



Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Initiative PRO BIM GRAZ ersucht die Politik der Stadt Graz, insbesondere den Grazer Gemeinderat, um Unterstützung in den Bemühungen für den Ausbau des städtischen Nahverkehrs, im Konkreten der städtischen Schieneninfrastruktur für das System „Straßenbahn“, indem dieses Thema in der kommenden Gemeinderatssitzung im Juli 2013 angesprochen und thematisiert wird und in allen folgenden Gemeinderatssitzungen einen **Schwerpunkt** darstellt und weiters als ein zentraler, sehr wichtiger und fixer Tagesordnungspunkt regelmäßig auf die Tagesordnungen gesetzt wird. Denn es gibt eine Reihe und Vielzahl an Projekten, die in möglichst naher Zukunft umgesetzt werden müssen bzw. Projekte, deren Umsetzung längst überfällig ist. Daher müssen die massiven Versäumnisse und Fehler der Vergangenheit möglichst schnell aufgeholt bzw. beseitigt werden.

Nebenbei sei erwähnt, dass alle Projekte, deren rasche Umsetzung erfolgt, der EU als Maßnahme gegen den Feinstaub vorgelegt werden können, um eventuell Förderungen aus den EU-Budgettöpfen zu erhalten bzw. um drohende Strafzahlungen abzuwenden.

In Graz wird seit mehreren Jahrzehnten immer wieder **geplant** und es werden neue Studien in Auftrag gegeben, wodurch Personal und Ressourcen gebunden und finanzielle Mittel verbraucht werden, ohne dass die betroffenen Projekte umgesetzt werden. **Daher fordern wir einen sofortigen Stopp erneuter Verschwendung von finanziellen Mitteln und Ressourcen**, sowie der damit verbundenen Bindung von Personal, wie derzeit durch das „Murgondel“-Projekt. Alle diese dafür aufgewendeten Ressourcen müssen ab sofort in den Ausbau der Straßenbahn fließen, denn Graz besitzt mit der Straßenbahn ein hochrangiges Massenbeförderungsmittel, bei dem es neben dem Ausbau gilt, das Bestandsnetz durch weitere massive Beschleunigungen und Bevorrangungen zu attraktiveren.

Halten wir an der Umsetzung der Südwest-Straßenbahnlinie fest, denn dafür wurden bereits für Planungen, Vorarbeiten, etc. knapp 6 Mio. Euro vom Gemeinderat freigegeben und investiert – treiben wir dieses Projekt voran, anstatt wieder neue zu „erfinden“!

Im Jahr 2000 beschäftigte sich das Grazer Rathaus bereits in Workshops, Studien und Planungen, welche auch Kosten verursachten, mit der Frage, welche ÖV-Systeme für Graz brauch- und finanzierbar sind und unter anderem auch damit, ob eine U-Bahn für Graz in Frage käme.

Das eindeutige damalige Ergebnis lautete, dass Investitionen in vorhandene ÖV-Systeme volkswirtschaftlich wesentlich effizienter, als jedes zusätzlich eingeführte



Verkehrsmittel, weshalb auch der U-Bahn eine Absage erteilt wurde, sind, weshalb der weitere und massive Ausbau der Straßenbahn bestätigt wurde bzw. sich als am besten geeignet zeigte und als sinnvoll erwiesen hatte.

Obwohl sich die Stadt Graz seit damals in mehreren Gemeinderatsbeschlüssen als „Straßenbahnstadt“ und der dafür notwendigen Straßenbahnausbauoffensive bekannte, geschah bis dato sehr wenig in einem viel zu langsamen Tempo. **Daher wird die Politik aufgefordert, die mehrfachen Gemeinderatsbeschlüsse endlich so umzusetzen!**

Daher ist die zuständige Politik aufgerufen, sich zu beschäftigen, wie eine Finanzierung und ein Budget dafür aussehen und woher die Mittel lukriert werden könnten. Weiters ist das Land Steiermark in die Pflicht zu nehmen, am Straßenbahnausbauprogramm mitzuwirken und ihre Landeshauptstadt Graz zu unterstützen, indem mind. 50% der anfallenden Kosten übernommen werden, so wie es in anderen Staaten und auch österreichischen Bundesländern (z.B. Tirol/Innsbruck, Oberösterreich/Linz, Wien) längst üblich ist.

