

Lokalausweis Bahnhof Don Bosco

1. Eröffnungsfeier

Gemäß der Fahrgastprognosen soll der Bahnhof Don Bosco zum viertwichtigsten Bahnhof der Steiermark werden. Angesichts dieser Bedeutung ist es geradezu ein Affront, dass die Eröffnung quasi unter Ausschluss der Öffentlichkeit erfolgte. Am Freitag, den 7.9. gab es lediglich eine Eröffnungsveranstaltung für geladene Gäste aus Politik, Presse und den beteiligten Verkehrsunternehmen.

Die eigentlichen Financiers und Nutznießer des neuen Bahnhofes, nämlich die Steuerzahler und potenziellen Fahrgäste, waren jedoch von dieser elitären Veranstaltung ausgeschlossen – mit der Weigerung, die Öffentlichkeit teilhaben zu lassen, hat man nicht nur gute Publicity verschenkt, man kann sich auch des Eindruckes nicht erwehren, dass man vom „gemeinen Bürger“ nicht bei der Eröffnung gestört werden wollte.

In anderen Städten ist es bereits bei weitaus kleineren Eröffnungen üblich, die ganze Stadt in Form eines Volksfestes einzubeziehen, da man so auch leicht alle potenziellen Neukunden über die Verbesserungen informieren kann – nicht so in Graz ...

2. Uneinheitliche Inbetriebnahme

Während die GVB die Haltestelle Don Bosco bereits ab Samstag, den 8.9. bediente und auch die Linie 35 mit diesem Datum nach Don Bosco verlängert wurde, fuhren die ÖBB-Züge am Samstag und Sonntag weiterhin durch. Die ÖBB nahmen die Haltestelle erst am Montag, den 10.9. in Betrieb.

Auch auf den Plakaten der GVB ist stets von einer Inbetriebnahme am Samstag die Rede, während auf allen ÖBB-Drucksorten von Montag die Rede ist.

Besonders ärgerlich ist, dass durch die Medienberichterstattung (z.B. Steiermark Heute vom Freitag, den 7.9. oder Kleine Zeitung vom Samstag, den 8.9.) der Eindruck entstand, dass der Nahverkehrsknoten bereits am Samstag vollwertig in Betrieb genommen wurde.

Bei einem FAHRGAST-Lokalausweis am Samstag waren am Bahnsteig mehrere Interessierte anwesend, die verständlicherweise verwundert den durchfahrenden Zügen nachblickten.

Warum bei diesem angeblichen „Musterstück an Kooperation zwischen ÖBB und GVB“ nicht einmal das Eröffnungsdatum in Übereinstimmung gebracht werden konnte, bleibt ein Rätsel.

3. Ampelsteuerung Bus

Beim FAHRGAST-Lokalausweis am Samstag, den 8.9. wurden auch etliche Probleme bei der Ampelsteuerung festgestellt:

- Bei der Ampel an der Einmündung der Hohenstaufengasse kommt es für die GVB-Busse in beide Richtungen nach unseren Beobachtungen in ca. 3 von 4 Fällen zu Wartezeiten von bis zu einer Minute. Von einer „Nullwartezeit“ ist nichts zu merken. Dies ist umso unverständlicher, als die Hohenstaufengasse äußerst schwach befahren ist und der Bus somit ohne wirklichen Grund aufgehalten wird. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, warum diese Zufahrt zur Hohenstaufengasse überhaupt wieder für den Verkehr geöffnet wurde. Bedarf besteht jedenfalls keiner und auch seitens der Anrainer gab es den Wunsch, diese Zufahrt nicht wieder zu öffnen. Weiters muss die Linie 35 bei der Einfahrt in den Nahverkehrsknoten völlig unnötigerweise an derselben Ampel wie der IV warten, obwohl der Bus gar nicht in die Kärntner Straße einbiegt.



- Auch beim Wechsel in die Bustrasse in Fahrtrichtung stadtauswärts (auf Höhe der ehemaligen Haltestelle „Unterfahrt“) müssen die Busse oft Wartezeiten in Kauf nehmen.
- Auch der in Fahrtrichtung stadteinwärts in den Nahverkehrsknoten einführende Bus muss oft unverhältnismäßig lang auf freie Fahrt warten.

