

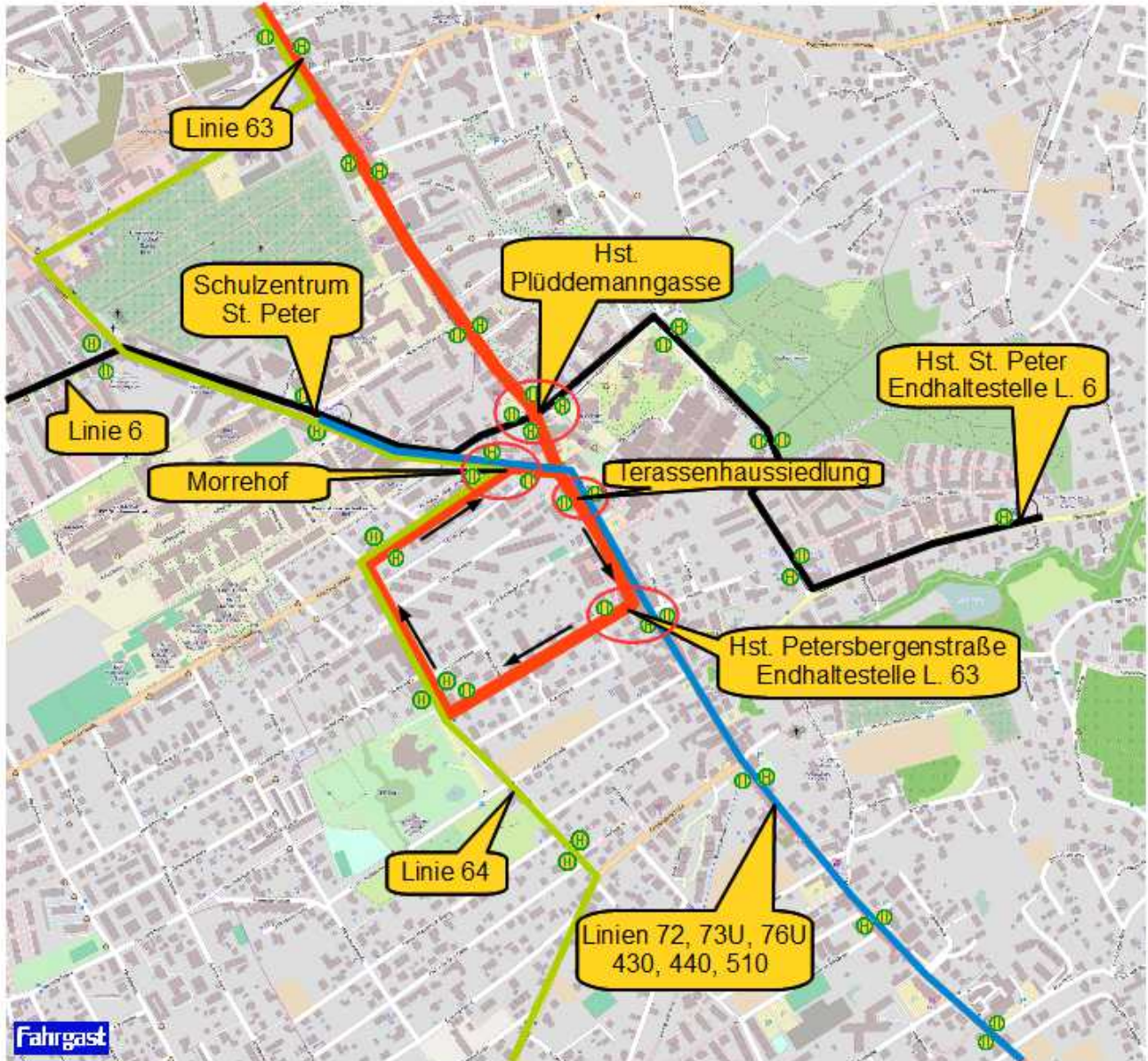
# **Man Vorschläge zur künftigen Linienführung der Buslinie 63 im Bereich Schulzentrum St. Peter**

## **1. Ausgangslage**

Die Linie 63 verkehrte bis Jänner 2014 auf der Strecke vom Grazer Hauptbahnhof via Universität durch die Plüddmannngasse bis zur Petersbergenstraße im 10-Min Intervall mit Solobussen. Zum Wenden der Buslinie an der Haltestelle Petersbergenstraße durchfuhr die Linie 63 eine Schleife durch Nebenstraßen im Bereich des ORF-Zentrums (siehe Abb.). Da die Kapazität der Solobusse nicht ausreichte wird nun seit Jänner 2014 mit Gelenkbussen gefahren, dafür wurde die Linienführung im Bereich St. Peter angepasst.

