

Pressemappe zur Graz-Wahl 2017

„PRO BIM fragt nach –
die wahlwerbenden Parteien antworten“





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

Fragenkatalog zur Grazer Gemeinderatswahl 2017

1. Finanzierung I – fehlendes Geld oder falsche Prioritäten?

Wie erklären Sie einem/r Wähler/in, der/die auf verlässlichen und gut ausgebauten ÖV angewiesen ist, dass die Stadt Graz ohne Probleme **über 100 Millionen** in das Murkraftwerk und den neuen Kanal investieren kann, während **alle** wichtigen Straßenbahnprojekte – angeblich aus Kostengründen – auf Eis liegen?

Zum Vergleich: um diese über 100 Mio. könnten die beiden Verlängerungen nach Reininghaus und Smart City (insgesamt etwa 44 Mio.) und die Hälfte der Südwestlinie samt Innenstadt-Entlastung (Gesamtkosten etwa 120 Mio.) gebaut werden.

Beim Murkraftwerk wurden politisch alle Hebel in Bewegung gesetzt, um einen raschen Baustart zu ermöglichen. **So viel politisches Engagement für ein Straßenbahnprojekt hat es noch nie gegeben!** Bei den Tramprojekten, die teils schon Jahrzehnte auf Umsetzung warten, werden die Zeitpläne Jahr für Jahr nach hinten „korrigiert“. **Hat der Straßenbahnausbau in Graz zu geringe Priorität?**

2. Finanzierung II – ohne Hilfe des Landes nicht möglich; wann werden endlich Gespräche geführt?

Linz, Innsbruck und Mainz beweisen: Erfolgreicher Tramausbau ist ohne Unterstützung des Landes nicht möglich. In Graz finanziert das Land leider vor allem Straßenprojekte (Südgürtel...), obgleich sich vor den letzten Landtagwahlen alle Parteien zum Ausbau der Straßenbahn bekannt haben, insbesondere auch der amtierende LH Hermann Schützenhöfer. Ebenso gab es vom Land aber auch klare Kritik an Graz: **Die Stadt hätte bislang keine konkreten Projekte vorgelegt und eine gemeinsame Finanzierung gefordert.**

- **Frage 2a:** Gab es – Ihres Wissens nach – im letzten Jahr seit den LT-Wahlen konkrete Gespräche mit der Landesregierung zum Thema Straßenbahnausbau? Wurden konkrete Projekte vorgelegt und die notwendige Mitfinanzierung eingefordert?
- **Frage 2b:** Werden Sie als Partei dafür eintreten, dass ab sofort regelmäßig solche Gespräche stattfinden?



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

3. Straßenbahn-Beschleunigungsprogramm

In modernen Straßenbahnbetrieben wird die Tram grundsätzlich unabhängig vom Individualverkehr geführt (in Linz ein Großteil aller Strecken). Wo das nicht möglich ist, werden Straßen verkehrsberuhigt oder durch sogenannte **Pförtnerampeln** staufrei gehalten.

In Graz liegt der Großteil des Netzes **nicht** auf eigenen Gleiskörpern, es gibt weiterhin extrem störungsanfällige Mischverkehrsabschnitte (z.B. Münzgrabenstraße, Leonhardstraße) und augenscheinlich keinerlei Beschleunigungs-Konzepte. PRO BIM fordert seit Jahren ein Beschleunigungsprogramm:

- ✓ **Mehr eigene Gleiskörper** für die Straßenbahn. Diese sollten auch baulich von der Straße abgetrennt sein. Schlechte Kompromisse wie in der unteren Conrad-von-Hötzendorfstraße sind nicht zielführend.
- ✓ **Verkehrsberuhigung** von Straßen, wo ein eigener Gleiskörper nicht möglich ist. **Schienenstraßen mit Mischverkehr dürfen nicht gleichzeitig Hauptverkehrsrouten für den Individualverkehr sein**, sonst passiert das, was die Fahrgäste täglich in den beiden oben genannten Straßen erdulden müssen.
- **Frage 3a:** Befürworten Sie als Partei ein solches Beschleunigungsprogramm? Dieses wird freilich nur mit Einschränkungen für den KFZ-Verkehr umsetzbar sein. Verkehrsflächen müssen ggf. neu organisiert werden.
- **Frage 3b:** Befürworten Sie im Besonderen die **schnelle** Umsetzung von Beschleunigungs-Maßnahmen in der Leonhardstraße und Münzgrabenstraße?

4. Sind E-Busse oder sonstige BÜSKonzepte eine Alternative zum Straßenbahnausbau?

5. **Befürworten Sie die vermehrte Schaffung von Rasengleisen?** Diese sind nicht nur optisch ansprechend, sondern haben auch betriebliche Vorteile (keine Behinderung der Tram durch den Individualverkehr) und wirken sich nachweislich positiv auf das Klima aus.

6. **Reininghaus und Smart City** – Die Erschließung neuer Stadtteile mit hochrangigen Schienenverkehrsmitteln von Anfang an wäre ein sehr positives Signal für die Mobilität. Gute Beispiele hierfür sind die Seestadt (Wien) oder die Hafencity (Hamburg). In Graz sollten die Verlängerungen der Linien 3 und 6 Ende 2019 in Betrieb genommen werden; das ist schon sehr spät, 2016 wurde der Zeitplan aber um ein weiteres Jahr nach hinten verschoben. **Werden Sie dafür eintreten, dass der ursprüngliche Zeitplan eingehalten wird und spätestens Ende**



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

2019 die ersten Trams nach Reininghaus und Smart City fahren?

- 7. Welche Straßenbahnprojekte sollen Ihrer Ansicht nach auf jeden Fall in der kommenden Regierungsperiode (2017 bis 2022) in Betrieb genommen werden? Was werden Sie dazu beitragen, dass dies gelingt?**
- 8. Welche Projekte sollen zusätzlich soweit vorangetrieben werden (inkl. Finanzierung!), dass eine Inbetriebnahme in der nachfolgenden Periode (2022-2027) möglich ist?**
- 9. Welche Priorität hat für Sie die Verlängerung der bestehenden Fahrzeuge auf 40 Meter, um mehr Fahrgäste transportieren zu können? Sehen Sie eine Möglichkeit, dies in der kommenden Periode endlich umzusetzen?**
- 10. Werden Sie dafür eintreten, dass fahrgastreiche Buslinien möglichst schnell auf Straßenbahn umgestellt werden? Spätestens ab ca. 7000-8000 Fahrgästen pro Werktag ist eine Straßenbahn im Betrieb nachweislich wirtschaftlicher.**
- 11. Werden Sie dafür eintreten, dass in Graz regelmäßig verschiedene Straßenbahnmodelle unterschiedlicher Hersteller getestet werden, so wie das derzeit bei den E-Bussen der Fall ist?**
- 12. Der häufige Schienen-Ersatzverkehr mindert die Attraktivität der Grazer Straßenbahn enorm. Werden Sie die Errichtung einer zweiten Schienenachse („Innenstadt-Umfahrung“) und die Errichtung von Wendeschleifen nahe des Zentrums (Keplerbrücke und Südtiroler Platz) in der kommenden Periode forcieren?**
- 13. Südwestlinie – „Griesplatz-Schleife“:** In der vergangenen Periode wurde eine für die Straßenbahn ziemlich unsinnige Umplanung bei der Südwestlinie beschlossen: Die Tram soll stadteinwärts einen kurvigen und teuren 400-Meter-Umweg über die Augartenbrücke machen. **Halten Sie grundsätzlich an dieser Variante fest oder sind sie bereit, mehrere Varianten gegeneinander abzuwägen und sich schließlich für eine zu entscheiden, die für die Straßenbahn nicht nur Nachteile hat?**
- 14. Prioritäten –** Ein häufiges Problem in Graz ist die ständige Änderung von Prioritäten, sodass quasi umsetzungsreife Projekte häufig wieder nach hinten gereiht werden. **Bitte reihen Sie die**



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

nachfolgenden Projekte nach Wichtigkeit (subjektiv) und versuchen Sie, einen Wunsch-Zeitplan zu äußern. Je mehr Überschneidungen es gibt, desto klarer wird sich ein Bild abzeichnen, welche Projekte schlussendlich angegangen werden müssen:

- ✓ *Ausbau und Sanierung Linie 1*
- ✓ *Wiedererrichtung Ringlinie („Linie 2“)*
- ✓ *Innenstadt-Umfahrung (Elisabethinergasse)*
- ✓ *Innenstadt-Entlastung (Neutorgasse)*
- ✓ *Anbindung KF Uni*
- ✓ *Reininghaus Nord (Linie 3+)*
- ✓ *zweigleisiger Ausbau Linie 5*
- ✓ *Verlängerung Linie 5 über Center West nach Webling*
- ✓ *Smart City (Linie 6+)*
- ✓ *Südwestlinie (Don Bosco-Hummelkaserne-Grottenhof-Webling-Straßgang-Seiersberg)*
- ✓ *Nordwestlinie (Roseggerhaus-Lendplatz-Hirtenkloster-NVK Gösting-Shopping Nord-P&R Weinzödl)*
- ✓ *RegioTram nach Seiersberg*
- ✓ *RegioTram nach Fernitz, Grambach, Hausmannstätten*
- ✓ *„Ostgürtel-Linie“ (Uni-Resowi – Schillerplatz – Plüddemangasse)*
- ✓ *Straßenbahn nach Messendorf (Linie 3 oder 6)*
- ✓ *Achse „Liebenau West“ (Schönaugürtel-Andersengasse)*

Uns ist bewusst, dass dieser Fragebogen etwas umfangreicher ist. Dennoch bitten wir Sie als wahlwerbende Partei um möglichst genaue und ehrliche Beantwortung. **Bitte senden Sie uns die Antworten bis zum 16. Jänner 2017 per E-Mail zu.** Wir werden die Antworten dann rechtzeitig vor dem Wahltermin veröffentlichen.

