Segway

u.s.w.

Bei diesen Verkehrsmitteln handelt es sich juristisch vielfach um Graubereiche, die **dringend bundesweit einer Lösung zugeführt gehörten**, da die Geschwindigkeitsunterschiede zu Fußgängern teilweise durchaus groß sind und damit schwere Unfälle mit Dauerfolgeschäden auf beiden Seiten passieren können. Insbesondere im Hinblick auf Kinder und Jugendliche sind diese Verkehrsmittel nicht unkritisch zu sehen, obwohl sie partiell ein schnelles Fortkommen sichern können. Unterschätzt wird zumeist die benötigte Breite, die solche Kleinstfahrzeuge im Fahrbetrieb beanspruchen.

Eigene Tram- und Busspuren zur Beschleunigung des ÖV

Eigene Tram- und Busspuren sind ein wichtiges Instrument für die Beschleunigung. Ziel jeder baulichen Maßnahme im ÖV sollte daher sein, eigene Tram- und Busspuren für diese städtischen Verkehrsmittel zu schaffen, um sie vor Verkehrsbehinderungen durch dichten PKW, LKW und Überlandbusverkehr zu schützen und um verlässliche Transportzeiten garantieren zu können. Bei vielen zu setzenden Maßnahmen wird es ggf. auch notwendig werden, das Einbahnsystem neu zu überdenken. Im Zuge solcher Maßnahmen sind immer gleich auch **Radspuren** zu überlegen und wenn möglich mit zu planen. Bei eigenen Tram- und Busspuren müssen auch Fußgängerunter-/überführungen unter Ausnutzung der Topografie mitgeplant werden, damit solche Spuren nicht zu Behinderungen des umweltfreundlichsten Verkehrs, des Fußgängerverkehrs, führen.

Wohlfühlknoten (Smart Intermodal-Hubs)

Diese Verknüpfungsknoten (zwischen Bahn, Bim, Bus, Rad und Fußweg) sollen gleichzeitig auch **Wohlfühlknoten** (Smart Intermodal-Hubs) darstellen, wo

- möglichst kurze Wege gelten sollen
- möglichst niveaugleich umgestiegen werden kann
- sichere Abstellplätze für Fahrräder, Elektrofahräder, Roller u.s.w. angeboten werden
- wenn Parkplätze für den Individualverkehr angeboten werden, dann diese möglichst die Sicht und das Wohlfühlgefühl nicht beeinträchtigen (Tiefgaragen, Parkdecks u.s.w.)
- die Möglichkeit für rasche Besorgungen in der Nähe möglich sind,
- eine gastronomische Versorgung sichergestellt ist
- Informationsbedürfnisse gestillt werden können
- Batterien alle Art (Elektrofahrräder, Elektroroller, Laptops und Handys) aufgeladen werden können
- Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang bestehen
- alle Verkehrsmittel (mit Ausnahme der eben aufgezählten Abstellplätze) dort möglichst kurz verweilen und diese Räume nicht als Aufstellplätze für Busse, Trambereitstellungen u.s.w. missbraucht werden – Ziel sollte sein, nur jene Fahrzeuge zu sehen, welche gerade für das Aus- und Einsteigen (und nicht länger) halten
- Öffentlich–Private-Partnerschaften zwischen Konsummöglichkeiten und Verkehrsmöglichkeiten sollten ebenfalls stattfinden

Für die städtischen Verkehrsmittel sollen so **kurze Intervalle** gelten, dass eine spezielle Fahrplanabstimmung zwischen Bahn, Bim und Bus gar nicht notwendig wird (damit gibt es kein „Versäumen“ eines innerstädtischen Anschlusses).

Der **Überlandbusverkehr** sollte möglichst bereits am Rande von Graz mit den städtischen Verkehrsmitteln verknüpft werden und die **Innenstadt meiden**.

Die Verknüpfung der Fahrpläne der Buskurse mit dem Schienenangebot, soll ein **Umsteigen auf die Bahn bereits am Land** erleichtern. Dies ist zwar keine Grazer Angelegenheit, hat aber wesentliche Auswirkungen auf das Verkehrsmittel, mit dem vom Land in die Stadt gefahren wird. Der Verkehrsverbund müsste diese Ziele mit größerem Nachdruck verfolgen.

Gütertram

Außerhalb der Hauptnutzungszeiten sollen die bestehenden Straßenbahntrassen auch für eine schienengebundene Citylogistik (Güterstraßenbahn) genutzt werden (Beispiel **Dresdener „CarGoTram“**, dass auf seinem Straßenbahnnetz auch bestimmte Zulieferungen für den VW-e-Golf bis Ende 2020 vorgenommen hat und damit LKW-gebundene Lieferungen verringerte. Da VW die Produktion in Dresden eingestellt hat, steht dieses seit 2002 betrieben Projekt derzeit zur Disposition, wobei die Produktion anderer E-Autos in Dresden zur Diskussion steht.

Einen Spezialfall einer Güterstraßenbahn stellt auch die Abfallentsorgung der **„Cargo-Tram Zürich“** dar, wo zu bestimmten Zeiten Straßenbahnen mit Sperrmüllanhängern durch ihr Netz touren, oder die **„E-Tram Zürich“**, bei der zu entsorgende Elektrogeräte abgegeben werden können.

Cargo-Fahrzeuge können in den Nachtstunden auch als **Mikro-Depots** für die Logistik kleinerer Pakete eingesetzt werden, von wo einzelne kleine dezentrale Verteilfahrzeuge z.B. Elektrolastenrikschas die Verteilung zu den Endkunden vornehmen können. Durch die dezentralen kleineren Depots können, die Wege der letzten Meile wesentlich verkürzt werden und durch wendige und umweltfreundliche Kleinfahrzeuge abgewickelt werden.

Alternative Nord-Süd-Querungen

Murseilbahn

Murseilbahn:

- Vorteil:**
- Weitere Murquerungen leicht möglich.
 - Relativ geringe Herstellkosten, bei wenigen Haltepunkten (bei vielen Haltepunkten steigen die Kosten – auch die Betriebskosten - sehr stark an).
 - Leise.
 - Zusätzliche Ebene für den Verkehr

- Nachteil:** Eine leistungsfähige Murseilbahn für den städtischen Nahverkehr müsste
- entweder **sehr große Transportbehälter** haben und damit einer Eisenbahn auf Stelzen gleichkommen, was angesichts der Hochwassersicherheit der Bauwerke wesentlich teurer als jede normale Schienenbahn kommt,
 - oder eine **kuppelbare Kabinenbahn mit sehr vielen kleineren Kabinen** sein, die jedoch ebenfalls Hochwasserschutz bieten muss und auf Grund der Automatik der Kuppelvorrichtungen zur Sicherung von Kindern, Behinderten oder sonstigen Personen mit eingeschränkter Mobilität entsprechendes Personal bei allen Stationen erfordert, da der Personenumschlag zeitlichen Grenzen unterliegt, um einen Stau der kuppelbaren Gondeln zu verhindern.
 - Seilbahnsysteme sind bei vielen Haltepunkten und für mehrere Kurven weniger geeignet, da dafür jedenfalls zusätzlich Stützen erforderlich sind und auch die Kupplungs- und Seilvorrichtungen angepasst werden müssen. Damit würden die störungsanfälligsten Komponenten dieses an sich simplen Systems eine Multiplikation erfahren.
 - Verknüpfungen mit dem Straßenbahn- oder Schienensystem sind jedenfalls mit Umsteigevorgängen (und damit mit Zeitverlusten) verbunden. Dies gilt insbesondere für spätere Lückenschlüsse und spätere Erkenntnisse für Erweiterungen. (Kein Verkehrssystem ist für alle Zukunft leistungsfähig genug).

Seilbahnen eignen sich eher im touristischen Einsatz und im urbanen Einsatz zur Überwindung großer Höhenunterschiede oder sehr breiter Ströme oder Meeresbuchten, wo **keine oder kaum Unterbrechungen des Systems** gegeben sind und sind dort sicher eine sinnvolle Ergänzung der anderen städtischen Verkehrsmittel. Eine dichte Folge von Ein- und Ausstiegspunkten, wie im städtischen Nahverkehr, ist für Seilbahnen weniger geeignet (auch im touristischen Bereich werden Seilbahnen eher dort eingesetzt, wo sehr kaum punktuelle Unterbrechungen des Transportflusses gegeben sind).

In Graz gäbe es mit der Südbahn, der vorgeschlagenen City-Schnellbahn und der auszubauenden Linie 5 bereits leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen, die auf ein bestehendes Netz aufbauen und gleichzeitig auch mit dem andern Bahnnetz kompatibel sind, so dass im Falle von Netzerweiterungen und Lückenschlüssen weitere Verknüpfungen ohne Umsteigen möglich werden, was wesentliche Vorteile gegenüber einem völlig neuen System – wie einer Seilbahn - bringt.

Die **Fahrzeiten** einer Murseilbahn bewegen sich in der Größenordnung einer ausgebauten Straßenbahnlinie 5 (siehe Hüsler-Untersuchung). Fahrzeuge auf eigenem Gleiskörper, wie die vorgeschlagene City-Schnellbahn oder die traditionelle Schnellbahn können den Nord-Süd-Verkehr wesentlich schneller bewegen.

Auch die **Kostennachteile** einer Seilbahn gegenüber Straßenbahnerweiterungen sind bereits von Hüsler dargelegt worden, auch wenn die Investitionen für 12 km Seilbahn „nur“ mit ca. 205 Mio. € veranschlagt wurden!