Auch ist die Politik aufgefordert, mit dem Bund in Kontakt zu treten, eine Ausbauoffensive der städtischen Schieneninfrastruktur in Graz zu unterstützen, denn der Bund unterstützt auch den Bau der Wiener U-Bahn. **Was in Wien die U-Bahn darstellt, ist in den Landeshauptstädten in den Straßenbahnsystemen zu sehen.** Da Graz unter allen Landeshauptstädten mit Straßenbahnbetrieben aufgrund der Feinstaubproblematik eine Sonderstellung zukommt, sollte dies für Land und Bund einmal mehr Grund genug sein, die Landeshauptstadt Graz am massiven Ausbauprogramm der städtischen Schieneninfrastruktur zu unterstützen.

Wenn notwendig, müssen seitens der Stadt- und Landespolitik auch Bemühungen angestrebt werden, eine Gesetzesänderung auf Bundesebene herbeizuführen, damit die Straßenbahnbetriebe in den Landeshauptstädten vom Bund die gleichen Unterstützungen und finanziellen Zuwendungen bekommen, wie die Wiener U-Bahn.

Wie bereits angeführt, erwähnte die Politik seit dem 2000er Jahr immer wieder dass Graz eine "Straßenbahnstadt" sein sollte und bekannte sich somit auch in mehreren Beschlüssen zum massiven Straßenbahnausbauprogramm - zu einer richtigen Straßenbahnausbauoffensive, was auch mehrfach im Gemeinderat so beschlossen wurde! Leider geschah bis dato in diesem Zeitraum bis auf Lippenbekenntnisse verhältnismäßig wenig, denn die umgesetzten kleineren längst überfälligen Projekte, waren lediglich ein "Tropfen auf den heißen Stein".

Bis auf die Verlängerung der Linie 6, deren Bau sich aber ohnehin über 30 Jahre hinzog, gibt es in Graz nichts zum herzeigen, was sich Politik oder Graz Linien an die Brust heften könnten:

- Linie 1: Ein aufgrund der UKH - Umsiedlung von der Theodor Körnerstraße nach Eggenberg notwendiger kleiner Infrastrukturausbau. (1990)
- Linie 4: Die Verlängerung des Vierers wurde auch auf Initiative und Kostenbeteiligung des EKZ-Betreibers in Angriff genommen. Ohne Murpark würde es sicher keine Verlängerung geben. (2007)
- Linie 5: Die Verlängerung um zweihundert Meter zur neuen NVD wurde auch mit Hilfe der ÖBB (Unterführung) durchgeführt. Eine Entflechtung der alten kleinen Endstation war dort dringend notwendig. (2006)
- Linie 7 (in Bau) : Die Situation am Riesplatz erfordert eine Entflechtung. (2014)
Von der Größenordnung ein kleines Projekt wie in Eggenberg bzw. Puntigam.

In Summe entsprechen die o.a. Projekte einer Verlängerung des Schienennetzes um etwas mehr als vier Kilometer.

Dazu ein Vergleich:

In *Linz* wurde das Straßenbahnnetz seit 2002 um elf Kilometer verlängert, wobei die in Bau befindliche Strecke nach Traun (4,4 km) dabei noch nicht berücksichtigt ist.

Davon können wir nur träumen. Wann wird in Graz endlich einmal wirklich RICHTIG Geld in die Hand genommen, um alte und vor allem neue Siedlungsgebiete ORDENTLICH zu erschließen?

Statt Seilbahnprojekten muss der Straßenbahnausbau massiv forciert und wesentlich schneller als bisher – in Planung und Umsetzung – vorangetrieben werden, denn es wird zu wenig sein, nur ein Großprojekt bzw. mehrere Kleinprojekte alle 15 - 20 Jahre umzusetzen.

Betrachtet man das System "Straßenbahn" mit Weitblick, ist sehr vieles möglich, denn bei der Grazer Straßenbahn wäre noch einiges an Potenzial im Hinblick auf Attraktivierung und Beschleunigung möglich.

Sonderregelungen und Bevorrangungen von Straßenbahn und Autobus im Straßenverkehr, wie es sie auch in anderen Städten gibt, ermöglichen die Abschaffung von "Langsamfahrstellen" und somit ein rasches Vorankommen. Weiters könnte in Graz die Straßenbahn in noch viel mehr Abschnitten auf eigenen Gleiskörpern und selbständigen Gleistrassen geführt werden.