4. Fahrgastinformation

FAHRGAST war im Frühsommer zu einer Besprechung zum Thema Fahrgastinformation in Don Bosco geladen. Dabei wurde ein umfangreiches Beschilderungskonzept von allen Teilnehmern (GVB, ÖBB PV, ÖBB-MVS, ÖBB Infrastruktur Bau, Stadt Graz, FAHRGAST) erarbeitet. Bei der Umsetzung wurden die Ergebnisse dieses Termines aber nicht berücksichtigt, obwohl es einen breiten Konsens über darüber gab. Im Detail sind folgende Schwachstellen zu finden:

- Beim Abgang zur Bushaltestelle fehlt der Hinweis, wo sich nun die entsprechenden Haltestellen befinden. Auch gibt es noch keinen GVB-Abfahrtsmonitor über dem Abgang.
- Die Bezeichnung der Bushaltestellen erfolgte mit „B stadtauswärts“ und „A Zentrum“ - dies widerspricht den Vereinbarungen des Termines, denen zufolge die Liniennummern und Ziele affiziert werden sollten. die einzige Liniennummer findet sich beim Bahnsteig der Linie 35 – aber einen Wegweiser dorthin gibt es nicht.
- Wie in Puntigam wurden zwar alle Bussteige mit Bahnsteigbuchstaben versehen, doch fehlt am Leitsystem jeglicher Hinweis, welche Linien von diesen Haltestellen abfahren. Ein Hinweis „(Bus) A, C-E“ hilft eher Volksschulkindern beim Erlernen des Alphabetes als Fahrgästen.



- Das Auffinden des richtigen Bahnsteiges der Eisenbahn wird unnötig erschwert: Bei den Stiegenaufgängen fehlen Bahnsteig-Wegweiser quer zur Gehrichtung.
- Die Richtungsangaben bei den ÖBB-Bahnsteigen erfolgten ebenfalls in Widerspruch zu den getroffenen Vereinbarungen: Der Bahnsteig der Ostbahn wurde nämlich mit der „Richtungs“-angabe „Ostbahn“ versehen. Korrekt wäre „Fehring, HU / Graz Hbf“ gewesen. So gibt es nun einen Bahnsteig in Richtung „Spielfeld-Strass“, einen Richtung „Graz Hbf“ und einen Richtung „Ostbahn“. Die Tatsache, dass „Ostbahn“ keine Richtungsangabe ist sowie dass die Hälfte der Züge Richtung „Graz Hbf“ vom Ostbahn-Bahnsteig und somit nicht von dem mit der Richtungsangabe „Graz Hbf“ versehenen Bahnsteig abfahren, wird durch die nun gewählten Bezeichnungen ignoriert. Die Wahl der Bezeichnung „Ostbahn“ verfehlt umso mehr den Zweck der Fahrgastinformation, als „Ostbahn“ keine offizielle Bezeichnung ist und somit Ortsunkundigen nichts sagt.
- Generell ist bei den Aufgängen zu den Bahnsteigen nur schwer zu erkennen, zu welchem Bahnsteig dieser Aufgang nun führt. Der Bahnsteig, zu dem der jeweilige Aufgang führt, hätte wesentlich deutlicher hervorgehoben werden sollen.



- Die versprochenen ÖBB-Monitore und Zugzielanzeigen fehlen noch, FAHRGAST geht aber davon aus, dass die Aufstellung in Kürze erfolgt.
- Die Tatsache, dass es für den Bahnhof Don Bosco keine eigenen ÖBB-Abfahrtspläne gibt, sondern nur die unübersichtlichen Streckenfahrpläne ausgehängt wurden, steht in Widerspruch zu der Aussage, dass Don Bosco der viertwichtigste Bahnhof der Steiermark werden soll.

5. Rad- und Fußwege

Mit der perfekten Einbindung des Nahverkehrsknotens in das Grazer Radwegenetz ist es ebenfalls nicht weit her. Zwar gibt es im Bereich des Nahverkehrsknotens Radwege, doch diese enden spätestens nach einigen hundert Metern. Lückenschlüsse in Richtung Gürtelturmplatz oder Don Bosco (Kirche) fehlen nach wie vor.

Im Bereich der Bushaltestelle führt der Radweg (als gemischter Geh-/Radweg) geradewegs durch den Wartebereich – der schmale Bereich, in welchem man sich zwischen Bänken, Fahrplänen und Stelen durchschlängelt, führt geradewegs vor den Aufgängen zu den Bahnsteigen vorbei. Umsteigende Fahrgäste werden also gefährdet. Es wäre sicher kein Problem, den Radverkehr einfach über die Busspur zu führen.



Der Radweg in Fahrtrichtung stadtauswärts führt am Anfang der Bushaltestelle laut Markierung nur nach links in die Staatsbahnstraße – dennoch gibt es am Ende des Haltestellenbereiches ein Schild „Ende des kombinierten Geh-/Radweges“. In die Gegenrichtung ist die Fahrt durch die Haltestelle vollständig beschildert.

Von besonderer Ignoranz den Radfahrern gegenüber zeugt die Tatsache, dass man im Bereich nördlich der Busschleife ein Verkehrsschild mitten auf den Radweg gesetzt hat. Niemand würde auf die Idee kommen, ein Verkehrsschild mitten auf die Kärntner Straße zu stellen ...

Es macht den Eindruck, als ob das Fahrrad nicht als vollwertiges Verkehrsmittel, sondern als „Spielzeug“ einer Randgruppe angesehen wird.