U-Bahn

Zu diesem Thema zählen im Prinzip auch **U-Bahnideen**, die partiell durch Tieflagen von Straßenbahnen erreicht werden („U-Strabahn“) und durchaus sinnvoll und notwendig sein können, um bestimmte Lückenschlüsse überhaupt erst zu Stande bringen zu können.

Ein **komplett neues U-Bahnnetz** ohne Übergangsmöglichkeiten vom bestehenden Straßenbahnnetz wäre - ähnlich wie ein Seilbahnsystem – isoliert und würde künftige Verknüpfungsmöglichkeiten durch nachträgliche Erweiterungen verunmöglichen.

Des Weiteren ergäbe sich eine Verkehrswirksamkeit erst in weiter Ferne.

Die **Errichtungskosten für „eine“ „U-Bahn“** schwanken stark zwischen

- Umbaukosten von bestehenden Bahnen, wie z.B. der ehemaligen Wiener Stadtbahn, zu einer U-Bahn (ca. 20 Mio. €/km Preisbasis 1982) oder dem Umbau und der Erweiterung der bereits bestandenen unterirdischen Zweierlinie in Wien einerseits und
- einer neu errichteten Untergrundbahn, wie beispielsweise die U3 zwischen Volkstheater und Stubentor (Neubau durch die Wiener Altstadt – 131 Mio. €/km auf Preisbasis 1990). Entscheidend für die Kosten einer U-Bahn ist auch die Anzahl der Stationen, da mehr Stationen die Kosten je km Streckenlänge erheblich beeinflussen. Auch die Qualität der Stationen, die Verkleidung, Anzahl der Ausgänge sowie die Tiefe u.s.w. ist maßgeblich für deren Kosten.

Geht man also von einer echten unterirdischen U-Bahn mit Querungen von Flüssen und der Unterführung alter Stadtteile aus (mit bauverzögernden historischen Fundstücken), die zur Gänze unterirdisch verläuft, dann sind mindestens Kostensätze in einer Größenordnung von 130-150 Mio €/km durchaus zu erwarten, wobei für Stationen die Km-Kosten bis zum Doppelten dieses Km-Satzes gehen können.

Die **von der Stadt Graz vorgestellt Metro-Studie** für Graz geht von zwei mäanderartigen Linien mit insgesamt 25,4 km Gesamtlänge und 27 Stationen aus und Baukosten + Kosten für die Fahrzeuge von 3,17 Mrd. € + 0,16 Mrd. € = 3,3 Mrd. €. Dabei wird allerdings **dreimal die Mur zu queren** sein, wofür entweder drei Brücken mit entsprechenden ufernahen Rampen teilweise im Altstadtbereich notwendig sind oder drei dichte Tunnel unter der Mur, die aber wegen der Stationen Andreas-Hofer-Platz, Griesplatz, Lendplatz, Fröbelpark und Hasnerplatz nicht zu weit unterirdisch liegen dürfen. Zwischen Geidorfplatz und Jakominiplatz verlaufen die beiden Linien parallel aber nur wenige 100 m voneinander entfernt.

Ansonsten ist ein für U-Bahnen sehr ungewöhnlicher **mäanderartiger Linienvverlauf** gegeben.

Sieht man davon ab, entsprechen die beiden Linien am ehesten der U3 in Wien haben aber im Gegensatz dazu drei Murquerungen zu bewältigen.

Anmerkung: Mit einem hohen unterirdischen Anteil hatte die U3 bereits vor 30 Jahren km-Kosten von ca. 131 Mio. €/km vorzuweisen; seither ist der Baupreisindex 1990 von 100 auf 230 gestiegen, woraus sich ein Km-Satz von ca. 300 Mio. € errechnet. Für die Grazer U-Bahn werden von der Stadt allerdings nur 131 Mio. € /km genannt, was angesichts der aktuellen U-Bahnpreise und der drei Murquerungen eher **sehr unrealistisch** erscheint).

Für die Herstellzeit einer solchen Anlage sind nach den Erfahrungen mit vergleichbaren Projekten **Jahrzehnte zu veranschlagen**, wenn man die notwendige Zeit für Finanzierungsvereinbarungen, eine Aufbereitung zur UVP mit Öffentlichkeitsbeteiligung, strategische UVP, UVP selbst, Verfahrensabwicklung, ergänzende Verfahren, Ausschreibung, Umlegung von Einbauten und die Bauzeit selbst im teilweise mit dichtem Verkehr belegten Gebiet bedenkt. Das würde aber, wenn man nicht zusätzlich zwischenzeitig kurzfristigere Verbesserungen schafft, bedeuten, dass auf Jahrzehnt die sich laufend verschlechternde Verkehrslage zusätzlich verschärft würde und auch danach nur partiell – dort wo die Metro hinführt – ein Erfolg eintritt.

Jedenfalls könnte mit diesem Geld für wesentlich mehr Grazer*innen ein verkehrlicher Nutzen gestiftet werden als mit nur einer einzigen Achse.

Verschiedene Niveaus zum Umsteigen sind nur dann sinnvoll, wenn sie unumgänglich und unvermeidbar für eine **Verknüpfung** sind. Ansonsten sind **gleiche Niveaus** zu bevorzugen, da bei kurzfristigen Auswahlentscheidungen zwischen Fußweg und ÖV-Verkehrsmittel oft das Beobachten des Herannahens eines Verkehrsmittels entscheidend für die Auswahl ist. Das Zücken eines Mobiltelefons oder der Niveauwechsel zu einer Anzeigetafel bedeutet bei kurzen Wegen manchmal genau jenen Zeitverlust, der für das Versäumen eines knappen Anschlusses relevant ist und eine Neudisposition erfordert. Da bietet der sofortige optische Überblick auf herannahende Fahrzeuge und Real-time-Anzeigen auf einem Niveau unbestreitbare Vorteile.

Es ist daher für Graz anzuraten, das Straßenbahnnetz und des S-Bahnnetz - so weit als möglich - oberirdisch zu erweitern und dabei auf bestehende Netzkomponenten zurückzugreifen, wie es im gegenständlichen Konzept versucht wird. Partiiell wird man dennoch um einige hundert Meter Tieflage nicht herunkommen, wenn man vernünftige Verknüpfungspunkte anstrebt, da die Stadt bereits weitgehend „verbaut“ ist und damit ohne Tieflage manchen Hindernissen nicht ausgewichen werden kann.

Umsetzung

Prioritäten

Priorität 1 hat infolge des dichten Verkehrs der inneren Stadtbezirke (Innere Stadt, Geidorf, St. Leonhard, Jakomini, Gries, Lend) die fußläufig gute Erreichbarkeit von Straßenbahnen in diesen Bezirken durch eine bessere Flächenverteilung und teilweise durch neue Linien (insbesondere **2, 3 und 6** im Sinne der neuen Nummerierung). Das Verkehrsberuhigungs-„Modell Eggenberg“ kostet nicht viel und ist schnell umsetzbar.

Priorität 2 hat die Ausstattung alle Stadtbezirke von Graz mit Straßenbahnen (wiederum die Linie **3** nach Gösting und Waltendorf, **4** zur Smart City und nach Waltendorf).

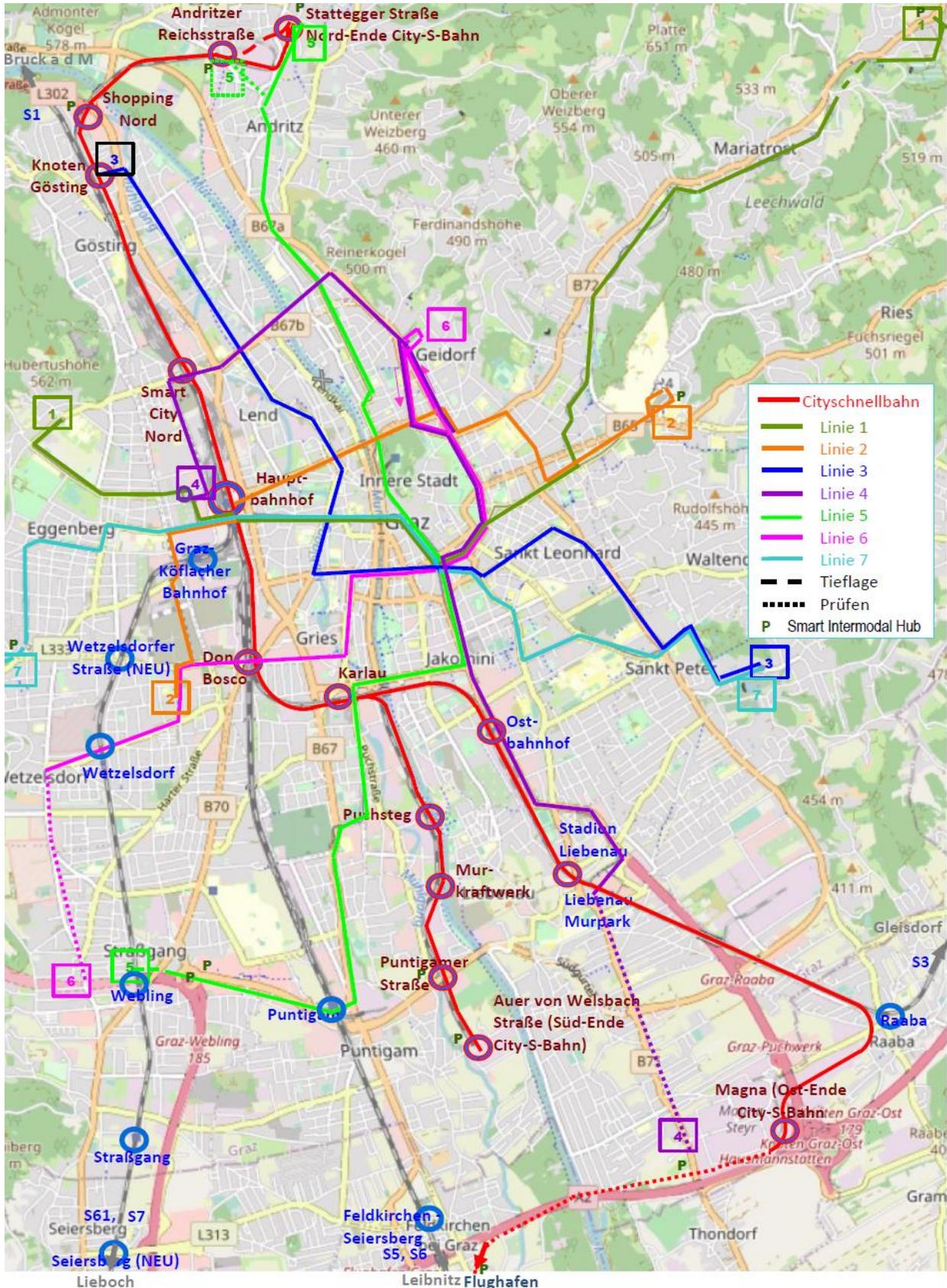
Parallel mit dieser Ausstattung sind entsprechend der Größe der Verkehre in den Ein- und Ausfallstoren durch Überlagerung des Verkehrs zwischen den Stadtbezirken und den Ein- und Auspendler*innen eine **Priorisierung der weiteren Maßnahmen im Zuge der Abarbeitung**