Mit straßenbahnfreundlichen 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

1. Finanzierung I – fehlendes Geld oder falsche Prioritäten?

Wie erklären Sie einem/r Wähler/in, der/die auf verlässlichen und gut ausgebauten ÖV angewiesen ist, dass die Stadt Graz ohne Probleme **über 100 Millionen** in das Murkraftwerk und den neuen Kanal investieren kann, während **alle** wichtigen Straßenbahnprojekte – angeblich aus Kostengründen – auf Eis liegen?

Zum Vergleich: um diese über 100 Mio. könnten die beiden Verlängerungen nach Reininghaus und Smart City (insgesamt etwa 44 Mio.) und die Hälfte der Südwestlinie samt Innenstadt-Entlastung (Gesamtkosten etwa 120 Mio.) gebaut werden.

Beim Murkraftwerk wurden politisch alle Hebel in Bewegung gesetzt, um einen raschen Baustart zu ermöglichen. **So viel politisches Engagement für ein Straßenbahnprojekt hat es noch nie gegeben!** Bei den Tramprojekten, die teils schon Jahrzehnte auf Umsetzung warten, werden die Zeitpläne Jahr für Jahr nach hinten „korrigiert“. **Hat der Straßenbahnausbau in Graz zu geringe Priorität?**

Antwort ÖVP: 1. Nach der Bauentscheidung für das Murkraftwerk (keine städtische Entscheidungskompetenz) durch den Investor Energie Steiermark ist die Stadt faktisch unter Zugzwang, die notwendigen Zusatzinvestitionen Speicherkanal und Murraumgestaltung mit wesentlicher finanzieller Beteiligung des Investors durchzuführen. Diese Investitionen nicht jetzt zu tätigen wäre grob fahrlässig. Fahrlässig wäre es auch die 3 hier genannten Straßenbahnausbauten nicht voranzutreiben. Deswegen wurde auf Initiative des Bürgermeisters (und anfänglich gegen den Willen des Verkehrsstadtrates) der Auftrag zur Durchführung aller Planungsschritte erteilt, die Finanzierung der Umsetzung wird dann ebenso zeitgerecht zu erfolgen haben.

Antwort KPÖ: Die KPÖ Graz ist der Meinung, dass das Murkraftwerk unbedingt einer Volksbefragung unterzogen werden muss. Wir haben immer betont, dass die Steuergelder, die in dieses Projekt fließen, an anderen Stellen, beispielsweise für den Öffentlichen Verkehr, fehlen werden.

Antwort SPÖ: Derselbe Wähler, dieselbe Wählerin wird wahrscheinlich auch darauf angewiesen sein, dass das Abwasser entsorgt wird, dass der Kanal nicht übergeht... Er oder sie wird nicht wollen, dass die Mur deswegen zu einem toten, stinkenden Fluss wird: Fakt ist, der Kanal ist notwendig, spätestens in vier bis sieben Jahren wäre er laut ExpertInnen ein absolutes Muss. Jetzt aber haben wir die Chance, ihn



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

aufgrund des Zusammenspiels mit dem Murkraftwerk, das im Übrigen ja nicht von der Stadt errichtet wird, um gute 20 Millionen „günstiger“ zu bekommen.

Den notwendigen Speicherkanal und den ebenso notwendigen Straßenbahnausbau gegeneinander auszuspielen ist populistisch und führt zu nichts. Tatsache ist: die Stadt Graz hatte in der vergangenen Gemeinderatsperiode nur sehr wenig Spielraum für neue Investitionen. Daran wird sich kurzfristig auch nichts ändern. Daher: der Straßenbahnausbau hat keine zu geringe Priorität, sondern muss im Zusammenhang mit anderen Notwendigkeiten gesehen werden.

***Kommentar von Pro Bim:** Richtig ist, dass das Gegeneinander-Ausspielen von unterschiedlichen Infrastrukturprojekten nicht zielführend ist. Dennoch – jene 20 Millionen, die die Stadt beim Speicherkanal sparen kann, werden durch Mehrkosten aufgrund der Verschiebung der Tramprojekte wieder zunichte gemacht. Die Südwestlinie kostete ursprünglich 98 Millionen, inzwischen geht man von 120 Millionen aus.*

Die FPÖ hat unsere Fragen leider nicht beantwortet

Antwort Grüne: Ja! Es war und ist leider für alle interessierten GrazerInnen ganz klar nachvollziehbar, dass für die überwiegende Mehrzahl der im Grazer Gemeinderat vertretenen Parteien der Straßenbahn-Netzausbau keine besondere Priorität zu genießen scheint. Insbesondere die Grazer Volkspartei, die SozialdemokratInnen und nicht zuletzt die für den Verkehr verantwortlichen Freiheitlichen haben auch in der letzten Periode keine einzige relevante Initiative gesetzt, um etwa die schon seit Jahren anstehende Verwirklichung der Südwest-Linie und die damit verbundene Innenstadtentflechtung - wie im November 2011 beschlossen - weiter zu betreiben und weiter zu planen. Von einer Finanzierung dieser wichtigen neuen Linie ganz zu schweigen.

Für die Südwest-Linie sollte die schwarz-blaue Handschrift bei Stadtplanung und Verkehr aber noch ärgere Änderungen und Verzögerungen bringen: vor ca. 1 1/2 Jahren gab es nämlich einen - für viele Menschen und ebenso für uns Grüne - nicht nachvollziehbaren Änderungsbeschluss für die Trassenführung im Bereich Griesplatz, der nicht nur hohe Mehrkosten im Bau, sondern auch eine Erhöhung der Betriebskosten zur Folge hat (dass so ganz nebenbei die Fahrzeit für die Fahrgäste wegen der nun mit diesem Mehrheitsbeschluss festgelegten Umwegfahrt, beginnend am Griesplatz, über die Zweiglasse und die Augartenbrücke, vorbei an der GKK, verlängert wird, bewegt in Graz kaum jemanden aus den genannten Fraktionen). Was v.a. für die ÖVP und die FPÖ - in deren Verantwortung seit der letzten Wahl Ende 2012 die Finanzen einerseits und der Verkehr andererseits gelegen haben - als das ganz dicke Minus zu vermerken bleibt, ist, dass dazu auch noch die Fertigstellung der Südwest-Linie samt Innenstadtentflechtung von zuerst Ende 2018 auf 2024/25 verschoben worden ist. Des Weiteren sind



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

leider auch die wichtigen Linienausbauten nach Smart City - Waagner-Biro-Straße und die Linienverlängerung von Eggenberg nach Reininghaus um zumindest ein bis zwei Jahre 'gestreckt' worden. Keine Rede natürlich auch von Planung oder Bau der Nordwest-Linie nach Gösting und von einer Straßenbahnanbindung für die Karl-Franzens-Universität.

Das sagen wir Grüne den GrazerInnen, wenn an uns die Frage gerichtet wird, warum beim Straßenbahnausbau zwar in Linz und in Innsbruck viel weitergeht, aber Graz augenscheinlich zurückbleibt und stagniert. Dass schwarz-rot-blau sehr viel Geld für das Murkraftwerk und für den Zentralen Speicherkanal in kürzester Zeit aufbringen wollten und konnten, nicht aber für unsere Straßenbahn-Infrastruktur, zeigt klar und deutlich, wo hier Prioritäten gesetzt werden.

Antwort Piraten: Dies wurde leider gegen uns beschlossen. Wir sprechen uns beim Murkraftwerk für eine echte Volksbefragung aus, außerdem braucht es eine Strategische Umweltprüfung zur Energieversorgung in der Steiermark. Wir würden auch den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel hohe Priorität geben. Wir kritisieren schon lange, dass von unseren Politikern in erster Linie Prestigeprojekte finanziert werden, dafür ist anscheinend immer genug Geld vorhanden. Unspektakuläre 'Kleinigkeiten', wie z.B. die Verlängerung oder Neuerrichtung einer Straßenbahnlinie sind ihnen nicht wichtig genug. Hier mangelt es nicht am Geld, sondern einzig am politischen Willen. Wie soll man auch Verständnis für die Probleme der Öffi-NutzerInnen von Politikern erwarten, die es großteils nicht nötig haben, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Eine unserer wichtigsten Forderungen ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, sowie eine Taktverdichtung. Wir haben ein entsprechendes Konzept erarbeitet (www.oeffi-milliarde.at), das zeigt, wie ein Ausbau aussehen, bzw. wie er finanziert werden könnte. Leider finden es die (un-)verantwortlichen Stadtpolitiker nicht der Mühe wert, es einfach umzusetzen.

Antwort Einsparkraftwerk: Der Straßenbahnausbau in Graz hat einen schweren Stand, da er von keiner wirtschaftlichen Lobby, wie z.B. beim Murkraftwerk Graz, mitgetragen wird.

Antwort NEOS: Unserer Meinung nach wurden in der Stadt und Verkehrsplanung in Graz in den letzten Regierungsperioden definitiv falsche Prioritäten gesetzt. Dies zeigt sich am jetzt in der Eile durchgewunkenen Projekt des Murkraftwerks deutlich. Wir NEOS fordern bei Investitionen in dieser Höhe die klare Einbindung der Bürgerinnen und Bürger. Dadurch können die Prioritäten innerhalb der Bevölkerung ganz klar ausgelotet werden und auch der Straßenbahnausbau wieder mehr in den Mittelpunkt gerückt werden.



