



**Presse-Aussendung (01.08.2016):**

## **Innsbruck investiert 150 Millionen in das Straßenbahnnetz ... und Graz?**

*Den zahlreichen positiven europäischen Vorbildern folgend bauen die österreichischen Straßenbahnstädte ihre Netze derzeit massiv aus. Neben der Vorzeigestadt Linz haben auch Wien, Gmunden und Innsbruck in den letzten Jahren eindrucksvolle Projekte buchstäblich auf Schiene gebracht.*

Nun nimmt die Tiroler Landeshauptstadt weitere 150 Millionen Euro für den Ausbau des Straßenbahn- und Regiotram-Netzes – nach eigenen Angaben das, neben dem Brennertunnel, größte Infrastrukturprojekt Westösterreichs – in die Hand; finanziert mittels eines Kredits der Europäischen Investitionsbank. Dabei soll nicht unerwähnt bleiben, dass Innsbruck mit derzeit etwa 130.000 Einwohnern nicht einmal halb so groß wie Graz ist. Dennoch rüsten sich die Tiroler für die Zukunft, wohingegen in unserer Murmetropole ein ganzheitliches Verkehrskonzept auf sich warten lässt...

Mit 150 Millionen Euro ließen sich in Graz die ersten beiden Bauabschnitte der Südwestlinie, die immens wichtige Innenstadtentlastung (Linz baut derzeit um 300 Mio. Euro eine zweite Schienenachse zur Entlastung der Landstraße!) und die Verlängerungen nach Reininghaus und zur Smart City realisieren. Vorausgesetzt, die Kosten dieser Projekte werden nicht durch weitere unnötige Verzögerungen in die Höhe getrieben.

### **Stichwort: „Schienenbonus“**

PRO BIM hat in der Vergangenheit immer wieder auf die Vorzüge der Straßenbahn hingewiesen. Aus unserer Sicht ist die Tram das perfekte Nahverkehrsmittel für mittelgroße Städte:

- Die Straßenbahn ist bei den Fahrgästen **beliebter**. Seit Jahrzehnten haben die sechs Grazer Tramlinien mehr Fahrgäste als alle Buslinien gemeinsam. Auf der Strecke Linz-Traun haben sich die Fahrgastzahlen seit der Umstellung von Bussen auf die RegioTram verdoppelt (Quelle: VCÖ)!
- Die Straßenbahn gilt in der Straßenverkehrsordnung als **höherrangiges Verkehrsmittel**. Rein theoretisch müsste eine Tram wann immer es möglich ist auf eigenen Trassen fahren (in Graz wird das geflissentlich ignoriert). Diese Trassen können als Rasengleise ansprechend gestaltet werden.
- Die Straßenbahn hat höhere **Kapazitäten**. Die fahrgastreichste Straßenbahnlinie in Graz transportiert etwa dreimal so viele Menschen wie die fahrgastreichste Buslinie. In Budapest sind die Straßenbahnzüge inzwischen bis zu 56 Meter lang und haben Platz für über 300 Personen. Kein Bus der Welt kann so viele Fahrgäste befördern.
- Zu guter Letzt: Die Straßenbahn ist **wirtschaftlicher**. Die höheren Baukosten amortisieren sich somit bei einsprechenden Fahrgastzahlen, da die Betriebskosten niedriger sind, als bei einer

Buslinie (Experten gehen davon aus, dass spätestens bei 10.000 täglichen Fahrgästen eine Buslinie unwirtschaftlich ist und auf Straßenbahn umgestellt werden sollte).

Leider sitzen in Graz noch immer Blockierer und Verhinderer an den Hebeln der Macht. Personen, die lieber das x-te neue Busmodell testen, weiterhin an das **Märchen der „autogerechten Stadt“** glauben, 180 Millionen für zwei Kilometer Straße am Südgürtel verpulvern oder unsinnige Gondelplanungen forcieren, anstatt sich **endlich um den Ausbau unseres Schienennetzes zu kümmern**.

Neidvoll blicken wir nach Frankreich, Deutschland, Spanien, Italien, Luxemburg, Tirol oder Oberösterreich, während es für die großen Grazer Projekte weiterhin heißt: **Bitte warten!**

Wir bitten um Veröffentlichung in Ihrem Medium und stehen jederzeit gerne für Rückfragen zur Verfügung. **Das im Anhang beigefügte Foto darf mit der Quellenangabe „Styria Mobile“ gerne verwendet werden.**

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](mailto:office@probimgraz.info)

Tel.: + 43 (0)699 8185 8186

oder: +43 (0)660 27 44 277