der Maßnahmen der Priorität 1 und 2 durch **P&R-Plätze** sowie **Linienverlängerungen** (Linien 5, 7, 1, 3, ggf. 6) begleitend durchzuführen.

Die Einführung des **City-Schnellbahnsystems** besteht nur zum Teil aus baulichen Maßnahmen, welche teilweise **zeitgleich mit der Umsetzung der entsprechenden Verknüpfungen** vorgenommen werden sollen, um hohe Verkehrswirksamkeiten sicherzustellen (insbesondere die **Knoten** Gösting, Webling, Karlau, Don Bosco, Andritz und Smart City). Jedenfalls kann (und muss sie bei verschiedenen Verknüpfungsstellen) parallel mit einigen Straßenbahnvorhaben umgesetzt werden.

Betreffend die doch **umfangreichen Baumaßnahmen** primär für Straßenbahnen und das Radwegnetzsystem sowie **Rechte** für die Fußgängerdurchgänge und Parkgebühren wird die Umsetzungsvorbereitung im Detail manchmal entsprechende Betroffenheiten auslösen und oft nur durch entsprechend transparente Vorgehensweisen und **Bürgerbeteiligungsverfahren** zur überwiegenden Zufriedenheit lösbar sein. Solche Verfahren haben sich beispielsweise bei der Errichtung von Großprojekten durch die HL-AG wie der Neuen Westbahn aber auch der Koralmbahn bestens bewährt.

Zusammenfassung der LÖSUNGSVORSCHLÄGE



Schnellbahnsystem

Schnellbahnen im städtischen Gebiet verbinden Stadtbezirke und deren Umland auf eigenem Gleiskörper mit möglichst kurzen Fahrzeiten. Im Gegensatz zu teuren U-Bahnen benützen sie zumeist vorhandene Gleiskörper oder zumindest vorhandene Trassen – vielfach mit dem Nachteil, dass die Trassierung bestimmte innerstädtische Stadtgebiete auslässt. Ihr Vorteil liegt in der rasch möglichen Umsetzung zu relativ günstigen Preisen.

City-Schnellbahn Graz

Diese soll von Andritz von der (verlängerte) Andritzer Schleppbahn im Norden (um den mit einer **P&R-Anlage** der von der Weinitzenstraße und Radegunder Straße kommenden Verkehr aufzufangen) verknüpft mit der Südbahn in Gösting unter Nutzung des Geländes des Verschiebebahnhofes, durch den Hauptbahnhof weiter bis Don Bosco führen und mit der Ostbahn Richtung Osten abzweigen. Bei Karlau findet eine Verzweigung auf zwei Äste statt:

- Der Ostast benutzt weiter die Ostbahn bis vor Raaba und soll dann die Gleise der Anschlussbahn Steyr-Magna benützen mit der Option einer Verlängerung zum Flughafen Feldkirchen (Verbindung Koralmbahn – Ostbahn, 1997 von Verkehrsminister Einem verordnet).
- Der mittlere Ast zweigt bei Karlau ab und benützt die Gleise der Karlsruher Schleppbahn zu einem Stadtentwicklungsgebiet beim Mühlgang.

Betriebsführung: Falls die ÖBB den **Betrieb** einer solchen City-Schnellbahn nicht anstreben, weil es nicht in ihr Angebotsportfolio passt, kommen als Betreiber dafür auch die Steiermarkbahn oder die GKB in Frage; die Fahrzeuge müssen für einen Wendebetrieb geeignet sein (wegen der Platzprobleme in Andritz)

Haltestellen im Norden:

- **Stattegger Straße**
 - **Variante 1:** Verhandlungen mit der Maschinenfabrik Andritz, die **durch das Werksgelände** führende Schleppbahn als City-S-Bahn nützen zu dürfen - mit Tunnelhaltestelle (aus Platzgründen) am Rande der Stattegger Straße nördlich des Büroportals der Maschinenfabrik (geringe Kosten)
 - **Variante 2:** Im Falle von negativen Verhandlungen mit der Maschinenfabrik - Prüfen: Verlängerungstunnel von der Andritzer Reichsstraße am Rande des nördlichen Fabriksgeländes bis zur Stattegger Straße (Vergleichsweise hohe Kosten).

Beide Varianten hätten im Bereich zwischen Fabrik – Verwaltungsgebäude – Reitstall eine tief gelegte Haltestelle (bei Variante 1 mit Verlängerungsoption Richtung Nordwest) sowie eine P&R-Anlage für den Verkehr von der L329 (Weinitzen, St. Radegund) und L338 (Stattegg)

- **Andritzer Reichsstraße** westlich der Maschinenfabrik

Wenn zwischen Weinzöttlstraße und dem Beachvolleyballplatz ein großer **P&R-Platz** (für A9-Einpendler) eingerichtet wird, würde dieser Haltpunkt zusätzlich aufgewertet werden.

Im Falle des Scheiterns der Haltestelle Stattegger Straße, wäre die Haltestelle Andritzer Reichsstraße eine Billigalternative als nördlicher Endpunkt – Nachteil: schlechtere Erschließung des Weinitzen- und Stattegger Verkehrs.

- **Shopping Nord** – P&R-Anlage errichten (für A9-Einpendler)

Südbahn:

Die im Rahmenplan 2021-2026 vorgesehene „**Adaptierung Verschiebebahnhof Graz**“ bietet die Gelegenheit, diese riesige Gleisanlage in Hinblick auf

- zusätzliche Streckenkapazitäten für eine Schnellbahnverdichtung auf der Südbahn,
- einen **Schnellbahnknoten Gösting** (S1, City-Schnellbahn und Straßenbahnlinie 3),
- einen weiteren Knoten **Peter-Tunner-Straße** (City-Schnellbahn, neuer Verlauf der Straßenbahnlinie 4)

zu überdenken und zukunftssicher zu planen.

Die wichtigste Voraussetzung ist, dass nicht durch kurzfristige Baumaßnahmen am ÖBB-Bestand und durch Konkurrenzausschaltungsüberlegungen weitreichende Zukunftsmöglichkeiten blockiert und verhindert werden.

Haltestellen längs der Südbahn:

- **Knoten Gösting** (an der Südbahn im Bereich der Ausbindung der Schleppbahngleise von der Südbahn) - Verbindung zur **S1** nach Bruck a. d. M. mit dem Seitenast **S11** nach Übelbach sowie zur erst zu schaffenden Straßenbahnanbindung der neuen Lage der **Straßenbahnlinie 3** nach Waltendorf.
Es wäre auch denkbar (Mehrsystem) Straßenbahnzüge von der Linie 3 in das Gleissystem der Andritzer Schleppbahn weiterzuführen, wenn eine entsprechende Verknüpfung errichtet würde.
- **Smart City Nord** (Peter-Tunner-Straße - Graz-Verschiebebahnhof) - Erschließung des Baufeldes Nord der Smart City und der Wohnblöcke in der Resselgasse.
Verknüpfung mit den **Straßenbahnlinie 4** nach Liebenau
- **Hauptbahnhof** (Hauptverkehrsknoten der Südbahn in Graz) - Verknüpfung mit allen dort angeschlossenen **Eisenbahnen**, **allen Schnellbahnen**, den **Straßenbahnlinien 1** nach Mariatrost bzw Eggenberg, **Linie 2** zur Uni und zum LKH bzw. Reininghaus (gem. unserem Konzept), **Linie 4** nach Liebenau (Einstieg beim Wasserturm), und **Linie 7** (geändert) nach St. Peter bzw. zur Verlängerung bei Wetzelsdorf (Steinbergstraße)
- **Don Bosco** (Nebenverkehrsknoten Südbahn/Ostbahn) - Verknüpfung mit dem neuen Verlauf der **Straßenbahnlinie 6** nach Wetzelsdorf (ggf. verlängert nach Webling) bzw. zum WIFI

Südteile:

- **Karlau/Lazarettgürtel** - Erschließung der großen Wohnblöcke im Bereich der Querung der Triester Straße durch eine Haltestelle und **Verknüpfung** mit der **Straßenbahnlinie 5**

Östlich der Station Karlau/Lazarettgürtel spaltet sich die City-Schnellbahn in **zwei Äste**:

- **Steirische Ostbahn** bis vor Raaba und dann Abzweigung zu den Gleisen der Anschlussbahn **Steyr-Magna** jedenfalls bis zum Werk
- Nutzung der Gleise der **Karlauer Schleppbahn** bis zur Auer-von-Welsbach-Straße und den Stadtentwicklungsgebieten in diesem Raum. Mit den Haltepunkten an den Stegen und erschließt sie nicht nur das rechte Murufer sondern auch Teile des Erholungsgebietes „**Lebensraum Mur**“ links der Mur. Durch die Nutzung der Karlauer-Schleppbahn als City-Schnellbahn wird insbesondere der **Südosten des rasch wachsenden Stadtbezirkes Puntigam** erschlossen.