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

Antwort Tatjana Petrovic: Absolut andere (falsch ist nicht meine Wortwahl, das was für einen falsch ist, ist für einen anderen richtig) Prioritäten. Den Wählern sollte man es auch nicht anders erklären. Der politische Wille ist nicht da. Das ist einzige Erklärung. Warum das so ist, das ist eine andere Frage.



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

2. Finanzierung II – ohne Hilfe des Landes nicht möglich; wann werden endlich Gespräche geführt?

Linz, Innsbruck und Mainz beweisen: Erfolgreicher Tramausbau ist ohne Unterstützung des Landes nicht möglich. In Graz finanziert das Land leider vor allem Straßenprojekte (Südgürtel...), obgleich sich vor den letzten Landtagwahlen alle Parteien zum Ausbau der Straßenbahn bekannt haben, insbesondere auch der amtierende LH Hermann Schützenhöfer. Ebenso gab es vom Land aber auch klare Kritik an Graz: **Die Stadt hätte bislang keine konkreten Projekte vorgelegt und eine gemeinsame Finanzierung gefordert.**

- **Frage 2a:** Gab es – Ihres Wissens nach – im letzten Jahr seit den LT-Wahlen konkrete Gespräche mit der Landesregierung zum Thema Straßenbahnausbau? Wurden konkrete Projekte vorgelegt und die notwendige Mitfinanzierung eingefordert?
- **Frage 2b:** Werden Sie als Partei dafür eintreten, dass ab sofort regelmäßig solche Gespräche stattfinden?

Antwort ÖVP: Mir nicht bekannt, wahrscheinlich nein, wäre zunächst die Aufgabe des Verkehrsstadtrates. 2.b. Ja

Antwort KPÖ: a) Seit vielen Jahren schlägt die KPÖ vor, eine Nahverkehrsabgabe nach dem Vorbild der Wiener „U-Bahn-Steuer“ (korrekt eigentlich: Dienstgeberabgabe) einzuführen. Diese ist in Wien dermaßen gestaltet, dass Dienstgeber pro Beschäftigten zwei Euro pro Woche bezahlen. Dabei gibt es einige Ausnahmen, beispielsweise für ältere Beschäftigte oder für Beschäftigte, die weniger als 10 Stunden pro Woche arbeiten. Im Rahmen des Doppelbudgets 2015/16 für Graz hat sich die KPÖ mit ÖVP und SPÖ darauf verständigt, vom Land Steiermark eine derartige Abgabe einzufordern. Wir erwarten uns dadurch Einnahmen von gut 20 Millionen Euro für die Steiermark, die zweckgebunden für den Erhalt und Ausbau eines gut vernetzten Öffentlichen Verkehrs verwendet werden müssten.

b) Es wird viel Druck auch von außerhalb gewählter Gremien brauchen, um Bewegung in diese Angelegenheit zu bringen. Die KPÖ Graz hat in der Vergangenheit immer wieder Vorstöße in diese Richtung gemacht, wir werden hier auch weiterhin aktiv sein.

Antwort SPÖ: Es gibt regelmäßig Gespräche mit dem Land, bei denen auf die schwierige finanzielle Situation der Stadt insbesondere in Hinblick auf den notwendigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs hingewiesen wird. So hat die Stadt Graz zum Beispiel ja auch bereits des Öfteren auf die Einführung einer



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

Nahverkehrsabgabe gedrängt – leider erfolglos. Über Verhandlungen zu konkreten Projekten müssten Finanzstadtrat Rüscher (ÖVP) und Verkehrsstadtrat Eustacchio (FPÖ) Auskunft geben können.

Ja, selbstverständlich sind wir dafür, dass mit dem Land (und auch dem Bund) über eine Mitfinanzierung verhandelt wird.

Von der FPÖ haben wir leider keine Antworten bekommen

Antwort Grüne: Soweit wir Grüne wissen, gab es einen Stadtratsbeschluss, der zur Folge hatte, dass Herr Bürgermeister Nagl und die damalige Vize-Bürgermeisterin Martina Schröck sowohl an die Landesregierung als auch an die Bundesregierung einen Brief verfasst haben. Ob es danach persönliche Gesprächstermine gegeben hat, entzieht sich leider genauso unserer Kenntnis, wie die Frage, ob konkrete ausgereifte Projekte vorgelegt worden sind. Festzuhalten ist - es gab zu Inhalten oder zum Fortgang dieser vorgeblichen Aktivitäten der Spitze unserer Stadt Berichte weder an den Gemeinderat noch an den Verkehrsausschuss. Wir müssen leider davon ausgehen, dass keine mehr oder weniger baureif geplanten Projekte und somit auch keine Investitionssummen mit dem Land besprochen oder gar verhandelt worden sind.

Ja, selbstverständlich würden wir uns für regelmäßige Verhandlungen mit anderen relevanten Gebietskörperschaften - beginnend beim Land Steiermark, aber auch mit dem Bund und mit Nachbargemeinden - aussprechen. Sollten wir Grüne nach der anstehenden Gemeinderatswahl die Verantwortung für das Mobilitätressort erhalten, würden wir sowohl mit dem Land Steiermark als auch im Regionalverband "Steirischer Zentralraum" (= Graz und Graz-Umgebung) solche Gespräche regelmäßig suchen, bzw. einfordern.

Antwort Piraten: Nach den uns vorliegenden Informationen hat es diesbezüglich bislang keine offiziellen Gespräche gegeben. Das Verkehrsressort liegt sowohl beim Land, als auch in der Stadt in den falschen Händen. Es wird zu wenig intensiv über Nahverkehrsfinanzierung gesprochen und keine klaren Forderungen an die Landes- und Bundesregierung gestellt. Es wird eher vorgezogen, wie auch bei anderen Themen, die Rolle des Opfers zu spielen, dem alles schwergemacht wird. Das ist einfacher, als konkrete Lösungen zu erarbeiten. Wir werden uns auf jeden Fall dafür stark machen, dass der öffentliche Verkehr Thema bleibt und darauf drängen, dass die Stadt Graz gemeinsam mit dem Land die längst überfälligen Gespräche beginnt und regelmäßig fortführt.



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

Antwort Einsparkraftwerk: Ich weiß von keinen Gesprächen. Das Einsparkraftwerk ist keine Partei, würde aber regelmäßige Gespräche begrüßen. Das Einsparkraftwerk würde sich freuen, hier mit „Pro Bim“ zusammenarbeiten zu können und vom Wissen und den Erfahrungen von „Pro Bim“ zu profitieren.

Antwort NEOS: NEOS setzt sich auf Bundesebene für einen „Finanzausgleich Neu“ ein. Dieses Geld gehört gerechter unter den Bundesländern verteilt. Das Land Steiermark ist säumig in der Finanzierung für den Grazer Nahverkehr.

Darüber hinaus wollen wir auch die Umlandgemeinden in eben diesen Straßenbahnausbau mit der Einführung eines Stadt-Regio-Tram Konzeptes einbinden um den Ballungsraum Graz näher zusammenrücken zu lassen und auch die umliegenden Regionen besser an das Grazer Öffi-Netz anzuschließen. Außerdem sind wir die einzige politische Kraft die einen 20 Millionen Einsparungsplan für Graz vorgelegt haben. Damit könnten wir auch im Gegenzug ein Studenticket um 100€ pro Jahr finanzieren.

Antwort Tatjana Petrovic: Über konkrete Gespräche, Projekte und die damit verbundene Mitfinanzierung bin ich nicht informiert. Selbstverständlich sollten regelmäßige Gespräche geführt werden und zwar über alle relevanten Projekte.

Von WIR haben wir leider keine Antworten bekommen:



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

3. Straßenbahn-Beschleunigungsprogramm

In modernen Straßenbahnbetrieben wird die Tram grundsätzlich unabhängig vom Individualverkehr geführt (in Linz ein Großteil aller Strecken). Wo das nicht möglich ist, werden Straßen verkehrsberuhigt oder durch sogenannte **Pförtnerampeln** staufrei gehalten.

In Graz liegt der Großteil des Netzes **nicht** auf eigenen Gleiskörpern, es gibt weiterhin extrem störungsanfällige Mischverkehrsabschnitte (z.B. Münzgrabenstraße, Leonhardstraße) und augenscheinlich keinerlei Beschleunigungs-Konzepte. PRO BIM fordert seit Jahren ein Beschleunigungsprogramm:

- ✓ **Mehr eigene Gleiskörper** für die Straßenbahn. Diese sollten auch baulich von der Straße abgetrennt sein. Schlechte Kompromisse wie in der unteren Conrad-von-Hötzendorfstraße sind nicht zielführend.
- ✓ **Verkehrsberuhigung** von Straßen, wo ein eigener Gleiskörper nicht möglich ist. **Schienenstraßen mit Mischverkehr dürfen nicht gleichzeitig Hauptverkehrsrouten für den Individualverkehr sein**, sonst passiert das, was die Fahrgäste täglich in den beiden oben genannten Straßen erdulden müssen.
- **Frage 3a:** Befürworten Sie als Partei ein solches Beschleunigungsprogramm? Dieses wird freilich nur mit Einschränkungen für den KFZ-Verkehr umsetzbar sein. Verkehrsflächen müssen ggf. neu organisiert werden.
- **Frage 3b:** Befürworten Sie im Besonderen die **schnelle** Umsetzung von Beschleunigungs-Maßnahmen in der Leonhardstraße und Münzgrabenstraße?

Antwort ÖVP

3.a. Die Verkehrsplanung hat dem Verkehrsausschuss 2016 ein Beschleunigungsprogramm mit dem Schwerpunkt bei den Buslinien vorgelegt. Die genaue Prüfung solcher Maßnahmen bei Straßenbahnlinien sollte prioritär erfolgen.

