

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter: Klaus Masetti

Besitzvermerk: GREGER

GZ: A10/BD 033188/2011/0010
A10/BD 055278/2017/0001
A10/8 108263/2016/0002

Graz, 21.09.2017

Betr.: Straßenbahnlinie Süd-West - Innenstadtentflechtung

- Grundsatzbeschluss Prioritätenreihung
- Projektgenehmigung Einreichplanung Innenstadtentflechtung Neutorgasse über 1,527 Mio. € (2017-2021)

Ausgangssituation:

Der Gemeinderat hat am 4.11.2011 die Projektgenehmigung „2. Ausbaustufe Netzausbau Straßenbahn - Straßenbahnlinie Süd-West – Planungsphase“ in der Höhe von 5,28 Mio. € genehmigt. Dem damaligen Beschluss ist nachfolgende Streckenführung zu Grunde gelegen: vom Jakominiplatz über Radetzkybrücke, Griesplatz und Lazarettgasse zum Gürtelturmplatz, von dort weiter über die Kärntnerstraße, den Nahverkehrsknoten Don Bosco, die Wetzeldorfer Straße zur Endschleife des 1. Bauabschnitt am Areal der Hummelkaserne; zusätzlich ein Ast über die Elisabethinergasse zur Annenstraße als Innenstadtentflechtung; in einem 2. Bauabschnitt Weiterführung über die Roseggerstraße und die GKB Haltestelle Wetzelsdorf in die Straßganger Straße zur Wendeschleife Grottenhofstraße.

Am 16.10.2014 wurde im Gemeinderat beschlossen, die Trassenführung im Abschnitt Jakominiplatz bis Rösselmühlgasse abzuändern, indem eine eigene KFZ-Spur in der Brückenkopfgasse Richtung Westen und eine Trassierung der Straßenbahn analog der jetzigen Buslinien 31, 32, 33, d.h. vom Jakominiplatz kommend über Radetzkystraße, Radetzkybrücke, Brückenkopfgasse zum Griesplatz in die Rösselmühlgasse und stadteinwärts von der Rösselmühlgasse kommend Richtung Süden über den Griesplatz, die Zweiglasse, Augartenbrücke, den Roseggerkai in die Radetzkystraße und weiter zum Jakominiplatz, vorzusehen ist. Diese Änderung verfolgte neben den bereits mit dem ursprünglichen Beschluss angeführten Ziele

- einer funktionierenden Innenstadtentflechtung bei einer temporären Sperre der Herrngasse und
- der Realisierung eines ersten Bauabschnittes für eine Straßenbahnerschließung des Grazer Süd-Westens (Straßgang)

auch

- die Entschärfung der im Planungsbeschluss vom 4.11.2011 vorgesehenen restriktiven Einschränkungen für den KFZ-Verkehr in der Brückenkopfgasse und
- die direkte Erschließung des Griesplatzes mit der Straßenbahn, um einerseits eine Initialzündung für die Neugestaltung des Platzes selbst und eine Attraktivierung des Griesviertels (städtebaulicher Aspekt) und andererseits eine verbesserte verkehrliche Erschließung (verkehrlicher Aspekt) zu erreichen.

Mit Beschluss des Gemeinderates vom 9.7.2015 betreffend die Planungen für die Straßenbahnanbindung Smart City wurden die ursprünglichen Planungsmittel für die Süd-West-Linie von 5,28 Mio. € um 1,324 Mio. € auf 3,956 Mio. € gekürzt. Die politisch Verantwortlichen (Bürgermeister Mag. Nagl, Stadtrat Mag. Eustacchio und Stadtrat DI Dr. Rüscher) haben sich dabei darauf verständigt, dass sich die Planungen für die Straßenbahnlinie Süd-West vorab auf einen ersten Bauabschnitt Jakominiplatz – Griesplatz – Rösselmühlpark – Elisabethinergasse (BA 1.1) konzentrieren bzw. beschränken sollen, um vorab die direkte Erschließung des Griesplatzes mit der Straßenbahn und eine funktionierende Innenstadtentflechtung sicherzustellen.

Im Herbst / Winter 2015 wurde - gedacht als Grundlage für die Ausschreibung der eisenbahnrechtlichen Einreichplanung - mit der verkehrstechnischen Entwurfsplanung für den ersten Bauabschnitt der Süd-West-Linie begonnen, um die möglichen verkehrlichen Auswirkungen zu untersuchen. Zusätzlich zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Planungsgebietes wurde eine Verkehrssimulation für den ÖV (Straßenbahn und Bus) durchgeführt, um zu prüfen, inwieweit die zugrunde gelegten ÖV-Frequenzen bei Errichtung der Entlastungsstrecke über den Griesplatz infrastrukturell in Bezug auf den ÖV überhaupt abwickelbar sind (Haltestellenlängen, Kapazitäten im ÖV, Grünzeiten bei den Verkehrslichtsignalanlagen, etc.).

Neben den beauftragten Ingenieurbüros (IKK ZT GmbH verantwortlich für die verkehrstechnische Entwurfsplanung, ZIS+P ZT GmbH für die ÖV-Simulation) waren die Graz Linien, die Abteilung für Verkehrsplanung, das Straßenamt und die Stadtbaudirektion am Planungsprozess beteiligt.

Variante Straßenbahnführung Jakominiplatz – Radetzkybrücke – Brückenkopfgasse – Griesplatz – Rösselmühlpark – Elisabethnergasse - Zusammengefasstes Ergebnis:

Die Untersuchungen gehen davon aus, dass es bis zum Prognosejahr der Inbetriebnahme der Straßenbahn 2023/2025 einerseits trotz des starken Wachstums der Stadt Graz zu keiner weiteren Zunahme des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Ist-Zustand und andererseits auch zu keiner wesentlichen Verlagerung in Folge der Inbetriebnahme des 1. Bauabschnittes der Süd-West-Linie zum ÖV auf dem Korridor Jakominiplatz – Griesplatz – Rösselmühlpark – Elisabethnergasse kommt, da dieser Streckenabschnitt nicht jene Stadtteile bedient, wo die Siedlungsentwicklung stattfindet (Graz Süd-West, Straßgang).

Ergebnis ist, dass es mit den vorhandenen Kfz-Verkehrsbelastungen insbesondere in der Rösselmühlgasse und zum Teil auch in Brückenkopfgasse stadtauswärts zu starken Überlastungen der Leistungsfähigkeit kommt, die zu einem Zusammenbruch des Verkehrsablaufs führen.

Ein funktionierender Straßenbahnbetrieb kann auf Basis der derzeitigen aber auch der zukünftig realistisch zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf der Achse Jakominiplatz – Griesplatz – Rösslmühlpark – Elisabethnergasse nicht gewährleistet werden und ist unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes aus derzeitiger Sicht nicht genehmigungsfähig.

Dieses Ergebnis zeigt sich bei einer Weiterführung der Süd-West-Linie über die Lazarettgasse Richtung Don Bosco auch für den stadteinwärts führenden Verkehr.

Lediglich eine sehr starke Drosselung des Kfz-Verkehrs von ca. 30% auf den Zulaufstrecken Opern-/Joanneumring bzw. Lazarettgasse würde einen funktionierenden ÖV-Betrieb sicherstellen, was nicht nur mit einer massiven Einschränkung der Erreichbarkeit der Innenstadt und einer großräumigen Verkehrsverlagerung verbunden ist, sondern auch einen Zusammenbruch des Verkehrsgeschehens im Grazer Osten (Plüddemanngasse, Merangasse, Elisabethstraße, etc.) erwarten lässt.

Zielsetzung	Zielerreichung
Straßenbahnerschließung Griesplatz	
städtebaulicher Aspekt	80 %
verkehrlicher Aspekt	10 %
funktionierende Innenstadtentflechtung	0 %
Erschließungsfunktion Graz Süd-West (Straßgang)	0 %

Tabelle 1: Zielerreichung Süd-West-Linie BA 1.1.