Unbestritten ist die Tatsache, dass sich mit dem System "Straßenbahn" die Lebensqualität in Straßenbahnstädten wesentlich verbessert hat. Das zeigen bereits sehr viele Städte seit Jahren, oder Jahrzehnten vor, wie z.B. allen voran mehr als ein Dutzend französischer Straßenbahnstädte, hunderte Städte auf der ganzen Welt aber auch Wien, Innsbruck, und vor allem Linz. **Wir bedauern dass in Graz der Stillstand vorherrscht.**

Nachfolgend möchten wir Ihnen ein paar Projekte vorstellen, die im Bezug auf den Nutzen eigentlich sehr kostengünstig realisiert werden könnten. Restriktionen beim MIV sind dabei natürlich durchaus möglich.

- l) **Wichtige kleinere Infrastrukturmaßnahmen, welche in möglichst naher Zukunft, in den nächsten ein bis zwei, oder längstens drei Jahren, unabhängig bzw. parallel zu anderen Projekten umgesetzt werden sollten, wodurch die Qualität des Straßenbahnverkehrs und die Betriebssicherheit bzw. Zuverlässigkeit enorm gesteigert werden könnten (dadurch ergibt sich ein nicht mehr notwendiger, oder nur mehr sehr eingeschränkter, mit wenig Aufwand notwendiger Schienenersatzverkehr bei z.B. Innenstadtsperren) :**

1) **Innenstadtnahe Wendemöglichkeiten aus allen Richtungen**

- a) Wendemöglichkeit bei der Keplerbrücke für die Linien 4 und 5 aus Richtung Andritz kommend
- b) Wendemöglichkeit beim Südtirolerplatz/Kunsthause für die Linien 1, 3, 6 und 7 aus Richtung Hauptbahnhof kommend (Schleifenführung z.B. Südtirolerplatz, Grieskai, Tegetthofbrücke, Andreas-Hofer-Platz/Neutorgasse, Hauptbrücke/Murgasse – diese Schleife würde bereits einen Teil der Entlastungsstrecke Neutorgasse darstellen oder Gleisdreieck Mariahilfer Straße)
- c) Eingleisige Gleisverbindung Murgasse – Sackstraße, Verknüpfung der Linien 1, 3, 6, 7 (aus Richtung Hauptbahnhof) mit 4, 5 (aus Richtung Andritz), welche bei Bedarf befahren werden kann

2) **Zweigleisiger Ausbau der Straßenbahnlinien 1 (Hilmteich – Maria Trost) und 5 (Zentralfriedhof – Brauhaus Puntigam):**

- a) Straßenbahnlinie 1 wird offensichtlich ab dem Jahr 2014 und den Folgejahren saniert. Daher wird die Politik aufgefordert, sich dafür einzusetzen und stark zu machen, dass die Linie 1 im Zuge der Sanierungsarbeiten zweigleisig ausgebaut wird.

Die notwendigen Vorbereitungen für diese einmalige Chance müssen bereits rechtzeitig und somit **jetzt sofort** getroffen werden, denn ist die Sanierung einmal über die Bühne gegangen, ist die Chance für einen kostengünstigen



zweigleisigen Ausbau im Zuge der ohnedies notwendigen nun anstehenden Arbeiten (und somit künftigen Taktverdichtungen) bis zur nächsten Sanierung in 20 – 40 Jahren vergeben worden!

Auch in finanzieller Hinsicht, dürfte eine zweigleisige Strecke kein Problem sein, denn es entfallen Kosten für sehr viele und vor allem teure Weichen, Signale, etc.. Weiter entfallen sämtliche Kosten für technische Einrichtungen, wie die eingleisige Streckensicherung, Wartung der Weichen, usw.. Weiterer Vorteil liegt beim zweigleisigen Ausbau in der Beschleunigung der Fahrzeiten und möglichen Taktverdichtung!

- b) Gleiches wie für die Linie 1 gilt auch für die Linie 5 im Abschnitt Zentralfreidhof – Puntigam.

3) Sonstige wichtige kurzfristig umzusetzende Maßnahmen:

- a) Beim demnächst geplanten Umbau/Sanierung/Neugestaltung des Griesplatzes, könnte durch eine koordinierte und wirtschaftliche Umsetzung, bereits die Gleise der Straßenbahn für die SW-Linie verlegt und eine Straßenbahntrasse angelegt und errichtet werden. Dadurch würde man sich die Bauarbeiten und Grabungsarbeiten in den darauffolgenden Jahren für die Errichtung der SW-Linie am neu gestalteten Griesplatz ersparen!
- b) Verlängerung sämtlicher Variobahnen und Cityrunner auf eine Gesamtlänge von mind. 35 m, um die Kapazitätsgrenzen deutlich zu erhöhen!

