Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt

Frühling 2014 – 1,80 Euro

Fahrgast

Wo bleibt die Tram im Stadtteil Reininghaus?

S-Bahn Obersteiermark

Letzte Chance für eine S-Bahn-Verbindung von Kapfenberg über Leoben nach Trofaiach. Die Einstellung des Ausflugverkehrs auf der Erzbergbahn war ein fatales Zeichen an die Region. FAHRGAST fordert die rasche Umsetzung der S-Bahn Obersteiermark.

Foto: Martin Wolf/Styria-Mobile

Graz: Attraktivierung durch Linienbündel

Steiermark: Was passiert mit der Radkersburger Bahn

International: Großer Bahnhof in Zürich

/fahrgast.steiermark @fahrgast_stmk

Editorial

Jedes Jahr im Frühling hält Fahrgast die Hauptversammlung ab, wo neben dem Fotovortrag auch die administrativen Dinge wie Entlastung des Vorstandes, dessen Neuwahl und die Ernennung der Rechnungsprüfer abgehandelt werden. Personell ist der Vorstand von Fahrgast sehr konstant aufgestellt, unser Schriftführer Georg Hofer, der Finanzreferent Klaus Ladner und unser Generalsekretär-Stellvertreter Thomas Schilcher machen die ihnen zugetragenen Aufgaben schon seit vielen Jahren ausgezeichnet und stellen die administrative Beständigkeit von Fahrgast sicher.

Die aktiven Akteure bei Fahrgast sind ein gut aufeinander abgestimmtes Team, wir treffen unsere Entscheidungen anhand ausführlicher und vielfältiger Erfahrungen mit vorausgehenden Diskussionen. Damit ist eine thematische Kontinuität garantiert, sowie eine Bewahrung unseres hohen verkehrspolitischen Niveaus und Fachwissens.

Die Position des Generalsekretärs ist nichtsdestotrotz die wichtigste Position im Vorstand und unser Gesicht nach außen.

Die letzten drei Jahre wurde Fahrgast von Martin Mödlinger nach außen vertreten. Unser Verein hatte in den letzten Jahren keine einfache Situation zu bewältigen, in der uns Martin Mödlinger mit großem Geschick nach innen und außen durch die Untiefen führte. Er wird sich nun neuen familiären Aufgaben widmen und uns in der wichtigen Arbeit im Hintergrund unterstützen.

Nachfolger von Martin Mödlinger als Generalsekretär bin seit 31. März ich, Jakob Holzer. Aus diesem Grund möchte ich mich gerne Ihnen vorstellen.

Zu meiner Person. Im Jahre 1994 in der Steiermark geboren, habe ich lange Jahre in der Schweiz gewohnt. Dort habe ich die Vorzüge des Öffentlichen Verkehrs kennen gelernt. Zur Zeit studiere ich an der TU Graz Bauingenieurwissenschaften.

Mein Eintritt in den Verein Fahrgast erfolgte im Jahre 2009. Seit meinem Eintritt wurde ich von den „alteingesessenen“ Mitgliedern bei meinen Vorhaben und Ideen aktiv unterstützt und sofort in die Entscheidungsprozesse eingebunden. Es freut mich daher, nun auch in meinem Amt als Generalsekretär die Verantwortung für die Entscheidungen des Vereins zu tragen und nach außen vertreten zu dürfen.

In diesem Zusammenhang möchte ich gerne meine Schwerpunkte des nächsten Jahres skizzieren. Mein Ziel für die nächsten Jahre ist es, den Kontakt zu Interessierten, zu Betroffenen und zu den Mitgliedern zu verstärken. Seit einem Jahr gibt es einen Facebook- und einen Twitter-Account von Fahrgast, die uns dabei helfen. Ebenso folgt daraus eine stärkere Hinwendung zu unserer Zeitungsarbeit, da diese für uns das wichtigste Mittel darstellt um unsere Ziele zu transportieren.

Ich darf Sie auf unsere Gasthausabende hinweisen. Jeweils am ersten Montag im Monat treffen wir uns um 20.00 Uhr im Gasthof Mohrenwirt in der Mariahilferstraße 16. Zusätzlich veranstalten wir Fotoabende zu aktellen Themen. Wir freuen uns auf Besuch!

Um den familiären Teil unserer Fahrgast-Mitglieder nicht zu kurz kommen zu lassen, haben wir für den Sommer einen Fahrgast-Ausflug geplant, der uns entlang der Radkersburger Bahn führen wird.

In diesem Sinne hoffe ich, dass wir die 28. Funktionsperiode und das 28. Jahr von Fahrgast so erfolgreich meistern werden, wie diejenigen davor.

Ich wünsche Ihnen, liebe Leserinnen und Leser eine gute Lektüre und weiterhin „Gute Fahrt“!

Jakob Holzer

Neuer Generalsekretär von Fahrgast ist seit 31. März Jakob Holzer.

Inhalt

Radkersburger Bahn
Eine Analyse vor Ort 3

Freie Fahrt Voraus
Für mehr und besseren ÖV 4

S-Bahn Obersteiermark
Letzte Chance für die S-Bahn 5

Reininghaus
Was passiert mit dem ÖV? 6

Linie 63
Wir stellen unsere Ideen vor 8

Linienbündel
Möglichkeiten in Graz 10

Neuer Bahnhof
Großbaustelle in Zürich 12

Kurzmeldungen 14
Impressum 16

Fahrgast-Adressen

Gelbe Post: Fahrgast, Postfach 30, 8016 Graz
E-mail: office@fahrgast-steiermark.at
Homepage: www.fahrgast-steiermark.at
Facebook: www.facebook.com/fahrgast.steiermark
Twitter: www.twitter.com/Fahrgast_Stmk
Mobil: 0650 245 34 20
Konto: IBAN: AT51 4666 0100 0000 6326
BIC: SVIEAT21

Neuer Fahrgast-Vorstand

Bei der 28. Hauptversammlung wurden gewählt:

Generalsekretär: Jakob Holzer

Generalsekretär-Stellvertreter: Mag. Thomas Schilcher

Schriftführer: DI Georg Hofer,

Finanzreferent: Dr. Klaus Ladner

Radkersburger Bahn

Das Engagement rund um die Radkersburger Bahn

Die Zukunft einer der letzten Nebenbahnen in Österreich, der Radkersburger Bahn, steht in den Sternen. Unsicherheiten, Gerüchte und Spekulationen rund um das Thema „Sein oder Nichtsein" der 31 km langen S-Bahnlinie in die südsteirische Thermen- und Gesundheitsregion.

Noch vor wenigen Jahren feierten wir in Mureck das Jubiläum „125 Jahre Radkersburger Bahn" und blickten stolz auf die bewegte Geschichte der Lokalbahnlinie von Spielfeld nach Radkersburg zurück. Im gleichen Jahr begingen wir auch das Jubiläum „120 Jahre Radkersburg–Luttenberg", doch schon knapp ein Jahr später war es mit der Feierlaune vorbei.

Seit Einführung der S-Bahn auf der Radkersburger Bahn haben sich die Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt. Diese Erfolgsgeschichte des ÖV muss fortgesetzt werden.

Zielnetzplan

Frau Bundesverkehrsministerin Doris Bures und ÖBB CEO Christian Kern verlautbarten stolz den Zielnetzplan 2025+ und somit die Marschrichtung des Unternehmens ÖBB. In diesem zukünftigen Netz der Bundesbahn ist leider kein Platz für die Radkersburger Bahn. Nach dem Auslaufen der Verkehrsdiensteverträge mit dem Land Steiermark im Jahr 2018 soll kein ÖBB-Zug mehr diese Strecke befahren.

Zukunftsängste

Doch wie soll es dann weitergehen? Kann die Bahnlinie von einem anderen Eisenbahnunternehmen übernommen werden? Stimmt es, dass die Postbus AG schon um die Lizenz für den Personenverkehr anstelle der Radkersburger Bahn angesucht hat? Wird man mögliche Nachfolgeunternehmen wie die STLB oder die GKB mit Auflagen und Kosten ausbremsen, damit ein Bahnbetrieb erst gar nicht möglich gemacht werden kann? Oder bleiben vielleicht sogar die ÖBB Hausherr auf der Radkersburger Bahn?

Bei einer Podiumsdiskussion im Mai 2013 zum Thema „Die Zukunft der Radkersburger Bahn", bei der auch Fahrgast mit Jakob Holzer in der Expertenrunde vertreten war, wurde eindeutig festgestellt, dass ein Verbleib der Radkersburger Bahn für die Entwicklung dieser Gesundheits- und Tourismusregion zwingend notwendig wäre, um auch der demografischen Entwicklung (13,9 % Abwanderung bringen die ehemalige Bezirkshauptstadt auf den unrühmlichen dritten Platz bundesweit) sinnvoll entgegenwirken zu können.

Umso erstaunlicher scheint hier die Tatsache, dass regional Verantwortliche offensichtlich keine Eile haben, dahingehend auch nur irgendetwas zu unternehmen.

Entgegensteuern

Daher werden wieder wir von der Interessensgemeinschaft „Neue Radkersburger Bahn" (kurz IG „NRB") die Akzente setzen und für den langfristigen Erhalt der Radkersburger Bahn aktiv eintreten.

Nach der Expertenrunde im Mai 2013 möchten wir eine Podiumsdiskussion mit den hiesigen Regionalpolitikern im Herbst 2014 veranstalten und zuvor eine Fahrgastbefragung auf der Radkersburger Bahn durchführen. Wünsche, Anregungen, aber auch Beschwerden sollen gesammelt und ausgewertet werden. Danach möchten wir auch die Bevölkerung fragen, was passieren müsste, damit sie auf die Bahn umsteigen würde.

Die Ergebnisse sollen bei der Podiumsdiskussion im Herbst 2014 veröffentlicht werden. Wir hoffen damit die regionalen Bedürfnisse erheben zu können, um so den Fehlentwicklungen (z.B. 42 Minuten Fahrzeit zur Absicherung der Pünktlichkeitsstatistik) entgegen zu steuern.

Wir vor Ort

Die Interessensgemeinschaft „Neue Radkersburger Bahn", mittlerweile schon seit fast fünf Jahren für die Belange der Radkersburger Bahn und ihrer Kunden aktiv im Einsatz, sieht sich als lokales Bindeglied für Fahrgäste, Anrainer und die Gesundheits- und Tourismusregion Radkersburg gegenüber dem Bahnbetreiber (gegenwärtig die ÖBB) und kann als Experte vor Ort die Probleme und Wünsche der Bahnkunden in kurzen Wegen an die richtige Stelle bringen.