Von den angestrebten Zielen könnte mit einem ersten Bauabschnitt für eine Süd-West-Linie im Korridor Jakominiplatz – Griesplatz – Rösselmühlpark – Elisabethnergasse allenfalls der mit der Straßenbahnerschließung Griesplatz verbundene städtebauliche Aspekt erreicht werden, mit der Einschränkung, dass die Neugestaltung des Griesplatzes und eine Attraktivierung des Griesviertels wahrscheinlich auch unabhängig von einer Straßenbahnanbindung realisierbar wäre.

Wesentlich schwerwiegender ist aber, dass

- aus derzeitiger Sicht ein 1. Bauabschnitt der Süd-West-Linie (Abschnitt Jakominiplatz – Griesplatz – Elisabethnergasse – Annenstraße) weder eisenbahnrechtlich noch straßenrechtlich genehmigungsfähig ist und
- den mit einer Realisierung des 1. Bauabschnittes der Süd-West-Linie verbundenen Kosten in Höhe von rund 48 Mio. € (ohne Neugestaltung Griesplatz) zum Teil massive – auch großräumige – Verschlechterungen bzw. keine nachhaltigen Verbesserungen für die einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen sowie des Straßenraumes gegenüberstehen (siehe Anhang 1).

Das Ergebnis zeigt, dass die einzelnen Zielsetzungen in starkem Widerspruch zueinander stehen und sich gegenseitig blockieren. Es erscheint daher zielführender, die eingangs angeführten Zielsetzungen (Innenstadtentflechtung, Straßenbahnerschließung des Grazer Süd-Westens bzw. des Griesplatzes und dessen Attraktivierung) einzeln zu betrachten.

Mit diesem methodischen Ansatz kann nicht nur die Qualität der jeweiligen Lösung verbessert werden, sondern ist durch den Entfall der gegenseitigen Abhängigkeiten (und den damit verbundenen Blockaden) auch eine größere Realisierungswahrscheinlichkeit zu erwarten. Allfällige Synergieeffekte gehen zwar verloren, sind aber bei Nichtrealisierbarkeit ohnehin nicht lukrierbar.

Von den angeführten Zielen wurde – in Folge der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der am Planungsprozess Beteiligten – die Bearbeitung einer funktionierenden Innenstadtentflechtung bei einer temporären Sperre des Straßenbahnbetriebes in der Herrengasse bzw. Südtiroler Platzes vorgezogen.

Variante Straßenbahnführung Jakominiplatz – Radetzkyplatz – Neutorgasse – Tegetthofbrücke – Belgiergasse – Vorbeckgasse – Annenstraße - Zusammengefasstes Ergebnis:

Wie die Variante Jakominiplatz – Griesplatz – Rösselmühlpark – Elisabethnergasse geht auch diese Variante davon aus, dass es bis zum Prognosejahr der Inbetriebnahme der Innenstadtentflechtungsstrecke 2023 trotz des starken Wachstums der Stadt Graz zu keiner weiteren Zunahme des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Ist-Zustand in den betrachteten Straßenzügen kommt.

Ergebnis der durchgeführten verkehrstechnischen Untersuchungen ist, dass mit den vorhandenen KFZ-Verkehrslastungen eine Straßenbahnführung vom Jakominiplatz über Radetzkyplatz – Neutorgasse – Tegetthofbrücke – Belgiergasse – Vorbeckgasse zur Annenstraße sowohl im Regelbetrieb (Führung einer Straßenbahnlinie im 7,5 Minuten Takt = 9 Kurse je Fahrtrichtung) als auch im Störbetrieb mit einer Sperre der Innenstadt (Herrengasse bzw. Südtirolerplatz) für Straßenbahnen (35 Kurse pro Stunde und Richtung) ohne wesentliche Beeinträchtigung des sonstigen Verkehrsaufkommens möglich ist.

Zielsetzung	Zielerreichung
funktionierende Innenstadtentflechtung	100 %

Tabelle 2: Zielerreichung Innenstadtentflechtung

Auch scheint aus heutiger Sicht die eisenbahn- und straßenrechtliche Genehmigungsfähigkeit gegeben. Zusätzlich bieten sich noch die Vorteile einer direkten Straßenbahnanbindung und einer damit verbundenen Aufwertung sowohl des Joanneumsviertels als auch des Andreas Hofer Platzes, der zukünftig eine noch wesentlichere Funktion als Regionalbusdrehscheibe einnehmen soll.

Unter Berücksichtigung, dass – so das Ergebnis der vom Zivilingenieurbüro Dr. Lechner durchgeführten statischen Beurteilung – voraussichtlich ein Neubau der Tegetthofbrücke in Folge des Straßenbahnverkehrs erforderlich sein wird, dürften sich Kosten für diese Variante auf rund 27,0 Mio. € belaufen.

Im Vergleich zur Trassenführung über den Griesplatz bzw. die Elisabethnergasse weist diese Variante auch eine bessere Bewertung der Auswirkungen auf die einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen und des Stadtraumes auf (siehe Anhang 2).

Grundsätzliche weitere Vorgehensweise:

Auf Grund der vorliegenden Untersuchungen sollte der Innenstadtentflechtung über die Neutorgasse bzw. Vorbeckgasse neben den in Planung befindlichen Straßenbahnausbauprojekten ‚Anbindung Reininghaus‘ und ‚Smart City‘ oberste Priorität eingeräumt und – zeitlich abgestimmt auf die vorhandenen personellen Ressourcen der Stadt und der Holding – unter Federführung der Stadtbaudirektion mit der eisenbahnrechtlichen Einreichplanung begonnen werden.

Von der Abteilung für Verkehrsplanung werden Möglichkeiten einer Anbindung des Grazer Süd-Westens an das Straßenbahnnetz im Rahmen einer Strategieplanung entwickelt und hinsichtlich der damit verbundenen verkehrlichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen und Auswirkungen bewertet.

Innenstadtentflechtung Neutorgasse:

Streckenverlauf und Ausbaumaßnahmen

Der Streckenverlauf erfolgt vom Jakominiplatz über Radetzky spitz, Neutorgasse, Andreas Hofer Platz, Tegethoffbrücke, Belgiergasse, Vorbeckgasse zur Annenstraße. Haltestellen sind in der Neutorgasse vor dem Joanneumsviertel (zwischen Kalchberggasse und Landhausgasse) sowie in der Belgiergasse westlich der Griesgasse geplant.



Abbildung: Trassenverlauf und Haltestellen Innenstadtentflechtung Neutorgasse

Projektentwicklung

Die Projektumsetzung wird – auch hinsichtlich der erforderlichen Beschlüsse des Gemeinderates – in zwei Phasen erfolgen:

Phase 1 – Planungsphase umfasst:

- Erstellung der eisenbahn- und straßenrechtlichen Einreichplanung
- Erwirken der eisenbahn-, und straßenrechtlichen Baugenehmigung bzw. sonstiger notwendiger behördlicher Genehmigungen und Bescheide
- Erstellung der Detailplanung, Ausschreibungsplanung und Ausschreibung
- Abschluss sonstiger – hinsichtlich einer möglichst abgestimmten Baudurchführung – erforderlicher Übereinkommen und Verträge
- Untergrunderkundung, Bestandsvermessung, sonstige erforderliche Untersuchungen / Gutachten

Phase 2 – Bauphase umfasst:

- Durchführung Bauausschreibungen
- Durchführung der Leitungsverlegungen
- Durchführung der Bauarbeiten

Im Rahmen ihrer Leitungs- und Koordinierungsfunktion nimmt die Stadtbaudirektion federführend die Projektleitung wahr und stimmt zentral die Informationen und speziellen Fachinteressen mit der Projektsteuerung ab. Ziel ist die Durchgängigkeit in der Koordination von der Planung bis zur Ausführung. Die Stadtbaudirektion wird unter Beziehung der betroffenen Magistratsabteilungen mit der konkreten Projektentwicklung des Gesamtprojektes bevollmächtigt und koordiniert unter Einbindung der Holding Graz, und der betroffenen Leitungsträger die Planungsabwicklung.