3.b. Auf Grund der Länge dieser Mischverkehrsabschnitte und der zahlreichen verkehrlichen Zu- und Abflüsse in diesen Straßenzügen, scheinen effektive Beschleunigungsmaßnahmen nicht leicht entwickelbar. Eine Variantenplanung sollte prioritär erfolgen.



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

Antwort KPÖ

Die KPÖ Graz tritt selbstverständlich für den Vorrang für den öffentlichen Verkehr ein. Eigene Straßenbahn- und Bustrassen sind dafür ein bewährtes Mittel.

Antwort SPÖ

Wo dies möglich ist, sollte die Tram selbstverständlich auf eigenen Gleiskörpern fahren – auch wenn das zu gewissen Einschränkungen im KFZ-Verkehr führt. Allerdings muss dies gut abgestimmt in einem Gesamtverkehrskonzept sein – und ein solches zu entwickeln, fällt in den Aufgabenbereich des Verkehrsstadtrates, seine Fachämter verfügen über die Kompetenz und das Know How.

Die Leonhard- und die Münzgrabenstraße sind sicherlich besonders belastet und eine Beschleunigung der Straßenbahn ist wünschenswert. Also ein grundsätzliches ja, wobei auch hier die Einbettung in ein Gesamtkonzept notwendig ist.

Von der FPÖ haben wir leider keine Antworten bekommen

Antwort Grüne

Ja, wir Grüne befürworten seit langem, dass der öffentliche Verkehr im Allgemeinen, insbesondere aber unsere Straßenbahnen als Rückgrat unseres öffentlichen Verkehrs in Graz beschleunigt werden müssen (bzw. als erstes Ziel für Graz staufrei verkehren können müssen). So sind wir sowohl für den priorisierten Ausbau auf eigenen Trassen (solche Trassen sollten möglichst als Rasengleise ausgeführt sein), aber auch für andere geeignete Maßnahmen, wie etwa Ausbau der Ampelbeeinflussungen durch die Tram und - wo sinnvoll - auch mittels Pfortnerungen zum Vorteil der Straßenbahn. Der verbleibende KFZ-Verkehr wird wohl durch Dosierung bereits im Zulauf so organisiert werden müssen, dass es zu keinen gravierenden Zeitverlusten für die Tram kommt.

Ja, unbedingt. Sowohl die Leonhardstraße als auch die Münzgrabenstraße sind umgehend (und in genau dieser Abfolge) neu zu organisieren. Beides sehen wir als unbedingt notwendige Maßnahmen für die nächste Periode an.

Antwort Piraten

Wir befürworten ein solches Beschleunigungsprogramm. Der öffentliche Verkehr sollte auf jeden Fall gegenüber dem Individualverkehr priorisiert werden. Dabei darf aber nicht auf Begleitmaßnahmen



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

vergessen werden. Wenn der Individualverkehr zurückgedrängt werden soll, müssen ausreichende und vor allem attraktive Park&Ride Anlagen für alle Pendler errichtet werden.

Wir befürworten die rasche Umsetzung [bzgl. Leonhard- und Münzgrabenstraße], zusätzlich müssen für die PendlerInnen rasch P&R Anlagen errichtet werden, da es sich um wichtige Ein- bzw. Ausfallsstraßen handelt.

Antwort Einsparkraftwerk

Das Einsparkraftwerk befürwortet ein Beschleunigungsprogramm für die Straßenbahn. Schnellschüsse sind selten gut. Wenn hier etwas nicht gut umgesetzt wird, dann kann dies viele potentiell gute Nachfolgeprojekte verhindern.

Antwort NEOS

Wir NEOS sprechen uns deutlich für ein Beschleunigungsprogramm für die Straßenbahn aus und sehen eigenständige Gleiskörper als den besten Weg diese Beschleunigung umzusetzen. In den von Ihnen genannten Beispielen der Münzgrabenstraße und Leonhardstraße wird die Schaffung eines eigenen Gleiskörper für Straßenbahnen aber wohl leider aufgrund der baulichen Situation ein Wunschtraum bleiben, da eine so erhebliche Beeinträchtigung des Individualverkehr unserer Meinung ebenso wenig für die gesamte Grazer Verkehrssituation wünschenswert ist. Vielmehr sollte man versuchen die verkehrstechnischen Schlüsselstellen im Fall der Münzgrabenstraße eben den Dietrichsteinplatz, verkehrstechnisch so umzugestalten, dass mit dem dort vorhandenen Raum Staupunkte entschärft werden können. Gleiches gilt für die Leonhardstraße

Antwort Tatjana Patrovic

Da ich grundsätzlich für eine autofreie Innenstadt bin und das nur mit einer umfassenden Neuorganisation geht, müsste man eigentlich alle Programme, darunter auch das Beschleunigungsprogramm, neu definieren. Die schnelle Umsetzung eines Beschleunigungsprogramms für die Leonhard- und Münzgrabenstraße befürworte ich

Von WIR haben wir leider keine Antworten bekommen



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

4. Sind E-Busse oder sonstige Buskonzepte eine Alternative zum Straßenbahnausbau?

Antwort ÖVP

Aus meiner Sicht ja.

Kommentar von Pro Bim:

Wir haben in der Vergangenheit immer wieder auf die Vorteile der Straßenbahn hingewiesen, und unter welchen Umständen sich die Stadt diese zunutze machen sollte: Die Straßenbahn ist leistungsfähiger (kann mehr Menschen transportieren), bei den Fahrgästen beliebter („Schienenbonus“) und bei entsprechenden Fahrgastzahlen auch wirtschaftlicher. Busse können und sollen das Tramnetz ergänzen; nicht überall ist eine Straßenbahnlinie realisierbar oder notwendig. Sobald eine Strecke jedoch die nötigen Voraussetzungen erfüllt, sollte sie mit einer Straßenbahn erschlossen werden. Buskonzepte als Alternativen oder Dauerprovisorien lehnen wir ab.

Antwort KPÖ

Dem schienengebundenen Verkehr ist für uns Priorität einzuräumen. Dort, wo es weniger Nachfrage aufgrund dünner Besiedlung gibt, sind Busse natürlich eine gute Alternative.

Antwort SPÖ

Zu prüfen ist das jedenfalls. Pauschal ist die Frage weder mit ja, noch mit nein zu beantworten. Vielleicht können mittel- und langfristig E-Busse mit den Vorteilen der Straßenbahn gleichziehen, vielleicht werden sie mancherorts Alternative, da und dort vielleicht sogar besser sein. Die SPÖ Graz sieht sich nicht als „pro Straßenbahn“-Lobbyistin, sie ist „pro ÖV“-Lobbyistin. Wir werden den ÖV nur dann als wirklich attraktive Alternative zum Individualverkehr ausweisen können, wenn wir immer auf dem Stand der Technik sind – deshalb auch die jetzt laufenden Testreihen mit E-Bussen.

Von der FPÖ haben wir leider keine Antworten bekommen

Antwort Grüne

Nein, keinesfalls. Nur ein konsequenter Ausbau unseres Straßenbahnnetzes bringt aus Sicht der Grünen Graz verkehrspolitisch wieder auf den richtigen Weg und ist, auch aus Sicht einer gerechten Stadtentwicklung in der Lage, mitzuhelfen, dass sich möglichst viele Grätzeln und Stadtteile im Sinne der Bedürfnisse der dort lebenden Menschen verändern.



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

Auf unseren innerstädtischen Bus-Linien kann und soll jedoch auch über den sinnvollen - weil ökologischeren - Einsatz neuer Antriebstechnologien nachgedacht werden. Ein wenig skeptisch sind wir jedoch, ob die nun aktuell getesteten Systeme jemals störungsunanfällig im Regelverkehr einsetzbar sein werden. Jedenfalls gäbe es in Europa eine Palette an Anbietern, die mit 'konventionell' betriebenen E-Bussen bereits jetzt erfolgreich im täglichen Linienverkehr unterwegs sind. Aber die Stadt Graz hat sich hier für einen Versuch mit nicht unbeträchtlichen Kosten entschieden. Die Ergebnisse dieses bereits angelaufene Versuches sind nun aber abzuwarten.

Antwort Piraten

Nein, generell sollte der Straßenbahn aufgrund der höheren Transportkapazitäten der Vorzug gegeben werden. Zusätzliche Buskonzepte auf bestimmten Strecken, die für einen Straßenbahnausbau ungeeignet sind, werden aber trotzdem erforderlich sein. Dabei auf alternative Antriebsformen (E-Busse) zu setzen ist auf jeden Fall, gerade in unserer feinstaubgeplagten Stadt, unumgänglich.

Antwort Einsparkraftwerk

In Graz gibt es aktuell mit Straßenbahn und Bus zwei Systeme, die funktionieren. Bei der Expansion sollte überlegt werden wie hier die Prioritäten zu setzen sind.

Antwort NEOS

Eine Umstellung der Grazer Busflotte auf ein Hybrid bzw. rein elektrisches Antriebssystem ist aus umweltpolitischer Sicht sehr zu begrüßen. Busse, die in nur 20 Sekunden an den Bushaltestellen soweit geladen werden können, dass sie den Verbrennungsmotor betriebenen Modellen in Punkto Reichweite nichts nachstehen, könnten ein interessantes Konzept für Graz sein. Damit könnte eine Vorreiterrolle in Punkto e-mobility in Europa eingenommen werden. Insofern sehen wir eine Busflotte mit elektrischen Antriebssystem, welche eine vom Gleiskörper unabhängige Routenführung ermöglicht als einen Schritt in die richtige Richtung. Ein O-Bus-Konzept sehen wir hingegen als keine sinnvolle Ergänzung des Grazer Verkehrsnetzes.