Da wir selbst fast täglich in den Zügen anzutreffen sind, können und konnten wir rasch und unbürokratisch helfen und so Verbesserungen und Attraktivierungen für den Bahnverkehr erwirken. Eine langfristige Absicherung des Bestandes der Radkersburger Bahn ist unser oberstes Vereinsziel!

Der Wille der Bevölkerung, eine der letzten Infrastruktureinrichtungen in unserer Region abzusichern, muss eines der obersten Gebote der regionalen Politik werden und sich von einem Wahlkampfthema zu einem echten Anliegen entwickeln. Ein dahingehendes Bewusstsein in der Bevölkerung zu erzeugen, ist dabei auch eine unserer Aufgaben.

Denn die Bahn kann langfristig nur überleben, wenn sich die Bevölkerung der Wichtigkeit dieses Verkehrsmittels in der Region bewusst ist.

Armin Klein

Armin Klein ist Obmann der Interessensgemeinschaft Neue Radkersburger Bahn.

Freie Fahrt Voraus

Fahrgast unterstützt ÖH-Initiative

Die HochschülerInnenschaften aller steirischen Universitäten gründeten Anfang diesen Jahres eine gemeinsame Initiative „Freie Fahrt Voraus" für besseren Öffentlichen Verkehr. Fahrgast hat sich angeschlossen und unterstützt die Anliegen.

Die Österreichischen HochschülerInnenschaften gründeten die Initiative „Freie Fahrt Voraus" als Plattform für einen besseren Öffentlichen Verkehr, welche die Anliegen der Studierenden unterstützt. Fahrgast wurde eingeladen, diese Idee zu unterstützen. Für uns war es eine Selbstverständlichkeit das zu tun, da die Forderung nach einem besseren Öffentlichen Verkehr und dessen Förderung sogar in unserem offiziellen Vereinsnamen enthalten sind. Weiters finden wir es wichtig, unser Wissen und unsere Erfahrung bezüglich des Öffentlichen Verkehrs zu teilen und mit anderen kooperativen Vereinigungen zusammenzuarbeiten.

Top-Ticket für Studis

Die Initiative „Freie Fahrt Voraus" lancierte nach ihrer Gründung eine erste Kampagne zur Inkludierung der Studierenden in das Top-Ticket. Zur Erklärung: Das Top-Ticket ist eine Erweiterung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Nach Aufzahlung von 76 Euro wird die Freifahrtskarte, die ohne Aufzahlung nur auf der Strecke zum Ausbildungsort gegolten hat, zu einer Netzkarte für die gesamte Steiermark. Das Top-Ticket gilt 12 Monate.

„Freie Fahrt Voraus" fordert ebenso die Inkludierung von Studierenden in das Top-Ticket.

Studikarte Jetzt

Die Studikarten sind in den verschiedenen Bundesländern unterschiedlich organisiert. In Vorarlberg gibt es beispielsweise für Studierende eine Netzkarte für das gesamte Bundesland für ein Jahr um € 192, in Wien kostet das Semesterticket für in Wien gemeldete Personen € 70 für ein Semester.

In Oberösterreich gibt es auf alle Fahrscheine und Tickets für Jugendliche unter 21 eine Ermäßigung. In der Steiermark gibt es Ermäßigungen auf 24-Stunden- und Stundentickets lediglich bis 19 und die 4-, 5- und 6-Monats-Studikarten sind gegenüber dem Normalpreis auch nur um 38 % vergünstigt. Zusätzlich ist der Anfang der Gültigkeit der Karten nur auf ein schmales Zeitfenster begrenzt. Die steirische Variante ist im Vergleich mit den Angeboten aus den anderen Bundesländern nicht sehr attraktiv.

Was sagt Fahrgast dazu?

Für Fahrgast ist es wichtig, den Studierenden neben dem notwendigen verkehrlichen Angebot auch attraktive und faire Tarife zu offerieren. Aus Gesprächen mit verschiedenen Studierenden wie auch von unserem Workshop im vergangenen August wissen wir, dass viele Studentinnen und Studenten unzufrieden mit dem Öffentlichen Verkehr sind.

So sind in den letzten Jahren die Preise der Verbundlinie jedes Mal um 3,7 % gestiegen, obwohl die Inflation immer darunter gelegen ist. Dies hat einiges zum schlechten Image des ÖV unter Studierenden beigetragen.

Fahrgast ist es wichtig, dass der Öffentliche Verkehr in einem guten Licht da steht, da wir – genauso wie „Freie Fahrt Voraus" – im Öffentlichen Verkehr die verkehrstechnische Zukunft sehen. Weiters ist es uns wichtig, dass Studentinnen und Studenten zufriedene Nutzer des Öffentlichen Verkehrs sind. Denn nur zufriedene Nutzer lernen den Öffentlichen Verkehr längerfristig als attraktive Alternative zum Auto schätzen.

Neuordnung

Wir fordern daher eine Neuordnung der Studentenkarte der Steirischen Verbundgesellschaft und eine Karte für Studierende für die gesamte Steiermark.

Fahrgast möchte sich bewusst auf keinen Preis für die neue Karte festlegen, da – gerade in Zeiten von knappen Kassen – die Gefahr besteht, dass das Geld, welches in diese Tarifsenkung investiert wird, beim Angebot fehlt.

Dies wäre fatal, da wir davon überzeugt sind, dass das Angebot wichtiger ist als der Preis. Studierende jedoch sind eine eigene soziale Gruppe dar, die z. T. weit unter der Armutsgrenze leben muss. Daher muss es für die Studentinnen und Studenten auch eigene Angebote geben.

Petition

Die Initiative „Freie Fahrt Voraus" hat im März eine Petition aufgesetzt, welche das Top-Ticket für Studierende fordert. Innerhalb eines Monats unterschrieben mehr als 17.000 Menschen diese Petition. Anfang April wurden die Unterschriften dem Landtagspräsidenten überreicht und die Forderung wurde in den Petitionsausschuss übertragen.

Fahrgast hofft, dass dieses „heiße Eisen" Studikarte von der Politik behandelt wird und dass es zu einer guten Reform kommt. Die Finanzierungsströme sind im Bereich der Studentenkarte sehr unübersichtlich und beinahe undurchschaubar. Daher ist es wichtig, diesbezüglich keine halben Sachen zu beschließen.

Die Petition ist eine große Chance, für alle Beteiligten eine attraktive Studikarte zu schaffen, die viele Studentinnen und Studenten zum Umstieg auf einen guten Öffentlichen Verkehr bewegen kann.

Jakob Holzer

Die Initianten bei der Übergabe der Petition im Landhaus an Landtagspräsident Franz Majcen. Für Fahrgast war Jakob Holzer (4. v. l.) vor Ort. Foto: Michael Bittner

S-Bahn Trofaiach

Gesinnungswandel oder bloßes Lippenbekenntnis?

Die Umsetzung der S-Bahn Obersteirischer Zentralraum wird immer mehr zur unendlichen Geschichte. Nun hat in der Region ein Umdenken stattgefunden und die S-Bahn Obersteiermark wird von der Landespolitik eingefordert.

Seit langem verfolgt Fahrgast das Projekt einer zweiten steirischen S-Bahn und stellt(e) es in Broschüren, Zeitungsartikeln, Diskussionsveranstaltungen sowie an „runden Tischen“ vor. Diskussions-Ausgangspunkt war die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der bestehenden elektrifizierten Vollbahntrasse (dzt. Güterverkehr) im Vordernberger Tal (Leoben–Trofaiach Nord); Erweiterungsoptionen betreffen den regionalen Ast nach Vordernberg und die Durchbindung nach Bruck und Kapfenberg.

Fachbeirat

Diese Überlegungen nahm die damalige Verkehrs-Landesrätin Edlinger-Ploder engagiert auf und erkannte dringenden Handlungsbedarf. Nach trefflicher Analyse erteilte sie den Auftrag zu zwei Machbarkeitsstudien samt Konstituierung des Fachbeirates „S8 Obersteirischer Zentralraum“. Der S-Bahn Korridor sollte sich mit den Ballungsraum-Verbundzonen 102 und 103 Hafning/Trofaiach Nord–Kapfenberg/St. Marein decken. Ein alternativer busbetriebener „S-Bahn-Ersatzkorridor“ wurde zwar nachträglich in die Diskussion eingebracht, aber – von Fahrgast stets skeptisch beurteilt – von der Region selbst abgelehnt.

Die S8 verbindet Trofaiach mit Leoben, Bruck und Kapfenberg. Foto: W. Schörkmaier

Einigkeit

Obwohl von Vertretern regionaler Medien und lokalen Politikern unterschiedlicher Provenienz forciert, scheiterte die Umsetzung an Uneinigkeit, Passivität und mangelndem Wissen sowie beharrlicher Informationsresistenz lokaler Entscheidungsträger, aber auch an bedenklichen Lobbyismen, welche nachhaltige Zukunftsoptionen torpedierten.

Beharrliche Hinweise auf katastrophale Folgen erwartbarer Infrastruktur-Marginalisierung (Koralmbahn) wurden vom Tisch gewischt. Ein klares Bekenntnis pro S-Bahn „mit *einer* Stimme“ kam in der entscheidenden Phase nicht zustande. In der Folge konnte nur mühsam der Erhalt der Bahntrasse erreicht werden, indem Fahrgast auf die ausgewiesene „Mobilitätsreserve“ im Endbericht des Fachbeirates verwies.

Gesinnungswandel

Sich abzeichnende stockende Wirtschaftsinvestitionen, fehlende Jugend-Zukunftsperspektiven, rekordverdächtige Abwanderung, weiterhin überlastete Straßen und eine geringe Akzeptanz des inattraktiven Öffi-Angebots bewirkten nach eingestandenem „Lernprozess“ ein sukzessives Umdenken v. a. bei maßgebenden Leobener Lokalpolitikern. Kolportierte Zitate und Diskussionsbeiträge in Medien weisen in die neue Denkrichtung: „untragbar, dass der zweite steirische Ballungsraum keine S-Bahn habe, während mittlerweile in jedes Kukuruzfeld eine S-Bahn fahre“. Der scheidende Bürgermeister von Leoben, Matthias Konrad, brachte die Fusions-Visionen einer „Statutarstadt mit 105.000 Einwohnern“ in die Diskussion, in der eine S-Bahn pendeln solle.

