



Presse-Aussendung (28.10.2016):

Neuwahlen in Graz –

endlich auch ein Neustart für den Ausbau der Straßenbahn?!

Bereits im Februar 2017 sollen die nächsten Gemeinderatswahlen in Graz stattfinden, mehr ein halbes Jahr vor dem ursprünglich anberaumten Termin. Wir nehmen dies zum Anlass, unseren zentralen Forderungen noch einmal Nachdruck zu verleihen. In den letzten Jahren wurde leider viel zu wenig umgesetzt, obwohl Graz wächst und die Fahrgastzahlen Jahr für Jahr steigen.

Die Verkehrssituation in Graz leidet massiv unter einem viel zu hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs. Fast 50% aller Wege werden mit dem Auto zurückgelegt; zu viel in einer wachsenden Stadt. Anstatt sich endlich umfassend zum Straßenbahnausbau zu bekennen, setzt die Politik jedoch nur kleinste Projekte für die „sanfte Mobilität“ um, wohingegen das mit Abstand größte Verkehrsprojekt in Graz, der Südgürtel, eine vierspurige Hauptverkehrsstraße ist. So wird das Ziel, den *Modal Split* zugunsten von ÖV, Fahrrad und Fußgängern zu verbessern, mit Sicherheit nicht erreicht.

Forderung 1 – Mehr eigene ÖV-Trassen. Straßenbahnen und Busse im Stau sind und bleiben ein verkehrspolitisches Armutszeugnis!

Gerade zu Beginn der kälteren Jahreszeit wären pünktliche und verlässliche öffentliche Verkehrsmittel besonders wünschenswert. Leider stehen Bim und Bus weiterhin an zahlreichen Stellen hoffnungslos im Stau, da es die Stadt Graz **konsequent verabsäumt hat, eigene ÖV-Trassen zu errichten bzw. den dafür erforderlichen Platz rechtzeitig zu sichern.** In Linz liegt fast das gesamte Tramnetz auf eigenen Gleiskörpern (überwiegend schöne Rasengleise), in Graz ist es weniger als ein Drittel. Besonders problematisch ist die Situation tagtäglich in der **Münzgrabenstraße** (siehe auch Fotos im Anhang), wo die Fahrgäste heuer Verspätungen bis zu 40 Minuten erdulden mussten. Ein ordentliches Verkehrskonzept für diesen Streckenabschnitt fehlt weiterhin. Die Politik ist daran entweder nicht interessiert oder fürchtet die damit verbundenen Einschränkungen für den KFZ-Verkehr. Ähnliches gilt für die Leonhardstraße.

Forderung 2 – Längere Straßenbahnfahrzeuge. Die Leistungsfähigkeit der Tram soll ausgenutzt werden.

Die Grazer Straßenbahnen sind mit 27 Metern zu kurz. Durch längere Fahrzeuge lässt sich die Kapazität einer Tramlinie um 50 Prozent oder mehr steigern, ohne dass zusätzliche Kurse vonnöten wären. Lange Fahrzeuge sind in Wien und Linz längst Standard und in Innsbruck werden bald Doppelgarnituren von 56 Metern Länge verkehren. Genauso lang (56m) sind auch die neuesten Tramfahrzeuge in Budapest.

Forderung 3 – Wichtige Neubaustrecken ohne weitere Verzögerung umsetzen. Das Land muss mitzahlen, aber die Stadt muss die entscheidenden Impulse liefern.

Viele Buslinien haben ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Die Linien 31, 32, 34(E), 39, 40 und 63 befördern pro Werktag zwischen 9000 und 13800 Menschen. **Experten gehen davon aus, dass derartige Fahrgastzahlen (bisweilen wird 6000-8000 als Grenze genannt) mit der Straßenbahn wirtschaftlicher transportiert werden können.** Das Argument „billiger Buslinien“ versus „teurer Straßenbahn“ ist also Unsinn. Die Politik muss das endlich einsehen und in die Errichtung moderner Schieneninfrastruktur investieren. Die Baukosten werden sich irgendwann amortisieren. Hinzu kommt, dass die Straßenbahn bei den Fahrgästen beliebter ist. Wir haben dies schon unzählige Male erwähnt und wurden vor kurzem wieder einmal bestätigt: **die fahrgastreichste Buslinie hat weniger Fahrgäste als die „schwächste“ Tramlinie. Der Schienenbonus wirkt ohne Wenn und Aber!** Für alle oben genannten Linien gibt es bereits Tramprojekte: Die Südwestlinie würde die Linien 31 und 32 teilweise ersetzen, die Nordwestlinie die Linie 40, die Anbindung der KF-Uni könnte die Linien 39 und 63 entlasten und auch für den Bereich Schönaugürtel-Andersengasse (Linien 34/34E) beschloss der Gemeinderat bereits 2002 eine Straßenbahnstrecke.

Dass **neue Stadtteile wie Reininghaus und Smart City erst mit jahrelanger Verspätung an das Straßenbahnnetz angeschlossen werden, halten wir ebenfalls für einen schweren Fehler.** Hier wurde bei der Planung einfach alles falsch gemacht. Während in Wien (Seestadt) und Hamburg (Hafencity) von Anfang an neu gebaute U-Bahnen in die Stadtentwicklungsgebiete führen, wurde **in Graz erst kürzlich die Verschiebung um ein weiteres Jahr auf Ende 2020 beschlossen.** Wir fordern die Rücknahme dieses Beschlusses und Einhaltung des ursprünglichen Zeitplans!

Die Wichtigkeit einer **zweiten Schienenachse zur Entlastung bzw. Umfahrung der häufig gesperrten Herrengasse** muss wohl nicht mehr betont werden. Auch hier sind keine Verzögerungen mehr zu akzeptieren.

Wir bitten um Veröffentlichung in Ihrem Medium und stehen jederzeit gerne für Rückfragen zur Verfügung.

Rückfragen bitte an:

Stefan Kompacher, BA BA – 0660 / 27-44-277 **oder** Martin Wolf – 0699 / 8185-8186

Mit straßenbahnfreundlichen Grüßen

PRO BIM Graz

Die Initiative für den Öffentlichen Verkehr

<http://www.probimgraz.info>

E-Mail: office@probimgraz.info

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

<https://twitter.com/ProBimGraz>

Münzgrabenstraße – Stau und die Straßenbahn mittendrin.

Die Fotos können in hoher Auflösung unter

<https://dl.dropboxusercontent.com/u/52393904/ProBimMuenzgrabenstr.zip> heruntergeladen und in unveränderter Form mit der Urheber-Angabe „Pro Bim“ gerne verwendet werden.