Die Steirische Ostbahn soll von Don Bosco jedenfalls bis zur Abzweigung der Karlauer Schleppbahn rasch zweigleisig ausgebaut werden – bis Raaba dringlich und weiter jedenfalls auch bis Gleisdorf.

Haltepunkte der City-Schnellbahn längs der Steirischen Ostbahn:

- **Ostbahnhof**
- **Stadion Liebenau** (Bedarf)
- **Liebenau-Murpark**
- (ggf. eine neue Haltestelle Raaba beim alten Bahnhof)
- **Steyr-Magna** (beim Magna Tor oder im Gelände)

Haltepunkte der City-Schnellbahn längs der Karlauer Schleppbahn:

- **Puchsteg/Sturzgasse** - Magna Steyr Aerospace, Recyclingcenter Sturzplatz, Wirtschaftshof Graz, Veranstaltungszentrum Seifenfabrik, Grünanger, Großwohnanlage Neuholdaugasse, ...), Übergang zum „Lebensraum Mur“
- **Murkraftwerk** (Bedarfhaltestelle)
- **Puntigamer Straße** (P&R-Platz errichten für Pendler aus dem Süden), Nähe zur Brauerei
- **Auer-Welsbach-Straße** (Gewerbepark Rudersdorf) – **P&R-Anlage** errichten für Einpendler*innen von der A2 (Abfahrt Feldkirchen) und der B67

Zukunftsoptionen durch die City-Schnellbahn:**Anmerkung 1: Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn**

Verkehrsminister Einem hat, nachdem die Bundesregierung dies zur Hochleistungsstrecke erklärt hatte, die Planung einer Verbindung von der Koralmbahn zur Steirischen Ostbahn verordnet. **Diese Planungen sollten unter dem Gesichtspunkt einer Schnellbahnsüdverbindung** zwischen Koralmbahn – Südbahn – City-S-Bahn und Steirischer Ostbahnseitenast ins Magnawerk **wieder aufgenommen und forciert** werden.

Anmerkung 2: Verbindung von Westen zum Magnawerk

Von der Auer-Welsbach-Straße sind es nur mehr 1,2 km Luftweg bis zum Magnawerk Raaba. Daher sollte eine **Prüfung** einer Verlängerung der Karlauer Schleppbahn zu einer allfälligen Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn im Bereich der Murquerung der Autobahn erfolgen und jedenfalls für die Zukunft für eine Trassenfreihaltung vorgesorgt werden.

S1 Graz – Bruck an der Mur (ÖBB)**Möglichkeit für zusätzliche Halte der bestehenden Schnellbahnverbindung**

- **Knoten Gösting** Anschluss an City-Schnellbahn und die erst zu schaffende Straßenbahnanbindung der neuen Lage der **Straßenbahnlinie 3** nach Waltendorf. Aufgrund undurchsichtiger Priorisierungsüberlegungen des BMK wird diese längst überfällige Schnellbahnstation vom Verkehrsministerium derzeit auf die lange Bank geschoben.
- **Smart City Nord** (Peter-Tunner-Straße - Graz-Verschiebebahn) Erschließung des Baufeldes Nord der Smart City und der Wohnblöcke in der Resselgasse. Verknüpfung mit den **Straßenbahnlinien 4** nach Liebenau und **6** nach St. Peter

Südbahnausbau Bruck – Graz als 4-gleisige HL-Strecke (in Bruck treffen sich die Südbahn von Wien, die Pyhrnachse und der Verkehr von der Murfurche); der derzeit geplante Bahnhofsausbau längs dieser Strecke bringt kaum Kapazitäten und verschiebt nur das Problem in die Zukunft; im Zuge der für 2024 vorgesehenen 28 Mio. € teuren „Adaptierung des Verschiebebahnhofes Graz“ (lt. Rahmenplan der ÖBB) sollte zumindest die Nordeinfahrt des Bahnhofes Graz ab der Stadtgrenze leistungsfähig viergleisig ausgebaut werden.

S3 Graz - Szentgotthárd

Grundsätzlich gilt auf der steirischen Ostbahn ein **½h-Takt bis Fehring**, danach ein h-Takt. Ein großes Problem der steirischen Ostbahn ist allerdings die Lage der Bahn und der Stationen zu den Ortskernen.

Die **Steirische Ostbahn** verfügt

- im **Nahbereich von Graz**, wo sie nahe bei kleineren Siedlungen liegt, über zu wenig Haltestellen, um die dort Wohnenden gar nicht erst ins Auto einsteigen zu lassen, und
- im **Fernbereich von Graz** Haltestellen zu weit abseits der größeren Orte (vor allem Feldbach [Bahnhof- Hauptplatz: 800m] und Fehring [Bahnhof- Hauptplatz: 2km]), so dass dort ein Umsteigen von Bus/PKW auf die Bahn notwendig ist, was wiederum nur bei sehr schnellen Fahrzeiten nach Graz angenommen würde, weil ja die Wegzeit zum Bahnhof mitgerechnet werden muss – derzeit benötigt man mit dem Zug erheblich länger nach Graz als mit dem PKW.

Empfohlen werden daher als zusätzliche Haltepunkte im **Nahverkehr**:

- **Karlau/Lazarettgürtel**: Erschließung der großen Wohnblöcke im Bereich der Querung der Triester Straße (ggf. ist bis einschließlich dieser Station der zweigleisige Ausbau der Ostbahn um ca. 500 m zu verlängern); Abzweigung des zentralen **City-Schnellbahn-Astes** nach Süden

- Ausbindung des östlichen **City-Schnellbahn-Astes** zum **Steyr-Magnawerk**
- **Laßnitzthal Süd**: im Süden von Laßnitzthal zwischen Hierzerweg und Schinnerlweg
- **Flöcking**: zwischen Laßnitzthal und Gleisdorf

Ziel soll ein durchgängiger zweigleisiger Ausbau der Steirischen Ostbahn soll zwischen Don-Bosco und Gleisdorf sein, um einerseits die angesprochenen Verdichtungen und gleichzeitig auch die Mischverkehre (schnelle Interregiozüge und S-Bahnverkehr Graz-Gleisdorf) zu Verkräften (Vordringlich wäre der Ausbau bis Karlau und dann weiter bis zur Magna-Ausbindung und schließlich bis Gleisdorf.

Für den **Fernbereich** werden

- **schnelle Züge** von Szentgotthard
 - nur mit Halten in Jennersdorf, Fehring, Feldbach und Gleisdorf sowie Raaba nach Graz (Haltepunkte Ostbahnhof, Don Bosco und Hauptbahnhof)
 - mit unmittelbarem Anschluss an die im vorigen Abschnitt vorgeschlagene zusätzliche Schichtwechselschnellbahnverbindung oder mit Buszubringer ins Magnawerk und
- **Züge von der StLB-Strecke**, die von Weiz bis Gleisdorf die Pendler*innen sammeln und dann nur mehr in Raaba, Ostbahnhof, Don Bosco und Hauptbahnhof halten sowie
- gut **abgestimmte Buszubringerdienste** von den Ortszentren zur Bahn in Fehring und Feldbach

vorgeschlagen.

Mit Elektrifizierung und leistungsfähigen Fahrzeugen auf gut gewartetem Oberbau sollte auf den 82 km von Szentgotthard nach Graz Hbf eine **Fahrzeit von mindestens 1h** möglich sein.

S5 Graz – Spielfeld/Straß und Verbindung zur Ostbahn (NEU S52)

Verknüpfungen:

Verknüpfung bei **Puntigam** mit der Straßenbahnlinie 5 nach Andritz und NEU zur GKB-Haltestelle Webling.

Künftige Verknüpfung bei **Don Bosco** mit der Straßenbahnlinie 6 (NEU) nach Webling bzw. WIFI.

Die Verknüpfungen beim **Hauptbahnhof** wurden bereits dort genannt.