Eine Diskussion in der Gemeinde Leoben während der Phase des Bürgermeisterwechsels stützte diese Überlegungen zur Sinnhaftigkeit einer S-Bahn, die auch vom neuen Bürgermeister Kurt Wallner bei Amtsantritt übernommen wurden. Trofaiach hatte schon Jahre zuvor einstimmige Beschlüsse „Pro S-Bahn“ gefällt, dessen (Alt-)Bürgermeister August Wagner hatte, statt ursprünglich ablehnender Haltung, Kooperationsbereitschaft signalisiert, als ein Probebetrieb angeboten wurde. Leider wurden in der Folgezeit die Beschlüsse schubladisiert, zugleich „mangelnde Solidarität“ von Nachbargemeinden beklagt. Vordernbergs Bürgermeister Walter Hubner hatte sich dagegen stets zweifelsfrei und durchgängig für die Bahn ausgesprochen.

Im Lichte der neuen Entwicklungen verkündete LAbg. Helga Ahrer in Medien, „noch 2014 werde die Realisierung der S8 Obersteirischer Zentralraum in Angriff genommen“ (Kronen-Zeitung).

Definitions-Irritation

Alles in bester Ordnung also? Mitnichten! Überraschend tauchte eine „Neudefinition“ auf: Die S8 solle von Kapfenberg aus über Leoben ins Aichfeld (!) führen. Diesem Ansinnen kommt gegenüber der „Kern-S-Bahn“ durch das Vordernberger Tal keineswegs Priorität zu:

- Eine S8 in der Relation Leoben–(St. Michael–)Knittelfeld war zu keinem Zeitpunkt Erörterungsgegenstand im Fachbeirat oder in den Machbarkeitsstudien.
- Der Abschnitt Leoben–St. Michael–Knittelfeld ist bereits derzeit durch Regional- und Fernverkehr gut erschlossen. Nach Aktivierung der Koralmbahn ist ohnedies eine neues IC-Konzept vonnöten.

Fazit

Fahrgast begrüßt Gesinnungswandel, Einsicht und eindeutige Stellungnahmen, beharrt aber auf der ursprünglichen Streckenführung der S8. Andernfalls bliebe der unbefriedigende Systembruch in Leoben Hbf bestehen, ebenso die unsägliche Verkehrsbelastung im unteren Vordernberger Tal und die Benachteiligung gegenüber dem Großraum Graz.

Mittlerweile führten zwar „Klarstellungen“ auf den „richtigen Pfad“ zurück. Fahrgast hofft, dass die Region die Chance nun nutzt, mit einer Stimme die S8 Trofaiach–Kapfenberg zu fordern und diese zur Umsetzung zu bringen.

Zu guter Letzt sei die verständnisvolle Gesprächsbereitschaft des aktuellen Verkehrs-Landesrates Kurzmann positiv erwähnt.

Karl Rinnhofer

Reininghaus

Wie wird der neue Stadtteil mit ÖV erschlossen?

Die Bebauung der Reininghausgründe rückt näher, aber die Straßenbahnanbindung wird noch auf sich warten lassen. Fahrgast beleuchtet die Möglichkeiten einer ÖV-Erschließung und zeigt Chancen für das ganze Stadtgebiet auf.

Auch wenn der Kauf der Reininghausgründe durch die Stadt Graz letztlich abgeblasen wurde, entsteht dort in den nächsten Jahren ein Stadtteil von der Größe Brucks. Diese 10.000 bis 15.000 Menschen müssen nicht nur grundsätzlich mit dem Öffentlichen Verkehr erschlossen werden, sondern benötigen auch eine leistungsfähige Verbindung in die Stadt sowie die Anbindung an andere Stadtteile.

Die Ausgestaltung des Endzustandes ist seitens der Stadt Graz schon seit längerem, zumindest straßenbahnseitig, bekannt: Die Südwestlinie soll von Don Bosco aus in die Wetzelsdorfer Straße und durch das Areal der ehemaligen Hummelkaserne führen. Eine zweite Linie soll von der Haltestelle Alte Poststraße nach Süden abzweigen und das Gebiet von Norden nach Süden erschließen und in der Hummelkaserne enden. Ein breiter Boulevard parallel zur Alten Poststraße soll der sanften Mobilität (Straßenbahn, Fahrrad, Fußgänger) vorbehalten bleiben.

Verkehrsströme

Betrachtet man dieses grundsätzliche Achsenkreuz, ergibt sich das Problem, dass wesentliche Teile des Areals (jene nördlich der Wetzelsdorfer Straße) nur über den Umweg Hauptbahnhof das Stadtzentrum direkt erreichen können und ansonsten bei der Hummelkaserne in Richtung Jakominiplatz umsteigen müssen.

Grundsätzlich ist ein derartiger Umweg für eine so große Siedlung kritisch zu betrachten, doch letztlich müssen Entscheidungen dieser Größenordnung durch eine Verkehrsmodellierung begründet sein und sich nicht als zufällig entstandene Buntstiftstriche auf einer Karte finden. Ob eine solche Evaluierung jemals erfolgt ist, ist bei der Planungspraxis der Stadt Graz jedoch fraglich.

Wien macht`s vor: die neue Straßenbahnlinie 26 und die U-Bahn-Linie U2 wurden aufs „grüne Feld" gebaut. Die Öffi-Anbindung ist schon da, wenn die Bewohner kommen!

Etappen

Da jedoch die Planung der Südwestlinie derzeit (und wahrscheinlich noch auf längere Sicht) ad acta gelegt wurde, wird dieser Endzustand ohnehin noch lange auf sich warten lassen. Lediglich die Straßenbahnlinie von der Alten Poststraße Richtung Süden hat eine gewisse Chance auf Realisierung. Daher ist zu befürchten, dass das Gebiet der Reininghausgründe schon weit gediehen sein wird, bevor der erste Meter Straßenbahngleis gebaut wird. Es stellt sich daher die Frage, mit welchen Etappen des ÖV-Ausbaues wann zu rechnen ist und wie die Zeit bis dahin mit sinnvollen, nachhaltig wirksamen Maßnahmen überbrückt werden kann.

Buslinien

Gänzlich ungeklärt ist noch, wie das Gebiet (sowohl vor Bau als auch nach Fertigstellung der Straßenbahn) mit Autobuslinien erschlossen werden soll. Obwohl das Gebiet Reininghaus eine beachtliche Bevölkerungszahl aufweisen soll, ist aus Sicht der voraussichtlich auftretenden Verkehrsströme davon auszugehen, dass sich eine leistungsfähige Straßenbahnanbindung nur für die radiale Anbindung an das Stadtzentrum bzw. den Hauptbahnhof rechtfertigen lässt. Die tangentialen Anbindungen an andere Stadtteile müssen also durch sinnvolle Buslinienführungen gewährleistet werden. Leider lehrt uns das Beispiel der bis zuletzt unklaren Buslinienführung bei der Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof, dass der langfristigen Planung von Buslinien in der Stadt Graz nur untergeordnete Bedeutung zukommt und die Entscheidungen über die tatsächlichen Linienführungen nur selten einer Diskussion unterworfen werden.

Varianten

Aus Sicht von Fahrgast ergeben sich für die Erschließung der Reininghausgründe einige Varianten, die auch in Kombination zur Anwendung kommen können:

– Neue Buslinie vom Hauptbahnhof zur Hummelkaserne: Eine kurze Buslinie, die genau der künftigen Straßenbahnlinie entspricht, weist natürlich alle Vor- und Nachteile der künftigen Straßenbahnerschließung auf – jedoch um das Problem erweitert, dass am Hauptbahnhof umgestiegen werden muss. Diese Variante kann jedoch problemlos ohne weitere Eingriffe im Netz durch die Straßenbahn ersetzt werden und erlaubt eine langfristig stabile Netzentwicklung. Ungeklärt ist, wo diese Buslinie am Hauptbahnhof halten soll, da schon die derzeitigen Bushaltestellen für die verkehrenden Buslinien eigentlich unzureichend sind. Eine Verknüpfung mit der Buslinie 85, sodass der Umstieg am Hauptbahnhof auf der Westseite (Haltestelle Wasserturm) erfolgt und die Straßenbahnen an der Haltestelle Waagner-Biro-Straße erreicht werden, würde Abhilfe schaffen und sogar die stauträchtigen letzten Meter zum Hauptbahnhof umgehen, aber die Umsteigewege zu den anderen Buslinien am Hauptbahnhof deutlich verlängern.
– Verschwenkung der Linie 31 über die Hummelkaserne: Ebenfalls wie die künftige Straßenbahnlinie könnte die Linie 31 in

Die Linie 3 könnte künftig statt zur Laudongasse zu fahren, hier abzweigen um über die Alte Poststraße den neuen Stadtteil Reininghaus zu erschließen.

Don Bosco gleich auf die Wetzelsdorfer Straße abbiegen und dann das Areal der Hummelkaserne durchqueren. Auch diese Variante erlaubt eine Umstellung auf Straßenbahn ohne Eingriffe ins Liniennetz, außerdem ist dies kostenneutral. Lediglich die Haltestelle Don Bosco Kirche ist dann nur noch durch die Linie 33/33E erschlossen.