Diese Gelenkbusse können jedoch aufgrund ihrer Größe die engen Radien im Bereich der Schleifenfahrt der Endhaltestelle Petersbergenstraße nicht befahren. Aus diesem Grund wurde eine neue Route im Bereich der Endhaltestelle festgelegt. Die Linie 63 verkehrt nun nicht mehr bis zur Petersbergenstraße, sondern bis Schulzentrum St. Peter. Die neue Linienführung sieht vor, dass die Linie 63 bis ans Ende der Plüddemannngasse verkehrt und anschließend über die Haltestelle Morreehof zum Schulzentrum St. Peter fährt, wo sich der neue Endpunkt befindet. Ebenso wird dort gewendet. Die Haltestellen Terrassenhaussiedlung, Petersbergenstraße, ORF-Zentrum und Marburgerstraße können daher nicht mehr von der Linie 63 bedient werden. Gerade im Bereich der Haltestellen Terrassenhaussiedlung und Petersbergenstraße befindet sich die Großwohnsiedlung Terrassenhaussiedlung, welche ein starker Faktor für den ÖV darstellt, sowie das eigentliche Zentrum von St. Peter im Bereich der „Schimautz-Kreuzung“.

Bestand bis Jänner 2014



### **2. Probleme**

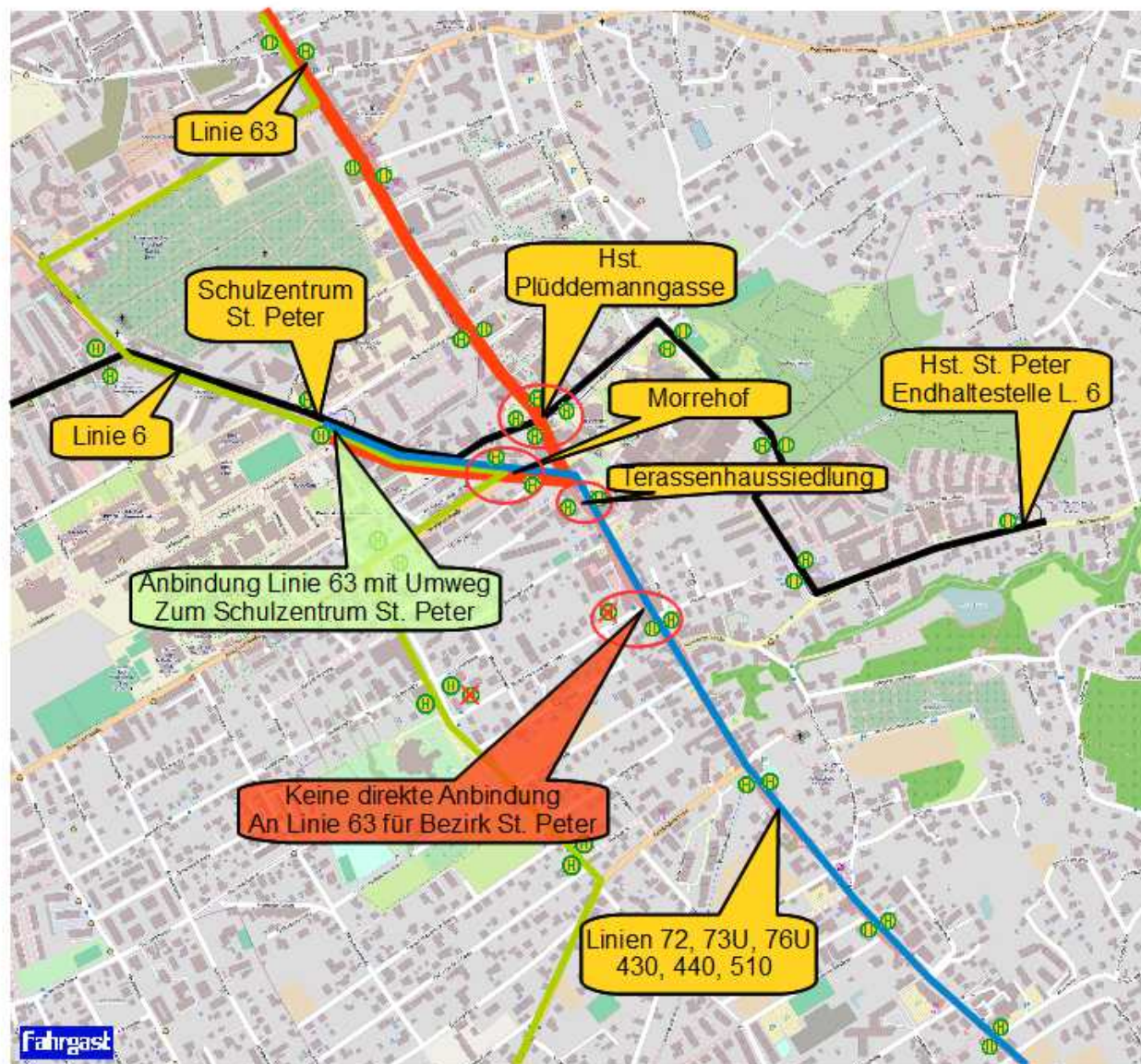
Die Linie 63 verkehrte bis zur Umstellung auf Gelenkbusse am wichtigen städtischen Umsteigepunkt Schulzentrum St. Peter vorbei. Die Verknüpfung mit der Linie 6 erfolgte an der Haltestelle Plüddemangasse, die Verknüpfung mit den Bussen der Linien 68, 69, 72, 73U, 76U, 430, 440 sowie 510 erfolgte aufgrund der Schleifenführung in diesem Bereich stadtauswärts an der Haltestelle Terrassenhaussiedlung, bzw. Petersbergenstraße, stadteinwärts gab es Umsteigemöglichkeiten von den Buslinien 68, 69, 72, 73U, 76U, 430, 440 und 510 an der Haltestelle Morreehof. Einzelne Kurse der Linien 430, 440 und 510, welche über die Plüddemangasse, Koßgasse und Petersgasse zum Dietrichsteinplatz verkehrten, hatten keine Verknüpfung stadteinwärts zur Linie 63.

