



AUSSENDUNG AN GEMEINDERAT UND PRESSE (12.10.2014):

So nicht! – Nagl und Eustacchio gefährden sinnvollen und leistungsfähigen Straßenbahn-Ausbau!

Trotz Kritik halten Bürgermeister Nagl und Verkehrsstadtrat Eustacchio bei der Planung der Südwestlinie an einem für den ÖV nutzlosen, kostenintensiven und vor allem „autofreundlichen“ Umweg von mehr als 400 Metern fest und wollen diesen am kommenden Donnerstag durch den Gemeinderat bestätigen lassen.

Der geplante Umweg der Linie vom Griesplatz über die Zweiglgasse, Augartenbrücke und Kai entspricht der derzeitigen Führung der Buslinien, ist aber für eine Straßenbahn absolut **unzeitgemäß**. Die **Mehrkosten von 5-6%, das entspräche derzeit mindestens 6 Mio. Euro**, sind in dem uns vorliegenden Bericht bereits bestätigt.

- Hierbei handelt es sich um reine Baukosten, wohlgemerkt. Die **Kosten für die komplette Neuplanung** dieser bisher zum Glück noch nie ernsthaft erwogenen Variante sind hier noch nicht mit eingerechnet.
- PRO BIM sprach sich bereits dafür aus, in der schmalen Brückenkopfgasse stadteinwärts einen eigenen Gleiskörper zu errichten und stadtauswärts die Straßenbahn im Mischverkehr zu führen. Da die Gasse relativ kurz ist (knapp 200 Meter), wäre es technisch kein Problem, diesen Abschnitt mittels **Ampelschaltungen und Stausonden** behinderungsfrei zu halten.
- A propos **eigene Gleiskörper**: Diese waren immer ein Argument von Nagl und Eustacchio für die Umwegs-Variante. Nun stellte sich aber heraus, **dass die Tram in der Zweiglgasse und auf der Augartenbrücke keinen eigenen Gleiskörper bekommen soll**, obwohl die Straße breit genug wäre. Damit hat **Variante 2 einen längeren Mischverkehrsabschnitt als Variante 1** und somit **aus Sicht des ÖV keinen einzigen Vorteil!**
- Der GR-Antrag lässt eindeutig erkennen, dass bei der Prüfung der beiden Varianten **ausschließlich die Leistungsfähigkeit für den KFZ-Verkehr entscheidend** war. Wir fragen uns: **Warum steht bei einem Straßenbahnprojekt nicht die maximale Leistungsfähigkeit des ÖV an erster Stelle?**
- **Zur Hauptverkehrszeit wird diese Linie also häufig im Stau stehen**. Der behauptete Zeitverlust von nur 40 Sekunden (netto) gegenüber der direkten Variante über die Brückenkopfgasse ist demnach sehr, sehr unrealistisch.

Zum Schluss noch ein interessantes Detail: Aus einem Bericht an den Verkehrsausschuss geht hervor, dass die Errichtung der umstrittenen **Bahnunterführung westlich der Josef-Huber-Gasse** zu einem deutlichen **Anstieg des KFZ-Verkehr** in diesem Bereich führen wird, da diese Unterführung als neue Direktroute in die Innenstadt für den Pendlerverkehr aus dem Westen fungiert. Dadurch wird nicht nur die Wahrscheinlichkeit von **Behinderungen der Straßenbahn** im Mischverkehr erhöht, sondern auch

der Wunsch der Bevölkerung nach einer **verkehrsberuhigenden Umgestaltung des Griesplatzes ignoriert.**

Unterm Strich bleibt weiterhin der Eindruck, dass derzeit in der Grazer Verkehrspolitik keinerlei ernsthaftes Interesse an einem leistungsfähigen und modernen ÖV besteht! Vielmehr ist man bemüht, die Straßenbahn irgendwie in das bestehende System einzupassen, ohne den befürchteten Ärger der Autofahrer über einen Verlust von Verkehrsflächen in Kauf nehmen zu müssen.

Auch wenn PRO BIM einer mächtigen Autolobby derzeit wenig entgegenzusetzen haben mag, werden wir dagegen kämpfen, dass der Grazer Bevölkerung die Chance auf einen sinnvollen und leistungsfähigen Straßenbahnausbau langfristig „verbaut“ wird.

Rückfragehinweis:

Stefan Kompacher, BA

Mit freundlichen Grüßen

Pro Bim Graz

Die Initiative für den Öffentlichen Verkehr

<http://www.probimgraz.info>

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

Email: office@probimgraz.info

Tel.: + 43 (0)699 8185 8186

oder: +43 (0)660 27 44 277