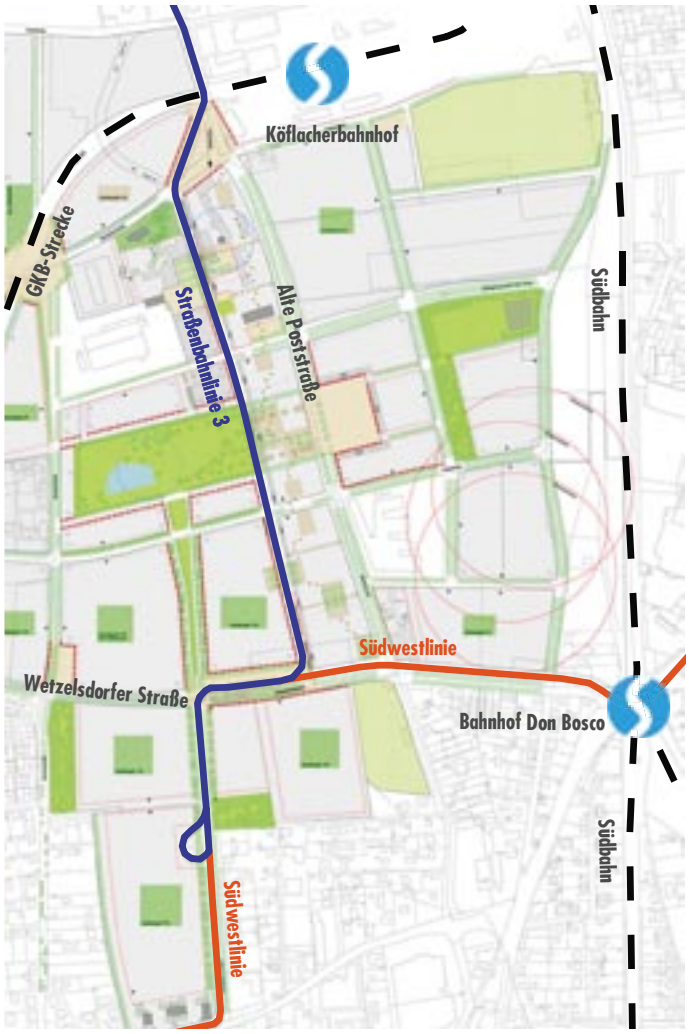
– Neue Buslinie von der Eggenberger Allee nach Don Bosco: Die immer wieder seitens der Stadt ventilierte Idee, eine Tangentialverbindung zwischen dem Eggenberger Zentrum und Don Bosco würde sich für eine Anbindung der Reininghausgründe ebenfalls gut eignen. Diese Anbindung alleine wäre allerdings wahrscheinlich unzureichend, da das Zentrum nur mit Umsteigen (im Gegensatz zum Hauptbahnhof stellt Don Bosco kein Ziel, sondern nur eine Zwischenstation dar) erreichbar ist. Als tangentiale Verbindung bietet sich diese Linie jedoch, insbesonders bei einer Verlängerung über Schönaugürtel und Steyrergasse zum Schulzentrum St. Peter, als leistungsfähige und attraktive neue Tangentiallinie an und kann unabhängig von einer Straßenbahnanbindung bestehen bleiben.

– Umlegung der Buslinie 62 oder 65 von der Peter-Rosegger-Straße zum Hauptbahnhof: Die Buslinie 65 hat heute in Wetzelsdorf eine relativ untergeordnete Endstation und endet nur einen Kilometer vor dem Eggenberger Bezirkszentrum, eine Verlängerung nach Norden (Franz-Steiner-Gasse oder Eggenberger Bad) scheiterte bislang an den Zusatzkosten. Im Zuge der Neuerschließung der Reininghausgründe jedoch, wenn ohnehin Zusatzleistungen erforderlich sind, könnte die Linie 65 über die Peter-Rosegger-Straße und die Hummelkaserne oder über die Wetzelsdorfer Straße zur Alten Poststraße und weiter zum Hauptbahnhof geführt werden. Dies böte sogar die Möglichkeit, das Liniennetz im Südwesten zu korrigieren: Wenn man die Linie 65 von Puntigam über das Center West zur Peter-Rosegger-Straße und weiter entlang der derzeitigen Linie 62 zur Carnerigasse verlängert, hätte man von Eggenberg und Gösting eine deutlich bessere Anbindung zum Center West und nach Puntigam. Gleichzeitig könnte man die Linie 62 wie eben beschrieben vom Hauptbahnhof durch die Reininghausgründe zur Peter-Rosegger-Straße führen und dann bis Seiersberg ziehen. Das würde den starken Verkehrsströmen aus Wetzelsdorf nach Seiersberg entgegenkommen. Für die Erschließung der Gradnerstraße würde eine eigene Pendelbuslinie (oder eine Verlängerung der Linie 64) bis Straßgang ausreichen. Auch die Bildung einer durchgehenden Linie von Gösting über UKH, Hauptbahnhof West (Wasserturm), Reininghaus und Straßganger Straße nach Seiersberg wäre denkbar, um Gösting, Eggenberg, Wetzelsdorf, Straßgang und Seiersberg mit Reininghaus zu verbinden. All diesen Lösungen gemein ist jedoch, dass diese neuen Linien auch samstags, sonntags und abends verkehren müssen.

Die Stadt Graz wäre gut beraten, wenn das neue Busliniennetz bereits mit Fertigstellung der ersten Bauabschnitte in Betrieb ginge. Dem muss natürlich eine Entscheidungsphase vorangehen, in der die Verkehrsströme und die künftigen Bedürfnisse erhoben werden.

Der Stadtteil Reininghaus ist für die Stadt Graz zu wichtig, um mit kurzfristigen Notlösungen (wie der Schnellschuss der Linien 64, 65 und 82 im November 2012) bedient zu werden. Ein nachhaltiges Mobilitätsangebot muss bereits von Anfang an bereit stehen.

Jakob Holzer



Vorerst soll nur die Straßenbahnlinie 3 von Norden kommend die Reininghausgründe erschließen. Der Bau der Südwestlinie ist ungewiss. Plangundlage: Stadt Graz

Linie 63

Die Führung der Linie 63 wurde im Jänner geändert

Die Linie 63 verkehrt seit einigen Monaten anstatt zur Petersbergenstraße zum Schulzentrum St. Peter. Dies hat zu Unmut bei einigen Fahrgästen und im Gemeinderat geführt. FAHRGAST hat zur künftigen Führung der Linie 63 Lösungen entwickelt.

Die Linie 63 verkehrte bis Jänner 2014 auf der Strecke vom Grazer Hauptbahnhof via Universität durch die Plüddemanngasse bis zur Petersbergenstraße. Zum Wenden der Buslinie an der Haltestelle Petersbergenstraße durchfuhr die Linie 63 eine Schleife durch Nebenstraßen im Bereich des ORF-Zentrums. Da die Buslinie 63 eine der bestausgelasteten Buslinien in Graz ist, wurde sie mit Jänner 2014 auf Gelenkbusse umgestellt.

Neuer Endpunkt

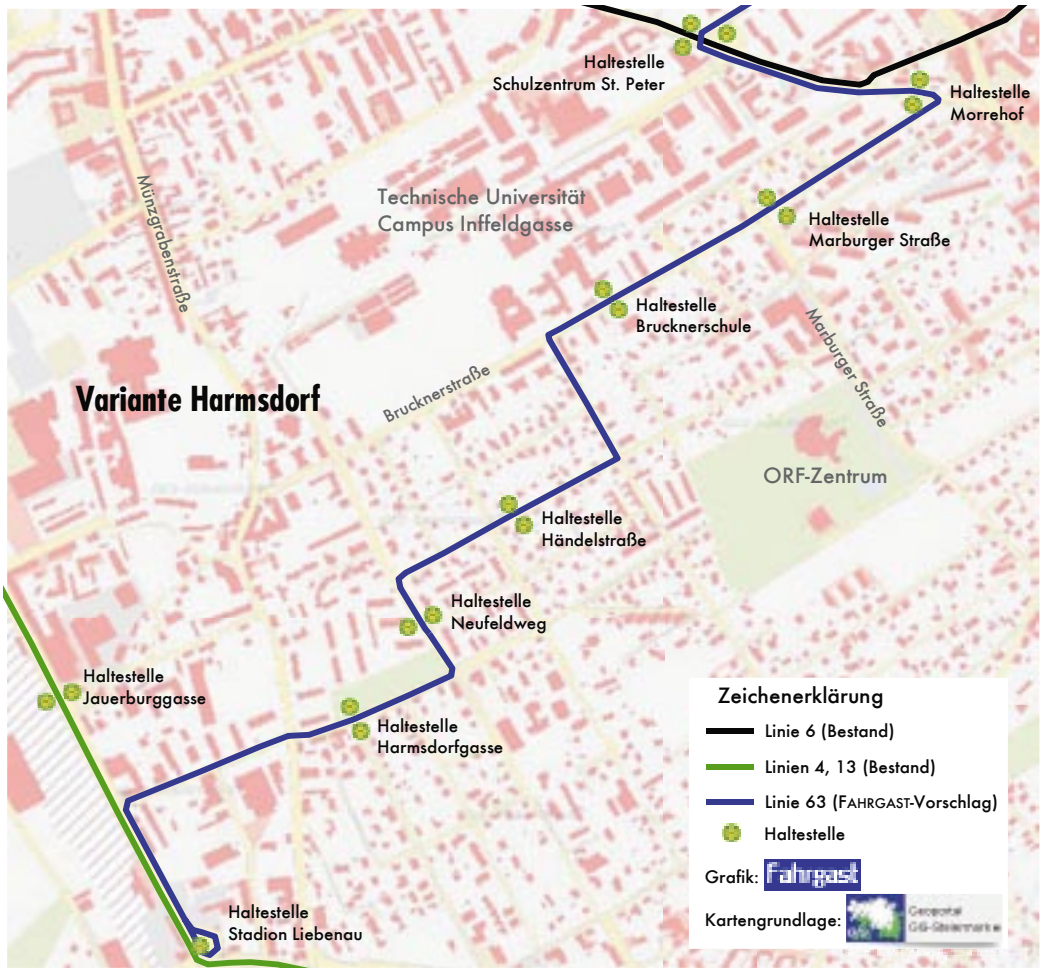
Diese Gelenkbusse können jedoch die engen Radien im Bereich der Schleifenfahrt rund um die Haltestelle Petersbergenstraße nicht befahren. Aus diesem Grund wurde eine neue Route im Bereich der Endhaltestelle festgelegt. Die Linie 63 verkehrt seitdem bis zum Schulzentrum St. Peter. Hier entstand ein guter Umsteigpunkt zur Straßenbahn und zu den Regionalbussen in Richtung Südosten Die Haltestellen Terrassenhaussiedlung, Petersbergenstraße, ORF-Zentrum und Marburgerstraße werden seit Jänner nicht mehr von der Linie 63 bedient. Im Bereich der Haltestellen Terrassenhaussiedlung und Petersbergenstraße befindet sich die Großwohnsiedlung Terrassenhaussiedlung, welche großes Fahrgastpotenzial aufweist.

Umsteigemöglichkeiten

Die Linie 63 verkehrte bis zur Umstellung auf Gelenkbusse am wichtigen städtischen Umsteigepunkt Schulzentrum St. Peter vorbei. Die Verknüpfung mit der Linie 6 erfolgte an der Haltestelle Plüddemanngasse, die Verknüpfung mit den Bussen der Linien 68, 69, 72, 73U, 76U, 430, 440 sowie 510 erfolgte aufgrund der Schleifenführung stadtauswärts an den Haltestellen Terrassenhaussiedlung und Petersbergenstraße, stadteinwärts an der Haltestelle Morrehof. Einzelne Kurse der Linien 430, 440 und 510, welche über die Plüddemanngasse, Koßgasse und Petersgasse zum Dietrichsteinplatz verkehrten, hatten keine Verknüpfung stadteinwärts zur Linie 63.