Die Projektsteuerung und -durchführung erfolgt durch die Holding Graz Linien allenfalls - nach Zustimmung durch die Stadtbaudirektion - unter Beziehung externer Fachleute. Die Projektsteuerung umfasst im Wesentlichen die Koordinierung der Planungsleistungen, die Termin- und Kostenverfolgung, Ermittlungen über die Wirtschaftlichkeit, die Erstellung der Unterlagen für die Projektkontrolle des Stadtrechnungshofes und das laufende Berichtswesen, so dass eine intensive Kosten-, Qualitäts- und Terminkontrolle sichergestellt ist. Die Projektdurchführung während der Planungsphase bezieht sich insbesondere auf die Durchführung der Ausschreibungen und die Vergabe der Planungsleistungen. Die Leistungen werden unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der technischen Wissenschaften sowie der einschlägigen Normen und Werkvertragsnormen erfasst. Grundlage für die Vergabe von Leistungen ist das Bundesvergabegesetz 2006, die ÖNORM A 2050 sowie die einschlägigen Bestimmungen der Holding Graz bzw. der Stadt Graz.

Kosten

Auf Basis einer ersten groben Abschätzung belaufen sich die Kosten für das Gesamtprojekt (Planungsphase und Bauphase) auf rund 27 Mio. €, wobei hier bereits eine allfällige Neuerrichtung der Tegetthoffbrücke berücksichtigt wurde.

Der Kostenrahmen für die Planungsphase beträgt inkl. Valorisierung für den Zeitraum 2017 bis 2021 rund 1,5 Mio. €.

Eine grobe Abschätzung der zusätzlichen jährlichen Betriebskosten für den Straßenbahnbetrieb lässt erwarten, dass der Mehraufwand für den Unterhalt Fahrweg sich mit Einsparungen aus dem Entfall des derzeitigen Schienenersatzverkehr bei Sperrungen der Herrngasse bzw. des Südtiroler Platzes für den Straßenbahnverkehr kompensieren dürfte. Aus dem Fahrbetrieb selbst ergeben sich auf Grund der geringen Streckenlängendifferenz keine Mehrkosten.

Termine

Unter Berücksichtigung der parallel laufenden Straßenbahnausbauprojekte ‚Anbindung Reininghaus‘ und ‚Smart City‘ erfolgt ein auf die vorhandenen personellen Ressourcen der Stadt und der Holding zeitlich abgestimmter Planungs- und Umsetzungszeitplan, der eine Inbetriebnahme der Innenstadtentflechtung Neutorgasse bis 2023 sicherstellen soll.

Aus derzeitiger Sicht stellt ist eine zeitliche Umsetzung des Projektes wie folgt möglich:

09/2017:	GR-Beschluss Finanzierung Planung
10/2017 – 03/2018:	vertiefte Prüfung Tegetthoffbrücke
04/2018 – 03/2019:	EU-weite Ausschreibung Planung
04/2018 – 03/2019:	im Falle erforderliche Neuerrichtung Tegetthoffbrücke EU-weiter Architekturwettbewerb
04/2019 – 04/2020:	Eisenbahn-, straßen- und wasserrechtliche Einreichplanung
04/2020:	GR-Beschluss Finanzierung Bau
04/2020 – 12/2020:	Behördenverfahren
05/2020 – 04/2021:	Ausschreibungsplanung
05/2021 – 10/2021:	EU-weites Vergabeverfahren Bau
11/2021:	Baustart
09/2023:	Fertigstellung / Inbetriebnahme

Die Terminangaben setzen eine zeitgerechte Beschlussfassung durch die zuständigen Organe der Stadt Graz, eine zügige Planungsabwicklung, eine rasche Abhandlung der Verfahren - insbesondere der Vergabeverfahren - sowie eine Baudurchführung ohne wesentliche unvorhersehbare Ereignisse voraus.

Finanzierung

Die Finanzierung der Planungsphase erfolgt aus Umschichtung der Mittel der Projektgenehmigung ‚Straßenbahnlinie Süd-West – Planungsphase‘ bzw. im Rahmen des Verkehrsfinanzungsvertrages VFV 2. Der städtische Aufwandsanteil wird mit 15% angenommen.

Die Finanzierung der Mittel erfolgt wie nachstehend dargestellt:

	Gesamt	Stadt	Holding
Projektgenehmigung Süd-West-Linie (BD020)	3.956.000,--	1.510.000,--	2.446.000,--
bisherige Ausgaben	- 182.000,--	- 82.000,--	- 100.000,--
Projektgenehmigung Innenstadtentflechtung (neu)	- 1.527.000,--	- 251.000,--	- 1.276.000,--
Restbetrag BD020	- 2.247.000,--	- 1.177.000,--	- 1.070.000,--

Bezogen auf den Zeitplan ergibt sich für die Planungsphase folgende Finanzmittelaufteilung:

Jahr	Gesamt	Stadt	Holding
2017	64.000,--		64.000,--
2018	330.000,--	11.000,--	319.000,--
2019	657.000,--	83.000,--	574.000,--
2020	420.000,--	101.000,--	319.000,--
2021	56.000,--	56.000,--	
Summe	1.527.000,--	251.000,--	1.276.000,--

Vorhabensliste / Bürgerbeteiligung:

Vorhabensliste: ja / ~~nein~~

Eine Bürgerbeteiligung ist nicht vorgesehen, da hinsichtlich Trassenführung und bestehender Bebauung nur geringe Möglichkeiten bestehen. Jedenfalls ist aber eine umfassende Information der betroffenen Bevölkerung und Wirtschaftsbetriebe vorgesehen.

Der Ausschuss für Stadt- und Grünraumplanung und der Ausschuss für Verkehr

stellen daher gemäß Statut der Landeshauptstadt Graz § 45, Abs.2, Pkt. 5 und 10

den

Antrag,

der Gemeinderat wolle beschließen:

1. Der vorstehende Bericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Prioritäre Ziele des Netzausbaus Straßenbahn in den kommenden Jahren sind die Projekte ‚Straßenbahnanbindung Reininghaus‘, ‚Straßenbahnanbindung Smart City‘ und ‚Innenstadtentflechtung Neutorgasse‘
3. Die vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Graz erteilte Projektgenehmigung ‚Straßenbahnlinie Süd-West – Planungsphase‘ in Höhe von 3,956 Mio. € wird unter Berücksichtigung der bisher getätigten Ausgaben in Höhe von rund 182.000,-- € abgeändert und erteilt der Gemeinderat die Projektgenehmigung für die eisenbahnrechtliche Einreichplanung ‚Innenstadtentflechtung – Neutorgasse‘ in Höhe von 1,527 Mio. €, wobei die Bedeckung der Kosten auf den im parallelen Finanzstück festzulegenden Voranschlagstellen (aob: A10/BD) mit nachstehender Jahresaufteilung erfolgt:

Jahr	Gesamt	Stadt	Holding
2017	64.000,--		64.000,--
2018	330.000,--	11.000,--	319.000,--
2019	657.000,--	83.000,--	574.000,--
2020	420.000,--	101.000,--	319.000,--
2021	56.000,--	56.000,--	
Summe	1.527.000,--	251.000,--	1.276.000,--

4. Die Stadtbaudirektion wird unter Einbeziehung der betroffenen Magistratsabteilungen mit der Projektleitung des Gesamtprojektes ‚Innenstadtentflechtung – Neutorgasse‘ bevollmächtigt.