Die Planungen für die von Verkehrsminister Einem bereits 1997 verordnete **Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn** sollen wieder aufgenommen werden, mit dem Ziel einer durchgängigen West-Ost-S-Bahn in bzw. südlich von Graz (Bahnanbindung des Magnawerkes aus dem Süden und von der Koralmbahn, Verbindung von der Ostbahn zum Flughafen)

- Damit wäre zusätzlich zur S5 und S51 eine **neue Schnellbahnlinie S52** von Spielfeld über den Flughafen und über das **Magnawerk** in die steirische Ostbahn zum Hauptbahnhof möglich, womit neue Verkehrsströme erschlossen würden (von den Bezirken Leibnitz und Deutschlands pendeln über 1.700 Personen in den Stadtbezirk

Liebenau und weitere 650 Personen nach Raaba zusammen also über 2.300 Personen (aus Voitsberg hingegen weniger als 200), womit klar sein sollte, welcher Teil des von den Grünen angedachten südlichen Schnellbahnringes Priorität haben muss.

- In diesem Zusammenhang wäre bei Raabe auch ein intermodaler Knoten mit P&R-Umstiegsmöglichkeiten auf die neue S52 einzurichten

S6 Graz – Werndorf - Deutschlandsberg – Wies (Südbahn, Koralmbahn, GKB)

S7 Graz – Lieboch – Köflach (GKB)

S61 Graz – Lieboch – Deutschlandsberg - Wies (GKB)

GKB Zusätzliche Haltepunkte in

- **Wetzelsdorfer Straße (Reininghaus)** und
- **Seiersberg**

Umsetzung des GKB-Weißbuches (Elektrifizierung, Modernisierung, Fahrzeuge)

Verknüpfung mit der zu verlängernden Straßenbahnlinie 5 in Webling

Ausbau der Eisenbahnlinien

Auch wenn es sich dabei um ein übergeordnetes landes- und bundesweites Problem handelt, so sind die großen Städte und auch Graz unmittelbar davon betroffen.

Südbahnausbau Bruck – Graz als 4-gleisige HL-Strecke

In Bruck a.d.M. vereinigen sich die Verkehre von der Südbahn von Wien, der Pyhrnachse und vom oberen Murtal. Der derzeit geplante „Bahnhofsausbau“ Bruck - Graz bringt nur minimale zusätzliche Kapazitäten und verschiebt nur das Problem in die Zukunft. Daher soll diese Strecke als Hochleistungsstrecke zukunftsicher 4-gleisig ausgebaut werden.

Flughafenanbindung

Die 4-gleisige Südausfahrt von Graz soll jedenfalls die ursprünglich geplante Haltestelle beim Flughafen erhalten. Eine Haltestelle Flughafen Graz an der Koralmbahn würde ermöglichen, dass auch überregionale Züge aus z.B. Unterkärnten oder Slowenien direkt den Flughafen anfahren würden.

Zwischen der jetzigen und der künftigen **Haltestelle Flughafen Graz** an der Koralmbahn soll gleichzeitig auch ein **multimodaler Knoten**, den auch **Überlandbusse** anfahren, eingerichtet werden, um die **Südpendler** bereits beim Flughafen auf den Schienenverkehr umzulenken. Der Weg von der derzeitigen Haltestelle zur künftigen Haltestelle Flughafen Graz und weiter zur Ankunft/Abflug-Abfertigung soll **hochbaulich gestaltet werden** und als hochwertiges Büro- und Outletcenter angelegt werden.

Der P&R-Platz soll jedenfalls auch für Bahnkunden zugänglich sein.

Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn

Mit der Verbindung Koralmbahn – Steirische Ostbahn (siehe „Aus/Einfallstor Liebenau“) wäre zusätzlich zur S5 und S51 eine **Schnellbahn S52** von Spielfeld über den Flughafen und über das Magnawerk zum Hauptbahnhof möglich.

Vorsorgliche Trassensicherung

Eine **vorsorgliche Sicherung der Trasse** für eine **Verlängerung der City-Schnellbahn** von den Gleisen der Karlauer Schnellbahn zu dieser südlichen Verbindung Koralmbahn - Steirische Ostbahn soll auch erfolgen, falls im Süden von Puntigam im Bereich Rudersdorf - Feldkirchen weitere Bautätigkeiten geplant sind (Planung noch VOR einer Siedlungsfreigabe), da es danach wesentlich schwieriger wird eine Trasse zu finden.

Straßenbahnsystem

Das bestehende Straßenbahnsystem der derzeit betriebenen Linien verläuft sternförmig von der Herrngasse in die Randbezirke, wobei einige Stadtbezirke leer ausgehen (Waltendorf, Straßgang, Gösting) und dicht besiedelte zentrale Stadtbezirke nur am Rande versorgt werden (Lend, Geidorf, Gries).

Mit Ausnahme der S3 (Steirische Ostbahn) gibt es nur Busverbindungen zwischen dem strahlenförmig verlaufenden Straßenbahnnetz – selbst im Bereich der dicht besiedelten inneren Stadtbezirke.

Sieht man vom Hauptbahnhof ab, sind die Verknüpfungen mit dem Schnellbahnnetz derzeit sehr mäßig.

Mit der **City-Schnellbahn** soll ein Teil dieses Mangels beseitigt werden, der größere Teil wird mit dem gegenständlichen Konzept durch **entsprechende Straßenbahnerweiterungen** und eine **Vielzahl an Verknüpfungen entscheidend verbessert**.

Wesentliche Ziele dieser Maßnahmen sind

- eine starke **Verdichtung** des Netzes in den **dicht besiedelten inneren Bezirken** durch **Verteilung der derzeit in der Herrngasse konzentrierten Trassen** so dass künftig alle Innenstadtbereich von den Straßenbahnstationen aus fußläufig erreichbar sind,
- die **Erschließung aller Stadtbezirke** durch Straßenbahnen und
- das **Umleiten der in die Stadt pendelnden Menschen auf den ÖV** bereits weit außerhalb der zentralen Stadtbezirke durch entsprechende Einrichtungen

Die **Neuverteilung der Straßenbahnlinien** in den inneren Bezirken erfordert auch eine teilweise radikale **neue Nummerierung** der Linien, die völlig neu zusammengesetzt werden.

Um jene in die Stadt einpendelnden Menschen, welche nicht schon vorher auf die Schnellbahn umgestiegen, **frühzeitig auf den öffentlichen Verkehr** umzuleiten, sind eine **Reihe von „Auffangstationen“ in den Randbezirken** notwendig:

- **Fölling**: Straßenbahntunnel durch den Kirchberg und P&R-Station in Fölling mit Straßenbahnanschluss, um frühzeitig Einpendler*innen abzufangen
- Neues **Verkehrskonzept für das LKH** als Auffang- und Verteilzentrum für den LKH-Verkehr und für Überlandbus-Reisende
- Verlängerung der **Linie 3 nach Waltendorf**, um den dichter besiedelten Teil dieses Bezirkes zu erschließen
- **Ggf. Verlängerung der Linie 4 zum Magna-Westtor** (vor allem, falls die City-Schnellbahn-Anbindung bis Steyr-Magna nicht zu Stande kommen sollte)
- Verlängerung der **Linie 5 nach Webling** mit Endstation in Tieflage bei der GKB-Station Webling und Erschließung des P&R-Platzes im Kreisverkehr beim südlichen Plabutsch-Tunnelportal
- Verlängerung der neu zu errichtenden **Linie 6 ggf. bis Webling West**, um die über die B70 Einreisenden auf „Schiene“ zu bringen
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 bis zur **Steinbergstraße** mit (aus Platzgründen) **unterirdischem P&R-Platz und Umsteigeknoten** vom Überlandbus zur Straßenbahnlinie 7
- **Knoten Gösting** für Schnellbahnkunden vom Norden nach Lend, Gries und Zentrum
- **P&R-Anlage Shopping Nord**
- **P&R-Anlage** im Bereich der Haltestelle **Andritzer Reichsstraße** für von Norden einpendelnde Menschen
- **P&R-Anlage und Knoten City-Schnellbahn/Straßenbahnlinie 5** westlich vom Andritzer Werk für Pendler*innen vom Raum Weinitzen und Stattegg

Für die Zukunft vorgeschlagene Linienvläufe (inkl. Verlängerungen):

Linie 1: Fölling – Mariatrost - Jakominiplatz – Hauptbahnhof – Eggenberg/UKH

Zusätzliche Haltestellen

- **Fölling** (Endstelle, P&R)
- **Kurzeggerweg** (Siedlung Fölling)
- **Mariatroster Teich** (Tullriegel)

Verknüpfungen mit Straßen- und Schnellbahnen

- **Reiterkaserne** – Linie 2 (NEU) Richtung LKH
- **Merangasse** – NEU: Linie 2 Richtung Uni und weiter zum Hauptbahnhof
- **Glacisstraße** – NEU: Linien 4 (NEU) Richtung Laudongasse und
6 Richtung WIFI
- **Jakominiplatz** - Linien 3 Richtung Waltendorf (Eisteichgasse) und Richtung
Griesplatz
4 Richtung Liebenau
5 Richtung Puntigam mit NEUER Verlängerung nach Webling
6 NEU Richtung Wetzelsdorf sowie ggf. Webling
7 Richtung St. Peter
- **Hauptplatz** – Linie 5 Richtung Andritz (mit NEUER Verlängerung)
- **Roseggerhaus** – Linie 3 Richtung Gösting und Richtung Griesplatz
- **Hauptbahnhof** – alle Schnellbahnlinien inkl. der NEUEN City-Schnellbahn
Linie 2 Richtung UNI (RESOWI) und LKH
- **Wagner-Biro-Straße** – Linien 2 Richtung Reininghaus
7 Richtung Wetzelsdorf mit NEUER Verlängerung
- **Laudongasse** – Linie 4 NEU Richtung Smart City, WIFI sowie Liebenau
- **Eggenberg UKH** (Endstelle)