Schulzentrum

Durch die neue Linienführung konnten einige der oben genannten Probleme beseitigt werden. Durch die Anbindung der Linie 63 an die Haltestelle Schulzentrum St. Peter entsteht eine gute Verknüpfung zum wichtigen innerstädtischen Knoten beim Schulzentrum St. Peter. Trotzdem ist die Verknüpfungssituation nicht zufriedenstellend, da das Streckenstück Schulzentrum St. Peter–Morrehof bei einem Umstieg in ein Verkehrsmittel aus Richtung oder in Richtung St. Peter Hauptstraße doppelt befahren werden muss. Für Fahrgäste, die bis dato an der Haltestelle Terrassenhaussiedlung oder Petersbergenstraße umgestiegen sind, kann dies eine Fahrzeitverlängerung bedeuten. Weiters verliert das Zentrum von St. Peter und die Terrassenhaussiedlung den direkten Anschluss Richtung Universität und Hauptbahnhof. Die Linie 6 verkehrt ebenfalls zur Terrassenhaussiedlung, die Haltestelle befindet sich jedoch im hinteren Teil der Siedlung und ist somit außerhalb des Einzugsbereichs des lokalen Zentrums von St. Peter. Dieser Umstand wurde von einer lokalen Initiative aufgegriffen, welche eine bessere An-



Die Führung der Linie 63 zum Liebenauer Stadion würde den derzeit unterversorgten Bereich Harmsdorf erschließen.

bindung des Bezirks St. Peter an die Linie 63 fordert und war auch Thema einiger Anfragen im Gemeinderat.

Netzfunktion

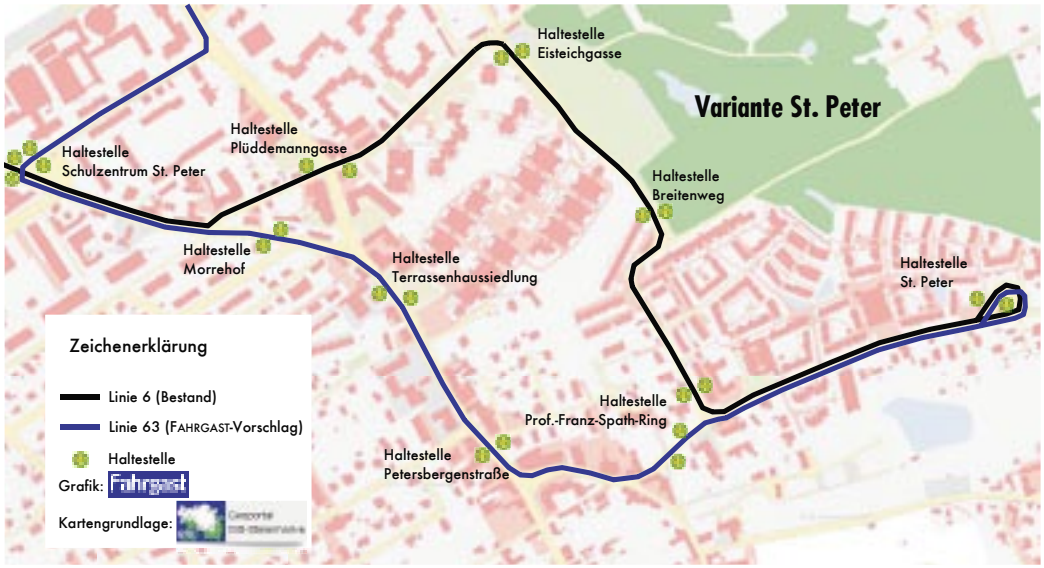
Die Linie 63 besitzt eine wichtige Funktion im Netz des Grazer Öffentlichen Verkehrs und befährt eine Strecke mit vielen wichtigen Punkten. Es besteht das Interesse der in St. Peter wohnenden Bevölkerung an einen attraktiven Anschluss an die Linie 63. Ebenso ist es vordringlich, den wichtigen Öffi-Knoten Schulzentrum St. Peter mit der Linie 63 zu verknüpfen, um gute Anschlüsse in die Außenbezirke, sowie die Umlandgemeinden zu gewährleisten.

Vorschläge von Fahrgast

Fahrgast hat sich dieser Problematik angenommen. Da wir dazu beitragen möchten, dass sich die Verkehrssituation in St. Peter für die bisherigen Fahrgäste verbessert. Die Forderung nach einer Anbindung des Schulzentrums St. Peter durch die Linie 63 ist eine uralte Fahrgast-Forderung und wir sind froh, dass dies endlich erfüllt worden ist. Fahrgast sieht die Linienführung über die Haltestellen Plüddemanngasse und Morrehof als suboptimal an und wünscht sich eine Führung durch die Hans-Brandstetter-Gasse und eine anschließende Weiterführung der Buslinie 63. Zu diesem Zweck haben wir ein Konzept mit mehreren Varianten entwickelt, welches wir hier kurz vorstellen möchten.

Variante St. Peter

Der Vorschlag von Fahrgast sieht vor, die Linie 63 in beide Richtungen von der Plüddemanngasse abzweigend durch die Hans-Brandstetter-Gasse zum Schulzentrum St. Peter zu führen. Anschließend erfolgt die Linienführung auf der St. Peter-Hauptstraße bis zur so genannten „Schimautz-Kreuzung“ und von da an auf der Petersbergenstraße bis zur gemeinsamen Endhaltestelle St. Peter mit der Linie 6.



Die Führung der Buslinie 63 vom Hauptbahnhof über Schulzentrum St. Peter bis ins Peterstal verbessert die Erreichbarkeit des Bezirks. Vor allem der Bereich der Terassenhaussiedlung ist derzeit nicht optimal Richtung Universität an die Öffis angeschlossen.

Diese Linienführung bringt einige Vorteile gegenüber der jetzigen Variante mit sich:

- schnellere Anbindung der Haltestelle Schulzentrum St. Peter von Norden kommend sowie bessere Umsteigemöglichkeiten
- direkte Anbindung des lokalen Zentrums von St. Peter im Bereich der Schimautz-Kreuzung zur Universität und zum Hauptbahnhof
- schnellere Verbindungen für Fahrgäste aus dem Südosten Richtung Universität durch die Führung der Linie 63 durch die Hans-Brandstetter-Gasse
- mehr Verkehrsangebot für den Bezirk St. Peter

Variante Harmsdorf

Neben der Variante nach St. Peter gibt es die Möglichkeit die Linie 63 mit der Linie 71 zu verknüpfen und die Linie 63 über Harmsdorf zum Stadion Liebenau zu führen.

Die Linienführung erfolgt von der Plüddemanngasse kommend über die Hans-Brandstetter-Gasse zum Schulzentrum St. Peter und ab dort analog zur jetzigen Linie 71.

Die Endhaltestelle der Linie 63 befindet sich im Bereich der Umkehrschleife beim Stadion Liebenau. Die Einfahrt erfolgt von Norden von der Conrad-von-Hötzendorf-Straße auf gleiche Weise wie die Straßenbahn. Dies bietet den Vorteil, dass hier die Ampelphase der Straßenbahn mitbenutzt werden kann und die Straßenbahntrasse im vorderen Bereich der Kreuzung asphaltiert ist und ebenfalls vom Bus benutzt werden kann, um allfällige Stauungen in diesem Bereich zu umfahren.

Hier muss wie bei der Variante St. Peter die Endhaltestelle für den regulären Busverkehr mit adaptiert werden, da die Haltestelle derzeit nicht für den Gelenkbuseinsatz geeignet ist.

Die Vorteile dieser Variante ergeben sich aus einer guten Erschließung des Gebietes Harmsdorf und der Brucknerschule. Dieses Gebiet ist derzeit verkehrstechnisch unterversorgt, die Linie 71 verkehrt im ungenügenden Stundentakt mit einzelnen Verstärkern. Mit der Linienführung Harmsdorf ergibt sich eine neue Tangentialverbindung von St. Peter zum Stadion Liebenau, die derzeit nicht existiert.

Umsetzung

Fahrgast begrüßt, dass sich der Grazer Gemeinderat in dieser Sache konstruktiv zu Wort gemeldet hat und versucht, die Stadtregierung zum Handeln zu bewegen. Wir freuen uns, dass der Öffentliche Verkehr und die Neuerschließung von Wohngebieten den Bezirken ein wichtiges Anliegen ist.

Leider gibt es von Seiten des Verkehrsstadtrates keine nennenswerten Bemühungen zur schnellen Umsetzung. Auf die Bitte um Prüfung der verschiedenen Varianten wurde Fahrgast geantwortet: „Wir werden diese gerne prüfen, allerdings scheitert es bei vielen Varianten, wie so oft, am Geld.“

Das Konzept finden Sie en détail im Internet unter: fahrgast-steiermark.at

Jakob Holzer

Linienbündel

Bessere Übersicht durch Linienzusammenlegungen

Durch die örtliche Bündelung von mehreren ÖV-Linien und zeitlich versetzt verkehrende Kurse entsteht ein dichtes und attraktives Verkehrsangebot. Dies ist in Graz bereits auf den Straßenbahnhauptstrecken der Fall. Die Grazer Stadtbuslinien 52 und 53 haben das Potenzial, ebenfalls von diesem Kunstgriff zu profitieren.

Die Bündelung von einzelnen Linien auf einer Strecke verkürzt das Intervall, vereinfacht das Liniennetz und attraktiviert dadurch den Öffentlichen Verkehr.

Die Buslinien 52 und 53 haben ihren Startpunkt am Grazer Hauptbahnhof. Beide verlaufen auf unterschiedlichen Wegen nach Andritz, wo sie die Straßenbahnlinien 4 und 5 anbinden. Von dort fährt der 52er bis zur Haltestelle Ziegelstraße, der 53er nach Stattegg-Fuß der Leber. Die Busse fahren im 15-Minuten-Takt.

Parallelität

Der Bereich, der näher betrachtet werden soll, erstreckt sich vom Hauptbahnhof bis zum Kalvariengürtel. In diesem Bereich fahren die Busse der Linie 52 am Bahnhofgürtel nordwärts, in der Babenbergerstraße südwärts und die Busse der Linie 53 in der Mariengasse in beide Richtungen. Die Busse fahren in diesem Bereich also in drei verschiedenen Straßen, die jeweils im Abstand von nur 150 Metern (das entspricht 2 Minuten Fußweg) verlaufen.