Durch die neue Linienführung könne einige der oben genannten Probleme beseitigt werden. Durch die Anbindung der Linie 63 an die Haltestelle Schulzentrum St. Peter entsteht eine gute Verknüpfung zum wichtigen innerstädtischen Knoten beim Schulzentrum St. Peter. Trotzdem ist die Verknüpfungssituation nicht zufriedenstellend, da das Streckenstück Schulzentrum St. Peter–Morreehof bei einem Umstieg in ein Verkehrsmittel aus Richtung oder in Richtung St. Peter Hauptstraße doppelt befahren werden muss. Für Fahrgäste, die bis dato an der Haltestelle Terrassenhaussiedlung oder Petersbergenstraße umgestiegen sind, kann dies eine Fahrzeitverlängerung bedeuten.

Weiters verliert das Zentrum von St. Peter und die Terrassenhaussiedlung den direkten Anschluss Richtung Universität und Hauptbahnhof (Anm.: Die Linie 6 verkehrt ebenfalls zur Terrassenhaussiedlung, die Haltestelle befindet sich jedoch im hinteren Teil der Siedlung und ist somit außerhalb des Einzugsbereichs des lokalen Zentrums).

Dieser Umstand wurde von einer lokalen Initiative aufgegriffen, welche eine bessere Anbindung des Bezirks St. Peter an die Linie 63 fordert und war auch Thema einiger Anfragen im Gemeinderat.

Bestand seit Jänner 2014  
Linie 63 verkehrt mit Gelekbussen



### **3. Ziele**

Die Linie 63 besitzt eine wichtige Funktion im Netz des Grazer Öffentlichen Verkehrs und befährt eine Linie mit vielen wichtigen Punkten. Es besteht das Interesse der in St. Peter wohnhaften Bevölkerung an einen attraktiven Anschluss an die Linie 63. Ebenso ist es vordringlich den wichtigen Öffi-Knoten Schulzentrum St. Peter mit der Linie 63 zu verknüpfen, um gute Anschlüsse in die Außenbezirke, sowie die Umlandgemeinden zu gewährleisten.

### **4. Vorschläge von FAHRGAST**

#### **4.1 Variante St. Peter**

Der Vorschlag von FAHRGAST sieht vor, die Linie 63 in beide Richtungen von der Plüddemanngasse abzweigend durch die Hans-Brandstetter-Gasse zum Schulzentrum St. Peter zu führen. Anschließend erfolgt die Linienführung (siehe Abb.) auf der St. Peter-Hauptstraße bis zur sogenannten „Schimautz-Kreuzung“ und von da an auf der Petersbergenstraße bis zur gemeinsamen Endhaltestelle St. Peter mit der Linie 6. Bei der Ein- und Ausfahrt von der Hans-Brandstetter-Gasse in die Plüddemanngasse ist aufgrund des Verkehrsflusses die Errichtung einer Verkehrslichtsignalanlage nötig.

Diese Linienführung bringt einige Vorteile gegenüber der jetzigen Variante mit sich:

- schnellere Anbindung der Haltestelle Schulzentrum St. Peter von Norden kommend
- direkte Anbindung des lokalen Zentrums von St. Peter im Bereich der „Schimautz-Kreuzung“ zur Universität und zum Hauptbahnhof
- schnellere Verbindungen für Fahrgäste aus dem Südosten Richtung Universität durch die Führung der Linie 63 durch die Hans-Brandstetter-Gasse
- mehr Verkehrsangebot für den Bezirk St. Peter

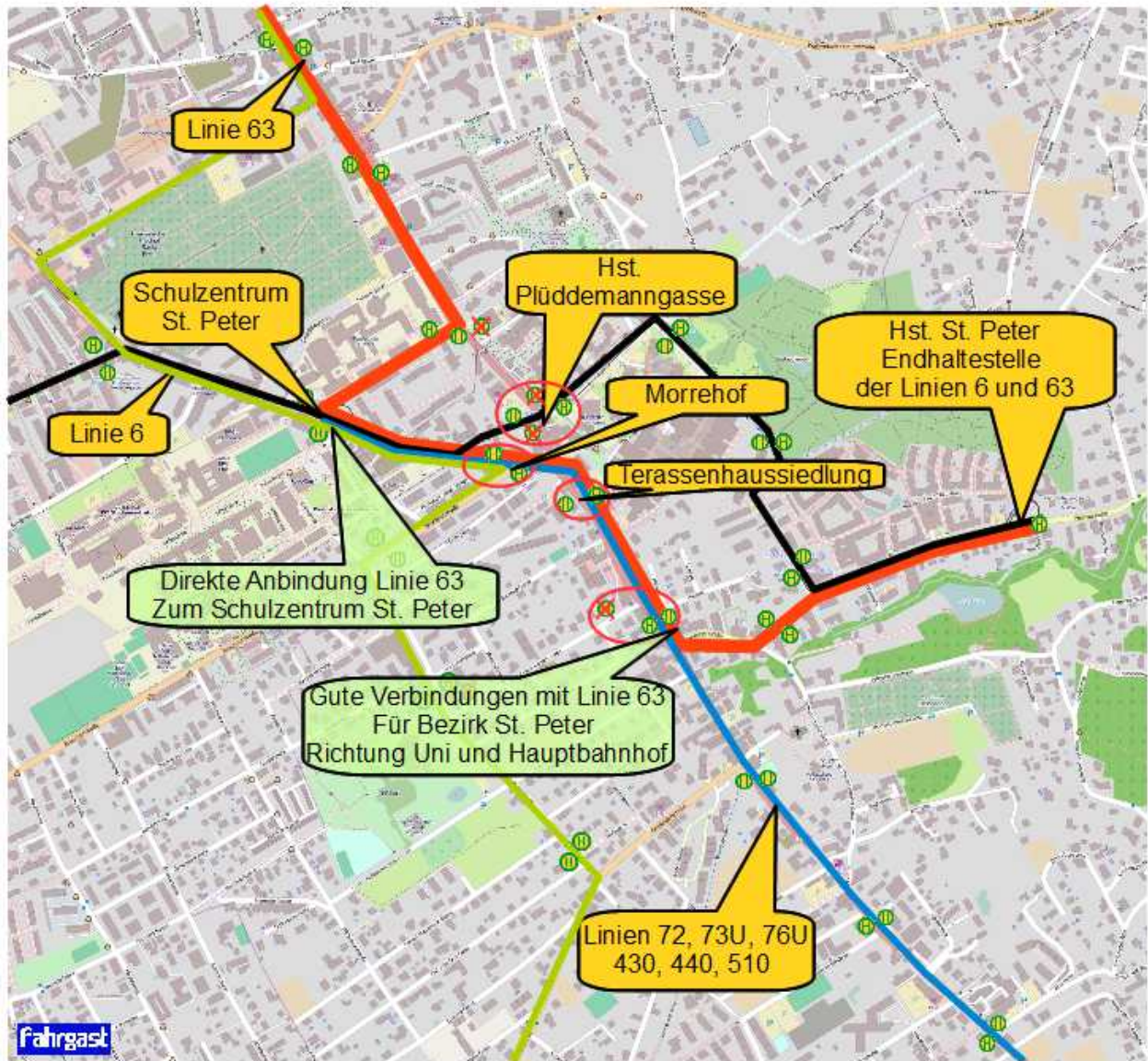
Bei dieser Variante, bei der die Linie 63 bis zur Haltestelle St. Peter verkehrt, ist die Problematik fehlender Aufstellflächen im Bereich der Endhaltestelle St. Peter zu betrachten. Bei Umsetzung des Konzeptes wenden hier drei Linien: Die Straßenbahnlinie 6, die Linie 63 und die Linie 69 (St. Peter—Petri Au).

