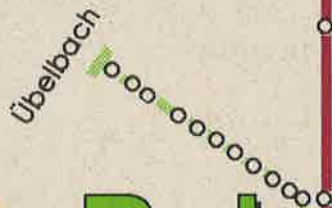


Verkehrsclub Österreich



Bahn frei für die

S-Bahn Steiermark!



HBF GRAZ

Weiz-BSZ



Gleisdorf

Werndorf

Leibnitz

aus dem
Inhalt:

Warum S-Bahn?

Linien Weststeiermark:

- Köflach-Graz
- Eibiswald-Graz
- Schwanberg-Graz

Linien Mur-Nord-Süd-Achse:

- Spielfeld-Frohnleiten-Bruck
- Spielfeld-Radkersburg
- Übelbach-Graz

Linien Oststeiermark:

- Linien Graz-Weiz
- und Graz-Fehring ← Fürstenfeld
Szentgotthárd

Linien Obersteiermark:

- Unzmarkt-Mürzzuschlag
- Vordernberg-Mürzzuschlag

Warum S-Bahn?

Verkehrspolitik als Sozialpolitik: Schneller zum Arbeitsplatz oder: Zeit ist Freizeit

Ein Schnellbahn-System soll – wie der Name sagt – schnelle Verbindungen herstellen. Schnelle Verbindungen durch: Streckenausbau, Pendlereilzüge und mehr direkte Züge. Die S-Bahn soll oft und regelmäßig verkehren (Taktverkehr). Für diejenigen Pendler, die heute noch unnötigerweise zuviel Fahr-Zeit und zuviel Warte-Zeit opfern müssen, bringt die S-Bahn durch die erzielbare Zeitersparnis mehr „Lebensqualität“: Zeit = Freizeit! Die S-Bahn bringt vielen Pendlern bis zu 5 Stunden mehr Freizeit in der Woche.

Sicherheit des Bahnverkehrs

Die Menschenopfer, die dem Moloch Autoverkehr dargebracht werden, sind Zeugnis einer unmenschlichen Verkehrspolitik. Die S-Bahn ermöglicht für die Mehrheit der Pendler den Umstieg vom gefährlichen Autoverkehr zum sicheren Bahnverkehr.

Sicherheit auch für Autofahrer!

Zu Pfingsten 1989 verloren drei junge Steirer an einem ungesicherten schienengleichen Bahnübergang ihr Leben. Eine Unterführung kommt volkswirtschaftlich „billiger“ zu stehen als die kapitalisierten Unfallfolgekosten eines solchen schweren Unfalls. Wir sind jedoch moralisch nicht berechtigt, solche makabren Berechnungen anzustellen, sondern müssen das höchstmögliche Maß an Sicherheit anstreben. Daher sind (wie bei den realisierten S-Bahn-Systemen anderer Bundesländer) alle schienengleichen Bahnübergänge durch Unter- bzw. Überführungen zu ersetzen.

Umwelt

Die Abgase des Kfz-Verkehrs belasten die Umwelt in erheblichem Ausmaß. Stichworte wie Waldsterben, Smog und Treibhauseffekt (CO₂) müssen hier genügen. Dazu kommt noch der enorme Landschaftsverbrauch des Straßenverkehrs mit allen seinen negativen ökologischen Folgen. Die umweltschonende Alternative zum Individualverkehr ist die S-Bahn!

Die zukünftigen S-Bahnstrecken in der Ost- und Weststeiermark müssen elektrifiziert werden. Lärm und Abgase (für Anrainer und Fahrgäste) sind nicht tolerierbar. Außerdem bringt die Elektrifizierung Vorteile in der Betriebsführung.

Verkehrshölle Graz – verparktes Graz

Das Grazer Straßennetz ist überlastet – mit allen negativen Folgen für die Bewohner wie Lärm, Stau, Abgase, Unfälle. Eine wichtige Ursache dieser Verkehrsbelastung ist der Pendlerverkehr. Täglich pendeln ungefähr 55.000 Menschen nach Graz, ca. 75 % davon mit dem Auto! Diese Blechlawine verstopft, verparkt und verschandelt Grazer Straßen und Plätze. Wenn es die S-Bahn als Alternative zum Auto gibt, kann man in Graz durch Reduzierung des Parkplatzangebotes städtische Lebensqualität zurückgewinnen.

Volkswirtschaftlicher Nutzen

Zur Rechtfertigung des Autobahnbaus wird u. a. der volkswirtschaftliche Nutzen durch Zeiteinsparungen der Kfz-Benützer angeführt. Dabei sind verschiedene Stundensätze angesetzt worden, z. B. 60,- Schilling für den Freizeitverkehr und 158,- S für den Geschäftsverkehr. Es war den Verfassern nicht möglich, analog dazu für den öffentlichen Verkehr den volkswirtschaftlichen Nutzen durch Zeiteinsparung quantitativ genau zu bestimmen. Daß es sich aber um beachtliche (kalkulatorische) Beträge handelt, wird klar, wenn man Zeitgewinne bis zu einer Stunde täglich und die große Zahl der Pendler in Rechnung stellt.

Weiters: Verglichen mit dem Individualverkehr verursacht der S-Bahnverkehr weniger Umweltschäden und weniger Unfallfolgekosten.

Attraktivierung des Wochenendverkehrs

An Wochenenden ist mindestens ein 60-Minuten-Takt einzuhalten. Badeseen und Eislaufplätze sollten mit der S-Bahn erreichbar sein. Speziell in der West- und in der Oststeiermark ließen sich von den Haltestellen der S-Bahn Radrouten markieren. Die Bahnverwaltungen sollten Radwanderkarten anbieten. An Wochenenden sollte das Einsteigen mit dem Fahrrad (in den Vorraum) möglich sein.

Die S-Bahn Steiermark – eine Utopie?

Die S-Bahn Steiermark ist weder technisch noch politisch eine Utopie, vielmehr ist die Steiermark verkehrspolitisch ins Hintertreffen geraten: In anderen Bundesländern gibt es schon lange S-Bahn-Systeme, z. B. in Vorarlberg, Tirol, Oberösterreich. Viele vorbildliche Lösungen sind auch im Ausland zu sehen, z. B. in Karlsruhe. Die S-Bahn Steiermark ist das umwelt- und sozialpolitische Gebot der Stunde!