Fahrgäste mit Hauptbahnhof oder Andritz als Ziel müssen in diesem Bereich abwägen, welche Haltestelle für sie zur jeweiligen Zeit die bessere ist. Das muss nicht unbedingt die nächstgelegene sein, denn abhängig von der Uhrzeit kann es vorteilhafter sein, die jeweils andere Buslinie zu nutzen. Dies ist vor allem dann problematisch, wenn einzelne Kurse in der Hauptverkehrszeit stark verspätet sind und Fahrgäste an einer Haltestelle (z.B. Lastenstraße in Richtung Hauptbahnhof) warten, während in der Parallelstraße der Bus der anderen Linie pünktlich fährt (z. B. der 53er in der Mariengasse zum Hauptbahnhof).

2 x 15 = 7,5

Ab Hauptbahnhof verkehren die Busse der beiden Linien in einem um 7,5 Minuten versetzten 15-Minuten-Takt. Würden nun die Busse auf derselben Strecke in Richtung Kalvariengürtel fahren, so ergibt das für die dazwischen liegenden Haltestellen eine Bedienung alle 7 oder 8 Minuten. Das ist wesentlich attraktiver als der 15-Minuten-Takt. Hinzu kommt, dass Fahrgäste immer die selben Haltestellen benützen können und nicht unterschiedliche Wege je nach gewünschtem Fahrziel und aktueller Uhrzeit gehen müssen. Öffi-Fahren wird dadurch einfacher.

Vorschlag

Fahrgast schlägt daher vor, die Buslinien 52 und 53 neu zu ordnen und vom Hauptbahnhof gemeinsam über die Keplerstraße in die Mariengasse zu führen. Die Haltestelle Schrödingerstraße wird dabei in die Mariengasse verlegt. Durch die Mariengasse erreichen die Busse die Babenbergerstraße und haben bei der Lastenstraße die nächste Haltestelle.

Am nördlichen Ende der Babenbergerstraße, im Stumpf der Wiener Straße halten die Busse der Linie 52 an der Haltestelle Kalvariengürtel und fahren geradeaus weiter auf der Wiener Straße. Der 53er

Aktuelle Streckenführung der Buslinien 52 und 53 im Bereich Hauptbahnhof.

Fahrgast schlägt vor, die Linien 52 und 53 gemeinsam durch die Mariengasse zu führen. Dadurch entsteht auf dieser Relation ein attraktiver 7,5-Minuten-Takt.

biegt dort rechts ab, hält in der Haltestellenbucht am Kalvariengürtel und fährt weiter über die Haltestelle Kalvarienbergstraße und auf seiner angestammten Strecke nach Andritz und Stattegg-Fuß der Leber.

Vorteile

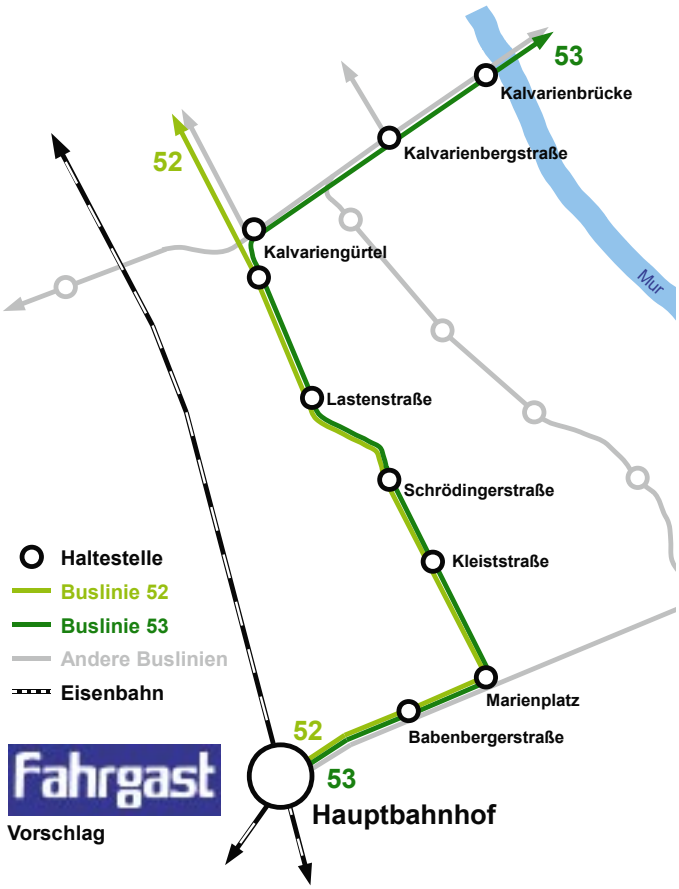
- Die Haltestellen Kleiststraße, Schrödingerstraße und Lastenstraße erhalten eine Bedienung im 7,5-Minuten-Takt.
- Fahrgäste mit den Zielen Hauptbahnhof oder Andritz können einfach zur „ihrer“ Haltestelle gehen, ohne die Uhrzeit beachten zu müssen.
- Das problematische Linksabbiegen der 52er Busse vom Hauptbahnhof auf den Bahnhofgürtel entfällt.
- Verspätungen zur Hauptverkehrszeit und versäumte Busse sind für die Fahrgäste besser zu verdauen, weil „eh gleich der nächste Bus kommt“.

Einer von vielen Wermutstropfen ist der Entfall der Direktverbindung Bienengasse–Hauptbahnhof bzw. Bienengasse–Andritz durch eine Umsteigeverbindung mit den Linien 40 bzw. 67 und 58 bzw. 63 über Lendplatz, der jedoch durch die Vorteile durchaus aufgewogen wird.

Für eine attraktive und nachhaltige Verkehrsplanung ist es unablässig, Potentiale zu bündeln und die Linienstruktur so einfach wie möglich zu halten. Nur unter diesen Prämissen wird der Öffentliche Verkehr zur echten Alternative.

Fahrgast hofft, dass die Verantwortlichen die Möglichkeiten zur Attraktivierung beim Schopf packen und dass den Fahrgästen bald ein neues Konzept präsentiert wird.

Martin Mödlinger



Fahrgast-Vorschlag für eine Bündelung der Buslinien 52 und 53 zur Attrkativierung.

Fahrgast-Ausflug

Am Sonntag, 22. Juni veranstaltet Fahrgast einen Ausflug auf der Radkersburger Bahn.

Zuerst steht eine Befahrung der Strecke bis Radkersburg auf dem Programm. Auf der Rückfahrt besuchen wir die Murecker Schiffsmühle und anschließend gibt es ein gemütliches Zusammensitzen in einer Buschenschank.

Wir freuen uns über Mitfahrer und bitten um Anmeldung bis zum 15. Juni. Die Fahrt ist natürlich auch mit einem Radausflug kombinierbar.

Da wir nur mit Regionalzügen reisen, bietet sich ein Einfach-Raus-Ticket an. Dieses kostet für 2 bis 5 Personen 32 Euro. Die Kosten richten sich nach der Anzahl der Mitfahrenden.

Treffpunkt: 22. Juni, 9.45 Uhr, Graz Hbf in der Halle
Rückkehr: ca 18.00 Uhr

S-Bahn Steiermark

Der Erfolg des Öffentlichen Verkehrs, in der Schweiz liegt weniger in Monsterprojekten, sondern vielmehr in der umfassenden und umsichtigen Planung der SBB und der Behörden, als auch beim politischen Konsens der Parteien. Die Schweiz und der Kanton Zürich bekennen sich offensiv zum Bahnausbau und haben erkannt, dass massive Verkehrsprobleme auf die Städte zukommen werden. Die Weichen für den Bau der Durchmesserlinie wurden vor mehr als 15 Jahren gestellt.

So ist es für die Steiermark äußerst wichtig, den S-Bahn-Verkehr konsequent auszubauen. Leider hat das Land Steiermark den S-Bahn-Verkehr in den letzten Jahren schleichend reduziert. Für die nächsten Jahre existiert kein Geld für weitere Ausbaupläne. Das Beispiel um die S-Bahn Obersteiermark zeigt wie durch Uneinigkeit und mangelnde Voraussicht ein gutes Projekt vertan werden kann. Nun gilt es, die letzte Gelegenheit für eine Realisierung der S-Bahn beim Schopf zu packen und offensiv die Umsetzung anzugehen. Nur durch ein offensives Bekenntnis zum ÖV und durch den Ausbau des Angebots kann den steigenden Verkehrsproblemen des Verkehrs in der Steiermark entgegengewirkt werden. Wo bleibt die Weitsicht für Graz und die Steiermark?

Neuer Bahnhof

Mitte dieses Jahres geht in Zürich ein neuer Bahnhof unter dem Zürcher Hauptbahnhof in Betrieb

Die Durchmesserlinie in Zürich stellt eine neue Verbindung sowohl für den Regional- als auch für den Fernverkehr dar. Durch den neuen Durchgangsbahnhof Löwenstraße ergeben sich Fahrzeitverkürzungen bis zu 15 Minuten.