Antwort Tatjana Patrovic

Ja, eine Alternative sind die Buskonzepte sicher, Frage ist nur wo, wann und im welchen Ausmaß und wie sehen die „Gewinne“ und "Verluste" aus und zwar für jede einzelne Zielgruppe (AutofahrerInnen, BIM FahrerInnen, FußgängerInnen, Geschäftstreibende, Pendler usw...)

Von WIR haben wir leider keine Antworten bekommen



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

5. Befürworten Sie die vermehrte Schaffung von Rasengleisen? Diese sind nicht nur optisch ansprechend, sondern haben auch betriebliche Vorteile (keine Behinderung der Tram durch den Individualverkehr) und wirken sich nachweislich positiv auf das Klima aus.

Antwort ÖVP

Ja, zumindest überall dort, wo ein Gedeihen des Rasens möglich scheint.

Antwort KPÖ

Rasengleise sind - u. a. aus den von Ihnen genannten Gründen - vermehrt zu schaffen, allerdings sind diese mit deutlich höheren Kosten verbunden.

Antwort SPÖ

Selbstverständlich befürwortet die SPÖ dies – von unserer Fraktion wurde im Gemeinderat sogar explizit darauf gedrängt, Rasengleise unbedingt in Betracht zu ziehen, wo immer dies möglich ist – die zunehmende Versiegelung wirkt sich extrem negativ aus. Entsiegelungsmaßnahmen, wo immer machbar, sind ein Gebot der Stunde und die Stadt sollte da Vorreiterin sein.

Von der FPÖ haben wir leider keine Antworten bekommen

Antwort Grüne

Ja unbedingt, wir haben auch im Gemeinderat dazu schon in der letzten Periode eine Initiative gesetzt. Wir Grüne setzen neben den bereits in der Frage angeführten Gründen, nämlich dass Rasengleise optisch sehr ansprechend sind und dass sie nicht von KFZ befahren werden können, auch aus einem weiteren Grund für deren vermehrten Einsatz ein: Rasengleise haben erwiesenermaßen eine positive klein-klimatologische Auswirkung in der gebauten Stadt mit ihrer teilweise hohen Versiegelung. Unser Graz wächst und wird dichter - jedes Grün und jede nicht versiegelte Fläche hilft unsere Sommer kühler und unser Umfeld lebenswerter zu erhalten.

Antwort Piraten

Rasengleise sollten überall dort, wo die Straßenbahn eine eigene Trasse hat eingesetzt werden. In Bereichen, wo eine gemeinsame Nutzung mit anderen Verkehrsmitteln stattfindet, macht es allerdings wenig Sinn, da der Rasenkörper zu sehr verdichtet wird und damit abstirbt.



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

Antwort Einsparkraftwerk

Das Einsparkkraftwerk tritt für die Rasengleise ein, da hier auch eine ordentliche Entlastung für das Grazer Kanalsystem als auch eine deutliche Lärmreduktion erreicht werden kann.

Antwort NEOS

Wir NEOS befürworten die Schaffung von echten Rasengleisen (keine Rasengleise mit Rasensteinen) bzw. auch die Schaffung von Schwellengleisen in Gleisabschnitten werden, wo dies möglich ist, von uns unterstützt.

Antwort Tatjana Patrovic

Ja

Von WIR haben wir leider keine Antworten bekommen



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

6. Reininghaus und Smart City – Die Erschließung neuer Stadtteile mit hochrangigen Schienenverkehrsmitteln von Anfang an wäre ein sehr positives Signal für die Mobilität. Gute Beispiele hierfür sind die Seestadt (Wien) oder die Hafencity (Hamburg). In Graz sollten die Verlängerungen der Linien 3 und 6 Ende 2019 in Betrieb genommen werden; das ist schon sehr spät, 2016 wurde der Zeitplan aber um ein weiteres Jahr nach hinten verschoben. **Werden Sie dafür eintreten, dass der ursprüngliche Zeitplan eingehalten wird und spätestens Ende 2019 die ersten Trams nach Reininghaus und Smart City fahren?**

Antwort ÖVP

Aus meiner Sicht auf Grund der Verfahrens- und Umsetzungsdauer nicht realistisch.

Antwort KPÖ

Die KPÖ Graz ist immer dafür eingetreten, dass der Anschluss von Reininghaus und smart city noch vor dem Bezug dieser neuen Stadtteile erfolgen soll, gerade die Seestadt Wien diene uns hier als Vorbild. Wir haben die Verschiebung des Zeitplans sehr kritisch betrachtet, ob aber nunmehr der ursprüngliche Zeitplan umgesetzt werden kann, hängt nicht nur von den finanziellen sondern auch von personellen Ressourcen und den verschiedenen Genehmigungsverfahren ab - so wünschenswert dies auch wäre.

Antwort SPÖ

Straßenbahnen sollen rollen, wenn es das entsprechende Fahrgastpotential gibt. Da gilt es einfach, beides – Bauprojekt wie Tram-Projekt - klug aufeinander abzustimmen. Würde sich – rein theoretisch - ein Projekt um zwei, drei Jahre nach hinten verschieben, wäre es ja wohl ein gegenüber den GrazerInnen nicht zu verantwortender Schildebürgerstreich, stur am Tram-Zeitplan festzuhalten und nicht ein anderes ÖV-Projekt stattdessen vorzuziehen. Freilich gilt: zwischen dem Einzug der BewohnerInnen und der Inbetriebnahme der verlängerten Linien sollte so wenig Zeit wie möglich liegen.

Von der FPÖ haben wir leider keine Antworten bekommen

Antwort Grüne

Ja, wir Grüne werden uns vehement für die Einhaltung des ursprünglichen Zeitplanes einsetzen. Für uns ist der in Aussicht gestellte geringe Anteil an Autofahrten durch BewohnerInnen und NutzerInnen dieser beiden Stadterweiterungsgebiete nur dann realistisch erreichbar, wenn die Tram rechtzeitig in Betrieb genommen werden kann. Und die Finanzierung wäre über die Umschichtung jener Mittel, die im Herbst



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

2016 für den Zentralen Speicherkanal reserviert wurden, auch ohne große neuerliche Budget-Belastung realisierbar.

Antwort Piraten

Wir werden uns auf jeden Fall dafür einsetzen, dass der Zeitplan eingehalten wird. Eine neuerliche Verschiebung ist für uns inakzeptabel.

Antwort Einsparkraftwerk

Ein funktionierender öffentlicher Verkehr zu Beginn einer neuen Besiedelung ist zu begrüßen, da hier bereits das zukünftige Verkehrsverhalten entscheidend geprägt wird. Da aktuell der Baufortschritt auch nicht dem Plan entspricht, könnte ev. ein Jahr Verzug gerade noch toleriert werden. Genauere Hintergrundinformationen fehlen hier uns aber zur Zeit.

Antwort NEOS

Die Erschließung neuer städtischer Siedlungsgebiete mit gutem Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz stellt unserer Meinung nach einen essentiellen Bestandteil in der Stadtplanung dar. Sind die Gebäude und Wohnungen bezugsfertig, ohne, dass noch die nötige Infrastruktur geschaffen wurde, wird erneut das Auto zum primären Transportmittel im städtischen Raum werden. Deshalb werden wir NEOS stark dafür eintreten, dass es zu keinen weiteren Verzögerungen im Zeitplan kommt.

Antwort Tatjana Patrovic

Falls es bis dahin überhaupt möglich ist, (das ist bereits in 2 Jahren), ja.

Von WIR haben wir leider keine Antworten bekommen



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

7. Welche Straßenbahnprojekte sollen Ihrer Ansicht nach auf jeden Fall in der kommenden Regierungsperiode (2017 bis 2022) in Betrieb genommen werden? Was werden Sie dazu beitragen, dass dies gelingt?

8. Welche Projekte sollen zusätzlich soweit vorangetrieben werden (inkl. Finanzierung!), dass eine Inbetriebnahme in der nachfolgenden Periode (2022-2027) möglich ist?

9. Welche Priorität hat für Sie die Verlängerung der bestehenden Fahrzeuge auf 40 Meter, um mehr Fahrgäste transportieren zu können? Sehen Sie eine Möglichkeit, dies in der kommenden Periode endlich umzusetzen?

Antwort ÖVP

7.a. Reininghaus, Innenstadtentflechtung, SmartCity. 7.b. Ausreichend Personal für Planung, Finanzierungsverhandlungen, ...

8. Nordwestlinie, Anbindung der Nahverkehrsknoten. Im Gemeinderat sollte 2017 ein aktualisierte Prioritätenreihung ausgearbeitet werden.

9. Ja – Ist eine Verlängerung des Cityrunner nicht schon konkret ?

Antwort KPÖ

7. Der Anschluss von Reininghaus und smart city sowie die Innenstadtentflechtung sollten hier ganz oben auf der Prioritätenliste stehen. In- und außerhalb des Gemeinderates werden wir versuchen, Druck dafür aufzubauen.

8. Wiedererrichtung der Ringlinie 2, Nordwestlinie (NVK Gösting)

9. Die Verlängerung der bestehenden Garnituren könnte, bei gutem Willen, sicherlich in dieser Periode umgesetzt werden.

Antwort SPÖ

Für beide Fragen [7 und 8] gilt: Im Haus Graz sind auf BeamtInnenebene Top-Fachleute für diese Bereiche tätig – man sollte sich bei Entscheidungen über solche Mega-Investitionen jedenfalls auch an deren Expertise orientieren und Machbarkeit vor Wunschenken stellen.