Der Bearbeiter A10/BD:

Dipl.-Ing. Klaus Masetti

(elektronisch gefertigt)

Der Bearbeiter A10/8:

Martin Bauer

(elektronisch gefertigt)

Der Abteilungsvorstand A10/8

Dipl.-Ing. Martin
Kroißbrunner

(elektronisch gefertigt)

Der Stadtbaudirektor:

Dipl.-Ing. Mag. Bertram Werle

(elektronisch gefertigt)

Der Bürgermeister

als Stabsreferent:

(Bgm. Mag. Siegfried Nagl)

Die Stabsreferentin A10/8

Elke Kahr

(elektronisch gefertigt)

Der Bürgermeister:

(Bgm. Mag. Siegfried Nagl)

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit.....[✓]Stimmen angenommen/abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des

Ausschusses für Stadt- und Grünraumplanung am.....^{18.10.2014}

Der/die Schriftführerin



Der/die Vorsitzende:



Abänderungs-/Zusatzantrag:

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit.....[✓]Stimmen angenommen/abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung des

Ausschusses für Verkehr am.....^{18.10.2014}

Der/die Schriftführerin



Der/die Vorsitzende:



Abänderungs-/Zusatzantrag:

Der Antrag wurde in der heutigen öffentlichen nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung

bei Anwesenheit von GemeinderätInnen


einstimmig mehrheitlich (mit Stimmen / Gegenstimmen) angenommen.


Beschlussdetails siehe Beiblatt


Graz, am 19.10.17


Der/die Schriftführerin:



	Signiert von	Masetti Klaus
	Zertifikat	CN=Masetti Klaus,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2017-09-05T12:14:51+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Bauer Martin
	Zertifikat	CN=Bauer Martin,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2017-09-05T12:22:50+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Kroißenbrunner Martin
	Zertifikat	CN=Kroißenbrunner Martin,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2017-09-11T09:19:25+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Werle Bertram
	Zertifikat	CN=Werle Bertram,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2017-09-13T13:03:30+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Kahr Elke
	Zertifikat	CN=Kahr Elke,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2017-09-14T09:36:49+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

Anhang 1

Straßenbahnführung Jakominiplatz – Griesplatz – Rösselmühlpark – Elisabethnergasse

Detaildarstellung verkehrstechnische Entwurfsplanung:



Radetzkystraße

Das stadtauswärtsführende Gleis wird nördlich des bestehenden Wendegleises zur Baumreihe, die bestehen bleiben kann, verlegt. Die stadtauswärts führende Haltestelle am Radetzkyspitz wird zu einer 80 Meter langen Doppelhaltestelle ausgebaut, die somit in den Bereich der Wendeschleife hineinragt. Die Park- und Ladezonenplätze sowie die Regionalbushaltestellen auf der Südseite der Radetzkystraße können erhalten bleiben, eine Verbreiterung des Gehsteiges bzw. der Haltestellenbereiche für die Regionalbusse ist jedoch nicht möglich. Der Radverkehr vom Jakominiplatz zur Keesgasse kann – wie jetzt auch – nur im Mischverkehrs geführt werden, wobei jedoch zusätzliche Straßenbahnfahrten und erhöhte Anforderungen an die Radfahrer durch die Schienen auftreten.

Die bestehenden Schrägparkplätze an der Nordseite entfallen, können jedoch teilweise durch Längsparkplätze ersetzt werden. Der hierdurch gewonnen Platz kann dem Fußverkehr und sonstigen Nutzungen zugeführt werden.

Ab der Wielandgasse erfolgt die Straßenbahntrassierung auf eigenem Gleiskörper auf der Südseite der Radetzkystraße. Die stadteinwärtsführende Doppelhaltestelle vor dem Bezirksgericht reicht mit 80 Meter Länge über die Friedrichgasse hinaus und kann gegenüber dem Bestand nur geringfügig verbreitert werden, was auch für den gesamten südseitigen Gehsteig gilt. Ob die Abfahrt in die Friedrichgasse von Osten kommend angesichts des damit

verbundenen Überfahrens des Haltestellenbereichs aufrecht bleiben kann, wäre im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu prüfen. Der Längsparkstreifen auf der Nordseite zwischen Neutorgasse und Nelkengasse kann bestehen bleiben, damit ist aber in diesem Abschnitt eine Verbreiterung des Gehsteiges nicht möglich. Ebenso verbleiben die beengten Gehsteigverhältnisse zwischen der Nelkengasse und dem Gorbachplatz. Eine Radwegführung in diesem Abschnitt ist nicht möglich.

Radetzkybrücke und Brückenkopfgasse

Die Straßenbahn verschwenkt anschließend stadtauswärts auf einem auf der Südseite der Radetzkybrücke befindlichen eigenen Gleiskörper. Der Brückenquerschnitt bleibt unverändert, die Fahrstreifenaufteilung wird geändert (eine Geradeausstreifen in die Brückenkopfgasse, zwei Linksabbiegestreifen nach Süden in den Grieskai). Die südliche Geh- und Radwegführung bleibt im Bestand, im Norden entfällt die bisherige auf der Busspur gelegene Radwegführung Richtung Griesplatz. Für eine gemischte Geh-/ Radwegführung auf der Nordseite der Brücke sind die Mindestbreiten nicht gegeben.

In der Brückenkopfgasse wird die Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper in Südlage zum Griesplatz geführt. Westlich der Kleegasse wird eine Doppelhaltestelle in Form eines Inselbahnsteiges errichtet. Für den KFZ-Verkehr verbleibt eine Fahrspur. Die Ausfahrt aus der Storchgasse ist für Fahrzeuge > 3,5 Tonnen nicht mehr möglich, dies gilt ebenfalls für Fahrzeuge über den Entenplatz kommend.

Die KFZ-Zufahrt zur Bürgerspitalgasse muss über die Straßenbahntrasse erfolgen. Für die Ausfahrt aus der Bürgerspitalgasse ist eine Überfahrt der Haltestelle notwendig.

Westlich der Bürgerspitalgasse befindet sich eine Zu- bzw. Ausfahrt für einen Gewerbebetrieb, die aus derzeitiger Sicht nicht aufrecht erhalten werden kann.

Die südseitigen Längsparkplätze zwischen Bürgerspitalgasse und Griesplatz entfallen. Ebenso entfällt am Griesplatz die Linksabbiegemöglichkeit Richtung Süden. Durch den Entfall dieses Linksabbiegers kann die Dossierung der MIV-Zufahrt vom Joanneumring um die Hälfte auf 20% reduziert werden, macht aber eine alternative KFZ-Erschließung des südlichen Griesplatzes bzw. der nördlichen Karlauerstraße aus Richtung Stadtzentrum kommend erforderlich.

Die Gehwegsituation bleibt gegenüber dem Bestand unverändert, d.h. es verbleiben die geringen vorhandenen Gehsteigbreiten sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite. Die bisherige auf der Busspur gelegene Radwegführung Richtung Griesplatz entfällt.

Es ist eine Teilablöse bzw. ein Teilabbruch des Objektes Storchgasse erforderlich, ebenso besteht auf diesem Grundstück ein Grundbedarf für die Straßenverbreiterung.

Griesplatz

Die stadteinwärtsführende Haltestelle am Griesplatz (Doppelhaltestelle für 2 Straßenbahnen und einen Gelenkbus) ist möglichst weit im Süden Richtung Zweiglgasse zu situieren, um einen Rückstau von ÖV-Fahrzeugen in die Kreuzung Griesplatz Nord zu vermeiden.

