

City-Tunnel Graz

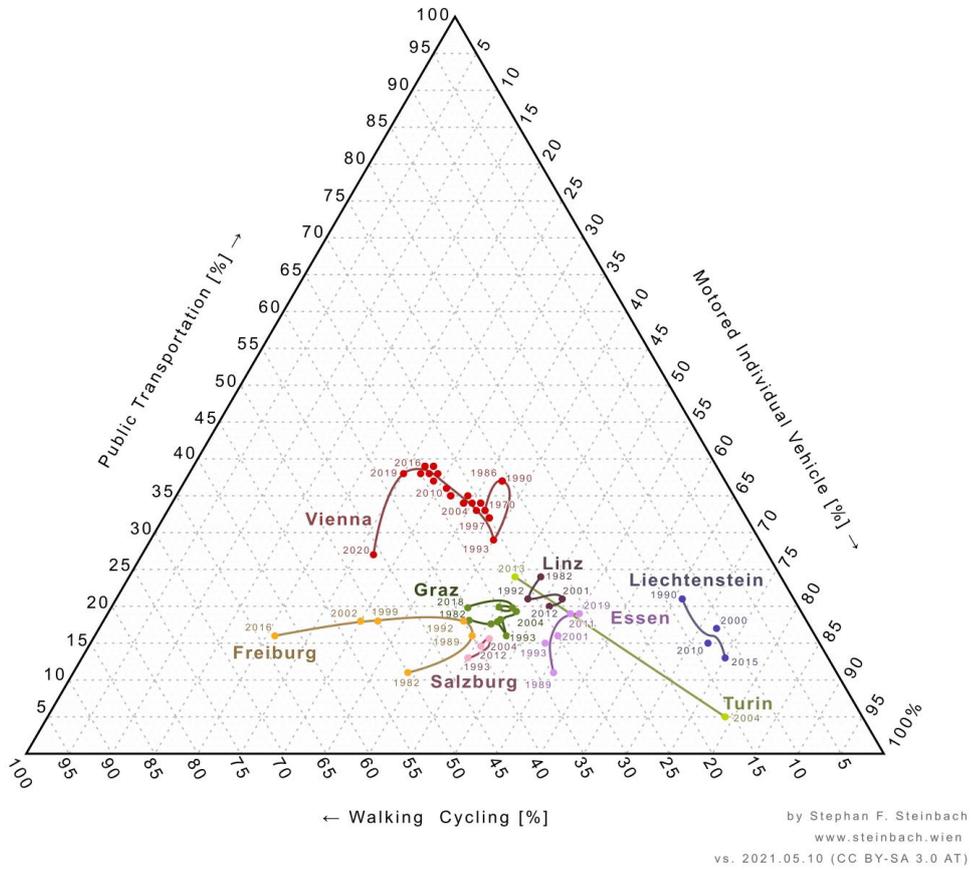
Ausgangslage

Der Grazer Ballungsraum wächst. Laut Wirtschaftskammer Steiermark gewinnt die Region im Schnitt 3.500 zusätzliche EinwohnerInnen pro Jahr und die Pendlerverflechtungen mit dem Bezirk Graz-Umgebung sind stark. Täglich gehen 256.000 Fahrten über die Gemeindegrenzen, die meisten davon mit privaten Pkws. Laut Berechnungen der TU Graz nimmt das Verkehrsaufkommen im hochrangigen Straßennetz jährlich um zwei Prozent zu. Wird das Wiener Umland zu Wien gerechnet, ist Graz sogar die am drittstärksten wachsende Region in Österreich. Dies führt zu weitreichenden Komplikationen: Stickstoffdioxide und Feinstaub plagen das Grazer Becken und unsere Landeshauptstadt muss sich unrühmliche Titel wie „Feinstaubhauptstadt“ oder „City of Dust“ gefallen lassen. Hauptverursacher für diese schlechten Luftwerte in Graz ist seit jeher der motorisierte Individualverkehr. Bisherige Maßnahmen, welche die Verkehrssituation in der steirischen Landeshauptstadt entspannen sollten, haben kaum Wirkung gezeigt beziehungsweise hat sich die Situation durch die wachsende Bevölkerung in Graz und den Umlandgemeinden in den letzten Jahren sogar noch zugespitzt.

Die Gründe, warum derzeit so viele das eigene Auto für die Fahrt zur Arbeit und auch in der Freizeit wählen, sind nicht nur das fehlende Angebot an öffentlichen Verkehrsanbindungen, sondern auch undurchdachte Taktungen und lange Wartezeiten. Das macht besonders den gemeindeübergreifenden öffentlichen Verkehr für PendlerInnen unattraktiv. Deshalb hat NEOS nach einer Lösung gesucht, mit der PendlerInnen bereits vor der Stadtgrenze auf den öffentlichen Verkehr umsteigen und schnell das Grazer Zentrum erreichen können. Gleichzeitig soll auch für die GrazerInnen ein attraktives Angebot geschaffen werden, um innerstädtisch in kurzer Zeit weite Strecken zurücklegen zu können.

Modal Split in a Ternary Plot

Historic Modal Split of Essen, Freiburg, Graz, Liechtenstein, Linz, Salzburg, Turin & Vienna



Der Modal Split im Vergleich: Graz tritt auf der Stelle

Der City-Tunnel

Zentraler Aspekt des Konzeptes ist der 7,3 Kilometer lange City-Tunnel, der am Hauptbahnhof die S3 und S7 unter die Keplerstraße, die Conrad-von-Hötzendorfstraße und den Jakominiplatz bis zum Ostbahnhof führt. Für beide Linien soll zukünftig nicht länger am Hauptbahnhof Endstation sein. Mit einer durchgängigen Linienführung werden Versuchs-, Warte- und Rangierzeiten am Hauptbahnhof minimiert.

Bei der Anfahrt aus dem Grazer Stadtteil Reininghaus gibt es als neue Haltestellen im City-Tunnel: Hauptbahnhof, Lendplatz/Keplerbrücke, Universität, Jakominiplatz und Messe/Ostbahnhof. Danach geht es wieder an die Oberfläche und die S-Bahn kann am bestehenden Liniennetz die Oststeiermark befahren. Da nur fünf Haltestellen geplant sind, kann der City-Tunnel mit hoher Geschwindigkeit durchfahren werden, sodass Wunschdestinationen schnell erreicht werden. Mit der vorgesehenen Taktung gelangt man aber nicht nur rasch, sondern auch zeitlich flexibel ans Ziel. Allein durch die Linien S3 und S7 kann bereits eine 15-Minuten-Taktung erreicht werden. Mit dem Einziehen einer zusätzlichen City-Route kann eine Taktung von 7,5 Minuten erreicht werden, sodass unnötig lange Wartezeiten vermieden werden.

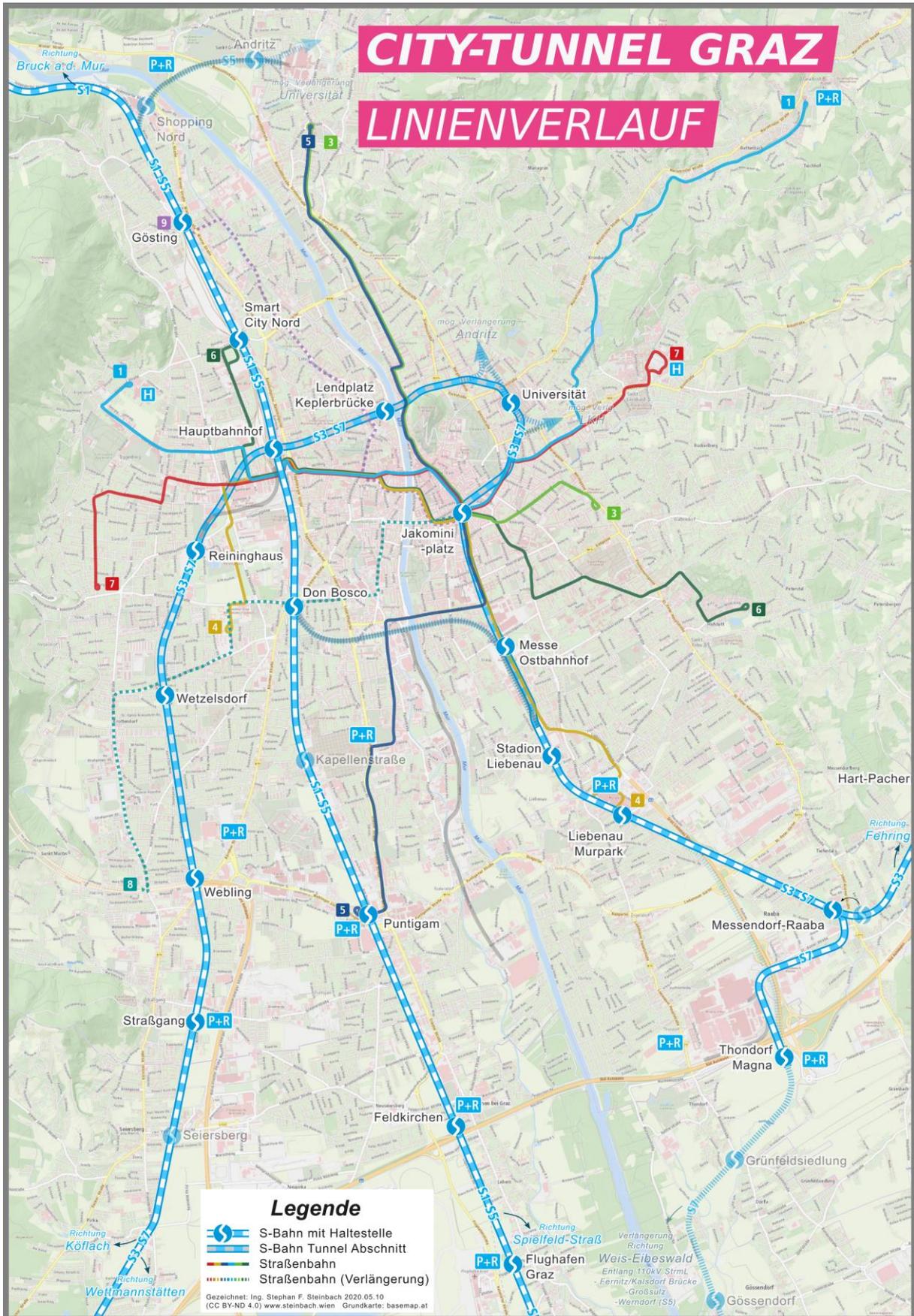


Die neuen Stationen des City-Tunnel Graz

Beispiel:

Studierende, die in Straßgang wohnen, brauchen im bestehenden Netz bis zu 40 Minuten reine Fahrzeit, um die Karl-Franzens-Universität zu erreichen.

Durch die ausgeklügelte Linienführung des City-Tunnels, welche endlich auch die Universität Graz an das Schienensystem anbindet, wird eine schnelle Verbindung quer durch Graz geschaffen, die größtenteils auf einem bestehenden Schienennetz aufbaut. Mit dieser Highspeed-Verbindung wird die Fahrzeit durch den Tunnel sogar auf maximal 7 Minuten reduziert. So können beispielsweise die Straßganger Studierenden in maximal 20 Minuten Fahrzeit die Grazer Universität oder den Jakominiplatz erreichen.



Das Grazer Schienennetz mit dem City-Tunnel

Bauweise

Anstatt Graz teuer bergmännisch zu untergraben oder mittels einer offenen Bauweise ein langwieriges Verkehrschaos an der Oberfläche zu beschwören, soll mehr als die Hälfte des Tunnels mit der Deckelbauweise errichtet werden. Bei dieser Methode werden die Tunnelwände und die Decke, welche zugleich als Straßenoberfläche fungiert, zuerst errichtet und erst danach der Tunnel darunter ausgegraben. Die Straße ist so rasch wieder für den Verkehr und andere Nutzungen geeignet und Verkehrsumleitungen sowie Staus werden langfristig verhindert. Durch die bewusste Konzipierung des City-Tunnels entlang bestehender Straßen kann größtenteils mit dieser Methode gearbeitet werden. Das spart nicht nur unnötige Kosten, sondern verhindert ebenso zeitraubende Verkehrsstaus.

Weitere Ausbaustufen

Ein großer Vorteil des City-Tunnels ist die bleibende Gestaltungsfreiheit für die Zukunft. Der City-Tunnel ist flexibel erweiter- und adaptierbar. So sind beispielsweise Anbindungen nach Andritz oder zum LKH möglich und auch leicht zu bewerkstelligen.

Um darüber hinaus auch den Grazer Süden besser an den neuen City-Tunnel anzubinden, planen NEOS eine neue Trasse über das Grazer Magna-Werk. Dieses ist nicht nur aufgrund seiner Größe ein beliebtes Anfahrtsziel für viele PendlerInnen, sondern besitzt auch bereits eine Schienenanbindung. Das NEOS-Verkehrskonzept sieht in weiterer Folge über die Grünfeldsiedlung auch eine Anbindung der S-Bahn an die Grazer Umlandgemeinde Gössendorf vor, um auch hier den Erwerbstätigen den einfachen Umstieg auf den ÖV zu ermöglichen.

Um das Konzept abzurunden, wird auch an die Verbesserung der Infrastruktur abseits vom City-Tunnel gedacht. So ist neben P+R-Anlagen bei S-Bahn-Haltestellen im Grazer Umland der lange geforderte Bahnhof Gösting ein essenzieller Bestandteil des Verkehrskonzeptes, um eine High-Speed-Verbindung aus dem Grazer Nordwesten ins Zentrum und zur Universität zu ermöglichen. Auch die Realisierung der geplanten Straßenbahnausbauten rund um die Nordwest- und Südwestlinie sehen NEOS als wichtige Ergänzung zum City-Tunnel.