Linie 2: Hauptbahnhof – UNI – LKH

Zusätzliche (NEUE) Linie (Weiterentwicklung der Idee Hüsler)

Verknüpfungen mit Straßen- und Schnellbahnen

- **Reininghaus** - Linie 6 (NEU) Richtung Wetzelsdorf (und Webling)
- **Wetzelsdorfer Straße** - Linie 6 (NEU) Richtung WIFI/WKO
- **Alte Poststraße** – Linie 7 Richtung Wetzelsdorf (mit Verlängerung)
- **Wagner-Biro-Straße** – Linie 1 Richtung Eggenberg
- **Hauptbahnhof** - alle Schnellbahnen inkl. der NEUEN City-Schnellbahn
Linien 1 Richtung NEUER Verlängerung Fölling
7 Richtung St. Peter
Rückseite: 4 Richtung Liebenau
- **Lendplatz** – NEU Linie 3 Richtungen Gösting und Waltendorf
- **Keplerbrücke** - Linie 5 Richtung Andritz mit NEUER Verlängerung zur
Maschinenfabrik und Richtung Puntigam mit NEUER
Verlängerung zum GKB-Bahnhof Webling
- **Glacisstraße** – Linien 4 Richtung Liebenau und Richtung Laudonstraße
6 Richtungen WIFI/WKO und Wetzelsdorf (– Webling)
- **Merangasse** – Linie 1 NEU Richtung Eggenberg

- **Reiterkaserne** – Linie 1 Richtung Mariatrost und Fölling
- **LKH** (Endstelle) gemeinsam mit Linie 7

Linie 3: Gösting – Waltendorf

Neue Trasse zwischen Gösting und Lendplatz sowie zwischen Krenngasse und Waltendorf

Verknüpfungen mit Straßen und Schnellbahnen:

- **Gösting** – S1 und City-Schnellbahn
- **Hirtenkloster** – NEU Linie 4 Richtungen Laudongasse und Liebenau
- **Lendplatz** – NEUE Linie 2 Richtungen Reininghaus und LKH
- **Roseggerhaus** – Linien 1 NEU Richtung Hauptbahnhof und Hauptplatz
7 Richtung Wetzelsdorf und Hauptplatz
- **Griesplatz** – Linie 6 (NEU) Richtung Wetzelsdorf (-Webling)
- **Jakominiplatz** - Linien 1 Richtung Mariatrost - Fölling
4 Richtung Liebenau und NEU Richtung Laudongasse über WIFI/WKO
5 Richtung Andritz (mit NEUER Verlängerung) und Richtung Puntigam mit NEUER Verlängerung nach Webling
- **Dietrichsteinplatz** – Linie 7 Richtung St. Peter
- **Krenngasse** – alter Endpunkt
- **Eisteichgasse** (Waltendorf)
- **St. Peter** - neuer Wendepunkt (siehe auch Linie 7)

Linie 4: Liebenau/Murpark - Laudongasse

NEUE Linienführung

Die **Linie 4** soll von Liebenau kommend bis zum Jakominiplatz nördlich davon eine NEUE Trassierung bekommen: zunächst soll sie (gemeinsam mit dem NEUEN Verlauf der Linie 6) bis zur Maiffredygasse der Linie 1 folgen und dann auf einer neuen Trasse in der **Glacisstraße** Richtung **WIFI/WKO** abbiegen. Während die Linie 6 dort eine Wendeanlage erhalten soll, soll die Linie 4 weitergeführt werden bis zum **Grabengürtel**, diesem folgen über die **Kalvarienbrücke** und bei der **Peter-Tunner-Straße** die Südbahn (und City-Schnellbahn) queren. In diesem Bereich soll jedenfalls eine **Verknüpfungshaltestelle Smart-City Nord** mit der City-Schnellbahn eingerichtet werden. Danach soll sie bis zur Wendeanlage der Laudongasse geführt werden mit Umsteigemöglichkeit beim Wasserturm des Hauptbahnhofes. Damit erhalten die Stadtbezirke Liebenau – Jakomini - innere Stadt/St. Leonhard – Geidorf – Lend eine Gürtelverbindung. Somit bildet die Linie 4 von Liebenau kommend einen bisher fehlenden Gürtel um die östlichen und nördlichen inneren Bezirke.

In Liebenau wäre eine Verlängerung zum Magna-Westtor zu prüfen (jedenfalls, falls die Schnellbahnausbindung bei Raaba scheitert).

Verknüpfungen mit Straßen und Schnellbahnen:

- **Laudongasse** (Wendestelle) - Linie 1 Richtung Eggenberg UKH und Richtung Hauptplatz, Mariatrost und NEU Fölling
- **Waagner-Biro-Straße** – Hauptbahnhof - alle Eisenbahnen
200m zu den Linien 2 Richtung Reininghaus und Richtung UNI und LKH
7 Richtung Wetzelsdorf (NEU mit Verlängerung) und Richtung Hauptplatz und St. Peter
- **Smart-City Nord** (Peter-Tunner-Straße) - Schnellbahnen
- **Hirtenkloster** (Hackhergasse) – Linie 3 Richtungen Gösting und Waltendorf
- **Theodor-Körner-Straße** – Linien 5 Richtungen Andritz (NEU mit Verlängerung) und Webling (NEU)
- **WIFI/WKO** - Linie 6 (NEU) Endstelle
- **Huboldstraße** - Linie 2 (NEU) Richtungen Reininghaus und LKH
- **Merangasse** - Linien 1 Richtung Mariatrost und NEU verlängert nach Fölling
- **Jakominiplatz** - Linien 1 Richtung Eggenberg
3 Richtungen Waltendorf und Gösting
5 Richtungen Andritz (NEU mit Verlängerung) und Webling (NEU)
6 (NEU) Richtung Wetzelsdorf (- Webling)
- **Jakominigürtel** - Linien 5 Richtung Puntigam und NEU Webling
- **Ostbahnhof** - Schnellbahn S3, Cityschnellbahn Ost, Steirische Ostbahnzüge
- **Liebenau Murpark** - Schnellbahn S3, Cityschnellbahn Ost, Steirische Ostbahnzüge (bisherige Endstelle)
- **Magna Westtor** (zu prüfende neue Endstelle)

Linie 5: Webling – Andritz

Verlängerung der Straßenbahnlinie 5 von der derzeitigen Endstelle beim Bahnhof Puntigam über den Weblinger Gürtel bis zur GKB-Station Graz-Webling und im Norden Verlängerung bis zur künftigen City-Schnellbahn Endstelle und bei Variante 3 eine Ergänzung bis zu einem P&R-Platz nördlich des Osttores der Maschinenfabrik.

Verknüpfungen mit Straßen und Schnellbahnen:

- **Andritz Stattegger Straße** (angestrebter neuer Endpunkt)
 - City-Schnellbahn
 - Keine Wendeschleife (Wendezüge erforderlich)
- **Andritz Grazer Straße** bisherige Wendestelle
- **Grabengürtel** - Linie 4 (NEU) Richtung Laudongasse und Liebenau
- **Keplerbrücke** - Linie 2 (NEU) Richtungen Reininghaus und LKH
- **Hauptplatz** - Linien 1 Richtung Eggenberg
7 Richtung Wetzeldorf (NEU mit Verlängerung)
- **Jakominiplatz** - Linien 1 Richtung Mariatrost (NEU bis Fölling)
3 (NEU) Richtungen Gösting und Waltendorf
4 (NEU) Richtung Laudongasse
6 (NEU) Richtungen WIFI/WKO und Wetzeldorf (-Webling)
7 Richtung St. Peter
- **Jakominigürtel** - Linie 4 Richtung Liebenau (-Magna Westtor)
- **Karlau** - City-Schnellbahn und S3, Ostbahn
- **Puntigam** - Südbahn S5 und S6
- **Webling (NEU)** - Endstelle (Wendezüge erforderlich)

Linie 6: (Webling West -) Wetzeldorf – WIFI/WKO

Um Doppelführungen zu vermeiden, wird die Nummer 6 neu vergeben für eine völlig neue Linie von Wetzeldorf (zunächst dem Planfall 9 für eine Linie 8 von Hüsler folgend) durch das Griesviertel (Citypark, Griesplatz) und den Jakominiplatz; dann aber weiter östlich des Burgberges bis zum WIFI/WKO in Geidorf (wo die gleichen Gleise, wie die neu verlaufende Linie 4 genutzt werden können. Die Entscheidung, ob von Wetzeldorf nach Webling eine Verlängerung erfolgen soll, sollte noch geprüft werden, da 500 m weiter östlich der für Webling angedachten Haltestelle, die GKB (S61 und S7) und die hier vorgeschlagene Verlängerung der Linie 5 nach Webling beim Plabutschunnel-Portal einen gemeinsamen Knoten haben und die Verlängerung lediglich eine Parallelführung zur GKB wäre.