Die Regionalbusse behalten wegen des längeren Haltestellenaufenthalts die bestehenden Haltestellen auf der Westseite des Griesplatzes (vor Haus Nr. 29). Die Buslinien 67 und 39 von der Brückenkopfgasse zur Karlauerstraße haben ihre Haltestelle in der Brückenkopfgasse und werden zum Griesplatz nach Süden direkt in die KFZ-Fahrbahn zur Karlauer Straße geführt (nicht über die stadteinwärts führende ÖV-Trasse und Haltestelle Griesplatz). Damit kann eine starke Überlastung dieser Haltestelle und eine Sonderlösung für geradeaus fahrende Linienbusse an der VLSA des südlichen Griesplatzes vermieden werden.

Für die Abwicklung des KFZ-Verkehrs sind Richtung Süden zwei und Richtung Norden eine bzw. in etwa ab Höhe Reichengasse 2 Fahrspuren erforderlich. Die sonstigen Nutzungen der verbleibenden Flächen am Griesplatz bleibt einem durchzuführenden Gestaltungswettbewerb vorbehalten.

Zweiglgasse und Roseggerkai

In der Zweiglgasse verkehrt die Straßenbahn Richtung Osten im Mischverkehr, eine Änderung der bisherigen Straßenraumaufteilung ist nicht möglich, d.h. die Gehsteige bleiben im Bestand, eine Radwegführung kann nicht realisiert werden. Die Augartenbrücke ist hinsichtlich der Straßenbahn entsprechend zu adaptieren, die Fahrstreifenaufteilung bleibt im Bestand, ebenso die Geh- und Radwegführung.

Am Roseggerkai fährt die Straßenbahn im südlichen Abschnitt, wo sich auch die Haltestelle befindet im Mischverkehr. Die 80 Meter lange Doppelhaltestelle ragt über die dort befindliche Parkplatzzufahrt der GKK hinaus (es wäre denkbar, diese in Richtung Grazbachgasse zu verlegen). Eine Verlegung der Haltestelle nach Norden wäre verkehrstechnisch zwar günstiger, kollidiert jedoch mit bestehenden Zufahrten zur GKK.

Nördlich des Josef-Pongratz-Platzes schwenkt die Straßenbahn auf einen eigenen Gleiskörper aus. Der KFZ-Verkehr erhält hier drei Fahrstreifen, zwei Geradeausspuren und ein eigener Linksabbieger (durch die hohe Frequenz querende Fußgänger und Radfahrer ist mit einem starken Rückstau der Linksabbieger zu rechnen), daher müssen in diesem Abschnitt die westlich bestehenden Schrägparkplätze entfallen.

Sollten am Roseggerkai durchgehend zwei von der Straßenbahn getrennt MIV-Fahrstreifen angeboten werden müssen, entfallen auch die südlich des Josef-Pongratz-Platzes befindlichen Schrägparkplätze.

Rösselmühlgasse

Ab dem Griesplatz verkehrt die Straßenbahn in Richtung Rösselmühlgasse im Mischverkehr. Der Linksabbieger in die Griesgasse von der Rösselmühlgasse kommend entfällt. Die Gehsteige können

entlang der Rösselmühlgasse zwischen Grenadiergasse und Dreihackengasse verbreitert werden, die dortige nordseitige Park- und Ladezone kann bestehen bleiben. Von der Dreihackengasse bis zur Elisabethnergasse entfällt jedoch auf der Nordseite die Park- und Ladezone, da hier die Straßenbahn im Zufahrtbereich zur Kreuzung stadtauswärts auf eigenem Gleiskörper geführt wird.

In Folge der dadurch notwendigen Straßenverbreiterung wird Grundfläche des Rösselmühlparks in Anspruch genommen. Vor allem die straßennahe Baumreihe ist im Wurzelbereich betroffen. Auch die Brücke über den Mühlgang ist neu zu errichten und zu verbreitern.

Elisabethnergasse

Unmittelbar nach Einbiegen in die Elisabethnergasse ist die Haltestelle situiert, was partiell eine leichte Auskrugung des Gehsteigbereiches auf den Mühlgang erforderlich macht. Zwischen Rösselmühlgasse und Ungergasse ist eine Einbahn nach Norden vorgesehen. Der MIV erhält im Haltestellenbereich eine eigene Fahrspur Richtung Norden, die nachfolgende Einbindung der Straßenbahn in den Mischverkehr erfolgt signalregelt.

Die Fällung der im Einmündungsbereich Rösselmühlgasse – Elisabethnergasse stehenden Bäume ist unvermeidbar. Die Verschwenkung der Straßenbahntrasse in diesem Bereich ermöglicht jedoch die Anordnung einer Grünfläche am Mühlgang und damit auch Ersatzpflanzungen. Durch die Neuerrichtung der Mühlgangbrücke kommt es zu einer Anhebung des gesamten

Kreuzungsbereiches, was entlang der südlich der Ungergasse liegenden Häuser zu einem gegenüber der Straße tiefer liegenden Gehsteig führt.

Zwischen der Ungergasse und Prankergasse entfallen die Stellplätze auf der Ostseite sowie in Teilbereichen auch auf der Westseite

Der Gehweg entlang des Mühlganges zwischen der Prankergasse und der Kernstockgasse entfällt zugunsten eines auf Mindestbreite von 2 Meter auszubauenden Gehsteiges an der Westseite entlang der „Elisabethinen“. Als Ersatzroute auf der Ostseite dient der Straßenraum östlich des Mühlganges.

An der Kreuzung Kernstockgasse schwenkt die Trasse auf den Mühlgang, der ab hier bis zum Roseggerhaus überbaut werden muss. Damit rückt der Straßenbereich unmittelbar an die ostseitige Bebauung heran. Unter Berücksichtigung einer Freibordhöhe von zumindest 0,50m und der Stärke des brückenartigen Fahrbahn-Tragwerkes der Straßenbahn ergibt sich zudem eine Anhebung der Fahrbahn, was zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung der angrenzenden Gebäude führt.

Um die Zugänglichkeit der Hauszugänge auf Bestandsniveau zu halten, bleiben die Gehsteige auf Bestandsniveau und ergibt sich ein Niveausprung zur höherliegenden Fahrbahn. Der FußgängerInnenübergang Krankenhaus Elisabethinen wird nach Norden verschoben.

Richtung Süden steht in der Elisabethinergasse nur bis auf Höhe Kernstockgasse ein gesonderter KFZ-Streifen zur Verfügung. In diesem Abschnitt kann auch die bestehende westseitige Park- und Ladezone bestehen bleiben, sofern nicht einer Verbreiterung des dortigen engen Gehsteiges der Vorrang eingeräumt wird.

Der Radverkehr entlang der gesamten Elisabethinergasse kann – wie jetzt auch – nur im Mischverkehrs geführt werden, wobei jedoch zusätzliche Straßenbahnfahrten und erhöhte Anforderungen an die Radfahrer durch die Schienen auftreten.

Detaildarstellung Ergebnisse ÖV-Simulation:

Die Verkehrssimulation hat das Ziel zu prüfen, inwieweit die zugrunde gelegten ÖV-Frequenzen bei Errichtung der Entlastungsstrecke über den Griesplatz infrastrukturell in Bezug auf den ÖV überhaupt abwickelbar sind. Dies bezieht sich primär auf die Einschränkungen, welche auf Grund der Haltestellenaufenthalte (grundsätzlich Doppelhaltestellen) sowie der Freiphasen an den VLSA gegeben sind.

