



## ***Offener Brief – Das Versagen der Grazer Verkehrspolitik***

Graz, am 26. September 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir erlauben uns hiermit, die aus unserer Sicht **miserable Leistung der Grazer Politik beim ÖV-Ausbau** ein weiteres Mal in aller Deutlichkeit zu kritisieren.

### ***Verschiebung der Tram nach Reininghaus und Smart City – Das Ende der „Öko-Stadtteile“***

Es war von Anfang an klar, dass die frühzeitige Tram-Anbindung der neuen Stadtteile Reininghaus und Smart City ein ganz wesentlicher Punkt für die Entwicklung der dortigen Mobilitätskonzepte ist. Anders ausgedrückt: soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs in diesen Stadtteilen deutlich höher als im Grazer Durchschnitt sein, führt kein Weg an einer **sofortigen** Erschließung mit hochrangigen Schienenverkehrsmitteln vorbei.

Dass die Tram frühestens 2019 fahren sollte, wurde nicht nur von PRO BIM sondern beispielsweise auch vom „Wirtschaftsblatt“ (12. Juni 2015) öffentlich kritisiert. **Die weitere Verschiebung um mindestens ein Jahr bedeutet nun das Ende der „Öko-Stadtteile“**. Es ist mehr als fraglich, ob sich die Investoren diese Verschiebung ohne weiteres gefallen lassen, immerhin müssen sich selbst an strenge Mobilitätsverträge halten. Vielmehr ist zu befürchten, dass als Ausgleich für die ausbleibende Straßenbahn größere Garagen oder zusätzliche oberirdische Parkplätze gefordert werden – und die Stadt mangels Alternativen nachgibt.

Wir gehen nicht davon aus, dass jene Menschen, die ab 2017 in den neuen Stadtteilen wohnen werden, mindestens **drei Jahre auf eine Straßenbahn warten**. Es würden Autos angeschafft und auch genutzt. Und die Stadt wird die Infrastruktur – nämlich die Unterführung unter der Südbahn und Marienhütte – im Gegensatz zur Straßenbahn zeitgerecht fertigstellen. Autos statt „Bim“, das ist offenbar das Grazer Verständnis einer „nachhaltigen“ Stadtentwicklung.

### ***Südwestlinie de facto abgesagt***

Die Südwestlinie wurde jahrzehntelang geplant und immer wieder verschoben. 2018 hätte sie schließlich fahren sollen ehe das Projekt unsinnigerweise abgeändert (Griesplatz-Schleife) und ein weiteres Mal nach

hinten gereiht wurde. Inzwischen ist es den politisch Verantwortlichen augenscheinlich selbst zu peinlich, konkrete Jahreszahlen für die Umsetzung zu nennen, da diese sowieso nicht eingehalten werden. **Das Wort „langfristig“ kommt aus Sicht von PRO BIM einer Absage gleich.**

Besonders problematisch ist dies auch aufgrund der wichtigen **Innenstadt-Entlastungsstrecke**, welche endlich das Nadelöhr Herrengasse entflechten könnte. Auf unsere Idee, **innenstadtnahe Wendemöglichkeiten** im Bereich des Südtiroler Platzes und der Keplerbrücke zu errichten, und damit den Schienenersatzverkehr bei Sperren der Herrengasse auf ein Minimum zu beschränken, wurde bis dato ebenso wenig eingegangen.

Ähnliches gilt für die **Nordwestlinie**. Dort wurden zwar jüngst ein paar Gleise als Erinnerung an die geplante ÖV-Trasse verlegt, wann/ob dort aber die Straßenbahn wirklich fahren wird, traut sich aber niemand zu sagen.

### ***Linie 1 in desolatem Zustand – droht eine Einstellung?***

Im Frühjahr dieses Jahres wurde bekannt, dass die Sanierung der Linie 1 zwischen Hilmteich und Mariatrost um ein weiteres Jahr – bereits zum dritten Mal – verschoben werden soll. Der schlechte Zustand der Gleise und die derzeit völlig unattraktiven Fahrgeschwindigkeiten machen einen **sofortigen** Ausbau unumgänglich. Sollte nicht 2017 mit diesem begonnen werden, befürchten wir die **Einstellung** dieses Streckenabschnittes.

### ***Mehr Leistungsfähigkeit durch längere Straßenbahnfahrzeuge***

Straßenbahnen sind Bussen grundsätzlich in puncto Kapazität weit überlegen. Dennoch ist es unverständlich, dass der Einsatz längerer Schienenfahrzeuge in Graz ebenfalls endlos hinausgezögert wird. Die Grazer Cityrunner und Variobahnen sind 27 Meter lang, in Linz hingegen fahren seit Mitte der 1980er-Jahre Fahrzeuge mit 37 bis 40 Metern Länge. Auf der fahrgastreichen Linie 1 in Budapest messen die Fahrzeuge inzwischen stolze 56 Meter und auch Innsbruck wird in Zukunft auf Doppelgarnituren (zwei Flexity-Trams à 28 Meter) setzen. **Größere Fahrzeuge sind der einfachste Weg, die Leistungsfähigkeit einer Straßenbahn-Linie zu erhöhen** und gleichzeitig Betriebskosten zu sparen.

### ***180 Millionen für den Südgürtel – 84,5 Millionen für das Murkraftwerk***

Bauprojekte wie der Südgürtel und das geplante Murkraftwerk samt Speicherkanal, für welchen der Grazer Gemeinderat am 22. September mit den Stimmen der ÖVP, SPÖ und FPÖ fast 85 Millionen bereitgestellt hat (eine Volksbefragung wurde „vorsichtshalber“ abgelehnt, diese könnte ja ein unbequemes Ergebnis bringen), zeigen deutlich: **Es ist Geld vorhanden, es besteht nur leider keinerlei Interesse, in den Ausbau des Straßenbahnnetzes zu investieren.** Wenn die Politik ein Projekt will, dann funktioniert auch die Umsetzung. Und neue Bim-Linien sind ganz offensichtlich nicht gewollt, von

daher dient das angeblich fehlende Geld als willkommene Ausrede.

Auch der **Südgürtel** wird allenfalls eine punktuelle Entlastung bringen. Die **180 Millionen, die für zwei Kilometer Straße** buchstäblich vergraben wurden, hätten auch in die Aufwertung der ÖV-Infrastruktur investiert werden können. Zum **Vergleich**: Die 10 Kilometer lange Neubaustrecke „Mainzelbahn“ in Mainz (Inbetriebnahme Ende 2016) kostet etwa die Hälfte, also 90 Millionen Euro. Die Straßenbahnverbindungen von Reininghaus und Smart City würden gemeinsam ungefähr 44 Millionen kosten, das wäre ein Viertel des Südgürtels. Sogar die komplette Südwestlinie bis Grottenhof wäre mit 120 Millionen noch günstiger gewesen. Hier zeigt sich ebenso: **Geld für Infrastrukturbauten ist vorhanden, aber es gibt keinen politischen Willen, es für den Straßenbahnausbau einzusetzen.**

### ***Lässt das Land Steiermark die eigene Landeshauptstadt im Stich?***

Die Politik in Graz versucht gerne, dem Land bzw. Bund die alleinige Schuld für die ausbleibenden Fortschritte beim Straßenbahnausbau zuzuschreiben und so vom eigenen Unvermögen bzw. Unwillen abzulenken. Das lehnen wir ab. **Die Stadt Graz ist gefordert, dem Land konkrete Projekte – davon gibt es ja genug – vorzulegen, und das Land soll diese zu wesentlichen Teilen mitfinanzieren**, wie es in Tirol und Oberösterreich Gang und Gäbe ist. Wir haben mehrfach darauf hingewiesen, dass etwa die Hälfte aller Steirerinnen und Steirer im Großraum Graz lebt und die Bereitstellung leistungsfähiger Schienen-Infrastruktur keinesfalls alleinige Angelegenheit der Stadt sein kann! Wir fordern, dass **das Land einen fixen Mindestanteil zu jedem Grazer Straßenbahnprojekt beisteuert**, so wie etwa auch der Bund stets 50 Prozent für die Ausbauten der Wiener U-Bahn übernimmt. Hierzu müssen sich die politisch Verantwortlichen aus Stadt und Land an einen Tisch setzen und eine entsprechende Vereinbarung treffen, die dann für beide Seiten bindend ist.

### ***Mobilitätskonzept 2020...Mobilitätskonzept 2030... – nicht mehr als wertlose, unverbindliche Grundsatzbeschlüsse***

Wir fordern, dass **sich die Grazer Politik endlich umfassend zur Straßenbahn und deren Ausbau bekennt**. Sämtliche Mobilitätskonzepte und ÖV-Masterpläne sind völlig wertlos, da die darin enthaltenen Maßnahmen ohnehin nicht umgesetzt, sondern nur aufgeschoben werden. Und so wird aus dem Mobilitätskonzept 2020 dann eben ein Mobilitätskonzept 2030 usw.

Die **Verschiebung der Straßenbahnlinien nach Reininghaus und Smart City erachten wir als schweren stadtplanerischen Fehler**. Der ursprüngliche Zeitplan ist unbedingt einzuhalten, idealerweise fahren spätestens zu Schulbeginn 2019 die ersten Trams in die neuen Stadtteile.

Die **Sanierung und der teilweise zweigleisige Ausbau der Linie 1 ist 2017 in Angriff zu nehmen** und ein entsprechender Finanzierungsbeschluss zu fällen. Dieses Projekt duldet keinen weiteren Aufschub. Die Strecke ist in einem schlechten Zustand und die Einstellung der Linie 1 ist gar nicht so absurd wie manche

vielleicht denken mögen. Was die Einstellung einer Tramstrecke im 21. Jahrhundert für den öffentlichen Verkehr in Graz bedeuten würde, bedarf wohl keiner weiteren Erklärung.

### ***Alle Jahre wieder – Murgondel***

Die geplante Murgondel sorgte von Anfang an für Kritik. Einem aktuellen Zeitungsbericht zufolge soll es inzwischen eine seriöse Studie zu den Vorzügen des Projekts geben. Diese sei allerdings nur den politisch Verantwortlichen bekannt, **vor der Bevölkerung werden die Inhalte dieser Studie bemerkenswerterweise geheim gehalten**. Wir von PRO BIM vertreten weiterhin die Ansicht, dass eine solche Gondel sowohl hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit als auch der Kosten **einer Straßenbahn weit unterlegen** ist, sprich: die Gondel kann weniger Menschen befördern und ist teurer.

Nicht zufällig gibt **es kaum Städte, die Gondeln im Nahverkehr** (nicht als Touristenattraktion!) **einsetzen**. Und diese Städte haben eines gemeinsam: Die Errichtung eines modernen Schienenverkehrsmittels war dort aus topographischen Gründen nicht möglich. Das gilt etwa für die Gebirgsstadt La Paz in Bolivien, wo derzeit drei Gondellinien einen Höhenunterschied von 400 Metern zwischen dem Regierungssitz und dem Stadtteil *El Alto* überwinden.

Ein weiterer Kritikpunkt ist die **fehlende Möglichkeit, die Gondel mit dem bestehenden ÖV-Angebot sinnvoll zu verknüpfen**, da kein einziger wichtiger Verkehrsknoten in Graz (Bahnhöfe, Jakominiplatz, Messe, Uni...) direkt an der Mur liegt und somit von der Gondel auch nicht angefahren werden könnte. Weitere Gondellinien über bebautes Gebiet dürften rechtlich kaum durchzusetzen sein.

### ***Schlusswort***

- **Für den Tramausbau ist grundsätzlich „kein Geld“ da**. Überhaupt keine Probleme scheint es indessen zu bereiten, einen zentralen **Speicherkanal um 84 Millionen Euro** zu finanzieren, dessen Errichtung zum jetzigen Zeitpunkt ohne das Murkraftwerk überhaupt nicht nötig wäre. **Den Speicherkanal um einige Jahre aufzuschieben und stattdessen die Tram sofort auszubauen wäre sinnvoller**, die Politik sieht das leider anders.
- Ebenso scheint es keine finanziellen Probleme zu bereiten, das besagte Murkraftwerk mittels eines **Billig-Kredits an den Großkonzern ESTAG** zu subventionieren, da das nachweislich unwirtschaftliche Projekt ansonsten gar nicht gebaut würde.
- Auch die **Murgondel** wird regelmäßig aus der Versenkung geholt, trotz diverser Nachteile und Kosten von mindestens 90 Millionen Euro. Damit wären die Tram-Verlängerungen nach Reininghaus und Smart City schon zweimal bezahlt.

PRO BIM appelliert ein weiteres Mal an **alle** Parteien, endlich den **Straßenbahnausbau voranzutreiben**, anstatt wertlose Grundsatzbeschlüsse zu fällen und die Projekte dann aufzuschieben. Wenn Geld für Straßen, Kanäle und Kraftwerke vorhanden ist, muss auch für die Tram Geld vorhanden sein. Das **Land**

**Steiermark wäre als Partner sicher zu gewinnen, wenn konkrete Projekte vorgelegt und deren Wichtigkeit überzeugend argumentiert** wird. Gerade bei den Linien nach Reininghaus und Smart City, sowie bei der Südwest- und Nordwestlinie dürfte diese Argumentation nicht allzu schwierig sein. Was derzeit in Graz verkehrspolitisch passiert (oder besser: nicht passiert) erachten wir als **verantwortungslos**. Weitere Aufschiebungen von Tram-Projekten sind angesichts des Wachstums der Stadt völlig indiskutabel.

**Rückfragen bitte an:**

- Stefan Kompacher, BA BA – 0660 / 27-44-277
- Martin Wolf – 0699 / 8185-8186
- Robert Fuchs – 0650 / 26-11-984

Mit der Bitte um Kenntnisnahme und Weiterleitung an Interessierte verbleiben wir

Mit straßenbahnfreundlichen Grüßen

PRO BIM Graz

Die Initiative für den Öffentlichen Verkehr

<http://www.probimgraz.info>

E-Mail: [office@probimgraz.info](mailto:office@probimgraz.info)

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

<https://twitter.com/ProBimGraz>