Die S-Bahn Steiermark

Takt-Verkehr

Unter dem Begriff S-Bahn (Schnell-Bahn) sei hier ein Bahn-Nahverkehr mit folgenden (wenn möglich) regelmäßigen Intervallen (Taktverkehr) verstanden: Während des Tages ein 60-Minuten-Takt, während der Hauptverkehrszeiten am frühen Morgen (ca. 5 – 8 Uhr) und am Nachmittag und Abend (ca. 16 – 19 Uhr) ein halbstündiger Taktverkehr. Selbstverständlich ist der regelmäßige Takt-Verkehr kein Dogma, wichtiger ist ein bedarfsgerechter Fahrplan.

Pendler-Eilzüge

Pendler-Eilzüge sollen das Gros der Pendler schneller zu ihren Zielbahnhöfen bringen. Beispiel: „Sammeln“ der Pendler in den Stationen Köflach, Bärnbach und Voitsberg, dann Durchfahrt des Eilzuges bis Graz/Köflacher Bf. – Graz Hbf. Nur durch derartige Pendler-Eilzüge ist eine wesentliche Reduktion der Fahrzeit erreichbar, und nur durch das Angebot kürzerer Fahrzeiten kann zum vermehrten Umstieg vom Auto auf die Bahn motiviert werden.

Pendler-Eilzüge sollen selbstverständlich bedarfsgerecht vor Arbeitsbeginn (ca. 5 – 8 Uhr) und nach Arbeitsende (ca. 16 – 19 Uhr) verkehren. Frequenz: stündlich, bei Bedarf in jeder Richtung.

Betriebszeit

Der Betriebsbeginn des S-Bahn-Verkehrs muß so eingerichtet sein, daß an allen Orten die erste Frühschicht erreicht werden kann.

Letzter Zug ab Graz: 23.45 Uhr (Anschluß von den GVB).

Zubringerbusse

Da die Bahn nicht flächendeckend verkehrt, sind zu wichtigen Bahnhöfen und Haltestellen taktgerechte Zubringerbusse einzurichten. Bahnparallele Buslinien sind in Zubringer umzuwandeln.

Park & Ride – Bike & Ride

Für jene Bahnbenutzer, die fernab vom Zubringerverkehr zur S-Bahn wohnen, müssen bei den Stationen ausreichend Parkflächen (Park & Ride) bzw. Fahrradständer (Bike & Ride) zur Verfügung stehen. Das Umsteigen vom Auto auf die Bahn muß bei der zum Wohnort nächstgelegenen Station möglich sein (und nicht erst am Stadtrand von Graz), denn sonst bleibt die Fahrt mit dem Pkw zum Arbeitsplatz attraktiver als die Benutzung der S-Bahn.

Das S-Bahn-Netz

Lichtenegger und Rießberger schlagen in ihrer S-Bahn-Studie vor, für die Mur-Mürz-Furche und für den Großraum Graz (inklusive West- und Oststeiermark) jeweils ein eigenes S-Bahn-Netz zu planen. Demnach enden die S-Bahn-Züge aus Graz in Frohnleiten. Begründet wird dies mit den geringen Pendlerzahlen im Gebiet Pernegg-Mixnitz nach Graz bzw. Bruck.

Die Autoren des vorliegenden Programms modifizieren diesen Vorschlag in folgender Weise: Die halbstündlich verkehrenden S-Bahn-Züge enden/beginnen in Frohnleiten, die stündlich verkehrenden Züge beginnen/enden in Bruck und bedienen damit Mixnitz, Pernegg und Bruck im Stundentakt.

Die Pendlereilzüge (stündlich morgens und am späten Nachmittag) beginnen/enden ebenfalls in Bruck und haben zwischen Bruck und Graz-Hbf folgende Halte: Pernegg, Mixnitz, Frohnleiten, Gösting/Ibererstr. (neue Haltestelle). Die vorgeschlagenen Züge für den Bereich Graz-Bruck ersetzen Regional- und Eilzüge.

Netzübersicht Mur-Mürz-Furche

- Linie Unzmarkt-Mürzzuschlag
- Linie Vordernberg-Mürzzuschlag

Mur-Nord-Süd-Achse

- Linie Bruck-Frohnleiten-Graz-Spielfeld (Anschlußlinie nach Radkersburg)
- Linie Übelbach-Graz

Oststeiermark

- Linie Graz-Weiz-Weiz/Bundesschulzentrum (Verlängerung)
- Linie Graz-Fehring-Fürstenf. bzw. Szt. Gotthard

Weststeiermark

- Linie Graz-Köflach
- Linie Graz-Schwanberg über Lieboch (Neubau der Strecke Hollenegg-Schwanberg)
- Linie Graz-Wies-Eibiswald über Werndorf-Preding -Wettmannstätten; Verlängerung von Wies nach Eibiswald)

Mit zwei kurzen Verlängerungen des Netzes erhalten Schwanberg und Eibiswald einen Bahnanschluß. Mit der Verbindungsbahn von Werndorf nach Wettmannstätten (GKB-Netz) wird eine wesentliche Reduktion der Fahrzeit für Pendler aus dem Raum Sulmtal-Laßnitztal nach Graz möglich, zugleich wäre diese Neubaustrecke eine Vorleistung für die Koralmbahn.

