



Presseinformation

ProBim Graz – für ein attraktiveres und leistungsfähigeres Straßenbahnnetz in Graz

14. Mai 2013, Café Kaiserfeld, Graz

Wir sind auf Facebook:

<https://www.facebook.com/Probimgraz>

Webseite:

<http://www.probimgraz.info>

Attraktivierung | Pro Bim x

← → ↻ probimgraz.info

PRO BIM GRAZ DIE INITIATIVE FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

ProBimGraz Forderungen ▼ Bim (Inter)national ▼ Mitmachen Presse Über uns

Attraktivierung

Attraktivierung der Straßenbahn in Graz

Die Attraktivierung des Straßenbahnnetzes setzt sich durch viele Einzelmaßnahmen, wie z.B. Beschleunigung der Fahrzeiten, Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeiten, Optimierung der Signalsteuerung, Abschaffung von Langsamfahrstellen, Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeiten, Errichtung/Absicherung eigener Gleiskörper, Gleise in einwandfreiem Zustand, etc., zusammen.

Ziel muss es sein, die Fahrgäste möglichst schnell und sicher an ihr Ziel zu bringen, nur so steigt die Attraktivität und Beliebtheit des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Bim.

„Was für Wien die U-Bahn ist, ist für Graz die Straßenbahn“, nach diesem Motto sollte sie auch behandelt, bevorrangt, beschleunigt und attraktiviert werden!

I. Beschleunigung der Fahrzeiten

Aktuell

- In Linz beginnt
- Verlängerung der Straßenbahnen ab 2015?
- Der Siebener geht in die Verlängerung
- Tempo 30 für Bim in Graz verwirrt
- Interview mit Verkehrstadtrat

Folge uns auf Facebook

PRO BIM GRAZ Pro Bim Graz
Gefällt mir

Ausblick in die Straßenbahnzukunft



Frankreichs Städte (im Bild Nizza) machen es vor: Die Straßenbahn als Stadtgestaltungselement gibt der Stadt Charakter und verschönert Straßen.



Effizient und fahrgastfreundlich: Die Garnituren auf diesen Fotomontagen sind um ein Segment länger und bieten so mehr Platz für Spitzenzeiten.



Presseaussendung:

„PROBIM Graz“ fordert einen kontinuierlichen Straßenbahnausbau in Graz statt ständiger Aufschiebungen

Derzeit liegen de facto sämtliche größeren Ausbaupläne für das Straßenbahnnetz in Graz auf Eis. PROBIM ist sich darüber im Klaren, dass die Umsetzung großer Infrastrukturprojekte in budgetär schwierigen Zeiten eine Herausforderung darstellt, erwartet sich aber dennoch eine zumindest schrittweise Realisierung.

Abgesehen von der NVD Hauptbahnhof, welche keine Netzerweiterung im herkömmlichen Sinne darstellt, stagniert der Straßenbahnausbau in Graz seit 2007. Die Erweiterung des Tramnetzes zur Bekämpfung von Verkehrs- und Umweltproblemen war (nicht nur) im letzten Wahlkampf ein zentrales Thema, die Ergebnisse lassen aber auf sich warten, was dem Image des öffentlichen Verkehrs in Graz und dem Vertrauen der Bevölkerung in die Politik nicht gerade förderlich sein dürfte. PROBIM Graz schlägt vor, die großen Projekte in mehrere kleinere Bauabschnitte zu unterteilen und darüber hinaus auch kleinere Projekte realisieren. Kein Jahr sollte vergehen, ohne dass das Straßenbahnnetz wächst. Im Konkreten könnte dies beispielsweise bedeuten:

Projekt Südwestlinie:

Abschnitt 1: Jakominiplatz – Don Bosco [ca. 2,3 km] *(einschließlich einer zweiten Schienenachse durch die Innenstadt → „Innenstadt-Entlastungsstrecke“ [je nach Variante zusätzlich ca. 0,9 km])*

Abschnitt 2: Don Bosco – Reininghaus [ca. 0,8 km]

Abschnitt 3: Reininghaus – Hummelkaserne [ca. 0,9 km]

Abschnitt 3: weiterer Ausbau (Grottenhof, Straßgang, Seiersberg)

Projekt Nordwestlinie:

Abschnitt 1: Roseggerhaus – Lendplatz – Keplerbrücke [ca. 1,0 km]

Abschnitt 2: Lendplatz – Viktor-Franz-Straße [ca. 1,5 km]

Abschnitt 3: Viktor-Franz-Straße – NVK Götting [ca. 1,4 km]

Abschnitt 4: Weiterer Ausbau (z.B. Shopping Nord)

Weitere (kleinere) Projekte:

Linie 3/6: Alte Poststraße – Reininghaus Nord – Reininghaus [ca. 1,4 km]

Linie 5: Puntigam – Center West – (Webling, GKB) [ca. 2 km]

Linie 1/8: Maiffredygasse – Karl-Franzens-Universität [ca. 1,1 km]

Verbesserungen im Bestand (selbständige Gleiskörper, Rasengleise...)



Stellungnahme: **Zweite Straßenbahnachse durch die Grazer Innenstadt**

Seit langem wird – völlig zurecht – die Errichtung einer zweiten Straßenbahnachse durch die Grazer Innenstadt gefordert, da das derzeitige Netz mit der Herrengasse ein problematisches **Nadelöhr** aufweist. Bei Sperren der Herrengasse (z.B. aufgrund von Veranstaltungen oder Bauarbeiten) müssen Linien kurzgeführt oder umgeleitet und es muss mit beträchtlichem Aufwand ein Schienen-Ersatzverkehr organisiert werden. Dies bringt natürlich auch einen Qualitätsverlust für die Fahrgäste mit sich.

Im Zuge der Planungen für die Südwestlinie wurde eine Variante ausgearbeitet, welche die Führung der Straßenbahn über die Elisabethinergasse zum Roseggerhaus vorsieht. Diese Variante hat aus Sicht von ProBIM jedoch folgende Nachteile:

Es handelt sich nicht um eine Achse **durch** die Grazer Innenstadt, sondern um eine großräumige **Umfahrung** derselben. Alle Fahrgäste, die ins Zentrum möchten, sind somit zum Umsteigen gezwungen. Darüber hinaus bliebe bei Sperren der Herrengasse der größte Teil der Innenstadt ohne Straßenbahnanschluss; es wäre also wieder ein Schienen-Ersatzverkehr notwendig.

Diese Variante sieht eine teilweise Führung der Straßenbahn im **Mischverkehr** durch die Elisabethinergasse vor, das heißt, dass sich Individualverkehr und Straßenbahn zumindest einen Fahrstreifen teilen müssen. Angesichts des hohen (u.U. im Zuge der Neugestaltung und Verkehrsberuhigung der Annenstraße noch steigenden) Verkehrsaufkommens in dieser Straße wären **Behinderungen durch Staus** somit vorprogrammiert.

Aus dem Bericht an den Gemeinderat zu dieser Variante geht klar hervor, dass die Strecke zu einer Entlastung der Herrengasse keinesfalls geeignet ist, sondern lediglich eine Mehrbelastung vermeiden soll.

Aufgrund dieser Tatsachen befürwortet PROBIM **folgende zusätzliche Trassenvariante:**

Vom „Radetzkyspitz“ aus soll die Straßenbahn über die Neutorgasse – in Mittellage auf eigenem Gleiskörper – bis zum Andreas-Hofer-Platz fahren. Dadurch würden zwei KFZ-Spuren entfallen, Parkplätze und Baumbestand blieben indessen erhalten.

Vom Andreas-Hofer-Platz aus wäre die direkte Variante über die obere Neutorgasse zu wählen. Dies wurde vor einigen Jahren aufgrund der wegfallenden Stellplätze jedoch abgesagt. Die Tiefgaragen bei Kastner-und-Öhler, beim Kunsthaus und am Andreas-Hofer-Platz sollten dieses Problem inzwischen lösen. Zwei dieser Garagen gab es bekanntlich zum Zeitpunkt der ursprünglichen Planungen dieser Trasse noch nicht.

Alternativ könnte die Straßenbahn über die Tegethoffbrücke und die Belgiergasse zur Vorbeckgasse und von dort in die Annenstraße geführt werden. Hierfür wäre jedoch eine umfassende Verkehrsberuhigung einschließlich einer Sperre der Vorbeckgasse notwendig.