Die Verkehrssimulation wurde für folgende Planfälle durchgeführt

- Planfall 1: Die verkehrliche Beurteilung erfolgt anhand der bestehenden Verkehrsfrequenzen des MIV, d.h. es wird für den Prognosehorizont 2023 von keinen weiteren Verkehrszunahmen ausgegangen. Als maßgebende Verkehrsspitze wird der Frühverkehr angesehen, da hier die ÖV-Verkehrsfrequenzen (Takt) höher sind. Es wird Normalbetrieb des ÖV (eine Straßenbahnlinie im 7,5 Minuten Takt je Fahrtrichtung) angenommen. Dies bedeutet in der Radetzkystraße 193 ÖV-Fahrten pro Stunde.
- Planfall 2: Störfallbetrieb mit einer Sperre der Innenstadt für Straßenbahnen (Südtirolerplatz, Herrngasse). In diesem Fall wird ein Teil (das sind 12 Kurse pro Stunde und Richtung) der Straßenbahnlinien 1,3,6,7 über die Innenstadumfahrung umgeleitet.
- Planfall 3: Im diesem Planfall wird angenommen, dass alle Straßenbahnen (26 Kurse pro Stunde und Richtung) aus der Annenstraße über die Innenstadumfahrung umgeleitet werden

Die Mikrosimulation des Verkehrsablaufs für den Planfall 1 zeigte mit den prognostizierten KFZ-Verkehrsbelastungen starke Überlastungen der Leistungsfähigkeit im Bereich der Rösselmühlgasse und Brückenkopfgasse stadtauswärts, die im Lauf der Simulationszeit zu einem

Zusammenbruch des Verkehrsablaufs führen. Aus diesem Grund wurde neben einzelnen Optimierungsmaßnahmen an den VLSA der Zulauf des KFZ-Verkehrs vom Ring (Operring-Joanneumring) schrittweise so weit gedrosselt, bis ein funktionsfähiger Verkehrsablauf im Simulationsgebiet erreicht wurde.

Für den Planfall 1 wäre eine MIV Zufahrtsdrosselung vom Joanneumring von mindestens 20% des prognostizierten MIV-Verkehrsaufkommens erforderlich, um eine funktionsfähige Verkehrsabwicklung im Bereich Brückenkopfgasse - Griesplatz - Rösselmühlgasse stadtauswärts zu gewährleisten.

Für den Planfall 2 wäre ebenfalls eine MIV Zufahrtsdrosselung vom Joanneumring von mindestens 20% des prognostizierten MIV-Verkehrsaufkommens notwendig.

Für den Planfall 3 ist nicht nur eine MIV Zufahrtsdrosselung vom Joanneumring von ebenfalls mindestens 20% des prognostizierten MIV-Verkehrsaufkommens sondern auch eine Drosselung des MIV-Zulaufs von der Lazarettgasse stadteinwärts kommend um 25% notwendig.

Derartige Drosselungen des KFZ-Verkehrs widersprechen nicht nur den Bestimmungen der StVO sondern liegen auch außerhalb der Sphäre des für die eisenbahnrechtliche Baubewilligung einkommenden Eisenbahnunternehmens (Graz Linien). Zudem ist völlig offen, wie solche drastischen Verkehrseinschränkungen dauerhaft umgesetzt werden können und welche Auswirkungen auf das übrige Verkehrsnetz damit verbunden sind.

Die simulierten Reisezeiten der ÖV-Fahrzeuge zwischen Roseggerhaus und Jakominiplatz über die Innenstadtumfahrung liegen auch deutlich über den bestehenden Reisezeiten auf der Strecke Südtiroler Platz - Hauptplatz - Herrengasse, insbesondere stadteinwärts. Im Fall einer Innenstadtsperre (Planfall 2 und 3) erhöhen sich die Reisezeiten noch dazu deutlich - dies ist eine Folge der weiteren Erhöhung der Kursanzahl und Eigenbehinderungen der ÖV-Fahrzeuge vor VLSA und in Haltestellen.

Die Ergebnisse zeigen, dass alle 3 Planfälle mit den erwähnten massiven Einschränkungen für den KFZ-Verkehr (Zufahrtsdrosselungen) zwar funktionsfähig sind, trotzdem aber starke Behinderungen der Straßenbahnen aufweisen (teilweise durch MIV-Stau, teilweise durch Eigenbehinderungen der ÖV-Fahrzeuge).

Detailbeurteilung Streckenführung:


Die Beurteilung der einzelnen Streckenabschnitte erfolgt in Form des Schulnotensystems 1 bis 5 bezogen auf

- die für die einzelnen Verkehrsarten erzielten Verkehrsqualität,
- auf mögliche Einschränkungen der Zufahrtsmöglichkeiten der Anrainer und
- auf die Auswirkungen auf das Stadtbild und den Grünraum

im Vergleich zum Bestand

Note	Farbcode	Beurteilung zum Bestand
1		wesentlich positiver
2		positiver
3		gleichbleibend
4		vertretbar schlechter
5		wesentlich schlechter
0		Kriterium nicht zutreffend / irrelevant
9		abhängig von Gestaltungskonzept

Tabelle 3: Beurteilungskriterien der Auswirkungen

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer: 

Abschnitt	Radetzky- straße	Radetzky- brücke	Brückenkop- f-gasse	Griesplatz	Zweiglgasse Roseggerkai	Rösselmühl- gasse	Elisabethine r-gasse
ÖV- Betrieb							
ÖV- Infrastruktur							
ÖV- Kundennutzen							
KFZ-Verkehr							
Ruhender Verkehr							
Anrainer Zufahrten							
Radverkehr							
Fußgänger- verkehr							
Stadtbild Grünraum							

Tabelle 4: Beurteilung der Auswirkungen der Süd-West-Linie Bauabschnitt 1.1. zum Bestand

Erläuterungen zur Beurteilung

Radetzkystraße	Variante Griesplatz
ÖV-Betrieb	Noch höhere Frequenz durch Strab
ÖV-Infrastruktur	Haltestelle wird von Wendegleis / Friedrichgasse durchschnitten
ÖV Kundennutzen	Direkte Anbindung zum Hbf.
KFZ-Verkehr	Verschlechtert sich infolge höherer ÖV-Frequenz
Ruhender Verkehr	Verschlechtert sich infolge Längs- statt Schrägparker Nordseite
Anrainer / Zufahrten	Bleibt gleich
Radverkehr	Verschlechtert sich durch Schienen
Fußgängerverkehr	Leichte Verbesserung auf Nordseite; 1,2 m Engstelle verbleibt auf der Südseite
Stadtbild / Grünraum	Bleibt gleich
Radetzkybrücke	
ÖV-Betrieb	Bleibt grundsätzlich gleich – zusätzlich zu den Bus-Linien Straßenbahn
ÖV-Infrastruktur	Bleibt grundsätzlich gleich – zusätzlich zu den Bus-Linien Straßenbahn
ÖV Kundennutzen	Bleibt grundsätzlich gleich – zusätzlich zu den Bus-Linien Straßenbahn
KFZ-Verkehr	Bleibt grundsätzlich gleich, jedoch geänderte Fahrstreifen-Aufteilung
Ruhender Verkehr	irrelevant
Anrainer / Zufahrten	irrelevant
Radverkehr	Radwegführung auf nördlicher Busspur entfällt
Fußgängerverkehr	Bleibt gleich
Stadtbild / Grünraum	Bleibt gleich
Brückenkopfgasse	
ÖV-Betrieb	Verschlechtert sich, da in Spitzenzeiten durch höhere Frequenz gegenseitige Behinderung
ÖV-Infrastruktur	Haltestelle muss von KFZ-Verkehr überfahren werden
ÖV Kundennutzen	Barrierefreie Haltestelle wird möglich
KFZ-Verkehr	Linksabbiegemöglichkeit am Griesplatz entfällt; Massive Leistungseinschränkung
Ruhender Verkehr	Parkplätze entfallen großteils
Anrainer / Zufahrten	Werden eingeschränkt (Ausfahrt Storchgasse < 3,5 t) bzw. entfallen (für Gewerbebetrieb westlich Bürgerspitalgasse)
Radverkehr	Radwegführung auf nördlicher Busspur entfällt
Fußgängerverkehr	Gehsteigbreiten geringfügig schmaler
Stadtbild / Grünraum	Bleibt gleich
Griesplatz	
ÖV-Betrieb	Verschlechtert sich, da in Spitzenzeiten durch höhere Frequenz gegenseitige Behinderung
ÖV-Infrastruktur	Zusätzliche Haltestellen
ÖV Kundennutzen	Strab-Haltestelle mit direkter Anbindung Hbf.
KFZ-Verkehr	Bleibt grundsätzlich gleich – Abbiegerelationen Ost-West und Nord-Süd durch Strab schwieriger
Ruhender Verkehr	Abhängig vom Gestaltungskonzept
Anrainer / Zufahrten	Entfall Zufahrtsmöglichkeit Ostseite von Norden kommend, sowie keine Zufahrtsmöglichkeit von Brückenkopfgasse kommend
Radverkehr	Abhängig vom Gestaltungskonzept
Fußgängerverkehr	Abhängig vom Gestaltungskonzept
Stadtbild / Grünraum	Abhängig vom Gestaltungskonzept