Je mehr wir da Netz ausbauen, umso drängender wird eine Entlastungsstrecke für die Herrengasse. Natürlich brauchen wir die Anbindung von Reininghaus, natürlich Smart-City, eine Uni-Linie wäre toll, die



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

Erschließung bis Straßgang wünschenswert, auch Gösting böte sich an. Nur müssen wir wirklich aufpassen, uns nicht in Luftschlössern zu verlieren: Einschließlich der dafür notwendigen Ausweitung der Tramflotte samt zusätzlichem Personal, Instandhaltung bzw. Erneuerung des bestehenden Fuhrparks, bewegen wir uns da in Milliardenhöhe – ohne zusätzliche Finanzmittel wie fairen Finanzausgleich, Nahverkehrsabgabe, interkommunalen Finanzausgleich wird das nicht machbar sein.

Im Sinne einer weiteren Attraktivierung des ÖV ist der lange Mittelteil natürlich wichtig – denn wenn wir wollen, dass möglichst viele vom eigenen KFZ auf die sanfte Mobilität überwechseln, müssen neben attraktiven Rad- und Fußweg-Angeboten selbstverständlich auch die Öffis zum Umsteigen einladen. Und in den Stoßzeiten sind wir auf etlichen Linien schon an der Kapazitätsgrenze – da geht es jetzt einfach darum, einen gangbaren Weg zu finden. Es ist ja nicht nur das Stück mehr Straßenbahn – es braucht dann dafür eine größer dimensionierte Werkstätte und man wird sicher auch genau darauf achten müssen, wo überhaupt die längeren Wagen zum Einsatz kommen können, welche Strecken dafür baulich geeignet sind. Aber es scheint sich da bereits eine Lösung abzuzeichnen.

Von der FPÖ haben wir leider keine Antworten bekommen

Antwort Grüne

Die Linien nach Reininghaus und Smart City - Waagner-Biro-Straße sowie die Südwest-Linie samt Innenstadtentflechtung. Des Weiteren ist mit der konkreten Planung der Nordwest-Linie (samt Baubeschluss) und mit den entsprechenden Variantenentscheidungen für die Anbindung der Karl-Franzens-Universität sowie der Verlängerung der Linie 5 von Puntigam nach Seiersberg (zumindest) fortzufahren.

Unser möglicher Beitrag wird naturgemäß vom Wahlergebnis abhängen. Und das Gewicht unserer Vorschläge für ein ambitioniertes Straßenbahnausbauprogramm wird selbstverständlich auch von der Rolle, die wir Grüne danach in Gemeinderat und Stadtregierung einnehmen können, bestimmt sein. Aber ob wir Grüne nun in einer Koalition sind, oder in Opposition bleiben, wir werden politisch weiterhin dafür kämpfen, dass der Stillstand beim Ausbau unserer Bim überwunden wird. Unser Ziel ist es, jährlich etwa 2.000 Meter neue Gleise von 2018 - 2022 zu planen, zu bauen und in Betrieb zu nehmen.

[z. 8] Die Nordwest-Linie, die Anbindung der Uni (event. als Ringlinie zum Hauptbahnhof), die Verlängerung der Linie 5 nach Seiersberg, die Linie Liebenau-West sowie die 2. Ausbaustufe der Südwest-Linie nach Straßgang



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

[z. 9] Ja, das hat hohe Priorität und die Zeit drängt aufgrund der wachsenden Fahrgastzahlen immer mehr. Ja, es muss aus unserer Sicht bis 2022 zumindest möglich sein, die Bestellung neuer langer Garnituren einzuleiten, bzw. den Einbau der nötigen Elemente in bereits vorhandene Straßenbahnzüge in ausreichendem Ausmaß zu finalisieren.

Antwort Piraten

Die Anbindung von Reininghaus, sowie der Uni 1er haben bei uns höchste Priorität, ebenso sollte die Südwest-Linie über Griesplatz bis zur S-Bahn Don Bosco, sowie eine Entlastungsstrecke für die Innenstadt, um das Nadelöhr Herrengasse zu entlasten, errichtet werden. Wir werden in den zuständigen Ausschüssen, sowie im Gemeinderat immer wieder darauf hinweisen und Anträge einbringen.

Die Linie 9 nach Gösting, sowie der Anschluss der Shopping City Seiersberg, weiters die Verlängerung der Linien 1 und 4 und der Lückenschluss zum Center West gemäß unserem Vorschlag auf www.oeffmilliarde.at sollen ebenfalls vorangetrieben werden. Die Finanzierung sollte über Stadt, Land, Bund und EU erfolgen, da wir Graz auch als Großraum sehen und entsprechend fördern lassen wollen. Die darüber hinaus fehlenden Mittel könnten über eine Nahverkehrsabgabe, Werbeeinnahmen, zweckgebundenen Parkgebühren, etc. lukriert werden. Die entsprechenden Flächen können schon jetzt im Flächenwidmungsplan 4.0 berücksichtigt werden, wie wir in unserer Einwendung zu diesem Plan dargelegt haben.

Die Verlängerung der Fahrzeuge oder eine Taktverdichtung müssen schon jetzt diskutiert werden, machen aber wegen dem Nadelöhr Herrengasse noch wenig Sinn, vorher muss dieses unbedingt durch eine Entlastungsstrecke entschärft werden. Zu Stoßzeiten fahren schon jetzt die Straßenbahnen dicht an dicht, dass es für Fußgänger schwer ist, die Fahrbahn zu überqueren. Danach sollte eine Verlängerung der Züge aber umgehend erfolgen.

Antwort Einsparkraftwerk

Hier verweisen wir wieder auf Antwort 2b

Zu 9.: Hier fehlen uns die Hintergrundinformationen für eine konkrete Bewertung. Unserer Ansicht nach sollten aber nicht zu viele verschiedenen Systeme parallel arbeiten.



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

Antwort NEOS

Das am dringendsten benötigte Straßenbahnprojekt ist die Errichtung einer Innenstadt-Umfahrung über die Elisabethnergasse und den Griesplatz. Auch der Straßenbahnanschluss der Reinighausgründe und der Smart City sollten definitiv noch in der kommenden Regierungsperiode in Betrieb genommen werden. Damit wäre auch gleich der Ausgangspunkt für die Schaffung der Süd-West Linie nach Don-Bosco geschaffen.

Außerdem muss die Karl Franzens Universität endlich mit einer alternativen Routenführung an das Straßenbahnsystem angeschlossen werden.

Es muss auch in die Verlängerung der bestehenden Fahrzeuggarnituren investiert werden um auf besonders ausgelasteten Strecken mehr Kapazitäten zu schaffen. Wir NEOS werden im Gemeinderat aktiv Anträge einbringen um diese Bauvorhaben zügig umzusetzen. Wir wollen Druck auf die Stadtregierung ausüben, damit die Grazer Verkehrspolitik endlich weg von utopischen Projekten und hin zu sinnvollen Verkehrskonzepten gelangt.

Die Süd-West-Linie nach Don-Bosco mit eventueller Verlängerung nach Webling sowie die Nord-West-Linie. Ebenso sollte in die Anschaffung von langen Stadt-Regio-Tram Garnituren investiert werden um möglichst bald ein langfristiges Stadt-Regio-Tram Konzept mit Anbindung von Seiersberg, Flughafen Graz, Judendorf-Strassengel, Raaba etc. umzusetzen.

Wir NEOS sehen die Verlängerung bestehender Fahrzeuggarnituren als die beste und kostengünstigste Variante an, um besonders ausgelastete Strecken (z.B. Linie 7) zu entlasten. Langfristig sehen wir die Anschaffung von Stadt-Regio-Tram Fahrzeuggarnituren die sowohl am innerstädtischen Gleichstromnetz als auch am ÖBB Netz betrieben werden können, als sinnvolle Erweiterung des Fuhrparks an.

Antwort Tatjana Patrovic

Innenstadt Entlastung (Neutorgasse), Regio Tram nach Seiersberg, Regio Tram nach Fernitz, Grambach, Hausmannstätten (Parallel-Parkplätze in Graz Umgebung bauen).

Innenstadt Umfahrung (Elisabethnergasse)

Ich werde zuerst den Bedarf überprüfen lassen. Vielleicht könnten man durch öfters Fahren oder sonstige Maßnahmen ohne zusätzliche Investitionen dasselbe erreichen.

Von WIR haben wir leider keine Antworten bekommen



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

- 10. Werden Sie dafür eintreten, dass fahrgastreiche Buslinien möglichst schnell auf Straßenbahn umgestellt werden?** Spätestens ab ca. 7000-8000 Fahrgästen pro Werktag ist eine Straßenbahn im Betrieb nachweislich wirtschaftlicher.
- 11. Werden Sie dafür eintreten, dass in Graz regelmäßig verschiedene Straßenbahnmodelle unterschiedlicher Hersteller getestet werden, so wie das derzeit bei den E-Bussen der Fall ist?**
- 12. Der häufige Schienen-Ersatzverkehr mindert die Attraktivität der Grazer Straßenbahn enorm. Werden Sie die Errichtung einer zweiten Schienenachse („Innenstadt-Umfahrung“) und die Errichtung von Wendeschleifen nahe des Zentrums (Keplerbrücke und Südtiroler Platz) in der kommenden Periode forcieren?**

Antwort ÖVP

10. Im Gemeinderat sollte 2017 ein aktualisierte Prioritätenreihung für den Straßenbahnausbau ausgearbeitet werden.

11. Straßenbahngarnituren sind nicht von der Stange zu kaufen sondern werden stark projektbezogen customized, daher macht der Aufwand regelmäßiger "Testfahrten" außerhalb von Ausschreibungen vermutlich nicht viel Sinn. *(Kommentar: Technische Vorzüge und Nachteile einzelner Modelle ließen sich trotzdem in einem Testbetrieb eruieren)*

12. Ja

Antwort KPÖ

10. Dass der schienengebundene Verkehr gegenüber Buslinien viele Vorteile bringt und auch von uns positiver gesehen wird, steht ausser Zweifel.

