

16. Bezirk

Protokoll Stadtteilversammlung

Datum: 29.09.2025
 Uhrzeit: Beginn: 18:00 Ende: 20:30
 Ort: BIT Kärntnerstraße 311, 8054 Graz

Vorsitzender: **Walter Wurm, BEd**
 Protokollführer: **Kevin Herbst**
 Vertreter Servicestelle: **Kevin Herbst**

Bezirksrat	anwesend	ent-schuldigt	Nicht anwesend	Anmerkung
Walter Wurm, BEd	X			
Ruth Masser	X			
Rene Apfelknab	X			
DI Siegfried Frank	X			
Verena Luttenberger	X			
DI Michael Faschinger	X			
Kerstin Klampfer		X		
Magret Konrad, BEd	X			
Ingeborg Bergman	X			

Weitere Anwesende:

Name	Funktion
Ursula Hauszer und Mag. Jutta Willfurth	Friedensbüro
Manfred Eber (ab 18:50 Uhr)	Stadtrat
Mag. Mark Perz, MA, MBA	Vorstandsdirektor Mobilität & Freizeit
Dipl. Kfm. Martin Schmidt	Holding Graz-Linien
DI Wolfgang Feigl	Abteilung für Verkehrsplanung

Begrüßung

Bezirksvorsteher Walter Wurm begrüßt alle recht herzlich, insbesondere die **Vertreter der Holding Graz Linien**, alle **anwesenden Bürgerinnen und Bürger**, den **Bezirksrat** sowie Herrn **Kevin Herbst** von der Servicestelle.

Die Frau Bürgermeisterin sowie ihre Stellvertreterin **Mag. Judith Schwentner** haben ihre **Teilnahme abgesagt**.

Herr Stadtrat Manfred Eber wird **mit einer leichten Verspätung** zur Versammlung stoßen.

Thema der heutigen Stadtteilversammlung ist die **Verkürzung der Linie 31 bis zur Harterstraße**.

Herr **Bezirksvorsteher Walter Wurm** **übergibt anschließend das Wort an die zuständigen Vertreter der Holding Graz Linien**.

Vorstellung der Holding Graz Linien

Themenbehandlung durch Mitarbeiter der Holding Graz

Verkürzung der Linie 31

- Die Haltestellen Stregengasse sowie Webling entfallen
- Beschlossene Sache – beschlossen in der Gemeinderatssitzung im September 2024
- Der Bezirksrat wurde informiert
- Auslastung der Endhaltestelle spricht gegen eine Beibehaltung der bisherigen Linienführung
- Linie 62 als alternative Anbindung
- Starttermin: 29.11.2025

Wortmeldung BV Walter Wurm, BEd.:

- **Bezirksrat wurde nicht wie zuvor erwähnt informiert**
 - Lediglich Kenntnis darüber, dass Pläne bestehen, Änderungen jedoch noch möglich
 - Bezirksrat wurde gebeten, bis dahin Stillschweigen zu bewahren
- **Zeitungsbericht im Sommer 2025**
 - Ankündigung der Umsetzung der Verkürzung der Linie 31
 - Ohne vorherige Information des Bezirksrats
- **Reaktion:**

- Einberufung dieser Stadtteilversammlung

Unterschriftenaktion:

- 938 Unterschriften gegen die Verkürzung der Linie 31 gesammelt

Fragen, Wünsche, Anregungen, Beschwerden der Bevölkerung an den Bezirksrat

Protokoll Friedensbüro

Friedensbüro bedankt sich für die konstruktive Diskussionsrunde.

Herr Bezirksvorsteher Wurm bedankt sich bei allen recht herzlich und wünscht noch einen schönen Abend!