Die Lieferung der letzten neuen Variobahngarnituren könnten bei Ausnutzung der vorhandenen Option, bereits in Langversion erfolgen.

Bei den Cityrunnern könnte die Ausstattung mit einer Klimaanlage im Zuge der Verlängerung der Fahrzeuge erfolgen.

4) Errichtung von Ausweich-/Abstell-/Überholgleisen für den Linienverkehr, Einschubfahrten, defekten Fahrzeugen, Reservefahrzeugen, etc. im gesamten Streckennetz:

- a) An den Endhaltestellen der Linien 1 (Eggenberg/UKH) und 7 (Wetzelsdorf)
- b) Vor der Stadt- und Messehalle A.

II) Neubaustrecken und Streckenverlängerungen (langfristig):

- 1) Südwest-Linie (Jakominiplatz – Griesplatz – Rösselmühlgasse – Lazarettgasse – Don Bosco – Reininghaus – Hummelkaserne) [Grottenhofstraße – Webling – Straßgang – Seiersberg]
 - a) Spange Elisabethnergasse (Rösselmühlgasse – Annenstraße)
 - b) Spange Volksgartenstraße/Keplerstraße (Annenstraße – Lendplatz – Keplerbrücke)
 - c) Spange Karlauerstraße (Griesplatz – Karlauergürtel/Herrgottwiesgasse [über EKZ City Park] = **2. unabhängiger Zufahrtsweg zur Hauptremise Steyrergasse!**)
 - d) Spange Reininghaus (Alte Poststraße – Reininghausareal – Verknüpfung SW-Linie)
- 2) Nordwest-Linie (Lendplatz – Fröbelpark – Gösting (NVK) – Shopping Nord)
- 3) Umlegung der Linie 1 über die Karl-Franzens-Universität (Zinzendorfsgasse)
- 4) Straßenbahnlinie zur Smart City/Peter-Tunner-Gasse mit Anschluss der Helmut-List-Halle + Siedlungsgebiete + Schule (Dreierschützengasse)
- 5) Lückenschluss der ehemaligen 2er Ringlinie (Keplerbrücke – Geidorfplatz – Glacis/KF-Uni – Linie 1) mit Anschlussmöglichkeit der Wirtschaftskammer/WIFI (Geidorfplatz – WKO/WIFI)
- 6) Verlängerung Linie 5 (Puntigam – Center West – Webling [SW-Linie])
- 7) Verlängerung Linie 7 (Wetzelsdorf – Straßgang)
- 8) Verlängerung Linie 1 (Eggenberg – Peter-Tunner-Gasse – Gösting)
- 9) Verlängerung Linie 1 (Mariatrost – Fölling)
- 10) Verlängerung Linie 3 (Krenngasse/Waltendorf – Schörgelgasse – St. Peter – Brucknerstraße – Marburgerstraße/ORF – Messendorf – Raaba)
- 11) Straßenbahnprojekt Jakomini-West (Bereich Linie 34) inkl. Stadtentwicklungsgebiete Kirchner Kaserne, Seifenfabrik, Olympiagelände bis in den Bereich des Südgürtels
- 12) Remisenkonzept! Errichtung einer zweiten unabhängigen Hauptremise (Möglichkeit der Durchführbarkeit aller Arbeiten an allen Wagentypen muss gegeben sein!) im Westen der Stadt – Flächensicherstellung!

Zum Thema SW-Linie, Punkt II/1/a, b, c, d:

Die SW-Linie sollte als 1. große Ausbauoffensive mit allen Verbindungen wie oben angeführt, beginnend ab spätestens dem Jahr 2015/2016, umgesetzt werden. Damit könnte der nun langjährige Stillstand ein wenig kompensiert und das Bestandsnetz würde davon sehr profitieren und stark aufgewertet werden (Umleitungs-/Ausweichrouten/neue Linienführungen werden ermöglicht, etc.). Auch ein Teil der zukünftigen NW-Linie wäre damit bereits umgesetzt und die Hauptremise in der Steyrergasse würde eine 2. unabhängige Zufahrt erhalten, was bei einem Straßenbahnbetrieb in dieser Größenordnung eigentlich kein Thema sein sollte! Somit wäre die Hauptremise immer erreichbar, auch wenn eine Strecke, aus welchen Gründen auch immer (Baustelle, Sanierung, Unfall, etc.) gesperrt/blockiert wäre.