Verknüpfungen mit Straßen und Schnellbahnen:

- **(Webling West-** ggf. Endstelle, noch zu prüfen)

- **Wetzelsdorf** -ggf. Endstelle – GKB-Haltestelle Wetzelsdorf
- **Reininghaus** - Linie 2 (Endstelle) Richtung Hauptbahnhof, UNI und LKH
- **Don Bosco** - Schnellbahnen S5 und S6, City-Schnellbahn
- **Griesplatz** - Linie 3 Richtung Gösting
- **Jakominiplatz** - Linien 1 Richtungen Eggenberg UKH
3 Richtung Waltendorf
4 Richtung Liebenau (ggf. verlängert bis Steyr-Magna)
5 Richtungen Andritz (NEU bis zur City-Schnellbahn)
und Webling (GKB)
7 Richtungen Wetzelsdorf (NEU bis Steinbergstraße)
und St. Peter
- **Mayfreddigasse** - Linie 1 Richtung Mariatrost mit Verlängerung (NEU) nach Fölling
- **Humboldtstraße** - Linie 2 Richtungen Reininghaus und LKH
- **WIFI/WKO** (Endstelle)

Linie 7: Wetzelsdorf – St. Peter

Um mit einer geringen Zahl an Linie auszukommen, wurde lediglich das Ostende der „alten“ Linie 6 in die Linie 7 integriert. Im Westen wurde die Linie aber in einen unterirdischen Umsteigeknoten Steinbergstraße verlängert, um den Verkehr über die Steinbergstraße frühzeitig aufzufangen und mit der Straßenbahn abtransportieren zu können.

Verknüpfungen mit Straßen und Schnellbahnen:

- **Steinbergstraße Wetzelsdorf** – Endstelle in Tieflage unter dem Gritzenkogel in Wetzelsdorf mit P&R, Buswendestelle und Wendestelle der Linie 7
- **Alte Poststraße** - Linie 2 Richtung Reininghaus
- **Wagner-Biro-Straße** – Linie 1 Richtung Eggenberg UKH
Linie 4 (Laudongasse) Richtung Smart City, Geidorf, Liebenau
- **Hauptbahnhof** - alle Schnellbahnen
Linie 2 Richtung LKH
- **Roseggerhaus** - Linie 3 Richtungen Gösting und Waltendorf
- **Hauptplatz** - Linie 5 Richtung Andritz (NEU mit Verlängerung) und Webling (NEU)
- **Jakominiplatz** - Linien 1 Richtung Mariatrost mit neuer Verlängerung nach Fölling
3 Richtung Gösting
4 Richtungen Smart City und Laudongasse bzw. Liebenau

5 Richtung Puntigam und Webling (NEU)
6 Richtungen Wetzelsdorf (- Webling) und WIFI/WIFO

- **Dietrichsteinplatz** - Linie 3 Richtung Waltendorf (Eisteichgasse)
- **Plüddemanngasse** - Linie 3 Richtung Eisteichgasse und Waltendorfer Hauptstraße
- **St. Peter** - Endstelle

Gütertram

Außerhalb der Hauptnutzungszeiten sollen die bestehenden Straßenbahntrassen auch für eine **schienengebundene Citylogistik (Güterstraßenbahn)** genutzt werden (Beispiele: Cargo-Tram Zürich, E-Tram Zürich, Dresdener „CarGoTram“; dabei handelt es sich teilweise um Güterverkehre für spezielle Kunden oder auch um Abfallentsorgungsverkehre (Sperrmüll, Spezialelektromüll,...)).

Weitere Maßnahmen

Fußgänger, Radfahrer, neue Ordnung, neue Kleinverkehrsmittel

Schaffung von „**Superinseln**“ nach dem Vorbild von Barcelona, in dem 6 bis 9 Wohnblöcke zusammengefasst werden und dazwischen nur Fußgänger- und Radverkehr sowie zu bestimmten Zeiten Zustellverkehr erlaubt ist; die Parkplätze müssen alle am Rand liegen und gut erreichbar sein.

Das für **Eggenberg entwickelte Modell** für bestehende Häusergruppen (siehe am Ende des Abschnittes „Ein/Ausfallstor Wetzelsdorf und Eggenberg“) soll von Stadtplanungsgruppen weiterentwickelt und auf andere Stadtgebiet ausgedehnt werden.

Damit **Fußgängerverkehr** in der Praxis funktioniert, sind kurze, sichere, barrierefreie und gleichzeitig angenehme Wege erforderlich:

- Zwischen den Stationen des öffentlichen Verkehrs müssen die Entfernungen so kurz sein, dass sie **fußläufig gut erreichbar** sind.
- Überprüfung von und Verhandlung über
 - Hausdurchgänge als „**Durchhäuser**“ für **Fußgänger** und
 - **Wege zwischen Wohnhäusern auf Öffnungsmöglichkeiten** für Fußgänger und ggf. Radfahrer prüfen und verhandeln, um die Fußwege zu verkürzen.
- Zusätzlicher **Steg über die Mur für Fußgänger und Räder** zwischen Keplerbrücke und Kalvarienbrücke (Novität in „X-Form“ mit jeweils 2 Zugangswegen auf jeder Seite, um

durch diagonale Querung „Ecken abzuschneiden“); diese innovative Form wäre gleichzeitig auch eine optische Attraktion für den betreffenden Raum.

- **Offene Wege von allen Seiten zu großen Verkehrserregern.** Beseitigung von aus betrieblichen Egoismen entstandenen künstlichen Fußgängerbarrieren
- **Generell Barrierefreiheit, Sicherheit, angenehmes Ambiente**

Radfahrer

- Möglichst eigene Radwege oder zumindest Radspuren mit sicheren Aus- und Einfahrten, die nicht durch parkende Autos verdeckt werden.
- Schaffung von Radwegen und Radspuren; im Altstadtbereich durch „Parkplatzausgleich“ (Verlegung von notwendigen Parkplätzen in Parkdecks und Tiefgaragen)
- Radwegsysteme bei neuen Siedlungsanlagen
- Sichere und überdachte B&R-Plätze; Radservicestellen an großen ÖV-Verkehrsknoten; sichere Lademöglichkeiten für E-Bikes

Moderne alternative Kleinverkehrsmittel

Elektroroller, Kickboards, Wipproller, Monowheels, Hooverboards, , Segways u.s.w. gehören **dringend bundesweit einer Lösung zugeführt**, da die Geschwindigkeitsunterschiede zu Fußgängern teilweise durchaus groß sind und damit schwere Unfälle mit Dauerfolgeschäden auf beiden Seiten (insbesondere bei Kindern und Halbwüchsigen) passieren können.

Wohlfühlknoten (Smart Intermodal-Hub)

Verknüpfungsknoten zwischen Bahn – Bim –Bus, Rad und Fußweg sollen gleichzeitig auch **Wohlfühlknoten** darstellen, wo

- möglichst kurze Wege gelten sollen
- möglichst niveaugleich umgestiegen werden kann
- sichere Abstellplätze für Fahrräder, Elektrofahrräder, Roller u.s.w. angeboten werden
- wenn Parkplätze für den Individualverkehr angeboten werden, dann diese möglichst die Sicht und das Wohlfühlgefühl nicht beeinträchtigen (Tiefgaragen, Parkdecks u.s.w.)
- die Möglichkeit für rasche Besorgungen in der Nähe möglich sind,
- eine gastronomische Versorgung sichergestellt ist
- Informationsbedürfnisse gestillt werden können
- Batterien alle Art (Elektrofahrräder, Elektroroller, Laptops und Handys) aufgeladen werden können
- Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang bestehen

- alle Verkehrsmittel (mit Ausnahme der eben aufgezählten Abstellplätze) dort möglichst kurz verweilen und diese Räume nicht als Aufstellplätze für Busse, Trambereitstellungen u.s.w. missbraucht werden – Ziel sollte sein, nur jene Fahrzeuge zu sehen, welche gerade für das Aus- und Einsteigen (und nicht länger) halten
- öffentlich-private-Partnerschaften zwischen Konsummöglichkeiten und Verkehrsmöglichkeiten stattfinden

Für die **städtischen Verkehrsmittel** sollen so **kurze Intervalle** gelten, dass eine spezielle Fahrplanabstimmung Bahn – Bim – Bus gar nicht notwendig wird; mittels Funk sollen die Kurse so gesteuert werden, dass möglichst kurze Umsteigezeiten erreicht werden und keine knappen Anschlussversäumnisse zu Stande kommen.

Der **Überlandbusverkehr** sollte möglichst bereits am Rande von Graz mit den städtischen Verkehrsmitteln verknüpft werden und die **Innenstadt meiden**. Der Verkehrsverbund müsste diese Ziele mit größerem Nachdruck verfolgen.

- **PKW-Verkehr reduzieren**
 - Auswahl weiterer **verkehrsberuhigter Zonen** gemeinsam mit den Bürgern der Innenstadt entwickeln (Ziel sollte ein **weitgehend autofreier Altstadt kern** sein.)
 - **Verbesserung des ÖV-Angebotes für Pendler** nach Graz
 - Digitalisierung der Parkplatzbewirtschaftung zur **faireren Abrechnung des Ressourcenverbrauches**
 - Differenzierung und Sicherung des vorhandenen Parkplatzangebotes für **motorisch Benachteiligte, Eltern mit Kleinkindern und Handwerker** (nur während der Berufsausübung)

Bewirtschaftung des öffentlichen Raumes

Der öffentliche Raum soll **allen gleichberechtigt zur Verfügung stehen** – niemand hat das Recht durch seine Benutzung, die Benutzung durch die anderen zu beeinträchtigen.

Grundsätzlich ist es **nicht fair**, wenn jemand – ohne Not – den öffentlichen Raum **stärker beansprucht als alle anderen Menschen**, ohne dafür einen entsprechenden Beitrag zur Entschädigung der Anderen zu leisten, wobei eine solche „erkaufte“ Mehrnutzung der Zustimmung der andern bedarf.