Der Vorsitzende

Walter Wurm

elektronisch unterschrieben

Für den Bezirksrat:

Ruth Masser

elektronisch unterschrieben

Für den Bezirksrat:

Rene Apfelknab

elektronisch unterschrieben

Stadtteilversammlung Straßgang – Buslinie 31 29. September 2025

Verkürzung der Buslinie 31 um zwei Stationen

Fragen/Anliegen/Vorschläge	Antworten
Kann die anwesende Bevölkerung überhaupt etwas am Beschluss ändern?	Der Beschluss erfolgte im Juni 2024 in der Steuergruppe und wurde im September 2024 im Gemeinderat bestätigt. Heute ist keine Änderung möglich. Die Anregungen werden jedoch mitgenommen und ggf. in zukünftige Beschlüsse einfließen
Vorschlag: 31er zu den Stoßzeiten bis zur derzeitigen Endstation führen.	Dafür wäre ein zusätzlicher Bus nötig, es ist jedoch unwirtschaftlich, wenn ein Kurs nur eine Stunde lang fährt. Bei der Linie 62 gibt es Schülereinschübe.
Wenn das Projekt kommt, sollten die Fahrpläne so abgestimmt werden, dass ein Umsteigen vom 31er auf den 62er möglich ist. Derzeit ist der 62er unzuverlässig.	
Wie viele Fahrgäste hat der 31er zu Stoßzeiten?	Der Bus ist in der Nähe von Don Bosco voll. Der 62er ist ab Kienzelkreuz voll.
Linie 31 mit Linie 62 zu vergleichen ist wie Äpfel und Birnen miteinander zu vergleichen. Es ist logisch, dass am Ende einer Linie weniger Menschen im Bus sind. Durch einen Umstieg auf die Linie 62 verliert man Zeit.	Die Fahrgastdaten werden automatisch erhoben, es ist allerdings nicht erhebbar, wohin die Menschen fahren. Das Fahrziel wird grob mittels Auswertung anonymisierter Mobilfunkdaten erhoben – da scheint als Endziel der Mehrheit Seiersberg auf.
Es braucht einen Bus, der in die Stadt fährt, da ist der 62er nicht hilfreich.	
Bevor die Linie stirbt, könnte man kleinere Busse anschaffen.	
Früher ging die Linie 31 direkt in die Stadt bis zur Wifi, vorbei an der Oper. Dann wurde mit der Linie 39 getauscht und nun muss man umsteigen, um an dieselben Ziele zu kommen. Durch die geplante Maßnahme muss man noch einmal mehr umsteigen. Für eine Person im Rollstuhl ist die Linie 62 zu überfüllt.	

In den Medien wurde kolportiert, man wäre „zurückgerudert“ – stimmt das?	Es gab im Gemeinderat eine Diskussion und einen dringlichen Antrag bzgl. einer erneuten Prüfung der Verkürzung der Linie. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.
Die Einschübe der Linie 62 in der Früh fahren nur bis Kalvarienberg, das hilft den Kindern, die ins Caneri müssen, nichts. Die Einschübe sollten bis zum Caneri gehen. Die Linie 62 ist sehr oft unpünktlich	Aktuell wird die Linie 62 aufgrund der Baustelle in der Peter-Tunner-Gasse umgeleitet – es wird versucht, die Pünktlichkeit zu verbessern. Die Einschübe drehen schon am Kalvarienberg um, weil sie zum Bahnhof und dann zur Bulme fahren müssen.
Für ältere Fahrgäste mit Rollator ist es schwierig wegen zwei Stationen ein- und wieder auszusteigen.	
Wenn das Projekt bereits 2024 beschlossen wurde, warum kommt es erst jetzt zur Mitsprache der Bürger:innen?	Für die Fachbeamten ist der Bezirksrat ein wichtiges Kommunikationsgremium. Deshalb wurde nach dem Beschluss der Bezirksrat informiert. Dort wurde bereits Widerstand wahrgenommen. Im Februar 2025 fand eine weitere Bezirksratssitzung mit den Beamten statt und dort wurde vereinbart, das Thema bis Herbst nicht zu behandeln.
Wenn man vom 62 auf den 31er umsteigen muss, um in die Innenstadt zu kommen, ist das fast unmöglich, da der 62er nur zu 23% pünktlich ist. Wie soll das funktionieren?	
Eine regelmäßige Öffifahrerin gibt an, nie alleine bei der Station zu warten. Demgegenüber steht die Linie 1, die von Mariagrün bis in die Innenstadt oft nur 5 Fahrgäste hat und die dennoch zweigleisig ausgebaut werden soll.	
Der 31er hat ein anderes Ziel wie der 62er. Auch die Straßenbahn in Reininghaus ist häufig leer. Eine Offenlegung der Fahrgastzahlen wird gewünscht. Warum wird am 31er eingespart und wo anders ausgebaut?	Grundsätzlich gibt es Fahrgastdaten für alle Haltestellen. Es ist nicht gerecht, Linien, wo nur alle 10 Minuten ein Bus fährt mit der Linie 31/62 zu vergleichen, wo alle 5 Minuten ein Fahrzeug fährt.