11. Unterschiedliche Straßenbahnmodelle sollten unbedingt getestet werden, damit nicht negative Auswirkungen wie bei der Vario-Bahn eintreten.

12. Insbesondere die Innenstadt-Entflechtung steht ganz oben auf unserer Prioritätenliste.

Antwort SPÖ

Selbst in Vorwahlzeiten sollte man so ehrlich und mutig sein, nicht die lauwarmen Eislutscher und das Freibier für alle zu versprechen: „Möglichst schnell“ ist dehnbar – und Fahrgästen, die jetzt zB im übervollen 31er wie Sardinen in einer Dose eingeklemmt sind, nützt es wenig, in Aussicht gestellt zu



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

bekommen, dass vielleicht 2025 oder 2029 Besserung in Sicht ist. Wir werden angesichts der hohen Errichtungskosten und auch der Vorlaufzeiten für Straßenbahnprojekte kurzfristige Lösungen brauchen – vielleicht sind Taktverdichtungen möglich, größere Busse, vielleicht bieten Großraum-Metrobusse oder die E-Busse für manche dieser Linien eine geeignete Entlastung. Da bedarf es einfach eines offenen Zuganges, eines flexibleren Denkens: Der Fahrgast möchte pünktlich, günstig und bequem von A nach B kommen, doch das nicht irgendwann in ferner Zukunft. ***(Kommentar: Die Vorteile der Straßenbahn gegenüber Bussen wurden oft genug dargelegt, vor allem auf fahrgastreichen Strecken. Wir glauben kaum, dass die Adaptierung des Netzes für Doppelgelenkbusse etc. weniger aufwendig und kostenintensiv ist, als die Errichtung einer Schienenstrecke. In Frankreich werden inzwischen Spurbusnetze (sog. „Translohr“) auf Straßenbahn umgestellt)***

Die doch nicht in jeder Hinsicht positiven Erfahrungen mit der Variobahn zeigen, dass man vor solche Modellentscheidungen sehr genau überlegen, Vor- und Nachteile möglichst auch in der Praxis überprüfen soll. Wenn also wieder eine solche Großinvestition ansteht oder sich interessante technische Neuerungen auftun, die für uns in Graz von Vorteil sein könnten, werden wir jedenfalls dafür eintreten.

Das sind selbstverständlich vorrangige Projekte, die noch umso wichtiger werden, je mehr das Straßenbahnnetz ausgebaut wird. Auch hier wird der künftige Verkehrsreferent gefordert sein, kluge und finanziell machbare Lösungen entwickeln zu lassen. Die wirklich nur kleinräumige Verlängerung der Linie 7 im Bereich der MedUni, deren Sinnhaftigkeit ja von gar nicht wenigen bezweifelt wird, hat an die 30 Millionen Euro gekostet – wir reden auch bei diesen vergleichsweise „kleinen“ Projekten von Großinvestitionen. ***(Kommentar: Die Verlängerung der Linie 7 hat nicht 30 Millionen gekostet. Dieser Betrag beinhaltet mehrere Verkehrsmaßnahmen, nicht nur für die Tram, sondern auch für den Radverkehr und zu einem großen Teil auch für den Autoverkehr)***

Von der FPÖ haben wir leider keine Antworten bekommen

Antwort Grüne

Ja. Und zwar prioritär mit der Südwest-Linie für die Linien 31 und 32 sowie auf der Nordwest-Linie für den 40er und zum Teil für den Bus 67. Des Weiteren wäre die Achse Hauptbahnhof - Universität (58 und 63) sowie eine Schienenstrecke auf der Linie 34 anzugehen

Im Falle anstehender Fahrzeugbestellungen ist dies für uns Grüne jedenfalls eine notwendige Voraussetzung. Schlussendlich bedeutet das für uns, wenn Graz sich tatsächlich entschließen kann, eine



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

Straßenbahnausbau-Offensive zu starten (und auch durchzuhalten), dass wir regelmäßig die Modelle verschiedener Anbieter testen werden.

Jedenfalls muss die Innenstadtumfahrung (Innenstadtentflechtung) über den Griesplatz und die Elisabethnergasse zum Roseggerhaus realisiert werden. Welche weiteren Maßnahmen zur Minderung der Störungsanfälligkeit tatsächlich realisiert werden können, ist fachlich dringend zu diskutieren. Die beiden vorgeschlagenen Ersatz-Wendeschleifen sollten aus unserer Sicht unbedingt in diese Überlegungen miteinbezogen werden.

Antwort Piraten

Ja, auch durch die Umsetzung vieler einzelner Straßenbahnprojekte – z.B. Uni 1er, oder Ringlinie – könnten Buslinien die zur Zeit Kapazitätsprobleme haben abgelöst werden. Auch eine Optimierung der Linienführungen kann hier helfen. Man muss sich nach dem von uns geforderten extensiven Ausbau der Straßenbahnstrecken anschauen wie sich die Buslinien entwickeln und dann gegebenenfalls neue Streckenführungen planen und testen.

Neue Straßenbahnmodelle müssen unbedingt intensiv auf unseren Strecken getestet werden damit das ideale Produkt für Graz gefunden werden kann. Ausschreibungen und Tests haben transparent und nicht hinter verschlossenen Türen stattzufinden. Die E-Bus- Tests in Graz sehen wir kritisch, da im Moment nur eine Firma zum Zug gekommen ist – wir werden uns aber stark machen, dass auch andere Busse in Graz getestet werden.

Wie schon in Frage 7 dargelegt ist die Entlastungsstrecke aus unserer Sicht extrem wichtig um den Ausbau der Öffis in Graz intensiv vorantreiben zu können.

Antwort Einsparkraftwerk

10) Hier sollten zuerst eine Taktverdichtung und größere Busse, sowie Linienänderungen in Betracht gezogen werden. Wir sind grundsätzlich für eine Umstellung auf Bim bei großer Fahrgast-Frequenz, allerdings erscheint uns die Forderung zu visionär in Anbetracht der derzeit hinkenden Umsetzung wichtigerer Bim-Erweiterungen

11) Auf verschiedenen Angebote zurückgreifen zu können ist ein Vorteil. Es sollten dann aber auch nicht zu viele verschiedene Systeme parallel laufen.

12) Schön langsam sollten wir anfangen Prioritäten zu setzen ;-). Beim Schienenersatzverkehr sollte zuerst einmal eine Ursachen-Analyse gemacht werden. Zusätzliche Wendeschleifen klingen interessant, zuerst sollte aber einmal die baulichen Anforderungen überprüft werden.



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

Antwort NEOS

Wir NEOS sehen bei vielen Grazer Buslinien (z.B. 31,32, 39,40 ...) akuten Handlungsbedarf um diese auf Straßenbahn umzustellen. Dies ermöglicht ein weitaus effizienteres und wirtschaftlicheres Betreiben dieser Strecken. Unser Bestreben spiegelt sich auch bei den von uns favorisierten Projekten zum Ausbau der Straßenbahn in Graz wieder.

Wir NEOS wollen Graz zu einer Vorzeigestadt in Punkto Öffentlicher Verkehr in Europa machen. Das Erproben neuer Verkehrsmittel von neuartigen E-Bussen über autonome Fahrzeuge bis hin zu neuen Straßenbahnmodellen begrüßen wir, sofern dabei auch immer ernsthafte Bestrebungen für eine Verbesserung der Grazer Verkehrssituation ersichtlich sind. Transparente Ausschreibungen sollten im Jahr 2017 selbstverständlich sein.

Eine Innovation die wir sofort in Graz umsetzen wollen ist das Gratis-Ticket, wie in Stuttgart: Für das Ansehen einer kurzen Werbung, darf man dafür gratis mit den Öffis fahren.

Die Errichtung einer Innenstadt Umfahrung hat für uns NEOS gleich eine 2-fache Bedeutung. Sie unerlässlich um eine weitere Verdichtung der Fahrplankartung zu ermöglichen.

Antwort Tatjana Patrovic

Ad 10 - Falls ein Bedarf besteht und die optimale Finanzierung abgesichert ist – Ja.

Ad 11 – Ja

Ad 12 - In der kommenden Periode glaube ich nicht, dass ich das tun werde.

Von WIR haben wir leider keine Antworten bekommen



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

13. Südwestlinie – „Griesplatz-Schleife“: In der vergangenen Periode wurde eine für die Straßenbahn ziemlich unsinnige Umplanung bei der Südwestlinie beschlossen: Die Tram soll stadteinwärts einen kurvigen und teuren 400-Meter-Umweg über die Augartenbrücke machen. **Halten Sie grundsätzlich an dieser Variante fest oder sind sie bereit, mehrere Varianten gegeneinander abzuwägen und sich schließlich für eine zu entscheiden, die für die Straßenbahn nicht nur Nachteile hat?**

Antwort ÖVP

Persönlich halte ich von der Griesplatzschleife auch nichts! *(Kommentar: Hierbei handelt es sich um eine persönliche Meinung die in diesem Fall nicht der Parteilinie entspricht. Sie zeigt aber, dass die aktuelle „Lösung“ auch ÖVP-intern umstritten zu sein scheint und keinesfalls der Weisheit letzter Schluss für ein 120-Millionen-Projekt sein kann.)*

Antwort KPÖ

Wir haben uns im Gemeinderat gegen die letztlich beschlossene Variante ausgesprochen, wiewohl diese den Vorteil der Anbindung der GKK hat. *(Kommentar: Die GKK ließe sich auch über eine Haltestelle im Bereich Roseggerkai/Redetzkystraße anbinden. Die Entfernung beträgt weniger als 100 Meter)*