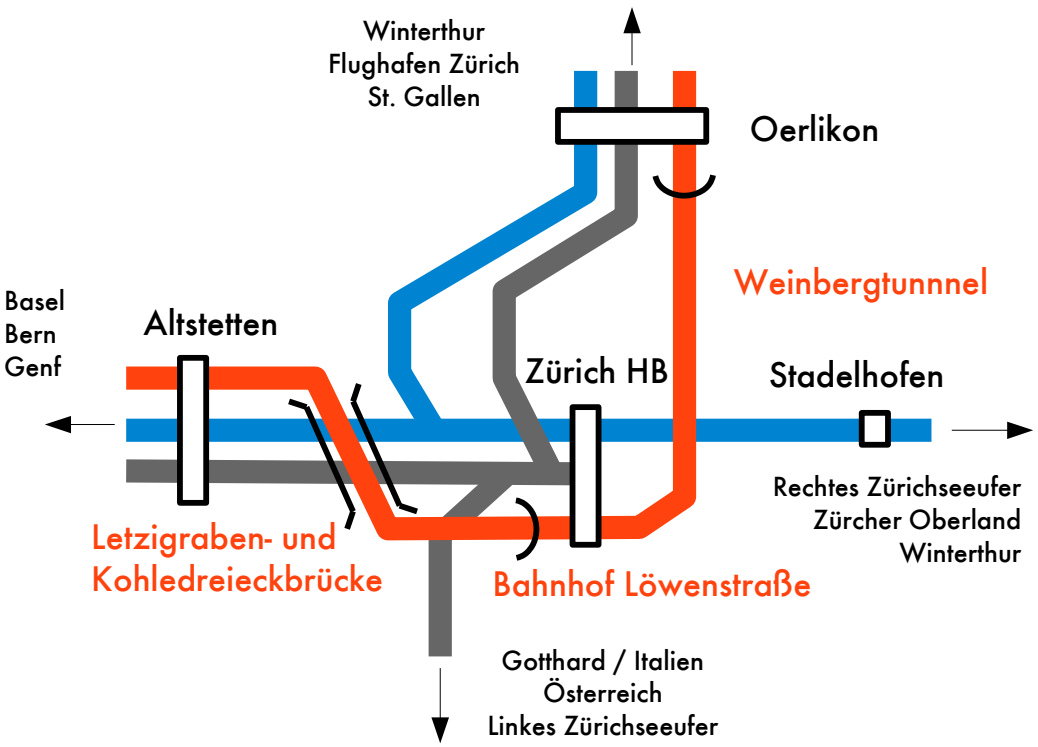
Der Hauptbahnhof Zürich ist der größte Bahnhof der Schweiz und einer der meist frequentierten Verkehrsstationen der Welt. Jeden Tag kommen mehr als 300.000 Reisende an diesem Bahnhof an, der ein wichtiger Knotenpunkt der Schweizer Bahn ist. Die Durchmesserlinie schafft eine neue zweigleisige Verbindung von Altstetten im Westen über den Zürcher Hauptbahnhof nach Oerlikon im Nordosten. Mit dieser Linie ist es möglich, das (ohnehin schon sehr gute) Angebot auf der Relation Genf–Bern–Zürich–St. Gallen weiter auszubauen und die S-Bahn Zürich in ihrem vierten Ausbauschritt weiter zu verbessern, um den prognostizierten Fahrgastzuwächsen der nächsten Jahre gerecht zu werden. Das zentrale Stück der Durchmesserlinie bildet der viergleisige Bahnhof Löwenstraße, welcher als zweiter Durchgangsbahnhof unter dem Zürcher Hauptbahnhof liegt.

Brücken

Vom Westen kommend müssen die künftigen Fernverkehrszüge zwei lange Brücken befahren, welche eine kreuzungsfreie Einfädelung und Entflechtung des Bahnverkehrs zum Bahnhof Löwenstraße ermöglichen. Nach dem Bahnhof Altstetten beginnt die Letzigrabenbrücke, die mit mehr als einem Kilometer Länge künftig die längste Brücke der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sein wird. Die Letzigrabenbrücke wie auch die nachfolgende Kohlendreieckbrücke sind jeweils eingleisig ausgeführt. Die beiden Brücken harren derzeit noch ihrer Fertigstellung. Sie werden Ende 2014 in Betrieb gehen. Erst zu diesem Zeitpunkt ist es möglich den Fernverkehr über die neue Verbindung zu führen.

Der Bahnhof Löwenstraße

Der Bahnhof Löwenstraße ist das Herzstück der Durchmesserlinie. Der Bahnhof liegt unter den Gleisen des oberirdischen Kopfbahnhofs. Die Züge tauchen von Westen kommend neben dem zentralen Stellwerk in den Unter-



Schematische Darstellung der Streckenführung der Durchmesserlinie (in rot). In blau ist die S-Bahn Stammstrecke markiert.

Der neue Bahnhof Löwenstraße ist der zweite Durchgangsbahnhof unter dem Zürcher Hauptbahnhof. Er besitzt vier Gleise für den Fern- und Nahverkehr. Foto: SBB CFF FFS

Die S-Bahn Zürich ist ein gutes Erfolgsbeispiel, wie gutes Angebot eine ganze Region aufwerten kann. Im Juni geht die vierte Teilergänzung in Betrieb.

grund. Noch auf der Rampe verbreitert sich die zweigleisige Strecke auf vier Gleise. Der Bahnhof Löwenstraße ist neben dem Bahnhof Museumsstraße für die S-Bahnzüge der zweite Durchgangsbahnhof des Zürcher Hauptbahnhofs. Im Gegensatz zum Bahnhof Museumsstraße, welcher ausschließlich vom Regionalverkehr befahren wird, wurde der Bahnhof Löwenstraße als unterirdischer Fernbahnhof sowohl für den S-Bahn- als auch für den Fernverkehr konzipiert. Der Tiefbahnhof Löwenstraße besitzt vier Gleise mit breiten Bahnsteigen, großzügigen Auf- und Abgängen sowie ein modernes Sicherheitskonzept.

Baukunst

Der Bau des Tiefbahnhofs stellte sowohl die Planer als auch die Bauherren vor große Herausforderungen. Der unterirdische Bahnhof wurde unter vollem Betrieb des darüberliegenden, oberirdischen Bahnhofs in offener Deckelbauweise errichtet. Aufgrund der hohen Zugdichte des Schweizer Eisenbahnverkehrs konnten während der Bauzeit keine Bahnsteige außer Betrieb genommen werden. Bemerkenswert ist ebenso, dass der unterirdische Bahnhofsbereich vom Sihl-Fluss überquert wird. Das Flussbett unterquert in einem Tunnel den oberirdischen Kopfbahnhof und fließt gleichzeitig über den Bahnhof Löwenstraße.

Der Weinbergtunnel

Direkt anschließend an den Tiefbahnhof Löwenstraße beginnt der einröhrige, zweigleisige Weinbergtunnel. Dieser unterquert nach der Weichenhalle den Limmat-Fluss und schwenkt in einem großen Linksbogen nach Norden, um den Bahnhof Oerlikon zu erreichen. Die Errichtung des Weinbergtunnels erforderte viel Ingenieurgeschick. Neben der aufwändig zu errichtenden Flussunterquerung wurde der Tunnel in bergmännischem Vortrieb unter dicht besiedeltem Wohngebiet gebaut.

Bahnhof Oerlikon

Das bauliche Ende der Durchmesserlinie bildet der Bahnhof Oerlikon. Dieser musste – bisher als Nadelöhr im Zürcher Bahnnetz bekannt – ausgebaut werden. So wurde der Bahnhof Oerlikon um zwei Bahnsteiggleise vergrößert. Hierfür wurde eigens ein 6.200 Tonnen schweres Gebäude der Maschinenfabrik Oerlikon um 60 Meter verschoben, um Platz für die zwei zusätzlichen Durchfahrtsgleise der Durchmesserlinie zu schaffen. Der Bahnhof Oerlikon ist ein wichtiger Umsteigeknoten im S- und Regionalverkehr im Kanton Zürich, etwa vergleichbar mit dem Bahnhof Wien Meidling. Hier am Ende der Durchmesserlinie wurden aufwändige Aus- und Einfädelungsbauwerke in Form von kurzen Bahntunneln und Überwerfungen errichtet, um einen kreuzungsfreien und reibungslosen Betrieb des S-Bahn-, Regional- und Fernverkehrs zu gewährleisten.

Die vierte Teilergänzung

Die Durchmesserlinie ist das Herzstück der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn. Die S-Bahn Zürich wurde 1990 in Betrieb genommen und fährt heute an der Kapazitätsgrenze. Täglich benutzen mehr als 400.000 Menschen dieses effiziente Transportsystem, rund drei Mal mehr als bei der Inbetriebnahme prognostiziert.

Die Stadt und der Kanton Zürich sind bemüht, die S-Bahn weiterhin attraktiv zu gestalten und investieren massiv in den Bahnverkehr, rund 420 Millionen Franken (ca. 350 Mio. Euro).

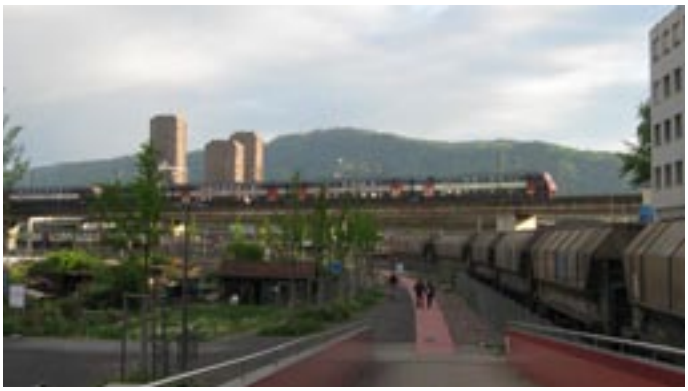
Die Durchmesserlinie ist die vorerst letzte große Angebotsoffensive der S-Bahn und bringt vielen Fahrgästen sowohl Fahrzeitverkürzungen als auch Kapazitätssteigerungen. Aufgrund der neuen Möglichkeiten der Durchbindung von Zügen durch die Durchmesserlinie sind größere Umschichtungen im Liniennetz der S-Bahn vorgesehen.

Neuer Takt

Es wird künftig in das Zürcher Oberland einen Viertelstundentakt statt eines Halbstundentaktes geben, ebenso sind die zwei größten Städte des Kanton Zürich, Zürich und Winterthur, mit einem S-Bahn-Viertelstundentakt ohne Zwischenhalt verbunden.

Daneben verkehren auf dieser Relation zusätzlich im

Der Weinbergtunnel verbindet den Bahnhof Löwenstraße mit Oerlikon. Er ist einröhrig und zweigleisig und unter schwierigen Bedingungen errichtet worden. Foto: SBB CFF FFS



Mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie geht eine dritte Achse zwischen Zürich HB und Oerlikon in Betrieb, neben den Strecken über Wipkingen und Hardbrücke.

Halbstundentakt je zwei S-Bahn-Linien mit Halt an allen Stationen und – nicht zu vergessen – der Fernverkehr, der auch mit mehreren Zügen pro Stunde zwischen diesen beiden Städten aufwarten kann.

Zulaufstrecken

Die Zürcher S-Bahn wird jedoch nicht nur durch den Bau der Durchmesserlinie verbessert. Ein großes Augenmerk liegt auch auf der Aufrüstung und Adaptierung der Zulaufstrecken. Ohne diese unscheinbaren Investitionen, wäre ein Projekt wie die vierte Teilergänzung der Zürcher S-Bahn undenkbar.

So kommt es auf den einzelnen S-Bahn-Strecken zu Signalverrückungen, um die Kapazität der Strecke durch kürzere Abstände zu erhöhen, ebenso werden Bahnsteige verlängert, um mit Zwölf-Wagen-Zügen den Anforderungen gerecht zu werden. Im Vergleich, die maximale Zuglänge bei Personenzügen in Österreich beträgt 15 Wagen.

Die Inbetriebnahme der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn beginnt mit 15. Juni 2014 und wird etappenweise bis zum Jahre 2018 umgesetzt sein.

Fernverkehr

Nicht nur der Regionalverkehr profitiert von den neuen Direktverbindungen, auch beim Fernverkehr werden sich Fahrplanverbesserungen und Fahrzeitverkürzungen ergeben. Die Züge auf der Relation St. Gallen–Zürich HB–Bern–Genf müssen ab Dezember 2014 nicht mehr im Kopfbahnhof stürzen. Durch die Fahrt über den Durchgangsbahnhof Löwenstraße wird es hier zu Fahrzeitverkürzungen von bis zu 15 Minuten kommen.

Zukunft

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB planen langfristig den Fernverkehr sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung weiter auszubauen.

Für den Ausbau des Bahnangebots beispielsweise mit Inbetriebnahme der Neuen Alpentranversale (NEAT) mit Gotthardbasistunnel braucht es vor allem bei den Bahnknoten Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung. Die Durchmesserlinie Zürich ist eine davon.

Mit der Fertigstellung der Durchmesserlinie ist der Bahnausbau im Kanton Zürich vorläufig abgeschlossen. Neue Bauprojekte wie der viergleisige Ausbau Efrettikon–Winterthur sind erst in der Projektierungsphase und müssen noch zur Abstimmung gebracht werden, mit Neubaustrecken ist erst wieder in 10–15 Jahren zu rechnen

Jakob Holzer

Gleisdreieck am Murpark

Das Einkaufszentrum Murpark – das einzige in Graz mit Straßenbahnanschluss – baut seine Verkaufsflächen aus. So wird über den Straßenbahngleisen ein neuer Übergang errichtet. Während der Bauphase können die Straßenbahnzüge der Linien 4 und 13 nicht bis zur Endhaltestelle Liebenau/Murpark verkehren.

Die Betriebsführung der Holding Graz Linien hat sich diesbezüglich eine gute Idee einfallen lassen, den Betrieb der Straßenbahnlinien möglichst weit zum Einkaufszentrum zu führen. Die Straßenbahn wendet in einem Gleisdreieck kurz nach der Haltestelle Park and Ride Murpark – ein Novum im Grazer Straßenbahnverkehr. Die Buslinien 64, 72, 74 und 75U wurden extra zur Haltestelle Park and Ride Murpark verlängert, um den Fahrgästen eine optimale Umsteigesituation auch während der Dauer der Baustelle zu ermöglichen.

Fahrgast begrüßt diese Baustellenlösung und möchte ein großes Lob an die Beteiligten aussprechen. Wir finden es besonders wichtig, den Verkehrsträger Straßenbahn bei Baustellen und Betriebsunterbrechungen nicht einzustellen, sondern den Betrieb auf einem möglichst langen Teilstück aufrecht zu erhalten. Nur so kann den Fahrgästen die Qualität einer Straßenbahn gewährleistet werden. Wir hoffen, dass solche „innovativen“ Lösungen in Graz nun öfters zur Anwendung kommen.

Neuer HGL-Automat am Hauptbahnhof

Im Bereich der Bushaltestellen beim Hauptbahnhhof wurde ein neuer Fahrkartenautomat der Graz Linien aufgestellt. Dieser Automat kann Fahrscheine für die Zone 101 (Graz) verkaufen.

Im Sinne des Verkehrsverbunds sollten auch die Graz Linien zonenübergreifende Fahrscheine an ihren Automaten anbieten. Fahrgast begrüßt die Aufstellung von Fahrkartenautomaten an wichtigen Haltestellen.

Sicherheitshaltestelle Leonhardstraße

Die Attraktivierung der Straßenbahn in Graz stockt. Statt die Tram zu beschleunigen wird im Bereich Reiterkaserne die Straßenbahn nun ausgebremst. Die offizielle Begründung dafür lautet, dass es aufgrund des schlechten Gleiszustandes zu Erschütterungen beim Befahren der Weiche durch die Straßenbahn in den benachbarten Häusern gekommen wäre. Der Konzernsprecher der Holding Graz erklärte in der Kleinen Zeitung, dass die Straßenbahn daher nur mit maximal 15 km/h die Weiche passieren dürfe.

Die Umsetzung dieser Langsamfahrstelle sieht anders aus. Es wurde für die Straßenbahn eine sogenannte

Durch die Verlängerung der Buslinien bis zum Gleisdreieck beim P&R-Murpark ist ein Tür-an-Tür-Umsteigen zur derzeit wegen einer Baustelle verkürzten Linie 4 möglich.

„Sicherheitshaltestelle“ eingerichtet. Das bedeutet, dass die Tram vor dem Befahren der Weiche kurz anhalten muss. Interessanter Nebeneffekt: Da die „Sicherheitshaltestelle“ vor einer Kreuzung liegt, verliert die Straßenbahn durch ihr Anhalten den Vorrang.

Seit Kurzem bietet die GKB auf ihren Bahnhöfen gratis Wlan an.

RegioMove in Leoben

Mitte April fand auch im diesem Jahr wieder die Fachtagung RegioMove in Leoben statt. Die Tagung beschäftigte sich während zweier Tage mit dem Thema „Verkehr in Europas Regionen“. Hierzu waren Expertinnen und Experten aus dem Europäischen Raum eingeladen, Vorträge zu halten.

Am ersten Tag lag der Schwerpunkt bei den Rahmenbedinungen, die von der Europäischen Union festgelegt werden und bei zwei Workshops konnten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den Auswirkungen der Rahmenbedingungen auf die einzelnen Regionen beschäftigen. Am zweiten Tag ging es noch mehr ins Detail und es wurden einzelne Projekte in den unterschiedlichen Regionen beleuchtet.

Jubiläumsaktion Verbundlinie

Seit nunmehr 20 Jahren vereint die Verbundlinie die verschiedenen Öffentlichen Verkehrsmittel unter einem Dach. Seit 1994 im Großraum Graz und seit 1997 in der gesamte Steiermark sorgt die Verbundlinie mit ihren Tarifen dafür, dass alle Verkehrsmittel mit einer Fahrkarte genutzt werden können und dass der Öffentliche Verkehr unter einer Marke einheitlich auftritt. So sind beispielsweise die meisten Busse im sogenannten „Verbund-Design“ in grün und weiß unterwegs.

Zum 20-jährigen Jubiläum gibt es als kleines Dankeschön an die Kundinnen und Kunden des Öffentlichen Verkehrs in der Steiermark zwei Aktionstage. Am 30. und am 31. Mai sind alle Stundenkarten für die gekauften Zonen den ganzen restlichen Tag gültig. Diese Aktion gilt für alle 1-bis-5-Stundenkarten zum vollen oder ermäßigten Preis. Auch die Familienermäßigung kann angewendet werden.

Weiters feiern auch ausgesuchte Museen an den beiden Tagen mit. Bei Vorweisen einer Stundenkarte bekommen Sie einen vergünstigten Eintritt. Die Liste zu den Museen finden Sie unter verbundlinie.at. Fahrgast begrüßt diese netten Aktionen, tragen diese doch dazu bei, dem Öffentlichen Verkehr ein gutes Image zu verpassen.

Wir wünschen der Verbundlinie für die nächsten 20 Jahre alles Gute!

Fahrt ab Stadtgrenze

Klammheimlich wollte die ÖBB die Kombinierung von Verbundfahrscheinen und ÖBB-Fahrkarten abschaffen. Ein Übergang von Verbund- auf ÖBB-Fahrkarte oder umgekehrt ist nun nur noch dort möglich, wo der Zug einen Halt hat. Trotz Intervention von Fahrgast wurde diese Regelung durchgesetzt, jedoch mit einer Ausnahme.

Es ist weiterhin möglich, Fahrkarten ab der Grazer Stadtgrenze zu kaufen. Diese Information ist vor allem für Reisende mit dem Railjet Richtung Wien wichtig. Hier ist es möglich – sofern man eine Fahrkarte für die Zone 101 besitzt – die ÖBB-Fahrkarte erst ab Judendorf-Straßengel zu kaufen.

Ebenso ist es erlaubt, den Verbundfahrschein „händisch“ zu entwerten mit Eintragung von Zeit, Datum und Zonennummer.

Ansichtskarten

601

505

582

567

264

283

612

536

521

1 Stk. 0,40 Euro – 10 Stk. 3,60 Euro (jeweils zzgl. Versand)
Bestellungen richten Sie bitte unter Angabe der gewünschten Wagennummern an eine unserer Adressen. Für Mitglieder ist die Zusendung ab 8 Stück portofrei. Bezahlung per Erlagschein.

Mobilität für die Weststeiermark

Mit den Eisenbahnstrecken von Graz nach Köflach bzw. Wies-Eibiswald, sowie mit den zahlreichen Buslinien erschließt die GKB umweltbewusst und kostengünstig die Weststeiermark!

Auf den Bahnhöfen und Haltestellen der GKB gibt es Park&Ride-Plätze, wo Sie als Bahnfahrer Ihr Auto oder Zweirad kostenlos abstellen können.

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
A-8020 Graz, Köflacher Gasse 35-41
+43 (0)316 5987-0 www.gkb.at

Impressum

Fahrgast Steiermark 1/2014
Die Zeitung der steirischen Fahrgastvertretung, unabhängig und überparteilich.
Erscheinungsweise: Nach Möglichkeit vier Mal im Jahr.
Auflage: 1000 Stück.

Medieninhaber, Herausgeber und Redaktion:
Fahrgast Graz/Steiermark, Postfach 30, 8016 Graz.

Österreichische Post AG
Info.Mail Entgelt bezahlt

- ❑ Ich interessiere mich für Ihre Tätigkeit und ersuche Sie, mir Informationsmaterial zuzusenden.
- ❑ Ich bestelle ein Jahresabo der Zeitung FAHRGAST zum Preis von 5,80 Euro inkl. Porto und Versand.
- ❑ Ich trete dem Verein FAHRGAST Graz/Stmk. als Mitglied bei. Jahresbeitrag 20,– Euro; für Familien 25,– Euro; jeweils inklusive Zeitung.

Name

Adresse

Unterschrift .....

1/2014

Bitte ausreichend frankieren

Fahrgast Graz/Stmk.
Postfach 30
8016 Graz

Wenn Sie FAHRGAST-Mitglied werden wollen oder lieber nur ein Zeitungsabo möchten, dann benutzen Sie bitte nebenstehende Postkarte.