

GRAZ braucht mehr BIM



Teil 1

Anbindung der Karl-Franzens-Universität an das Straßenbahnnetz

Graz braucht mehr Bim



„Pro Bim Graz“ ist eine Ideenplattform, die sich für nachhaltige Mobilität und insbesondere den Straßenbahnausbau in unserer schönen Murmetropole engagiert.

Neben der Errichtung von neuen Straßenbahnstrecken sowie der Attraktivierung und Beschleunigung bestehender Linien wollen wir auch ein Bewusstsein für die Straßenbahn als zentrales Mittel zur Stadtgestaltung schaffen, wie es einige – vor allem französische – Städte einflussreich vorzuzerzieren.

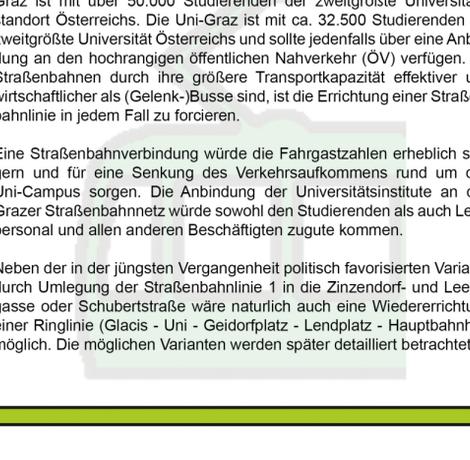
Leider aber scheint in Graz die Straßenbahn von den Verantwortlichen eher als notwendiges Übel denn als städtebauliche Chance angesehen zu werden, weshalb sowohl Ausbau als auch Beschleunigung und Attraktivierung nur äußerst schleppend vorangehen.



Aus diesem Grund haben wir uns entschlossen, gemeinsam mit Partnern eine Reihe von Informationsbroschüren aufzulegen, die sich mit unseren Kernthemen befassen und auch die dringende Notwendigkeit für mehr nachhaltige Mobilität im Großraum Graz aufzeigen.

Die erste Broschüre beleuchtet das Thema Anbindung der Karl-Franzens-Universität (KFU) an das Straßenbahnnetz.

Straßenbahn zur Uni Graz



Graz ist mit über 50.000 Studierenden der zweitgrößte Universitätsstandort Österreichs. Die Uni-Graz ist mit ca. 32.500 Studierenden die zweitgrößte Universität Österreichs und sollte jedenfalls über eine Anbindung an den hochrangigen öffentlichen Nahverkehr (ÖV) verfügen. Da Straßenbahnen durch ihre größere Transportkapazität effektiver und wirtschaftlicher als (Gelenk-)Busse sind, ist die Errichtung einer Straßenbahnlinie in jedem Fall zu forcieren.



Eine Straßenbahnverbindung würde die Fahrgastzahlen erheblich steigern und für eine Senkung des Verkehrsaufkommens rund um den Uni-Campus sorgen. Die Anbindung der Universitätsinstitute an das Grazer Straßenbahnnetz würde sowohl den Studierenden als auch Lehrpersonal und allen anderen Beschäftigten zugute kommen.



Neben der in der jüngsten Vergangenheit politisch favorisierten Variante durch Umlegung der Straßenbahnlinie 1 in die Zinzendorf- und Leechgasse oder Schubertstraße wäre natürlich auch eine Wiedererrichtung einer Ringlinie (Glacis - Uni - Geidorfplatz - Lendplatz - Hauptbahnhof) möglich. Die möglichen Varianten werden später detailliert betrachtet.

Vorteile der Straßenbahn



Für eine bessere Akzeptanz des Verkehrsmittels Straßenbahn ist die Kommunikation der Qualitätsvorteile gegenüber dem Busverkehr von großer Bedeutung. Diese Vorteile werden häufig auch als „Schienenbonus“ bezeichnet:

- Straßenbahnen bieten den Fahrgästen ein hohes Maß an Fahrkomfort
- Schienenfahrzeuge genießen in der Straßenbahnanordnung eine übergeordnete Stellung
- Straßenbahnen können auf optisch ansprechenden Rasengeleisen verkehren
- Straßenbahnen haben eine höhere Kapazität, können also mehr Fahrgäste je Stunde und Richtung befördern und die Betriebskosten je Fahrgast auf fahrgastreichen Strecken wesentlich niedriger
- Selbst für ortsunkeundige Fahrgäste ist der Verlauf einer Linie anhand der Schienen gut nachvollziehbar
- Und zu guter Letzt: Straßenbahnen sind beliebter als Busse. Die sechs Grazer Tramlinien befördern mehr Menschen als alle Buslinien zusammen. Ein Faktum, das auch in anderen Städten wie z.B. Wien oder Linz zutrifft.

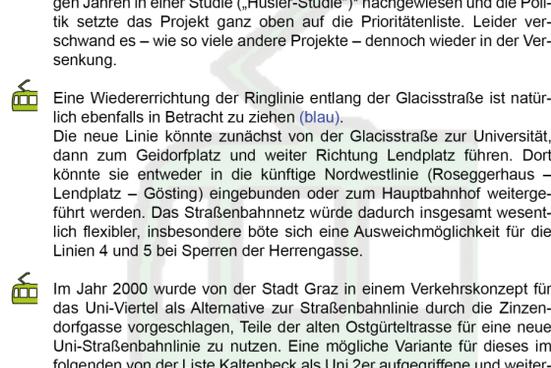


Die städtebauliche Entwicklung vollzieht sich entlang leistungsfähiger ÖV-Achsen viel besser, da auch Immobilienkäufer und Investoren diesen Infrastrukturvorteil zu schätzen wissen.

Strecken und Haltestellen können als gestalterische Elemente des öffentlichen Raums aufwerten. Außerdem sind Orte, an denen regelmäßig Menschen zusammenkommen, auch viel attraktiver für die Ansiedlung von kleinen Geschäften oder Cafés.

Kapazitätsvergleich Straßenbahn - Autobus

Die Grafik illustriert den Fahrzeugbedarf für ca. 360 Fahrgäste:



Rückblick - Vorschau



Die Linienführung ist gerade bei der Straßenbahn enorm wichtig; hier muss auf viele Faktoren geachtet werden. Bis 1970 gab es die (Ring-)Linie 2, die jedoch eingestellt wurde, um mehr Platz für Autos am Glacis zu schaffen. Eine Umleitung dieser Linie zur Universität wurde nie angedacht, obwohl eine Schienenanbindung zumindest beim Sonnenfelsplatz extrem wichtig wäre.



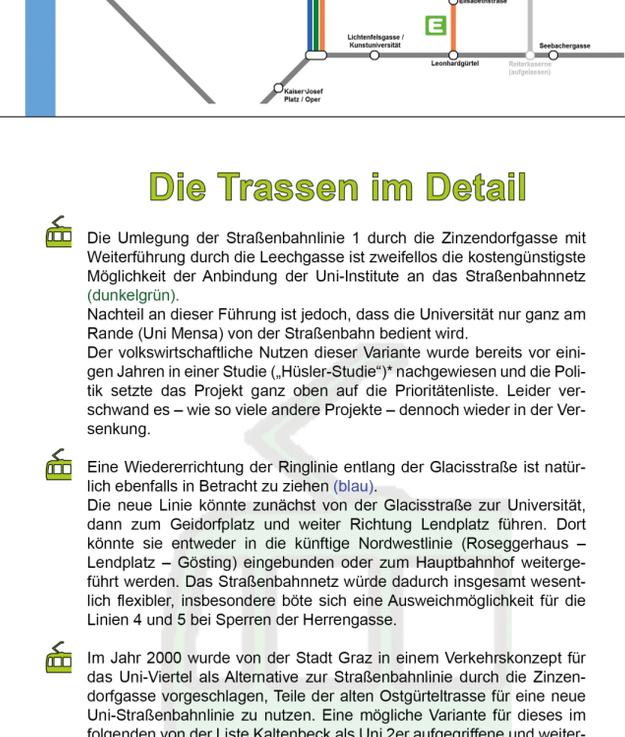
Politische Versäumnisse: Dass die größte steirische Universität noch immer ohne Straßenbahnanschluss ist, ist natürlich kein Zufall, sondern – wie so oft – die Folge politischer Versäumnisse. Als 1993-96 das RESOWI-Zentrum errichtet wurde, stand die Errichtung eines Straßenbahnanschlusses im Raum. Die Stadt Graz lehnte diesen jedoch mit der Begründung ab, dass die zu erwartenden Fahrgastzahlen mit den vorhandenen Buslinien leicht zu bewältigen seien.

Einige Jahre später kam die Ernüchterung und der Umlegung der Linie 1 von der Leonhardstraße in die Zinzendorfgasse wurde höchste Priorität eingeräumt.

Der Baubeginn schien kurz bevorzustehen, aber leider kam es abermals zu einer Verschiebung, und die Südwestlinie wurde vorgereicht, wobei auch für diese bis dato kein Baustart erfolgt ist. Das Ändern von Prioritäten und das Verschieben baureifer Projekte ist seit Jahren ein beliebtes Mittel der Politik, um über den faktischen Stillstand beim Straßenbahnausbau hinwegzutäuschen.

Gebaut wird im Endeffekt gar nichts. Dieser Zustand kann nicht mehr länger hingenommen werden.

Mögliche Linienführungen



Die Trassen im Detail



Die Umlegung der Straßenbahnlinie 1 durch die Zinzendorfgasse mit Weiterführung durch die Leechgasse ist zweifellos die kostengünstigste Möglichkeit der Anbindung der Uni-Institute an das Straßenbahnnetz (dunkelgrün).

Nachteil an dieser Führung ist jedoch, dass die Universität nur ganz am Rande (Uni Mensa) von der Straßenbahn bedient wird.

Der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Variante wurde bereits vor einigen Jahren in einer Studie („Hüsler-Studie“) nachgewiesen und die Politik setzte das Projekt ganz oben auf die Prioritätenliste. Leider verschwand es – wie so viele andere Projekte – dennoch wieder in der Versenkung.



Eine Wiedererrichtung der Ringlinie entlang der Glacisstraße ist natürlich ebenfalls in Betracht zu ziehen (blau). Die neue Linie könnte zunächst von der Glacisstraße zur Universität, dann zum Geidorfplatz und weiter Richtung Lendplatz führen. Dort könnte sie entweder in die künftige Nordwestlinie (Roseggerhaus – Lendplatz – Gösting) eingebunden oder zum Hauptbahnhof weitergeführt werden. Das Straßenbahnnetz würde dadurch insgesamt wesentlich flexibler, insbesondere böte sich eine Ausweichmöglichkeit für die Linien 4 und 5 bei Sperren der Herrengasse.



Im Jahr 2000 wurde von der Stadt Graz in einem Verkehrskonzept für das Uni-Viertel als Alternative zur Straßenbahnlinie durch die Zinzendorfgasse vorgeschlagen, Teile der alten Ostgürteltrasse für eine neue Uni-Straßenbahnlinie zu nutzen. Eine mögliche Variante für dieses im folgenden von der Liste Kalteneck als Uni 2er aufgenommene und weiterverfolgte Konzept ist auf unserer Skizze in der Farbe orange zu sehen.

Der Ostgürtel war ursprünglich als Hauptverkehrsstraße geplant, die vom Schönaugürtel (Messequartier) über das Münzgrabenviertel und die Bezirke Waltendorf, St. Leonhard und Geidorf zum Kalvariengürtel (heutige Nordspange) hätte verlaufen sollen. Das Projekt wurde nie realisiert und die einzelnen Teilstücke – sie tragen zwar nach wie vor „Gürtel“ im Namen – wurden meist zu verkehrsberuhigten Wohngebieten. Dementsprechend sensibel reagieren nun die Anrainer auf mögliche Versuche, den Ostgürtel doch noch zu bauen. Teile der Trasse könnten aber für die öffentliche Verkehrsnutzung verwendet werden, da die Busse durch den Stau in der Merangasse nur sehr langsam vorankommen. Im Hinblick auf den Straßenbahnausbau wäre eine ÖV-Trasse dort generell wünschenswert.

* Studie zum Thema Straßenbahnausbau Prioritäten und Ausbauschritte vom Ingenieurbüro für Verkehrsplanung IBV Hüsler AG aus Zürich.

Neuordnung des Busverkehrs



Die Errichtung einer Straßenbahnlinie zur Karl-Franzens-Universität ergäbe für das Busnetz ein erhebliches Verlagerungspotential: Bei allen Varianten im Abschnitt Uni Resow – Jakominiplatz könnte die Linie 31 komplett durch die Straßenbahn ersetzt werden.

Gleichzeitig wäre eine Verlagerung der Linie 41 Richtung Osten über den Geidorfgürtel möglich, wodurch das ReSoWi-Zentrum auch weiterhin direkt bedient werden könnte.

Die Wiedererrichtung der Ringlinie würde darüber hinaus auch die Anbindung der Wirtschaftskammer durch eine eigene kurze Buslinie ab Geidorfplatz ermöglichen.

Da der Abschnitt Geidorfplatz – Jakominiplatz durch die Ringlinie optimal versorgt wäre, könnten die freigewordenen Kapazitäten im Autobus-Fuhrpark anderen Einsatzgebieten zugeführt werden.



Graz hat sich die Verlagerung des „Modal Split“, weg vom PKW hin zum „Umweltverbund“ als Ziel gesetzt. Das heißt: Mehr Wege sollen zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Ein Ziel, das ohne Tram-Ausbau und vor allem ohne Uni-Straßenbahn garantiert nicht erreicht werden kann.

Andere wichtige Projekte



Smart City und Reininghaus ohne Verzögerung beginnen
Die beiden geplanten Verlängerungen von der Asperngasse zur „SmartCity“ und von der FH Joanneum zur Hummelkaserne müssen schnellstmöglich erfolgen. Die vor kurzem beschlossene Verschiebung um ein weiteres Jahr auf Ende 2020 ist unbedingt zurückzunehmen und der ursprünglich geplante Termin 2019 einzuhalten. Selbst geringfügige Verzögerungen würden negative Auswirkungen auf die künftige Mobilität der Bewohner haben. Hat man sich einmal einen PKW gekauft wird dieser nicht so schnell wieder abgegeben, vor allem wenn man sich an die Vorteile des eigenen Autos gegenüber einem unzureichend ausgebauten ÖV-Netz gewöhnt hat.



Verlängerung der bestehenden Straßenbahnfahrzeuge auf 40 Meter
Die derzeitigen Straßenbahnfahrzeuge sind für einen modernen, urbanen Straßenbahnbetrieb viel zu kurz. Die geplante Verlängerung und Klimatisierung der 18 Straßenbahnen vom Typ Cityrunner ist daher unbedingt zu forcieren. Nach derzeitigem Stand könnten die 2020 längere Straßenbahnen in Graz verkehren. Mittelfristig müssen auch die anderen Fahrzeuge verlängert oder durch lange Fahrzeuge ersetzt werden. In Linz verkehren seit Jahrzehnten 40-Meter-Züge und in Budapest sind die Trams inzwischen bis zu 56 Meter lang.



Errichtung innenstadtnaher Wendemöglichkeiten
Aufgrund der Vielzahl an Störungen des Straßenbahnbetriebs im Innenstadtbereich, einerseits durch Veranstaltungen, Demonstrationen oder dergleichen, andererseits durch betriebliche Störungen, ist die Errichtung von Wendeschleifen bzw. Gleisdreiecken im Bereich Keplerbrücke und Südtirolerplatz unbedingt erforderlich. Dadurch wäre das Straßenbahnnetz weniger störungsanfällig, zudem wären diese Wendemöglichkeiten mit vergleichsweise wenig Aufwand umsetzbar und die Kosten würden sich durch Einsparungen beim Schienen-Ersatzverkehr (SEV), welcher derzeit einen sehr großen Teil des Netzes abdecken muss, sicher schnell amortisieren. Die SEV-Busse müssten dann künftig nämlich nur noch einen Bruchteil der Strecke versorgen.



Bau einer zweiten Nord – Süd Schienenachse westlich der Mur
Diese zweite Schienenachse muss unabhängig von Südwest-, oder Nordwestlinie bzw. unabhängig von anderen Projekten errichtet werden. Keplerbrücke – Lendplatz – Roseggerhaus – Griesplatz (mit Stichstrecke zum Jakominipl.) – Karlauer Straße mit Anbindung City Park – Karlauer Gürtel (Linie 5). Dadurch erhält die zentral gelegene Remise Steyrergasse einen zweiten Anschluss an das gesamte Gleisnetz. Das wäre ein wesentlicher Entlastungs- und Problemlösungsbaustellen eine erhebliche Entlastung und Problemlösung.

Unsere Partner bei Heft 1

Inhaltsverantwortlich (neben ProBim Graz):



Styria-Mobile, die Plattform für Verkehr und Infrastruktur in der Steiermark. Verantwortlich für Fotos und Layout.



Dieter Kalteneck, Gründer und Vorsitzender der parteiunabhängigen Liste in der Arbeiterkammer sowie Universitätsbediensteter, ist seit Jahren einer der größten Befürworter und Motoren für eine Straßenbahnlinie zur Universität. Sein Hauptfokus ist die Unterstützung der einkommensschwachen Erwerbstätigen.

Unterstützend:

Die Piratenpartei Graz unter der Führung von Philip Pacanda setzt sich ebenfalls laufend für nachhaltige Mobilität ein und war immer wieder Vorreiter für Projekte in diesem Bereich.

Die Grazer Grünen setzen sich für nachhaltige Verkehrslösungen in einer lebenswerten Stadt ein. Um ein Mehr an Lebensqualität für alle Menschen in Graz zu erreichen, muss als oberste Priorität der Straßenbahnausbau beschleunigt werden. Darüber hinaus sind weitere dringend notwendige Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr auf den Weg zu bringen.

Die KPÖ in Graz tritt generell für Straßenbahnausbau ein, was im Hinblick auf das Kernthema „Wohnen“ einen wesentlichen Faktor für eine gute Infrastruktur ausmacht.

Fahrgast Steiermark ist die Interessensvertretung für alle ÖV-Fahrgäste, erarbeitet Konzepte und Vorschläge, betreibt Lobbying bei den zuständigen Entscheidungsträgern und spricht mit den Verkehrsunternehmen.