Bei den Fußwegen gesellt sich ein gefährlicher Stolperstein hinzu: Das Blindenleitsystem vom Nahverkehrsknoten Richtung Gürtelturmplatz führt ohne jeglichen Hinweis geradewegs in ein Blumenbeet – der „Eingang“ dorthin ist aber mit einem Werbeschild für die Baufirma, genau in Kopfhöhe und ohne Hinweis am Boden, verstellt. Dies stellt für Blinde, die auf korrekte Bodenleitsysteme angewiesen sind, eine gefährliche Situation dar.

6. Lifte

Beim Ausgang zum Bahnsteig 4/5 wurde kein Lift eingebaut, da der Zugang zum Bahnsteig 5 auch über den Ausgang von Bahnsteig 2/3 erfolgen kann. Einerseits ist es fragwürdig, bei einem Projekt im Umfang von mehr als 20 Millionen Euro auf einmal bei den Liftanlagen gespart wird (während z. B. bei der eigentlich entbehrlichen Straßenbahnhaltestelle „Brauhaus Puntigam“ jede Richtung ihren Lift erhielt). Andererseits gibt es für Fahrgäste, die auf den Lift zum Bahnsteig 5 angewiesen sind, keine Hinweise, dass man den anderen Lift beim Bahnsteig 2/3 benutzen soll.

7. Fahrkartenautomaten

Derzeit gibt es nur einen ÖBB-Fahrkartenautomaten. Auch wenn das für die Nachfrage zunächst vermutlich ausreichend ist, sind zumindest Hinweise auf den Standort dieses Fahrkartenautomaten (im Leitsystem mittels Symbol „Fahrkartenverkauf“) erforderlich.

8. Wartekomfort

Im Wartebereich der Bushaltestellen ist der Lärmpegel aufgrund des starken Verkehrs in der Kärntner Straße zusammen mit der ungünstigen Akustik (Sichtbeton) unerträglich hoch. Der Wartekomfort ist somit als sehr unattraktiv zu beurteilen.

Fahrgast schlägt als Abhilfe die Errichtung einer Lärmschutz-Glaswand in der Unterführung zwischen der Bushaltestelle und der Fahrbahn der Kärntner Straße vor.

Auch der starke Wind in der Unterführung trägt zum schlechten Wartekomfort bei – daher sollte in den Wartebereichen ein Windschutz (wie zum Beispiel in Puntigam) aufgestellt werden.

9. Ausführungsmängel

- Am Bahnsteig 5 (Ostbahnbahnsteig) wurde ein Schild verkehrt herum montiert.
- Im Bereich zwischen dem Bahnsteigen 4 und 5 fehlt noch eine FGI-Vitrine, die Montageschrauben ragen jedoch einige Zentimeter aus dem Boden, was eine gefährliche Stolperstelle darstellt. Bis zur Aufstellung der Vitrinen sollte dieser Bereich unbedingt abgesichert werden.



- Bereits in Puntigam wurde von FAHRGAST bemängelt, dass diverse Plastikschläuche und Montageanleitungen in manchen FGI-Vitrinen vergessen wurden – dies ist auch beim Nahverkehrsknoten Don Bosco der Fall (Vitrine beim Membrandach, Vitrine bei der stadteinwärtigen Bushaltestelle).

10. Weitere Mängel

- Der Übergang zwischen den Bahnsteigen 2 und 5 (über die künftigen Südbahngleise) ist zwar an sich sinnvoll gestaltet, doch stellt sich die Frage, ob man den Bereich zu beiden Seiten wirklich als derart schmucklosen Trog belassen will – schließlich ist innerhalb der nächsten zehn Jahre nicht geplant, die Strecke viergleisig auszubauen. Wir meinen, dass eine Auffüllung mit Erde samt Bepflanzung nicht zu viel verlangt wäre.
- Zwar ist es löblich, dass seitens der Verkehrsbetriebe bereits von vorne herein Uhren aufgehängt wurden. Doch die Ausführung mit Aufputz-Rohren erinnert eher an einen Heimwerkerkurs als an eine neue Verkehrsanlage. Auch über die Position scheint man sich keine weiteren Gedanken über die Position der Uhren gemacht zu haben, denn beide Uhren sind von der Bushaltestelle aus (am Bahnsteig selbst wird es wohl bald Uhren geben) nicht oder nur schwer zu sehen.
- Die Infovitrine nördlich des Knotens steht weitab jeglicher Überdachung.
- Die Linie 35 hält nicht an der Haltestellenposition mit Stele und ist immer noch nicht in das Grazer RBL eingebunden.
- Die Regionalbusse halten stadtauswärts nicht in der Unterführung sondern auf der anderen

Seite der Kärntner Straße in einer unattraktiven Busbucht. Wir meinen, dass es für die Wirksamkeit eines Nahverkehrsknotens ein falsches Signal ist, mit Regionalbussen nicht hineinzufahren.