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer:

Zweiglgasse - Roseggerkai	
ÖV-Betrieb	Bleibt grundsätzlich gleich – zusätzlich zu den Bus-Linien Straßenbahn
ÖV-Infrastruktur	Haltestelle vor der GKK
ÖV Kundennutzen	Bleibt gleich
KFZ-Verkehr	Bleibt gleich
Ruhender Verkehr	Parkplatzentfall Westseite Roseggerkai
Anrainer / Zufahrten	Entfall Zufahrten Ostseite Roseggerkai
Radverkehr	Verschlechtert sich leicht durch Schienen
Fußgängerverkehr	Verschlechtert sich durch Schienen
Stadtbild / Grünraum	Bleibt gleich
Rösselmühlgasse	
ÖV-Betrieb	Strab im Mischverkehr - Stau
ÖV-Infrastruktur	Bleibt grundsätzlich gleich – zusätzlich zu den Bus-Linien Straßenbahn
ÖV Kundennutzen	Verbesserung durch Strab-Haltestelle Elisabethnergasse mit direkter Anbindung zum Hbf.
KFZ-Verkehr	Massive Einschränkungen notwendig
Ruhender Verkehr	Entfall von Park- und Ladezonen auf der Nordseite zwischen Dreihackengasse und Elisabethnergasse
Anrainer / Zufahrten	Bleibt gleich
Radverkehr	Radwegführung auf nördlicher Busspur entfällt
Fußgängerverkehr	Bleibt gleich
Stadtbild / Grünraum	Baumreihe im Rösselmühlpark entfällt wahrscheinlich im Zuge der Bauarbeiten
Elisabethnergasse	
ÖV-Betrieb	Strab im Mischverkehr - Stau
ÖV-Infrastruktur	Haltestelle stadtauswärts wird von Zufahrt überfahren; Doppelhaltestellen liegen in Kurvenbereiche
ÖV Kundennutzen	Straßenbahnanbindung zum Jakominiplatz und Hbf.
KFZ-Verkehr	Massive Einschränkung; abschnittsweise Einbahnregelung
Ruhender Verkehr	Entfall auf der Ostseite zwischen Ungergasse und Prankergasse, Schrägparker auf der Westseite müssen in Längsparker umgewandelt werden
Anrainer / Zufahrten	Verschlechterung durch Einbahnregelungen und Haltestellenbereiche
Radverkehr	Verschlechterung durch Schienen
Fußgängerverkehr	Verschlechterung durch massive Höhenänderungen im Süden (unter Straßenniveau) und Umwege (tlw. Verlegung auf Ostseite erforderlich)
Stadtbild / Grünraum	Gehsteige unter Straßenniveau, Überplattung Mühlgang (tlw. im Süden, zur Gänze ab Kernstockgasse, Entfall von Bäumen im Süden)

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer:

Anhang 2

Straßenbahnführung Jakominiplatz – Neutorgasse – Belgiergasse – Annenstraße

Detaildarstellung verkehrstechnische Entwurfsplanung:



Radetzkystraße

Das stadttauswärtsführende Gleis wird nördlich des bestehenden Wendegleises zur Baumreihe, die bestehen bleiben kann, verlegt. Vor der am Radetzkyplatz befindlichen Bushaltestelle (für die Linien 31, 32 und 33) rückt die Gleistrasse nach Süden ab, um diese zu umfahren. In weiterer Folge biegt die Straßenbahntrasse in die Neutorgasse in mittiger Lage ein.

Die Park- und Ladezonenplätze westlich des Objektes Radetzkystraße 7 entfallen. Die bestehenden Schrägparkplätze an der Nordseite entfallen, können jedoch teilweise durch Längsparkplätze ersetzt werden. Der hierdurch gewonnene Platz kann dem Fußverkehr und sonstigen Nutzungen zugeführt werden. Die östlich des Objektes Radetzkystraße 7 bestehenden Ladezonenplätze sowie Regionalbushaltestellen auf der Südseite der Radetzkystraße können erhalten bleiben, eine Verbreiterung des Gehsteiges bzw. der Haltestellenbereiche für die Regionalbusse ist jedoch nicht möglich. Der Radverkehr vom Jakominiplatz zur Keesgasse kann – wie jetzt auch – nur im Mischverkehr geführt werden, wobei jedoch zusätzliche Straßenbahnfahrten und erhöhte Anforderungen an die Radfahrer durch die Schienen auftreten.

Neutorgasse

Die Straßenbahn wird in beiden Richtungen im Mischverkehr geführt. Der auf der Ostseite befindliche Baumbestand kann damit gehalten werden. Die auf der Ostseite befindlichen Senkrecht-Parkplätze müssen

aus Verkehrssicherheitsgründen in Längsparkplätze umgewandelt werden. Vor der Kreuzung mit der Kaiserfeldgasse werden die Gleise gespreizt, so dass sowohl von Norden als auch von Süden kommend ein eigener Linksabbiegestreifen in die Kaiserfeldgasse sowie in weiterer Folge von Süden kommend in die Kalchberggasse ermöglicht wird. Die Situation für den Rad- und Fußverkehr bleibt gegenüber dem Bestand unverändert.

Die 80 Meter langen Doppelhaltestellen stadtein- und stadtauswärts werden zwischen Kalchberggasse und Landhausgasse angeordnet. In diesem Bereich ist straßenraummittig die Anordnungen eines rund 2 Meter breiten, gestaltbaren Multifunktionsstreifens möglich.

Andreas Hofer Platz und Tegetthoffbrücke

Hier wird das Grundprinzip der Trassenführung aus der Neutorgasse mit einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung und Linksabbiegestreifen zwischen den Gleisen fortgeführt.

Die bestehenden Stiegenabgänge zur Fußgänger-Unterführung entfallen zugunsten einer durchgehenden Fußgängerquerung mit Mittelinsel, der Zugang zur Tiefgarage ist über den Platzbereich nach wie vor möglich.

Auf der Tegetthoffbrücke wird die Straßenbahn jeweils in Randlage im Mischverkehr geführt. In Brückenmitte werden jeweils Linksabbiegespuren in den Marburger Kai bzw. Grieskai ausgebildet. Der nord- und südseitige Gehsteig wird jeweils um einen Radstreifen in Einrichtungsführung verbreitert. Der zweite Linksabbiegestreifen vom Grieskai in Richtung Brücke entfällt zugunsten einer Verbreiterung des murseitigen Geh- und Radweges. Um einem abbiegenden Bus bzw. einem größeren Fahrzeug von Norden nach Osten das Einbiegen zu erleichtern bzw. die Länge der Linksabbiegestreifen auf der Brücke zu optimieren, wird ein Überstreichen des südlichen Radstreifens in Richtung Osten angesetzt.