Weststeiermark

Linie Köflach-Graz

Takt-Verkehr

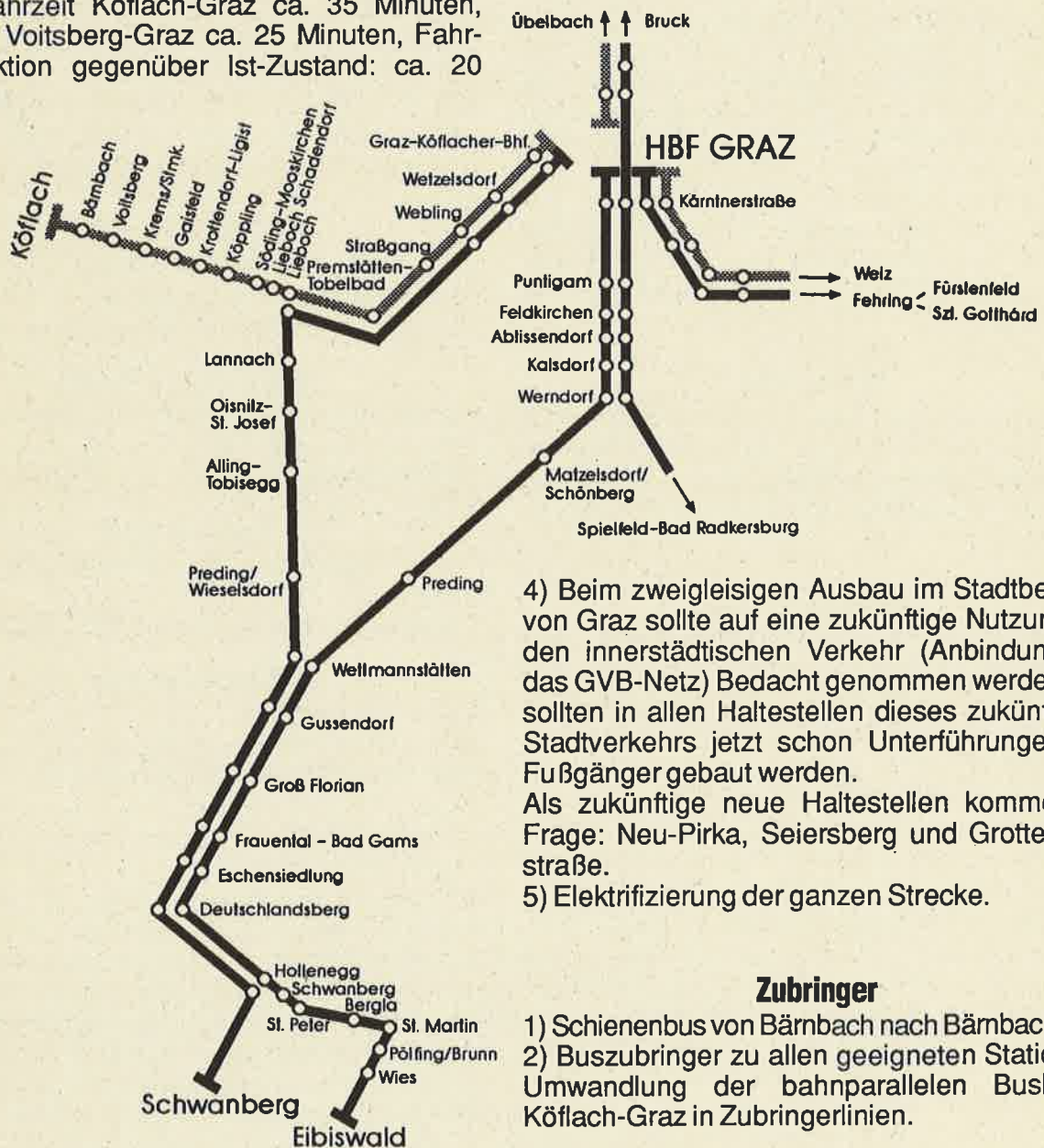
Von ca. 5 – 8 Uhr und von ca. 16 – 19 Uhr: 30-Minuten-Takt und zusätzlich ein Eilzug stündlich. Während der übrigen Zeit 60-Minuten-Taktverkehr.

Pendlereilzüge

Der hohe Anteil von Berufspendlern, die aus dem Raume Köflach-Voitsberg in das Zentrum von Graz fahren, rechtfertigt die Einführung von Pendlereilzügen mit folgenden Halten: Köflach-Bärnbach-Voitsberg, Durchfahrt bis Graz/Köflacher Bf. – Graz Hbf. In der Gegenrichtung ebenfalls Durchfahrt von Graz/Köflacher Bf. bis Voitsberg. Fahrzeit Köflach-Graz ca. 35 Minuten, Fahrzeit Voitsberg-Graz ca. 25 Minuten, Fahrzeitreduktion gegenüber Ist-Zustand: ca. 20 Minuten!

Erforderlicher Ausbau

- 1) Bau von Unter- oder Überführungen anstelle der schienengleichen Bahnübergänge.
- 2) Zweigleisiger Ausbau Graz-Söding. Der zweigleisige Ausbau auf dieser Strecke ist Minimalanforderung für einen S-Bahnverkehr. Wünschenswert wäre ein weiterer selektiver zweigleisiger Ausbau, damit die Fahrplangestaltung ohne Restriktionen erfolgen kann.
- 3) Streckenausbau zwischen Graz und Voitsberg, damit der Eilzugsverkehr mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 80 km/h möglich ist.



- 4) Beim zweigleisigen Ausbau im Stadtbereich von Graz sollte auf eine zukünftige Nutzung für den innerstädtischen Verkehr (Anbindung an das GVB-Netz) Bedacht genommen werden. Es sollten in allen Haltestellen dieses zukünftigen Stadtverkehrs jetzt schon Unterführungen für Fußgänger gebaut werden.

Als zukünftige neue Haltestellen kommen in Frage: Neu-Pirka, Seiersberg und Grottenhofstraße.

- 5) Elektrifizierung der ganzen Strecke.

Zubringer

- 1) Schienenbus von Bärnbach nach Bärnbach Bf.
- 2) Buszubringer zu allen geeigneten Stationen. Umwandlung der bahnparallelen Buskurse Köflach-Graz in Zubringerlinien.

Linie Eibiswald-Graz über Preding-Werndorf

Diese Linie führt von Eibiswald nach Wies (Neubaustrecke), dann auf der bestehenden GKB-Strecke bis Wettmannstätten, von dort auf einer neu zu erbauenden Verbindungsbahn über Preding zur Südbahnstation Werndorf und von dort auf der Südbahn nach Graz.

Die Verlängerung des bestehenden Netzes nach Eibiswald erschließt mit relativ geringem Aufwand einen wichtigen Ort dem Bahnverkehr. Die nur 13 km lange neue Verbindungsbahn von Wettmannstätten über Preding nach Werndorf bringt folgende Vorteile:

1) Kürzere Fahrzeit nach Graz als auf der Route über Lieboch, weil die neue Verbindung kürzer und schneller (weniger Kurven) ist. Mögliche Fahrzeit für Eilzüge Groß St. Florian-Graz: 20 Minuten (für 33 km). Fahrzeitgewinn gegenüber Ist-Zustand ca. 25 Minuten (Regionalzug) bzw. 15 Minuten (Eilzug TP 8562).

2) Entlastung der Strecke Lieboch-Graz zugunsten des S-Bahnverkehrs Köflach-Graz und Schwanberg-Graz sowie zugunsten eines zukünftigen Stadtverkehrs auf der GKB-Strecke.

3) Der Neubau der Strecke Werndorf-Wettmannstätten wäre eine **Vorleistung für die künftige Koralmbahn** von der Steiermark nach Kärnten.

4) Bahnanschluß für Preding und Matzelsdorf/Schönberg.