Die Einschübe der Linie 62 sind in der Früh bis Peter-Tunner-Gasse leer.	
Die aktuelle Regierung bewirbt sanfte Mobilität, will weg vom Individualverkehr. Die Busse sind aber zu langsam und zu unattraktiv, man ist mit dem Auto noch immer schneller.	Das System kann leider nicht alle Bedürfnisse decken. Manchmal ist auch ein Umstieg auf die S-Bahn hilfreich. Haltestellen werden laufend verbessert – z.B. jene in der Gradnerstraße
Die Linie 31 hat 99 Abfahrten und Ankünfte an einem Werktag – das macht hochgerechnet ca. 200.000,- € pro Jahr.	
Ein Umstieg auf die Linie 62 ist oft unmöglich.	
Der 62er ist immer zu spät, man ist mit dem Auto schneller.	Das liegt leider auch an der Länge der Linie. Je länger die Linie, desto mehr Konfliktpunkte. Zusätzlich fehlt der Platz für eine eigene Busspur. Kürzere Linien können leichter pünktlich geführt werden
Der 31er ist in der Früh überfüllt. Wenn man in der Früh auch noch umsteigen muss, werden die Öffis unattraktiv, um in die Arbeitsstätte zu kommen.	Es wird versucht, Busfahrstreifen einzurichten, wo es möglich ist. Allerdings fallen dann immer auch Parkplätze weg. Vorschläge sind herzlich Willkommen
Wie alt sind die Zahlen, die zu dieser Entscheidung geführt haben. Wurden dies in der Zwischenzeit noch einmal evaluiert (es könnte ja Veränderungen gegeben haben). Durch die Verwendung von Durchschnittszahlen gehen die Probleme zu den Stoßzeiten unter (die Spitzen werden durch das Tagesmittel geglättet, Stoßzeiten werden nicht abgebildet.	Die Zahlen stammen aus dem Jahr 2024. Zwischen Jänner und Ostern kam es nur zu marginalen Änderungen.
Die Linie 31 soll wie aktuell beibehalten werden, soll zu Stoßzeiten häufiger fahren und über den Tag die Intervalle verlängern.	
In der Stregengasse wurde ein Grundstück abgetreten für die Errichtung eines Wartehauses.	Das Grundstück wurde für den Radwegausbau abgetreten. Ein Wartehaus wird dort noch heuer errichtet.
Häufiges Umsteigen ist möglich, wenn man nicht mobilitätseingeschränkt ist. An den Haltestellen fehlen Anzeigetafeln Die S-Bahn ist nicht für alle eine Option.	Ja, häufiges Umsteigen ist für mobilitätseingeschränkte Personen schwierig.