Eine erste Untersuchung – durchgeführt vom Zivilingenieurbüro Dr. Lechner – hat ergeben, dass die Tegetthoffbrücke für den Straßenbahnverkehr nicht geeignet ist und voraussichtlich ein Neubau erforderlich sein wird.

Belgiergasse

Der Abschnitt zwischen Kai und Griesgasse wird dreistreifig ausgebildet. Der Fahrstreifen mit den STRAB-Gleisen Richtung Osten in der Zufahrt zur Kreuzung Kai wird getrennt vom Rechtsabbiegestreifen geführt. In Richtung Westen wird ein Fahrstreifen im Mischverkehr angeordnet.

Zwischen den Kreuzungen mit der Gries- und der Defreggergasse ist die Haltestelle „Bad zur Sonne“ als Doppelhaltestelle mit 80 Meter Länge vorgesehen. Die Trassenlage wurde für etwa gleiche Breiten der Haltestellen mittig im Straßenraum gewählt, wodurch die Gehsteige hier gegenüber dem Ist-Zustand wesentlich verbreitert werden. Um die Zugänge zur Haltestelle an beiden Enden zu gewährleisten, wird auch an der Westseite der Kreuzung mit der Defreggergasse eine Fußgängerquerung mit Signalregelung vorgesehen.

Die zwischen Griesgasse und Defreggergasse auf der Südseite befindlichen Parkplätze entfallen. Zwischen der Defreggergasse und der Feuerbachgasse wird die Trasse im Mischverkehr geführt und können die südseitigen Längsstellplätze im Bestand verbleiben.

Aufgrund einer grundsätzlichen Erfordernis einer Signalregelung für Schutzwege über STRAB-Gleise wird der bestehende nicht signalgeregelte Schutzweg an der Kreuzung mit der Feuerbachgasse aufgelassen, und es wurde im Gegenzug die Kreuzung Belgier- / Kernstockgasse mit der zugehörigen Radwegquerung neu konzipiert. Die signalgeregelte Querung für Fußgänger und Radfahrer erfolgt nunmehr im Bereich der Kreuzung mit der Feuerbachgasse. Von der Feuerbachgasse kommend wird der Radweg an der Südseite der Belgiergasse bis zur Einmündung in die Kernstockgasse geführt.

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer:

Vorbeckgasse - Annenstraße

Die Vorbeckgasse bleibt grundsätzlich im Bestand, die Straßenbahn wird im Mischverkehr geführt. Für den IV bleibt an der Kreuzung Vorbeckgasse – Annenstraße im Hinblick auf Fahrstreifenanordnungen und Fahrgeometrie die Situation wie im Bestand; die vorgezogene Haltelinie für Radfahrer in der Vorbeckgasse entfällt jedoch.

Detailbeurteilung Streckenführung:

Die Beurteilung der einzelnen Streckenabschnitte erfolgt in Form des Schulnotensystems 1 bis 5 bezogen auf

- die für die einzelnen Verkehrsarten erzielten Verkehrsqualität,
- auf mögliche Einschränkungen der Zufahrtsmöglichkeiten der Anrainer und
- auf die Auswirkungen auf das Stadtbild und den Grünraum

im Vergleich zum Bestand

Note	Farbcode	Beurteilung zum Bestand
1		wesentlich positiver
2		positiver
3		gleichbleibend
4		vertretbar schlechter
5		wesentlich schlechter
		Kriterium nicht zutreffend / irrelevant
		abhängig von Gestaltungskonzept

Tabelle 5: Beurteilungskriterien der Auswirkungen

Abschnitt	Radetzky- straße	Neutorgasse	Tegetthoff- brücke	Belgiergasse	Vorbeckgasse Annenstraße
ÖV- Betrieb					
ÖV- Infrastruktur					
ÖV- Kundennutzen					
KFZ-Verkehr					
Ruhender Verkehr					
Anrainer Zufahrten					
Radverkehr					
Fußgänger- verkehr					
Stadtbild Grünraum					

Tabelle 6: Beurteilung der Auswirkungen der Innenstadtentflechtung zum Bestand

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer:

Erläuterungen zur Beurteilung

Radetzkystraße	Variante Neutorgasse
ÖV-Betrieb	Noch höhere Frequenz durch Strab
ÖV-Infrastruktur	Bleibt gleich
ÖV Kundennutzen	Bleibt gleich
KFZ-Verkehr	Verschlechtert sich infolge höherer ÖV-Frequenz
Ruhender Verkehr	Verschlechtert sich infolge Längs- statt Schrägparker Nordseite; zusätzlich Entfallen Stellplätze auf der Südseite östlich Haus Nr. 7
Anrainer / Zufahrten	Bleibt gleich
Radverkehr	Verschlechtert sich durch Schienen
Fußgängerverkehr	Leichte Verbesserung auf Nordseite
Stadtbild / Grünraum	Bleibt gleich
Neutorgasse	
ÖV-Betrieb	Zusätzliche Haltestelle; bessere Erschließung durch zusätzliche ÖV-Frequenz
ÖV-Infrastruktur	Strab-Haltestelle
ÖV Kundennutzen	Haltestelle; direkte Anbindung an Hbf.
KFZ-Verkehr	Bleibt gleich; eigene Linksabbiegestreifen
Ruhender Verkehr	Schrägparker auf der Ostseite werden in Längsparker umgewandelt
Anrainer / Zufahrten	Bleibt gleich
Radverkehr	Verschlechtert sich durch Schienen
Fußgängerverkehr	Verbreiterung der Gehsteige auf der Westseite
Stadtbild / Grünraum	Gestaltungsmöglichkeiten sind gegeben, direkte Strab-Anbindung Joanneumsviertel
Tegetthoffbrücke	
ÖV-Betrieb	irrelevant
ÖV-Infrastruktur	irrelevant
ÖV Kundennutzen	Nähere Strab-Haltestelle
KFZ-Verkehr	Bleibt gleich
Ruhender Verkehr	irrelevant
Anrainer / Zufahrten	irrelevant
Radverkehr	Beidseitige richtungsgebunden Radstreifen
Fußgängerverkehr	Verbreiterung des Gehweges auf der Nordseite und auf der Ostseite des Grieskais nördlich der Brücke
Stadtbild / Grünraum	Bleibt gleich
Belgiergasse	
ÖV-Betrieb	Zusätzliche Haltestelle; bessere Erschließung durch zusätzliche ÖV-Frequenz
ÖV-Infrastruktur	Strab-Haltestelle
ÖV Kundennutzen	Haltestelle; direkte Anbindung an Hbf.
KFZ-Verkehr	Bleibt gleich
Ruhender Verkehr	Parkplätze auf der Südseite zwischen Griesgasse und Defreggasse entfallen
Anrainer / Zufahrten	Bleibt gleich
Radverkehr	Verschlechtert sich durch Schienen
Fußgängerverkehr	Verbreiterung der Gehwegbreiten auf der Nordseite zwischen Grieskai und Defreggasse und auf der Südseite zwischen Griesgasse und Bad zur Sonne
Stadtbild / Grünraum	Kleinflächige Gestaltungsmöglichkeiten am Platz der freiwilligen Schützen sind gegeben
Vorbeckgasse / Einbindung Annenstraße	
ÖV-Betrieb	irrelevant
ÖV-Infrastruktur	irrelevant
ÖV Kundennutzen	Bleibt gleich
KFZ-Verkehr	Bleibt gleich
Ruhender Verkehr	irrelevant
Anrainer / Zufahrten	Bleibt gleich
Radverkehr	Verschlechtert sich durch Schienen ; vorgezogene Haltelinie entfällt
Fußgängerverkehr	Bleibt gleich
Stadtbild / Grünraum	Bleibt gleich

Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses
Der Schriftführer:

