

Stellungnahme zum Projekt **Neue Tegetthoffbrücke**

Graz, 15.10.2019

Projektbeschreibung

Die Tegetthoffbrücke zwischen Andreas-Hofer-Platz und Grieskai soll neu gebaut werden. Grund dafür ist, dass künftig Straßenbahnen über diese „Innenstadt-Entlastungsstrecke“ geführt werden und die alte Brücke das Gewicht der Straßenbahnen nicht aushalten würde.

Nun liegt ein Projektvorschlag am Tisch, der mehr Platz für Fußgänger*innen, auf jeder Seite einen Fahrradstreifen und drei Fahrspuren für Kfz vorsieht, wobei die beiden äußeren von Straßenbahnen mitgenutzt werden.



Quelle: Wolfgang Taschappeller ZT GmbH

Der Andreas-Hofer-Platz und die Belgiergasse sowie die Kreuzungen an beiden Seiten der Brücke werden hinsichtlich der Verkehrsführung und der Flächenverteilung im Wesentlichen unverändert dargestellt.

Auswirkungen des Projekts

Die Kampagne „MoVe iT“ hat 12 Forderungen für nachhaltige Mobilität im Großraum Graz formuliert (www.move-it-graz.at). Das geplante Projekt Tegetthoffbrücke hat darauf folgende positive bzw. negative Auswirkungen:

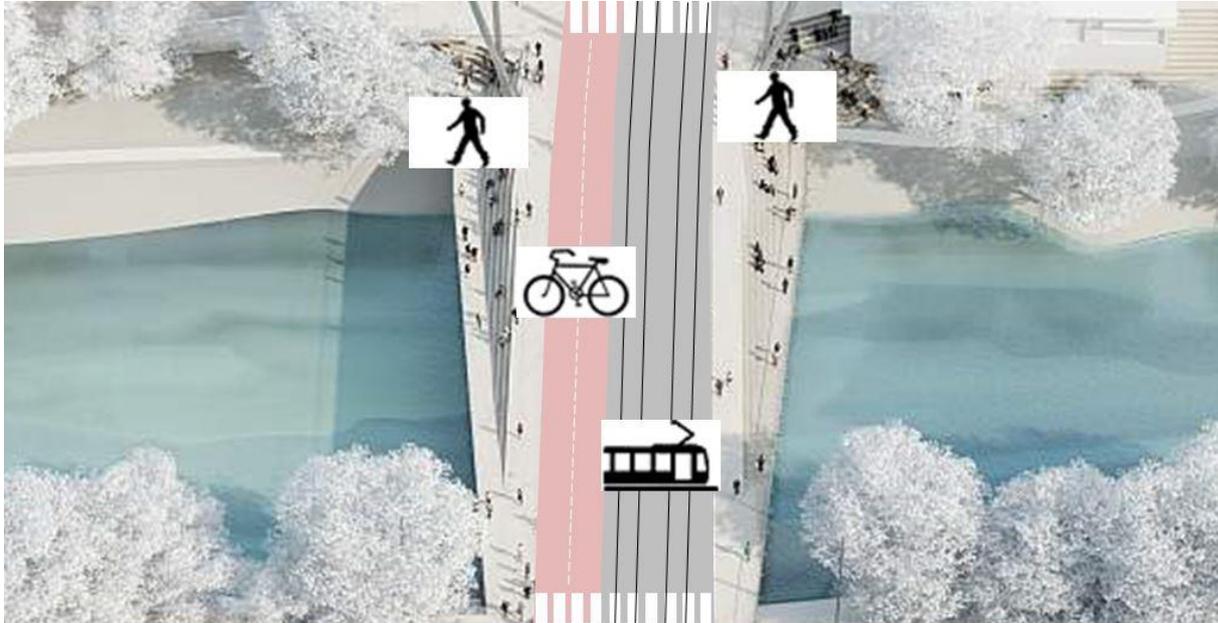
- + **Erhöhung der Beförderungskapazität:** Die Innenstadt-Entflechtung an sich ist positiv, ermöglicht sie in Summe doch mehr Straßenbahn-Verkehr.
- ~ **Mehr Platz für Fußgänger*innen:** Die geplante Brücke würde Fußgänger*innen mehr Platz bieten. Die Aufenthaltsqualität lässt sich schwer abschätzen, Betonstufen in der Sonne und unter dem Niveau der Fahrbahn dürften jedoch für längere Aufenthalte wenig attraktiv sein – auch wenn die Nähe zum Fluss positiv wirkt.
- **Keine baulich getrennten Trassen:** Die Straßenbahnen würden im Mischverkehr geführt. Angesichts des zu erwartenden Kfz-Verkehrsaufkommens ist davon auszugehen, dass sie somit häufig im Stau stehen würde – insbesondere, wenn auch das Links-Abbiegen weiterhin erlaubt wäre.
- **Keine sicheren Kreuzungen:** Die Kreuzungssituationen blieben ähnlich wie jetzt. Eine Priorisierung der Straßenbahn im Mischverkehr wäre schwierig. Eine höhere Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs wäre ebenfalls kaum umsetzbar.
- **Keine Radschnellwege:** Parallel zur neuen Straßenbahn-Achse könnte Raum für Radfahrer*innen geschaffen werden. Ein Radstreifen pro Richtung ohne bauliche Trennung entspricht nicht diesen Kriterien.

***Fazit:** Es ist positiv, dass durch den Neubau der Brücke die Innenstadt-Entflechtung ermöglicht wird. Die geplante Ausführung steht jedoch in mehreren Punkten nicht im Einklang mit den Forderungen von MoVe iT.*

Empfehlungen

1. **Eigene Trasse für die Straßenbahn:** Für die Entlastungsstrecke wäre im Sinne der Forderungen eine durchgehende eigene Trassen für die Straßenbahn vorzusehen. In einzelnen Abschnitten könnte diese von Pkws befahren werden, allerdings nur für Zu- und Abfahrten. Auf der Brücke selbst wäre dementsprechend – abgesehen von der Straßenbahn – im Regelbetrieb kein Kfz-Verkehr notwendig.
2. **Errichtung eines Radschnellweges:** Parallel zur geplanten Straßenbahntrasse wäre im Sinne der Forderungen vom Joanneumring über die Neutorgasse bis in die Belgiergasse ein Radschnellweg zu errichten. Dieser würde gleich mehrere bestehende Lücken im Netz schließen und u.a. die Schmiedgasse vom Radverkehr entlasten.
3. **Verkehrsberuhigung und Ausweitung der Fußgänger*innen-Zone:** Entlang der geplanten Entlastungsstrecke wäre der Kfz-Verkehr in logischer Konsequenz zu den Punkten 1 und 2 auf Zu- und Abfahrten zu beschränken. Der Durchzugsverkehr wäre dann ausschließlich über den Kai zu führen. In diesem Kontext wäre eine Ausweitung der Unterführung für Kfz am Andreas-Hofer-Platz denkbar, um mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Hier wäre eine deutliche Erweiterung der Fußgänger*innen-Zone möglich, inkl. der Überdachung der aktuellen Rampe hinter der Druckerei Khil.

4. **Verbesserung der Kreuzungssituationen:** Durch die Umsetzung der Empfehlungen 1-3 würden sich die Kreuzungssituation entlang der Brücke deutlich entspannen. Östlich würde die Kreuzung komplett wegfallen, westlich könnte die Ampelschaltung so gestaltet werden, dass Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr keine langen Wartephasen haben. Das würde letztlich allen Verkehrsteilnehmer*innen ein rascheres Vorankommen ermöglichen.



Quelle: Eigene Darstellung.

Konsequenzen bei Umsetzung der Empfehlungen:

*Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und der ÖV-Nutzer*innen würden massiv profitieren, würden sie doch schneller und komfortabler an ihr Ziel kommen. Es ist davon auszugehen, dass folgerichtig mehr Menschen diese Verkehrsmittel nutzen und dadurch der Kfz-Verkehr in diesem Gebiet abnimmt.*

Durch die Reduktion des Kfz-Verkehrs bzw. die unterirdische Führung könnte zudem zwischen kleiner Neutorgasse, Andreas-Hofer-Platz und Mur ein Bereich mit enorm hoher Aufenthaltsqualität entstehen, der durch Begrünung etc. weiter aufgewertet werden könnte.

Der Autoverkehr wäre insofern betroffen, als dass für einzelne Zu- und Abfahrten etwas weitere Strecken zurückzulegen wären. Das Verkehrsaufkommen würde sich dadurch aber nicht erhöhen, da viele auf andere, attraktivere Verkehrsmittel umsteigen würden.