Vorschlag: jeder zweite 31er soll über die Harterstraße fahren.	Wenn es keine Anzeigetafel an der Haltestelle gibt, kann die Garz-Mobil-App hilfreich sein.
Wenn zwei Haltestellen eingespart werden müssen, könnte man im Verlauf der Linie als Alternative zwei Haltestellen streichen.	Der Bus wäre dadurch schon schneller, die Fahrgäste hätten aber weitere Wege ohne Alternative zu gehen.
Jeder zweite Bus könnte nach Webling geführt werden.	Die Fahrplanmathematik macht das schwierig. Außerdem bräuchte es dann doppelt Platz zum Umdrehen.
Wenn die Umkehrschleife über den Penny geht, ist dann die Haltestelle Harterstraße der Ein- und Ausstieg?	Ja
Die Linie 31 ist ab der Haltestelle Strenergasse in der Früh gut gefüllt. Wenn der 62 nun der „Ersatzbus“ sein soll, wird das nicht funktionieren, weil dieser Bus in 10 von 14 Fälle zu spät kommt.	
Seit die Haltestelle von der Post zum Billa verlegt wurde und eine eigene Grünphase hat, haben sich die Stauzeiten verdoppelt.	
Wenn es bei den beiden letzten Stationen wenige Fahrgäste gibt, werden dann alle Haltestellen aufgelassen, wo wenige Menschen einsteigen?	
Wenn alle Kinder, die mit dem 31 in die Stadt müssen, gleichzeitig auf die Linie 62 umsteigen – wie soll sich das an der Umsteigehaltestelle (Harterstraße) ausgehen?	Man kann auch in der Grottenhofstraße oder in der Peter-Rosegger-Straße umsteigen.
Hier wird unprofessionell agiert, es gibt wenig Einsparungen und es wurden keine guten Alternativen präsentiert – die Linie 62 bringt nichts. „Daten“ sind als Argument zu wenig.	
Der 31 sollte attraktiver werden und bis McDonalds/ Straßganger Bad geführt werden. Dadurch könnten neue Fahrgeäste gewonnen werden.	Derzeit stehen nicht die Busse, die dafür nötig wären, zur Verfügung. Das Argument wird auf alle Fälle aufgenommen.
Wir es bei der Endhaltestelle einen Witterungsschutz geben. Wird es für die	Es sind keine baulichen Maßnahmen nötig, bei der Wendeschleife ist keine Haltestelle.

Wendeschleife bauliche Maßnahmen geben und was kosten diese?	
Es ist klar, dass es keinen „Anspruch“ gibt, direkt von A nach B zu gelangen. Allerdings sollte die Holding bestrebt sein, gerade Kindern einen direkten Weg in die Schule zu ermöglichen	So viel wie möglich wird diesbezüglich umgesetzt.
Gibt es eine vertragliche Bindung mit der Holding Graz Linien, damit das Angebot an ÖV auch mit den steigenden Bevölkerungszahlen mitwachsen kann?	Ja – Reinighaus ist da ein Beispiel. Es gibt aber nicht genügend Finanzmittel, um alles umzusetzen, was gewünscht ist.
Die Linie 31 hat genügend Schüler:innen und alte Menschen als Fahrgäste – warum wird sie überhaupt eingestellt?	
Die Wahl der Daten in der Präsentation ist sehr selektiv. Der jetzt eingesparte Bus kommt nie wieder. Was ist die Vision?	Es gibt naturgemäß mehr Daten, für die Präsentation wurden nicht alle herangezogen. Wenn die Bevölkerungszahlen im Gebiet steigen, könnte die Linie wieder notwendig werden.
Gibt es auch Daten von anderen Linien – zum Vergleich? Muss der Takt so dicht sein? Wie sieht es auf der anderen Seite der Linie 31 aus – könnte da eingespart werden?	Die Holding gesamt hat zwischen 2021 und 2025 um 2 Millionen Kilometer mehr an ÖV angeboten (aktuell 16 Mio km) Auf die Schnelle ist die Entscheidung der Verkürzung der Linie 31 nicht umkehrbar (Konzessionen, Fahrpläne und Fahrer:innen brauchen Vorlaufzeit). Die Unpünktlichkeit der Linie 62 liegt unter anderem daran, dass der Bus mit dem Individualverkehr in einer Spur fährt. Grundsätzlich sind Straßenbahn und Bus nicht miteinander vergleichbar.
Die Entscheidung ist im Jahr 2024 gefallen, erst im Februar 2025 wurde der Bezirksrat informiert – was ist dazwischen geschehen?	
Es gab die Idee vom damaligen Bürgermeister Nagl, die Linie 31 bis zu Straßganger Bad zu verlängern und damit zu attraktiveren.	