Antwort SPÖ

Da ist nach langen Diskussionen, nach vielfältigem Abwägen von Vor- und Nachteilen, nach Kosten-Nutzenanalysen verschiedener Varianten letztlich eine Entscheidung getroffen worden, die auch aus Sicht der Mehrheit der Fachleute die in Summe beste Lösung ist. Das jetzt wieder aufzuschnüren, scheint nicht wirklich zielführend zu sein, sondern würde unnötige, enorme Verzögerungen nach sich ziehen. *(Kommentar: Dies ist definitiv nicht die „in Summe“ beste Lösung. Es ist die beste Lösung für den Autoverkehr. Für die Straßenbahn hat diese Variante ausschließlich Nachteile. Sie ist nicht nur länger und teurer, durch die engen Kurven ist auch keine attraktive Fahrgeschwindigkeit möglich und der – unnötige – Mischverkehr in der Zweiglasse wird die Straßenbahn zusätzlich behindern)*

Von der FPÖ haben wir leider keine Antworten bekommen

Antwort Grüne

Dieser von Schwarz und Blau verursachte verkehrspolitische Unsinn ist in der nächsten Periode von einer neuen Stadtregierung und einem neuen Gemeinderat jedenfalls neu zu bewerten! Wir Grüne werden weiterhin klar für die 2011 beschlossene, direkte Trassenführung über die Brückenkopfgasse und die



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

Radetzkybrücke eintreten und erwarten uns von so gut wie allen anderen Parteien ein diesbzgl. Umdenken. Die erheblichen negativen budgetären und betrieblichen Folgen der Griesplatz-Schleife sind bereits bei unserer Antwort auf Frage 1 umrissen, die negativen stadtentwicklerischen Auswirkungen auf den Griesplatz und auf das gesamte Umfeld, das der weiterhin immens starke Autoverkehr den die schwarz-blaue Schleifen-Variante auch mit sich bringen würde, sollen aber auch nicht unerwähnt bleiben.

Antwort Piraten

Wir haben uns gegen diese Streckenführung im Gemeinderat stark gemacht. Weiters wünschen wir uns einen offenen Gestaltungsprozess bei dem die BewohnerInnen des Griesplatzes mit in die Planungen und Umsetzung eingebaut werden. Es gibt im Rahmen der Neugestaltung des Griesplatz große Chancen und die müssen genutzt werden.

Antwort Einsparkraftwerk

Wir sind der Meinung, dass hier der Projektablauf überprüft werden muss, bevor Änderungen beantragt werden. Ev. sollten die Fahrgäste auch befragt werden. Gegen das Murkraftwerk wurde eine Volksbefragung initiiert. Könnte so etwas auch für den öffentlichen Verkehr in Graz gemacht werden?

Antwort NEOS

Wir NEOS sind der Meinung, dass bei der Planung der Innenstadt-Umfahrung über die Elisabethinergasse und der Süd-West-Linie eine Attraktivierung der Fahrzeit eine wesentliche Rolle spielen sollte. Daher werden wir NEOS uns dafür einsetzen, dass grundsätzlich bis zur Entschlussfassung alle möglichen Varianten der Linienführung abgewogen werden.

Antwort Tatjana Patrovic

Ich bin immer bereit, mehrere Variante gegeneinander abzuwägen.

Von WIR haben wir leider keine Antworten bekommen



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

14. Prioritäten – Ein häufiges Problem in Graz ist die ständige Änderung von Prioritäten, sodass quasi umsetzungsreife Projekte häufig wieder nach hinten gereiht werden. **Bitte reihen Sie die nachfolgenden Projekte nach Wichtigkeit (subjektiv) und versuchen Sie, einen Wunsch-Zeitplan zu äußern. Je mehr Überschneidungen es gibt, desto klarer wird sich ein Bild abzeichnen, welche Projekte schlussendlich angegangen werden müssen:**

Kommentar: Der Fragenkatalog enthielt eine relativ lange Liste von Projekten. Uns ging es vor allem darum, Überschneidungen zu ermitteln. Im Folgenden werden wichtigsten fünf Projekte für jede Partei wiedergegeben.

Antwort ÖVP

Eine subjektive Wertung würde der Komplexität dieser Frage nicht gerecht. Im Gemeinderat sollte 2017 ein aktualisierte Prioritätenreihung für den Straßenbahnausbau ausgearbeitet werden. ***(Kommentar: Im Wahlprogramm finden sich die Strecken nach Reininghaus, die Südwestlinie und die Nordwestlinie)***

Antwort KPÖ

1. Linie 1 (Ausbau und Sanierung Mariatrost)
2. Innenstadtumfahrung Elisabethnergasse
3. Smart City
4. Südwestlinie 1. Abschnitt
5. Linie 5 (zweigleisiger Ausbau)

Antwort SPÖ

Grundsätzlich haben Sie recht: Wenn sich Prioritätensetzung ständig ändern, ist das nicht gut. Allerdings bedarf es da eines wesentlichen Zusatzes: Das ist nur dann nicht gut, wenn nicht nachvollziehbar gemacht wird, warum sich die Prioritäten geändert haben. Denn auch das muss mitbedacht werden, wenn Kritik an Umreihungen geübt wird: Graz wächst, die Herausforderungen ändern sich damit immer wieder – was natürlich auch sich ändernde Prioritätensetzungen zur Folge haben kann.

Zu ihrer konkreten Fragestellung nach einer „subjektiven“ Reihung: Aus Sicht der SPÖ ist nachhaltige, ziel- und lösungsorientierte Verkehrspolitik nur in Form einer sehr großräumigen, vernetzten, über Einzelaspekte hinausgehenden Gesamtplanung möglich. Wenn man an einem Ende eine Straßenbahn verlängert, sollte man auch die sich daraus ergebenden Möglichkeiten bzw. Konsequenzen mitberücksichtigen: was PendlerInnen, was BewohnerInnen, was Linienanschlüsse außerhalb der Stadtgrenzen und das weitergehende Liniennetz innerhalb der Stadtgrenzen sowie die Auswirkungen auf andere Verkehrsträger betrifft. Eine der Hauptursachen der Verkehrsproblematik in Graz ist



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

wahrscheinlich, dass die Notwendigkeit einer solchen Gesamtschau in der Vergangenheit unterschätzt und zu sehr punktuelle Maßnahmen gesetzt sowie, oftmals nur auf Zuruf (Stichwort Fölling) agiert wurde. Da jetzt ihrem Maßnahmenkatalog eine Reihung zu geben hieße, dieses wenig produktive Kleinklein fortzusetzen: wir müssen all diese Notwendigkeiten mit dem Ist-Zustand verzahnen und daraus eine wirklich sinnvolle Gesamtchoreographie für den Verkehr in Graz machen!

Die folgenden Projekte sollten aus jetziger Sicht auf der Prioritätenliste oben zu finden sein:

1. Innenstadtentlastung über die Neutorgasse
2. Smart City
3. Reininghaus über Alte Poststraße (Linie 3+)
4. Anbindung KF-Uni
5. Südwestlinie

Von der FPÖ haben wir leider keine Antworten bekommen

Antwort Grüne

1. Ausbau und Sanierung Linie 1 bis 2018
2. Smart City bis Schulbeginn 2018
3. Reininghaus bis Ende 2018/Anfang 2019
4. Linie 5 – zweigleisiger Ausbau bis 2018
5. Innenstadtaufahrung Elisabethnergasse bis 2019/20

Antwort Piraten

1. Ausbau und Sanierung Linie 1
2. Innenstadtaufahrung über Elisabethnergasse
3. Reininghaus Nord
4. Smart City

(Anmerkung: Diesen vier Projekte wurden von den Piraten die höchste Priorität eingeräumt, wobei auf eine konkrete Reihung verzichtet wurde. Für all diese Projekte sollte der Baubeginn sofort erfolgen)

Antwort Einsparkraftwerk

1. Ausbau und Sanierung Linie 1
2. Innenstadt-Entlastung über die Neutorgasse



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

3. Reininghaus und/oder
4. Smart City (je nach Baufortschritt)

Antwort NEOS

1. Innenstadt-Umfahrung über Elisabethnergasse
2. Anbindung KF-Uni
3. Reininghaus Nord (Linie 3)
4. Smart City
5. Südwestlinie (mindestens bis Don Bosco)

Antwort Tatjana Patrovic

1. Innenstadtentlastung über die Neutorgasse
2. RegioTram nach Seiersberg
3. RegioTram nach Fernitz, Grambach und Hausmannstätten
4. Messendorf
5. Südwestlinie

Von WIR haben wir leider keine Antworten bekommen

Schlusswort:

Die Gemeinsamkeiten sind offensichtlich.

- Alle Parteien fordern eine Entlastungsstrecke für die Herrengasse, wobei wir zwei Varianten zur Auswahl angeboten haben.
- Der Ausbau und die Sanierung der desolaten Linie 1 in Mariatrost darf ebenfalls nicht weiter verschoben werden. Der Baubeginn ist für diesen Sommer geplant.
- Fast alle Befragten räumen der Tram in die Smart City höchste Priorität ein. Sollte die Finanzierung noch heuer beschlossen werden, könnte die Tram ab 2018 gebaut werden.
- Die Verlängerung der Linie 3 über Reininghaus zur Hummelkaserne sollte ebenfalls nicht weiter aufgeschoben werden.
- Die Anbindung der größten steirischen Universität ist ein weiterer Wunsch, den mehrere Wahlwerber geäußert haben. Dieses Projekt war bereits sehr konkret und ist vergleichsweise einfach umzusetzen.
- Die Südwestlinie schließlich ist das größte und am schlimmsten mit „Aufschieberitis“ infizierte Projekt in Graz. Gibt es endlich einen Spatenstich in der kommenden Periode?