Die derzeitige Haltestellensituation besteht aus zwei Straßenbahnbahnsteigen der Linie 6 und einer Haltestellenposition für Busse der Linie 69. Für die Führung der Buslinie 63 zur Haltestelle St. Peter fehlt also eine Aufstellfläche, wo die Busse ihre Stehzeit verbringen können.

FAHRGAST möchte hier drei Lösungsmöglichkeiten vorstellen:

- Die Nutzung des Bahnsteiges des Überholgleises der Linie 6 als Haltestelle der Linie 63. Hierfür sind kleinere Adaptierungen am Straßenbahnbahnsteig notwendig (Ausstattung mit Kasseler Bordsteinen, Aufweitung der Durchfahrtsbreite), ebenso ist bei Straßenbahnüberholungen mit kleineren Beeinträchtigungen zu rechnen. Aus Sicht von FAHRGAST ist diese Variante jedenfalls die beste.
- Führung der Linie 69 zum Schulzentrum St. Peter. Da die Umlaufzeiten der Linie 69 sehr knapp bemessen sind, wirkt sich schon eine geringfügige Verlängerung der Fahrzeit auf den Fahrzeugbedarf aus. Diese Variante verursacht zusätzliche Betriebskosten, ist jedoch ohne Umbauten im Schleifenbereich oder anderen baulichen Eingriffen umzusetzen.
- Andere Wendemöglichkeiten für die Linie 63. Im hinteren Peterstal besteht für Gelenkbusse nur diese Umdrehmöglichkeit. Eine andere Endhaltestelle im vorderen Bereich von St. Peter führt zwangsläufig zu einer Schleifenfahrt um einen Häuserblock. Diese Variante geht jedoch mit all den negativen Folgen einer längeren Schleifenfahrt einher und bedeutet die Wiederherstellung des unbefriedigenden Zustandes, der bis zum Jänner 2014 Bestand war.

Vorschlag von FAHRGAST  
Linie 63 verkehrt mit Gelenkbussen, Anbindung  
Schulzentrum und Bezirk St. Peter



### **4.2 Variante Harmsdorf**

Neben der Variante nach St. Peter gibt es die Möglichkeit die Linie 63 mit der Linie 71 zu verknüpfen und die Linie 63 über Harmsdorf zum Stadion Liebenau zu führen.

Die Linienführung erfolgt von der Plüddemanngasse kommend über die Hans-Brandstetter-Gasse zum Schulzentrum St. Peter und ab dort analog zur jetzigen Linie 71. Hierbei muss allerdings die Gelenksutauglichkeit dieser Variante untersucht werden. Alternativ kann die Linie 63 durch die gesamte Brucknestraße verkehren und durch die Münzgrabenstraße.

Die Endhaltestelle der Linie 63 befindet sich im Bereich der Umkehrschleife beim Stadion Liebenau. Die Einfahrt erfolgt von Norden von der Conrad-von-Hötzendorf-Straße auf gleiche Weise wie die Straßenbahn. Dies bietet den Vorteil, dass hier die Ampelphase der Straßenbahn mitbenutzt werden kann und die Straßenbahntrasse im vorderen Bereich der Kreuzung asphaltiert ist und ebenfalls vom Bus benutzt werden kann, um allfällige Stauungen in diesem Bereich zu umfahren.

Ebenso wie bei der Variante St. Peter muss bei dieser Variante die Endhaltestelle für den regulären Busverkehr mit Gelenkbussen der Linie 63 adaptiert werden, da die Haltestelle nicht für den Gelenkbuseinsatz geeignet ist.

Die Vorteile dieser Variante sind

- gute Erschließung des Gebietes Harmsdorf und der Brucknerschule. Dieses Gebiet ist derzeit verkehrstechnisch unterversorgt (die Linie 71 verkehrt im ungenügenden Stundentakt mit einzelnen Verstärkern)
- neue Tangentialverbindung St. Peter—Liebenau Stadion
- Einsparung Linie 71
- staufreie Route

Ebenso ergeben sich durch die Linienführung zum Stadion Liebenau einige Nachteile:

- Baumaßnahmen im Bereich der Umkehrschleife Liebenau Stadion
- sehr lange Linie 63 und die damit einhergehende Instabilität und daraus resultierenden Verspätungen.



Vorschlag von FAHRGAST  
Linie 63 verkehrt zum Stadion Liebenau