Ist es möglich, bei der Wendeschleife eine Haltestelle zu machen, dann würde nur eine Haltestelle verloren gehen?	Bei der Wendeschleife ist kein Platz für eine Haltestelle.
Manche Menschen fahren derzeit mit dem Fahrrad zur Haltestelle – demnach müsste an der Haltestelle Harterstraße genug Platz für das Abstellen von Fahrrädern geschaffen werden.	
Was nehmen die Herren am Podium aus dieser Veranstaltung mit? Hoffnung auf Veränderung?	
Wenn es weniger Individualverkehr gäbe, wäre die Linie 62 pünktlicher.	
In der Früh warten derzeit 15 – 30 Kinder an der Haltestelle Stregengasse. Wie sollen diese Kinder dann zeitgerecht an der Haltestelle Harterstraße umsteigen können.	Die Kinder müssen nicht zwingend in der Harterstraße umsteigen, sie könnten auch in der Peter Roseggerstraße umsteigen.
Es stimmt nicht, dass Straßgang eine Einfamilienhausgegend ist, das war früher so. Heute sind zahlreiche Wohnsiedlungen dazu gekommen (z.B. entlang der Straßganger Straße).	
Die städtische Strategie umfasst die Reduktion des Individualverkehrs. Wie passt da dazu, dass die Linie 31 gekürzt werden soll.	<p>Graz hat budgetäre Probleme. Es gibt sinkende Ertragsanteile, durch Veränderungen der Kostenaufteilung in der Pflege und durch die Steuerreform kommt es zu Mehrausgaben.</p> <p>Die städtischen Ausgaben müssen gesenkt werden. Das Sparen soll möglichst behutsam erfolgen – die grundlegende Struktur soll aufrecht erhalten werden bis es wirtschaftlich wieder aufwärts geht.</p> <p>Politische Vorgaben an die Holding (z.B. Erschließen von Jakomini Verde) müssen umgesetzt werden, ohne die Ausgaben zu erhöhen.</p> <p>Der Antrag von GR Huber wurde einstimmig angenommen und umfasst den Auftrag einer nochmaligen Prüfung.</p>

	Kurzfristig kann jedoch keine Änderung der Kürzung vorgenommen werden, weil dafür andere Vorarbeiten nötig sind (Konzession, Wendeschleife Metro, zusätzlicher Bus)
	Nichts ist für die Ewigkeit. Alle Linien werden jährlich neu bewertet. Konkret wird man sehen, was am 29.11. passiert.
Wann haben die Herren am Podium das letzte Mal persönlich von den Gegebenheiten auf der Linie 31 überzeugt? In welchem Zeitraum ist eine neuerliche Entscheidung möglich?	Eine neuerliche Prüfung erfolgt ohne Weisung. Keine schnellen Veränderungen sind möglich.
Wann wurden zuletzt Gespräche mit der Metro geführt. Es gibt Gerüchte, die Metro würde zusperren.	Laut Bezirksvorsteher gibt es von Seiten der Metro keine Absicht, den Standort aufzulassen.
Der gesamte Kehlberg ist ohne öffentlichen Verkehr – das trägt auch zum Einsparen bei.	
Wenn die Linie 31 gekürzt wird, wird der Weg in die Innenstadt unattraktiver, die Häuser weniger wert. Wie viele andere Linien werden gekürzt?	Es handelt sich um ein Gesamtpaket: Gebiete müssen besser erschlossen werden, der Samstag Frühverkehr wurde in ganz Graz reduziert. Die Linie 74 fährt nicht mehr nach Döfla, die Linie 72 nicht mehr nach Hausmannstätten, die Linie 75 nicht mehr nach Raaba.
Vorschlag: Kürzen der Linie 62 (dann würde sie vielleicht pünktlicher fahren) und die Linie 31 übernimmt bis Puntigam.	
Wenn es Budgetprobleme gibt, warum werden dann so viele Parkplätze entfernt, die ja auch Einnahmen bringen würden?	Seit 2007 werden alle Parkzonen regelmäßig evaluiert, die Auslastung der Parkplätze geht insgesamt zurück, obwohl die Anzahl der Parkplätze gesunken ist.
Änderungen dauern sehr lange, bei neuen Radwegen geht es hingegen sehr schnell!	
Die Ausdünnung der Fahrpläne am Samstag geht zu Lasten jener Menschen, die auch samstags arbeiten müssen.	

Das Wohngebiet wurde ursprünglich aufgrund der guten Verkehrsanbindung ausgewählt, jetzt wird die Linie 31 wegen eines Wohngebietes im Bezirk Jakomini verkürzt. In Straßgang sind auch viele neue Siedlungen hinzugekommen	
Es wurde viel Statistik präsentiert. Es erfolgt die persönliche Einladung an die Herren am Podium, die Linie 62 in der Früh zu nutzen	Die Einladung wird angenommen.
Der Gemeinderat hat immer die Möglichkeit, Dinge zu ändern. Idee: Linie 31 bis zum Mc Donalds verlängern und im Sommer bis zum Bad Straßgang.	
Die Wendeschleife ist sehr eng, sie führt knapp an den Wohnhäusern vorbei (Lärm + Abgase)	
Die Kürzung der Linie 31 ist schlecht. Statistiken beweisen nicht, dass ausgerechnet bei der Linie 31 gespart werden muss. Der Bezirksrat wurde offensichtlich „überlöffelt“.	
Die Streichung von zwei Haltestellen mit der Steuerreform zu argumentieren, passt nicht zusammen. Steigende Bewohner:innenzahlen bringen mehr Einnahmen!	
Menschen, die nach Seiersberg wollen, fahren mit der Linie 32.	
Idee: Streichung des Angebotes ab 22 Uhr anstelle der Streichung von 2 Haltestellen.	
Warum ist keine neue Konzession möglich?	Das Verfahren dauert sehr lange, zuständig ist die FA 16 des Landes Steiermark.
In manchen neuen Häusern gibt es Anzeigetafeln mit den Abfahrtszeiten der Öffis – wer hat die errichtet?	Die Tafeln wurden auf Kosten der Bauträger:innen errichtet und von der Stadt im Zuge des Baus großer Siedlungen vorgeschrieben.
Die GVB-App ist hilfreich. Eine Anzeigetafel an der Weblinger Haltestelle wäre das auch.	

Die Haltestelle Stregengasse ist geradeführend, die Haltestelle Harterstraße nicht – das Ein- und Umsteigen wird für Kinder gefährlicher	
Wie groß ist die Distanz zwischen der Haltestelle Harterstraße und der Metro?	Ca. 600 m
Wie lange ist die Umkehrschleife? Da könnte man den Bus gleich mindestens eine Station weiterführen.	Dazu brächte es unter anderem einen zusätzlichen Bus und dafür dien die Mittel nicht vorhanden.
Die Statistiken sollten auch aus einem anderen Blickwinkel betrachtet werden.	
“Never touch a running system.”	

f.d.P. Friedensbüro, 6.10.2025