Die Parkplatzbewirtschaftung zur **faireren Abrechnung des Ressourcenverbrauches** soll künftig **verstärkt digitalisiert** erfolgen, um dieses knappe wirtschaftliche Gut auch **gerecht und optimal** zur Nutzung anzubieten.

Die **Preisbildung für die Nutzung öffentlicher Grundstücke** kann und soll sich durchaus dem **Marktwert der Grundstücke anpassen** und daher auch flexibel sein. Gerade jene, welche oft am lautesten nach freier Marktwirtschaft rufen, sind oft am uneinsichtigsten, wenn es darum geht, dass sie für die Nutzung des öffentlichen Raumes entsprechend zu bezahlen haben.

Alternative Nord-Süd-Querungen

Seilbahn

Seilbahnsysteme sind für vielen Haltepunkte und für Kurven weniger geeignet, da dafür jedenfalls zusätzlich Stützen erforderlich sind und auch die Kupplungs- und Seilvorrichtungen angepasst werden müssen; das simple störungsarme Grundsystem würde damit sehr rasch zu einem sehr komplexen störungsanfälligen System ausgebaut werden müssen.

Vorteil: Weitere Murquerungen leicht möglich.
Relativ geringe Herstellkosten, bei wenigen Haltepunkten (bei vielen Haltepunkten steigen die Kosten – auch die Betriebskosten - sehr stark an).
Leise.
Zusätzliche Ebene für den Verkehr

Nachteil: Eine leistungsfähige Murseilbahn für den städtischen Nahverkehr müsste entweder **sehr große Transportbehälter** haben und damit einer Eisenbahn auf Stelzen gleichkommen, was angesichts der Hochwassersicherheit der Bauwerke wesentlich teurer als jede normale Schienenbahn kommt,

oder eine **kuppelbare Kabinenbahn mit sehr vielen kleineren Kabinen** sein, die jedoch ebenfalls Hochwasserschutz bieten muss und auf Grund der Automatik der Kuppelvorrichtungen zur Sicherung von Kindern, Behinderten oder sonstigen Personen mit eingeschränkter Mobilität entsprechendes Personal bei allen Stationen erfordert, da der Personenumschlag zeitlichen Grenzen unterliegt, um einen Stau der kuppelbaren Gondeln zu verhindern.

Verknüpfungen mit dem Straßenbahn- oder Schienensystem sind jedenfalls mit Umsteigevorgängen (und damit mit Zeitverlusten) verbunden. Dies gilt insbesondere für spätere Lückenschlüsse und spätere Erkenntnisse für Erweiterungen. (Kein Verkehrssystem ist für alle Zukunft leistungsfähig genug).

Seilbahnen eignen sich eher im touristischen Einsatz und im urbanen Einsatz zur Überwindung großer Höhenunterschiede oder sehr breiter Ströme oder Meeresbuchten, wo **keine oder kaum Unterbrechungen des Systems** gegeben sind und sind dort sicher eine sinnvolle Ergänzung der anderen städtischen Verkehrsmittel. Eine dichte Folge von Ein- und Ausstiegspunkten, wie im städtischen Nahverkehr, ist für Seilbahnen weniger geeignet (auch im touristischen Bereich werden Seilbahnen eher dort eingesetzt, wo sehr kaum punktuelle Unterbrechungen des Transportflusses gegeben sind).

In Graz gäbe es mit der Südbahn, der vorgeschlagenen City-Schnellbahn und der auszubauenden Linie 5 bereits leistungsfähige Nord-Süd-Durchmesserwege, die auf ein bestehendes Netz aufbauen und gleichzeitig auch mit dem andern Bahnnetz kompatibel sind, so dass im Falle von Netzerweiterungen und Lückenschlüssen weitere Verknüpfungen ohne Umsteigen möglich werden, was wesentliche Vorteile gegenüber einem völlig neuen System – wie einer Seilbahn - bringt.

Die **Fahrzeiten** einer Murseilbahn bewegen sich in der Größenordnung einer ausgebauten Straßenbahnlinie 5 (siehe Hüsler-Untersuchung). Fahrzeuge auf eigenem Gleiskörper, wie die vorgeschlagene City-Schnellbahn oder die traditionelle Schnellbahn könnten den Nord-Süd-Verkehr schneller bewegen.

Auch die **Kostennachteile** einer Seilbahn gegenüber Straßenbahnerweiterungen sind bereits von Hüsler dargelegt worden, auch wenn die Investitionen für 12 km Seilbahn „nur“ mit ca. 205 Mio. € veranschlagt wurden!

U-Bahn

Zu diesem Thema zählen im Prinzip auch **U-Bahnideen**, die partiell durch Tieflagen von Straßenbahnen erreicht werden („U-Strabahn“) und durchaus sinnvoll und notwendig sein können, um bestimmte Lückenschlüsse überhaupt erst zu Stande bringen zu können.

Ein **komplett neues U-Bahnnetz** ohne Übergangsmöglichkeiten vom bestehenden Straßenbahnnetz wäre - ähnlich wie ein Seilbahnsystem – isoliert und würde künftige Verknüpfungsmöglichkeiten durch nachträgliche Erweiterungen verunmöglichen.

Des Weiteren ergäbe sich eine Verkehrswirksamkeit erst in weiter Ferne.

Die **Errichtungskosten für „eine“ „U-Bahn“** schwanken stark zwischen Umbaukosten von bestehenden Bahnen, wie z.B. der ehemaligen Wiener Stadtbahn, zu einer U-Bahn (ca. 20 Mio. €/km Preisbasis 1982) und der neu errichteten U3 zwischen Volkstheater und Stubentor (Neubau durch die Wiener Altstadt – 131 Mio. €/km Preisbasis 1990). Auf jetziger Preisbasis sind das ca. 300 Mio. €/km. Entscheidend für die Kosten einer U-Bahn ist auch die Anzahl der Stationen, da mehr Stationen die Kosten je km Streckenlänge erheblich beeinflussen; auch die Qualität der Stationen, Verkleidung, Anzahl der Ausgänge, Tiefe u.s.w. ist maßgeblich für deren Kosten. Geht man also von einer echten unterirdischen U-Bahn mit Querungen von großen Flüssen und Unterführung alter Stadtteile aus (mit bauverzögernden historischen Fundstücken), sind vermutlich **km-Kosten von 300 Mio. €/km** auf jetziger Preisbasis eher realistisch.

Es ist daher für Graz anzuraten, das Straßenbahnnetz und des S-Bahnnetz - so weit als möglich - oberirdisch zu erweitern und dabei – so weit als möglich - auf bestehende Netzkomponenten zurückzugreifen, wie es im gegenständlichen Konzept versucht wird – partiell wird man dennoch um einige hundert Meter Tieflage nicht herumkommen, wenn man vernünftige Verknüpfungspunkte anstrebt, da die Stadt bereits weitgehend „verbaut“ ist und damit ohne Tieflage manchen Hindernissen nicht ausgewichen werden kann.

Umsetzung

Priorität 1 hat infolge des dichten Verkehrs der inneren Stadtbezirke (Innere Stadt, Geidorf, St. Leonhard, Jakomini, Gries, Lend) die fußläufig gute Erreichbarkeit von Straßenbahnen in diesen Bezirken durch eine bessere Flächenverteilung und teilweise durch neue Linien (insbesondere **2, 3 und 6** im Sinne der neuen Nummerierung).

Priorität 2 hat die Ausstattung aller Stadtbezirke von Graz mit Straßenbahnen (wiederum die Linie **3** nach Gösting und Waltendorf, **4** zur Smart City und nach Waltendorf).

Parallel mit dieser Ausstattung sind entsprechend der Größe der Verkehre in den Ein- und Ausfallstoren durch Überlagerung des Verkehrs zwischen den Stadtbezirken und den Ein- und Auspendler*innen eine **Priorisierung der weiteren Maßnahmen im Zuge der Abarbeitung der Maßnahmen der Priorität 1 und 2** durch **P&R-Plätze** sowie **Linienverlängerungen** (Linien 5, 7, 1, 3, ggf. 6) begleitend durchzuführen.

Die Einführung des **City-Schnellbahnsystems** besteht nur zum Teil aus baulichen Maßnahmen, welche teilweise **zeitgleich mit der Umsetzung der entsprechenden Verknüpfungen** vorgenommen werden sollen, um hohe Verkehrswirksamkeiten sicherzustellen (insbesondere die **Knoten** Gösting, Webling, Karlau, Don Bosco, Andritz und Smart City).

Betreffend die doch **umfangreichen Baumaßnahmen** primär für Straßenbahnen und das Radwegnetzsystem sowie **Rechte** für die Fußgängerdurchgänge und Parkgebühren wird die Umsetzungsvorbereitung im Detail manchmal entsprechende Betroffenheiten auslösen und oft nur durch entsprechende **Bürgerbeteiligungsverfahren** zur überwiegenden Zufriedenheit lösbar sein. Solche Verfahren haben sich beispielsweise bei der Errichtung von Großprojekten durch die HL-AG wie der Neuen Westbahn aber auch der Koralmbahn bestens bewährt.

Auch bei der Umsetzung solcher Konzepte darf das Ziel einer an der Freiheit orientierten, gleichberechtigten, gerechten und solidarischen Verkehrspolitik für alle Bürger von Graz nie aus den Augen verloren werden.