Mit dieser 2. unabhängigen Zufahrt zur Hauptremise würde sich auch eventuell die Möglichkeit der Anbindung des Einkaufszentrum „City Park“ an das Straßenbahnnetz ergeben. Vielleicht ist der EKZ-Betreiber bereit, sich an den Kosten zu beteiligen.

Wie an der Vielzahl der Projekte die schon jetzt umgesetzt werden sollten bzw. schon fertig sein sollten, zu sehen ist, ist ein möglichst schneller und massiver Ausbau der städtischen Schieneninfrastruktur für das System „Straßenbahn“ (zukünftig auch Stadtbahn/Stadt-Regio-Tram), ohne unnötigen Aufschub ab sofort umzusetzen und voranzutreiben.

Daher muss es ein Ziel der Politik sein, ab sofort, **jedes Jahr eine Neubaustrecke von mindestens 2 – 3 km, oder mehr** (inkl. Planungen, Finanzierungen rechtzeitig davor), **umzusetzen und in Betrieb zu nehmen**. Nur so kann in den nächsten Jahren zumindest ein Bruchteil der notwendigen, angeführten Projekte umgesetzt werden. Weiters müssen alle bestehende Strecken/Altstrecken, die durch eventuelle Neubauten nicht mehr im Linienverkehr befahren werden, als Umleitungs- und Betriebverbindungen für Notfälle befahrbar erhalten bleiben.

Wie erst vor kurzem von der Statistik Austria veröffentlicht wurde, gehört die Region Graz (Stadt Graz + Graz – Umgebung) zu den am stärksten wachsenden Regionen bzw. ist die Stadt Graz die am stärksten wachsende Stadt österreichweit. (Beobachtungszeitraum 2001 – 2011; Wachstum Graz + 15,7% und Wachstum Graz – Umgebung + 9,0%)

Weiteres wichtiges Ziel beim Straßenbahnnetzausbau muss es sein, sämtliche wichtigen Plätze (Griesplatz, Geidorfplatz, Lendplatz, etc.), Ausbildungsstätten (Schulen, Universitäten, Lehrbetriebe, Lehrwerkstätten, FH's, etc.), Firmen/Arbeitsstätten, Veranstaltungsorte, Verkehrsknotenpunkte, Einkaufszentren und vor allem NEUE WOHNIEDLUNGEN an das Straßenbahnnetz anzuschließen.

Viele Arbeitgeber bieten Ihren Arbeitnehmern kostenlose Parkplätze an. Eine empfindliche Besteuerung dieser kostenlosen Parkplätze (und im Gegenzug die Schaffung von Anreizen



für den Umstieg der Mitarbeiter auf den ÖV → Jobticket weiter ausbauen) muss ein weiteres Ziel der Politik sein, wobei die Einnahmen aus einer solchen Abgabe natürlich auch zweckgebunden für den Ausbau des ÖV verwendet werden müssten. MIV könnte somit nach dem Verursacherprinzip besteuert werden.

Langfristig gesehen, sollte bereits jetzt mit den Vorbereitungen zur Einführung einer Nahverkehrsabgabe (Privatpersonen, Firmen, ...) begonnen werden, um den Ausbau der Vielzahl an notwendigen Projekten auch in weiterer Zukunft sicherzustellen bzw. um die Projekte aufgrund des daraus resultierenden größeren finanziellen Spielraums schneller umsetzen zu können.

Auf diesem Sektor muss in Graz unbedingt viel mehr umgesetzt werden, denn in ein paar Jahren würde dies sich sonst zum Nachteil der Stadt Graz entwickeln (steigender Verkehr, Verkehrskollaps, steigende Einwohnerzahlen, etc.) – man stelle sich nur die Stadt Wien heute ohne dem vorhandenen U-Bahn- und Straßenbahnnetz vor – UNVORSTELLBAR!

Um Zeit zu sparen, dürfen Kleinprojekte und Großprojekte nicht hintereinander abgearbeitet werden, sondern müssen parallel und unabhängig voneinander abgewickelt werden.

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

Wir stehen für weitere Rückfragen/Anfragen/Kontakte gerne zur Verfügung und erteilen gerne weitere Auskünfte. Weiters würden wir uns über Ihre Rückmeldung und Ihrer Kontaktaufnahme mit uns freuen!

Mit freundlichen Grüßen

Robert Fuchs

office@probimgraz.info

<http://www.probimgraz.info/>