Taktverkehr

Von 5 – 8 Uhr und von 16 – 19 Uhr 30 Minuten-Takt, zusätzlich stündlich ein Eilzug. Während der übrigen Zeit 60-Minuten-Taktverkehr.

Pendlereilzüge

Das Gros der Pendler aus dem Raum Sulm- und Laßnitztal hat als Ziel das Zentrum von Graz. Für diese Pendler bringen Eilzüge eine wesentliche Reduktion der Fahrzeit.

Vorschlag **Pendlereilzug**:

„Sammeln“ der Pendler von Eibiswald bis Groß St. Florian, dann Durchfahrt über Preding-Werndorf bis zur neuen Haltestelle Graz/Kärntnerstraße, dann Weiterfahrt zur Endstation Graz Hbf.

Neue Haltestellen

Graz/Kärntnerstr./Don Bosco

Diese Haltestelle ist notwendig für das Umsteigen innerhalb des S-Bahnverkehrs (Süd-, Ostbahn und Linie Graz-Eibiswald) und für das Umsteigen von der S-Bahn auf den Grazer Stadtverkehr.

Feldkirchen liegt in der Nähe eines Siedlungsschwerpunktes.

Preding und Matzelsdorf/Schönberg

werden von der neuen Verbindungsbahn für den Bahnverkehr erschlossen.

Eschensiedlung/Siemens

zwischen Frauental und Deutschlandsberg: Diese neue Haltestelle liegt an der Kreuzung von **B 76 und Bahn** und ist daher denkbar gut als Park & Ride-Haltestelle geeignet. Die Bahnhöfe Deutschlandsberg und Frauental sind für Park & Ride weniger gut geeignet, da sie jeweils im Ortskern liegen, wo zusätzlicher Verkehr unerwünscht ist.

Im unmittelbaren Haltestellenbereich liegen die Industriebetriebe Siemens und Fuchs sowie die Eschensiedlung und nördliche Teile des Ortsgebiets von Deutschlandsberg.

Das Landeskrankenhaus liegt in ca. 1,2 km Entfernung an der B 76. Das LKH und Orte im Bereich der B 76 können durch Zubringerbusse mit der S-Bahn verbunden werden.

Erforderlicher Ausbau

1) Bau von Unter oder Überführungen anstelle der schienengleichen Bahnübergänge.

2) Neubau der Verbindungsstrecke Werndorf-Wettmannstätten (zweigleisig). Zweigleisiger Ausbau von Wettmannstätten bis Deutschlandsberg.

3) Bau der Bahnlinie von Wies nach Eibiswald.

4) Bau folgender neuer Haltestellen:

Graz/Kärntnerstraße, Feldkirchen, (beide an der Südbahnstrecke), Matzelsdorf/Schönberg und Preding an der neuen Verbindungsbahn von Werndorf nach Wettmannstätten, Eschensiedlung/Siemens zwischen Frauental und Deutschlandsberg und schließlich der Bhf. Eibiswald.

5) Elektrifizierung.

6) Zweigleisiger Ausbau Puntigam-Werndorf (siehe Linie Spielfeld-Bruck).

Linie Schwanberg-Graz über Lieboch

Diese Linie hat zwei Aufgaben:

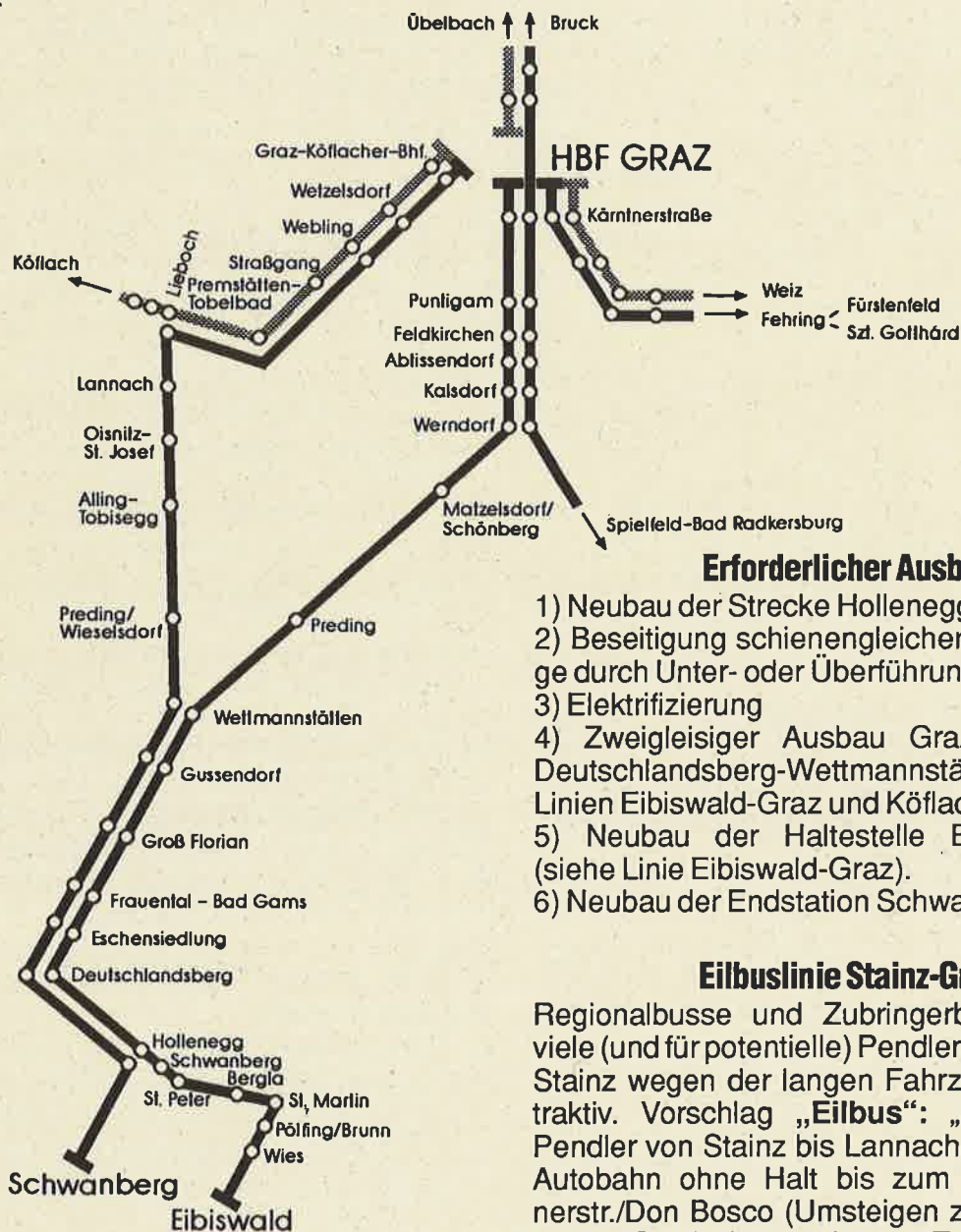
- 1) Bedienung des Schüler- und Pendlerverkehrs aus den Räumen Schwanberg und Lieboch-Lannach-St. Josef-Preding zum Subzentrum Deutschlandsberg.
- 2) Bedienung des Pendlerverkehrs aus dem Raum Wieselsdorf-St. Josef-Lannach nach Graz.
- 3) Bedienung des Pendlerverkehrs aus dem Sulm- und dem Laßnitztal zu den GKB-Stationen Webling, Wetzelsdorf, Köflacher Bf. im Stadtgebiet Graz.
- 4) „Schlanke“ Anschlüsse an die Pendlereilzüge über die Neubaustrecke Wettmannstätten-Werndorf (Linie Eibiswald-Graz) schaffen attraktive Fahrzeiten aus dem Raum Schwanberg nach Graz.

Fahrplan Haltestellen

Es genügt ein ca. 60-Minuten-Intervall, nur im Frühverkehr muß eine Fahrplanverdichtung erfolgen.

Zur Erzielung attraktiver Fahrzeiten nach und von Graz fahren alle Züge von Lannach bis Webling (und umgekehrt) **durch**, in Lieboch Halt lediglich für Anschlüsse nach Köflach.

Der Regionalverkehr nach und von Lieboch, Premstätten und Straßgang wird von der S-Bahnlinie Graz-Köflach bedient.



Erforderlicher Ausbau

- 1) Neubau der Strecke Hollenegg-Schwanberg
- 2) Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge durch Unter- oder Überführungen.
- 3) Elektrifizierung
- 4) Zweigleisiger Ausbau Graz-Lieboch und Deutschlandsberg-Wettmannstätten (siehe Linien Eibiswald-Graz und Köflach-Graz).
- 5) Neubau der Haltestelle Eschensiedlung (siehe Linie Eibiswald-Graz).
- 6) Neubau der Endstation Schwanberg.

Eilbuslinie Stainz-Graz

Regionalbusse und Zubringerbusse sind für viele (und für potentielle) Pendler aus dem Raum Stainz wegen der langen Fahrzeiten wenig attraktiv. Vorschlag „Eilbus“: „Sammeln“ der Pendler von Stainz bis Lannach, dann über die Autobahn ohne Halt bis zum Knoten Kärntnerstr./Don Bosco (Umsteigen zur S-Bahn und zu den GVB), dann weiter zur Endstation Griesplatz. Fahrzeit ca. 30 Minuten.

Mur - Nord-Süd-Achse

Linie Spielfeld-Graz-Frohnleiten-Bruck

Taktverkehr

Von 5 bis 8 Uhr und von 16 bis 19 Uhr Taktverkehr im 30-Minuten-Intervall bis Frohnleiten. Während der übrigen Zeit ein 60-Minuten-Taktverkehr bis Bruck.

Pendlereilzüge

Zwischen 5 und 8 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr sind stündlich **Pendlereilzüge** einzurichten. Haltepunkte der Pendlereilzüge: Spielfeld, Leibnitz, Graz/Kärntnerstraße (neue Haltestelle, siehe unten), Graz Hbf., Graz/Ibererstraße (neue Haltestelle), Frohnleiten, Mixnitz, Pernegg, Bruck.

Schnellzüge ab/bis Spielfeld

Die Schnellzüge des Austrotakts (Fernverkehr) sind ab bzw. bis Spielfeld zu führen. Haltestellen: Graz Hbf, Kärntnerstr., Leibnitz, Spielfeld.

Diese Schnellzüge dienen auf der Strecke Graz-Spielfeld (und umgekehrt) sowohl als Fernreisezüge als auch als Pendlerzüge, weil es auf dieser Strecke keinen „Verdrängungskampf“ gibt (relativ wenig Fernreisende!).

Damit **internationale** Züge nicht von Pendlern benützt werden, müssen Pendlerzüge mit attraktiven Abfahrtszeiten bereitstehen!

Verbindung Austrotakt-Jugoslawien

Für geeignete Anschlüsse in Maribor/Marburg ist eine Verbindung zum Austrotakt in Spielfeld herzustellen.

Neue Haltestellen

Kärntnerstraße/Don Bosco:

Diese Station ist notwendig für das Umsteigen innerhalb des S-Bahn-Systems (Süd-, Ostbahn, Linie Graz-Eibiswald) und für das Umsteigen von der S-Bahn auf den Grazer Stadtverkehr.

Feldkirchen:

Durch diese Haltestelle wird ein bahnnaher Siedlungsschwerpunkt erschlossen.

Gösting/Ibererstraße:

Diese Haltestelle ist für den Schülerverkehr zur HTL („BULME“) optimal gelegen und stellt eine weitere Verknüpfung mit den GVB her.

Raach:

Raach ist ein Siedlungsschwerpunkt nahe der Bahnlinie und sollte für den S-Bahn-Verkehr erschlossen werden.

Erforderlicher Ausbau

- 1) Wiedererrichtung des 2. Gleises von Puntigam bis Spielfeld.
- 2) Neubau der Haltestellen Raach, Gösting/Ibererstraße und Feldkirchen
- 3) Neubau eines Umsteigebahnhofs Kärntnerstraße/Don Bosco

Linie Übelbach-Graz

Pendlereilzüge

„Sammeln“ der Pendler von Übelbach bis Peggau-Dt. Feistritz und dann direkt (ohne Umsteigen in Peggau) und ohne Halt bis Gösting/Ibererstraße und in weiterer Folge bis Graz Hbf. Erforderlich sind mindestens zwei neue und schnelle Garnituren.

Mit schnellen Garnituren ist jeweils in einer Richtung (morgens nach Graz, abends nach Übelbach) ein 30-Minuten-Taktverkehr möglich.

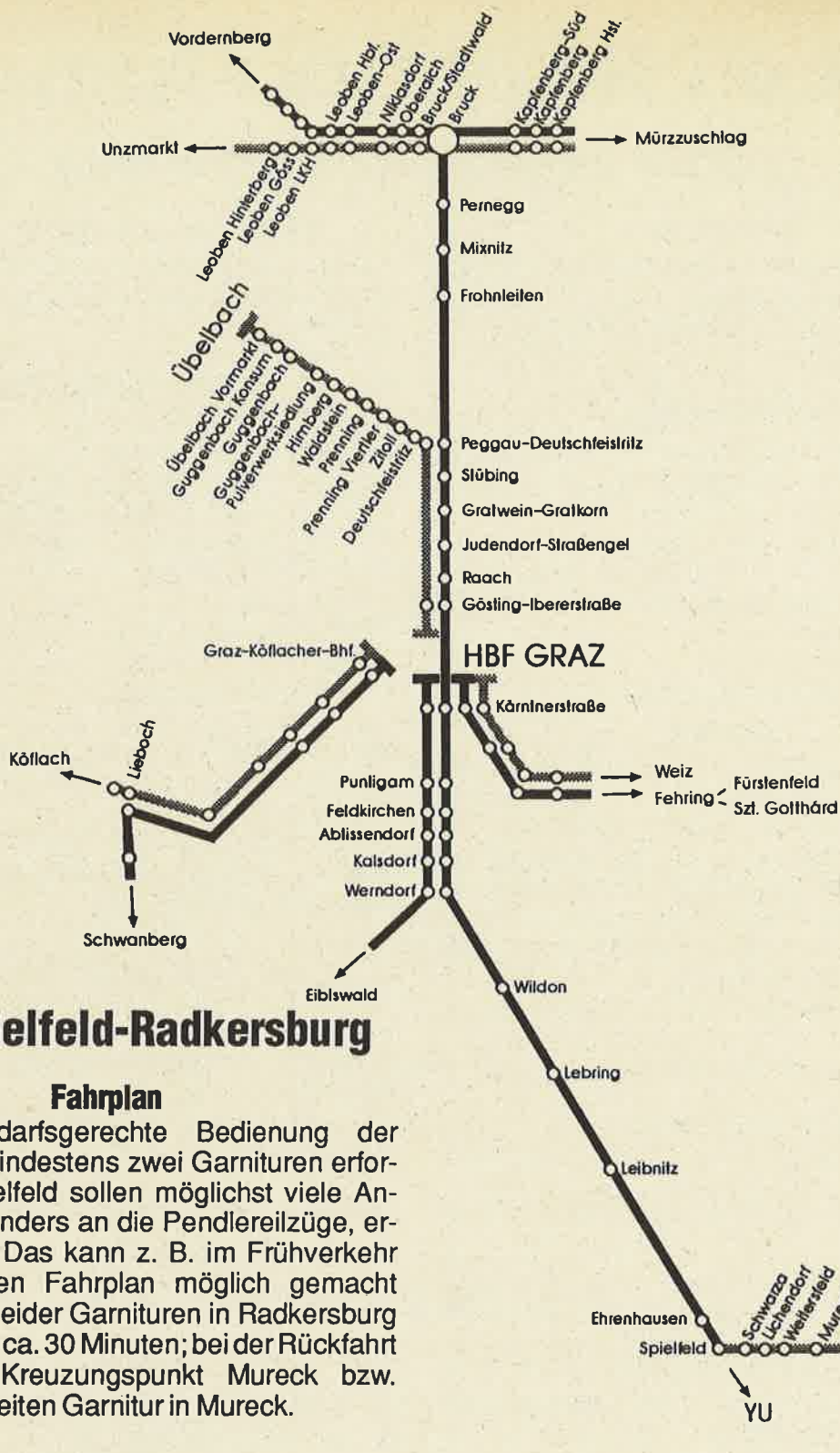
In der übrigen Zeit ist ein stündlicher Verkehr in beiden Richtungen vorgesehen.

Zubringer

Der bahnparallele Busverkehr ist in einen Zubringerdienst umzuwandeln.

Erforderlicher Ausbau

- 1) Bau einer Weichenverbindung im Bf. Peggau-Dt. Feistritz.
- 2) Sanierung der Landesbahn-Strecke.
- 3) Auflassung bzw. Sicherung von Eisenbahnkreuzungen.



Linie Spielfeld-Radkersburg

Fahrplan

Für eine bedarfsgerechte Bedienung der Strecke sind mindestens zwei Garnituren erforderlich. In Spielfeld sollen möglichst viele Anschlüsse, besonders an die Pendlereilzüge, erreicht werden. Das kann z. B. im Frühverkehr durch folgenden Fahrplan möglich gemacht werden: Start beider Garnituren in Radkersburg im Abstand von ca. 30 Minuten; bei der Rückfahrt Halt nur im Kreuzungspunkt Mureck bzw. Umkehr der zweiten Garnitur in Mureck.

Zubringer

Umwandlung des bahnp parallelen Busses in einen Zubringerdienst.

Erforderlicher Ausbau

Sicherung aller schienengleichen Bahnübergänge durch Unterführungen.

Oststeiermark

Linien Graz-Weiz und

Graz-Fehring-Fürstenfeld Szentgotthard

Taktverkehr

Zwischen 5 und 8 Uhr und zwischen 16 und 19 Uhr wird der normale Stundentakt zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet.

Bei der Linie Graz-Fehring-Fürstenfeld bzw. Szentgotthard fahren die Züge ab Fehring alternierend entweder nach Fürstenfeld oder Szentgotthard. In Richtung Graz gilt das Entsprechende. In den Spitzenzeiten ist die gleichzeitige Anbindung beider Endstellen an den Taktverkehr vorgesehen.

Pendlereilzüge

Während der Hauptverkehrszeiten (5 bis 8, 16 bis 19 Uhr) stündlich Pendlereilzüge mit folgenden Stationen ab Fehring: Feldbach-Gleisdorf-Liebenau (neue S-Bahn-Station)-Ostbf.-Kärntnerstr.-Graz Hbf. bzw. ab Weiz Bundesschulzentrum (neue Endstation): Weiz/Stadt-Weiz-Gleisdorf-Liebenau-Ostbf.-Kärntnerstraße-Graz Hbf. Zur Entlastung der Strecke Graz-Gleisdorf können in diesem Bereich einige Züge der beiden Linien gemeinsam geführt werden.

Neue Haltestellen

Weiz Bundesschulzentrum (BSZ):

Die Verlängerung des Bahnbetriebs bis zum BSZ ist für die Schülerpendler wichtig.

Liebenau/S-Bahn:

Diese Station stellt eine Verbindung mit den GVB her.

Graz/Kärntnerstraße:

Verbindung zu den GVB und zu den S-Bahn-Linien Spielfeld-Bruck und Eibiswald-Graz.

Erforderlicher Ausbau

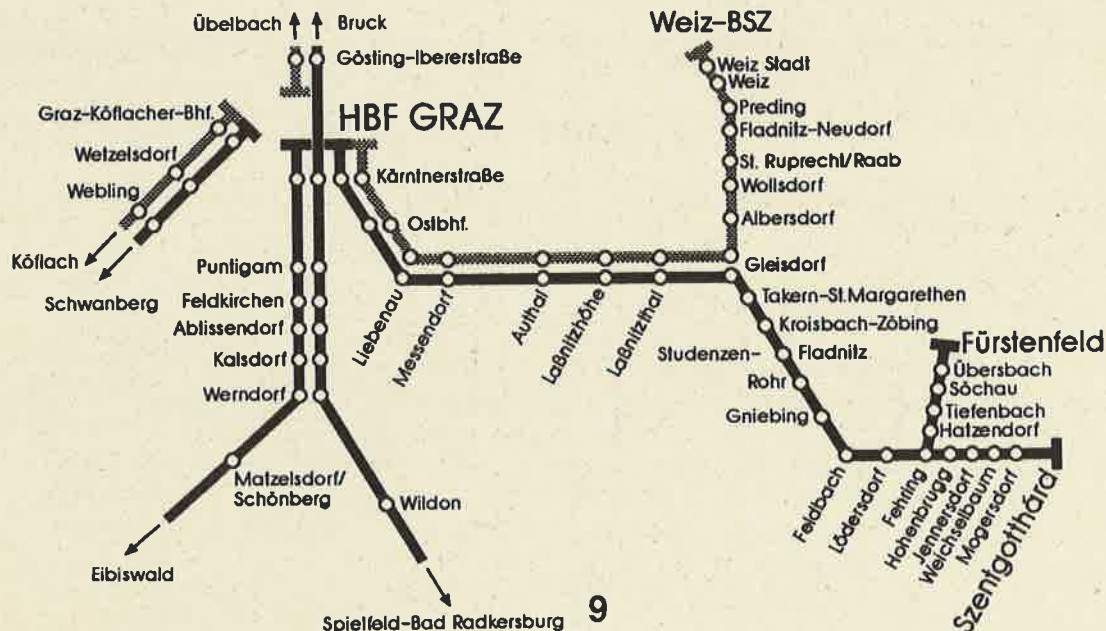
- 1) Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge durch Unter- oder Überführungen.
- 2) Zweigleisiger, selektiver Ausbau auf der Strecke Graz-Gleisdorf nach den Erfordernissen des Fahrplans.
- 3) Bau der Haltestellen Weiz/BSZ, Liebenau und Kärntnerstraße.
- 4) Elektrifizierung des Netzes.

Anschluß nach Bad Gleichenberg:

Durch den Taktverkehr auf der Ostbahn könnte auch eine verbesserte Anbindung von Bad Gleichenberg auf der Schiene erzielt werden. Dies käme in erster Linie den Schülern des Schulzentrums und den Kurgästen zugute.

Schnellbus Hartberg-Gleisdorf

Wegen der unattraktiven Bahnverbindung (Umweg) ist ein Schnellbus von Hartberg nach Gleisdorf zur S-Bahn vorgesehen. Haltestellen: Hartberg-Kaindorf-Pischelsdorf-Gleisdorf.



Obersteiermark

Linien Unzmarkt-Mürzzuschlag und Vordernberg-Mürzzuschlag

Taktverkehr

Stündlicher Taktverkehr auf beiden Linien. Durch Überlagerung (zeitliche Verschiebung) ist auf dem von beiden Linien befahrenen Streckenteil zwischen Leoben und Mürzzuschlag ein 30-Minuten-Takt einzurichten. Fahrplanverdichtung im Frühverkehr von Vordernberg nach Leoben.

Pendlereizüge

Diese Aufgabe wird auf der Strecke Unzmarkt-Mürzzuschlag vordringlich von den Eil-, im Bedarfsfall aber auch von Schnellzügen (Austrotakt) übernommen.

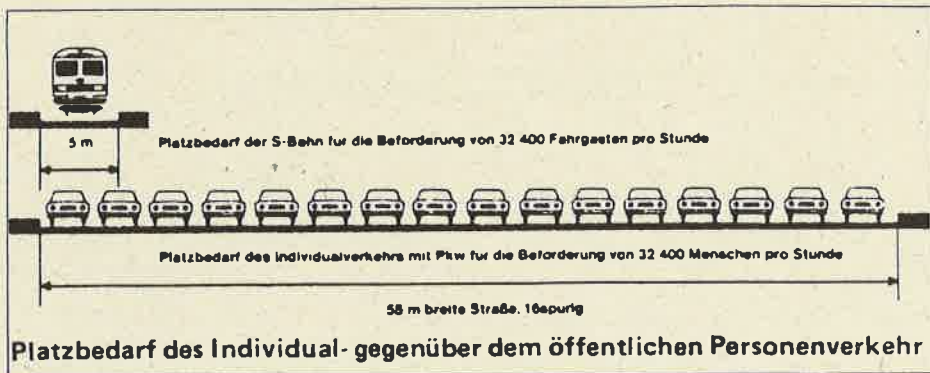
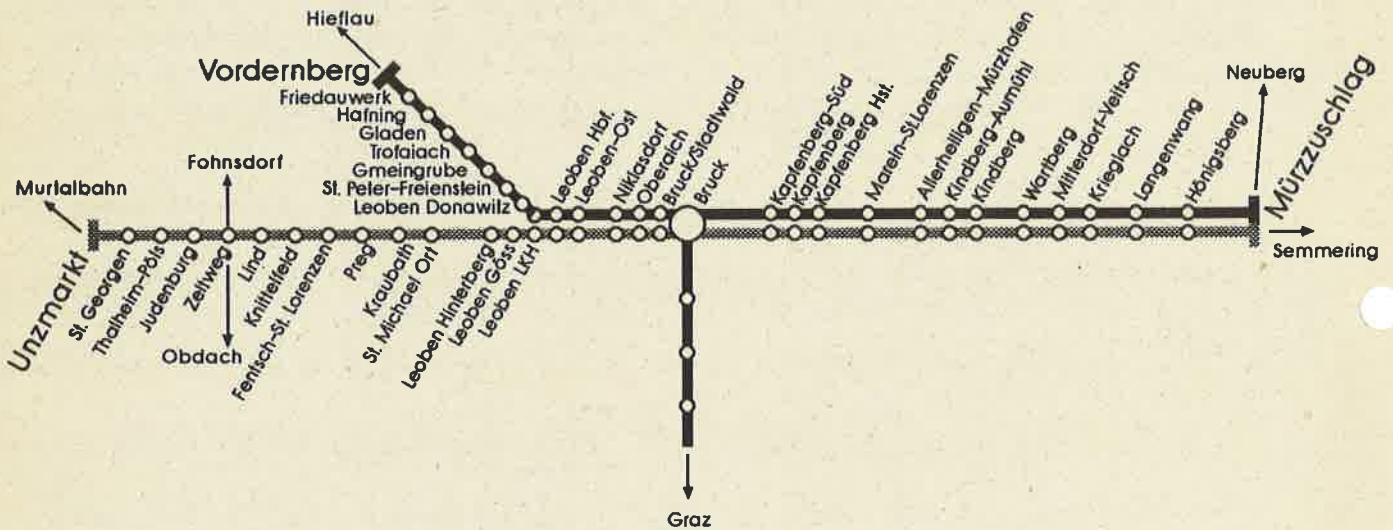
Neue Haltestellen

- St. Michael Ort
- Leoben-Ost
- Leoben-LKH
- Bruck-Stadtwald
- Kapfenberg-Süd
- Kindberg-Aumühl

Diese Haltestellen liegen siedlungsnah und sind daher für (neue) Pendler attraktiv. Die Haltestelle Leoben-LKH bedarf wohl keiner weiteren Begründung, da das LKH direkt an der Bahnlinie liegt.

Anschlußverbindungen:

- Mürzzuschlag: Anschluß zum Semmering.
- Mürzzuschlag-Neuberg: Taktverkehr mit Triebwagen.
- Vordernberg-Hieflau: Reaktivierung der Präbichlstrecke!
- St. Michael Ort: Anschluß von und nach Selzthal.
- Zeltweg: Anschlüsse für Fohnsdorf und in Richtung Obdach.
- Unzmarkt: Anschlüsse zur Murtalbahn und in Richtung Neumarkt.



Zukunftspläne

Die hier gemachten Vorschläge für die S-Bahn Steiermark sind kurz- bis mittelfristig realisierbar, da der bauliche Bestand nicht wesentlich erweitert werden muß. Die Netzverlängerungen betreffen jeweils nur kurze Strecken. Für die Verbindungsbahn Werndorf-Wettmannstätten (13 km) gibt es schon Trassierungsvorschläge. Für eine größere Effizienz des Schienenverkehrs sind jedoch in Zukunft noch gewaltige Leistungen zu vollbringen. Im folgenden seien die Prioritäten des weiteren Ausbaus aufgelistet:

Graz Hbf.:

Ausbau zu einem effizienten Knotenpunkt des Schienenverkehrs. Ohne eine Unterführung der Geleise der GVB beim Hbf. bleibt der öffentliche Personennahverkehr Stückwerk.

Grazer Stadtverkehr

Zur Bewältigung des öffentlichen Verkehrs in Graz ist ein optimal ausgebautes Straßenbahnsystem erforderlich. S-Bahn und Straßenbahn hätten folgenden Verknüpfungen:

Eine Einleitung der Graz-Köflacher-Bahn in das Netz der Straßenbahn wäre beim Graz-Köfla-

cher-Bhf. möglich. Nach dem Vorbild Karlsruhe könnten dann Züge aus Köflach und Schwanberg bis ins Stadtzentrum fahren. Neue Haltestellen des Stadtverkehrs auf dieser Linie wären: Grottenhofstraße, Seiersberg und Neu Pirka.

Kreuzungspunkte von S-Bahn und Straßenbahn wären: Liebenau/S-Bahn; Kärntnerstr./Don Bosco; Gösting/Ibererstr. (HTL); Puntigam. Ebenso ist eine Einleitung des S-Bahn-Verkehrs aus der Oststeiermark in das GVB-Netz in Liebenau denkbar.

Jugoslawien

Verlängerung der Austro-Takt-Züge bis Maribor/Marburg.

Koralmtunnel

Dieser stellt eine schnelle Verbindung nach Kärnten und Italien her. Der Zeitgewinn von Graz nach Italien und nach Kärnten beträgt von Graz 1 1/2 Stunden, aus der Weststeiermark entsprechend mehr. Ebenso entsteht eine neue Verbindung nach Innsbruck und Südtirol über Kärnten.

Frühere S-Bahn-Studien

Die Autoren des vorliegenden S-Bahn-Programms haben viele Ideen der nachfolgend genannten Projektstudien zum Thema S-Bahn Steiermark verwendet:

- 1) Österr. Institut für Raumplanung (ÖIR) i. A. der Stmk. Landesregierung: Konzept für den Schienenverkehr der ÖBB in der Steiermark. Wien 1985
- 2) Lichtenegger M., Rießberger K.: S-Bahn Steiermark. Graz 1986

3) Lichtenegger M., Rießberger K., Veit P.: Überlegungen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebs der GKB. Graz 1988

4) Bauer M., Reiter K. (Hrsg): Menschengerechter Stadtverkehr, Graz 1986

5) Müller R., S-Bahn Graz

6) Stadtbahn-Info der Alternativen Liste Graz, Graz 1987

Verfasser dieser Studie:

Martin Bauer, Alfred Hensle, Johann Marinsek, Andreas Solymos, Gottfried Weißmann.

Werden Sie aktiv!

Wollen Sie in Ihrem Wohnort eine Informations- und Diskussionsveranstaltung zum Thema S-Bahn? Die Verfasser dieses S-Bahn-Programms kommen gerne zu Ihnen und diskutie-

ren mit Bürgern und Politikern. Schreiben Sie einfach an Verkehrsclub Österreich oder Fahrgast Steiermark, beide Rechbauerstr. 12, 8010 Graz. Wir freuen uns über neue Mitstreiter!

Medieninhaber und Herausgeber:
FAHRGAST GRAZ/STEIERSMARK,
Postfach 68, 8027 Graz

Druck und Satz:
Druckwerk - Verein für Medienarbeit,
Ungergasse 7, 8020 Graz

S-Bahn Steiermark!

