

# Presseinformation

## **Verkehrskonzept der Zukunft: Stadtschnellbahn für den Großraum Graz von namhaften Verkehrsexperten präsentiert**

Der Zentralraum Graz wächst in den nächsten Jahren stark an. Laut einer Prognose der Landesstatistik wird allein die Landeshauptstadt Graz bis 2030 von heute 294.000 auf mehr als 320.000 EinwohnerInnen wachsen, bis 2050 soll Graz sogar um bis zu 77.000 EinwohnerInnen mehr haben. Auf den Verkehr hat dies massive Auswirkungen: Der jährliche Zuwachs von 5.000 EinwohnerInnen und 2.500 PKW entspricht einer PKW-Kolonne von Andritz bis Puntigam. Bereits heute stellen in der Rush-Hours Staus an Ein- und Ausfahrtsstraßen, volle Busse und Straßenbahnen sowie die zunehmende Abgasentwicklung Verkehrs- und StadtplanerInnen vor große Herausforderungen. 2020 gab es aus dem Zentralraum Graz aus allen Himmelsrichtungen 452.000 Personenfahrten pro Tag, 85 Prozent davon machte der Motorisierte Individualverkehr aus.

Bürgermeister Mag. Siegfried Nagl: „Damit der wachsende Zentralraum Graz nicht auf einer Einbahn Richtung kompletter Verkehrsüberlastung unterwegs ist und um vereinbarte Klima- und Umweltziele zu erreichen, wird der sog. ‚Modal Split‘ (=Fahrgastzunahmen analog zum Bevölkerungswachstum) zugunsten des öffentlichen Verkehrs deutlich zu erhöhen sein. Dazu gibt es sowohl von der Europäischen Union, der Bundesregierung, der Steirischen Landesregierung und der Stadtregierung im Rahmen der jeweiligen Agenda klare Bekenntnisse und Vereinbarungen“.

Vizebürgermeister Mag. (FH) Mario Eustacchio: „Als ehemaliger Verkehrsstadtrat weiß ich, welch enorme Herausforderung die urbane Mobilität in Graz darstellt. Wir brauchen einen großen verkehrspolitischen Wurf, um in diesem wachsenden Ballungsraum fit für die Zukunft zu sein. Der Platz in der Stadt, insbesondere in der Grazer Altstadt, ist einfach

begrenzt. Die logische Konsequenz daraus ist, dass wir für den öffentlichen Verkehr eine neue Ebene erschließen. Mit einer Metro in den Untergrund zu gehen, das würde absolut Sinn machen. Die Vorteile wären offensichtlich. Das heißt für mich: Die Vision eines solchen Jahrhundertprojekts einer Metro für Graz darf man nicht einfach als Spinnerei vom Tisch wischen. Wir müssen die Möglichkeit einer Umsetzung bis ins letzte Detail ausloten“.

### **Projektgesellschaft und Experten prüften innovative Mobilitätsangebote**

„Um diese Ziele auch mit einem technologischen Innovationsschub zu erreichen, hat die Holding Graz die traditionellen Verkehrsangebote ausgebaut und parallel über die eigene Projektgesellschaft MUM 2030+ die Machbarkeit ober- und unterirdischer Mobilitätslösungen untersucht, die eine völlig neue Dimension in der urbanen Mobilität ermöglichen sollen. Die MUM 2030+ zeigt eindeutig auf, wie im Verbund von bestehenden und neuen Ebenen ein gesamtheitlich attraktives System funktionieren kann“, so Holding Graz-CEO Dipl.-Ing. Wolfgang Malik. Und: „Mobilität in urbanen Zentren durch Taktverdichtungen der S-Bahnen oder durch zusätzliche eigentlich nicht mögliche Belastungen der urbanen Lebensräume zu erzwingen, wird nicht funktionieren. Die überregionale Orientierung einer Metro als Teil einer Gesamtlösung für den steirischen Zentralraum und vor allem die Bedienung neuer Mobilität in einem der dynamischen Wirtschaftsräume Österreichs erfordert die Mitwirkung von Bund und Land bzw. ein gemeinsames Vorgehen mit der Stadt“.

Dr. Kurt Fallast, Geschäftsführer PLANUM (Ingenieurbüro für Raumplanung und Raumordnung, Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft) ergänzt: „Um die Stadt und die Region Graz auf die kommenden Anforderungen im Hinblick auf die wichtigen verkehrspolitischen Ziele zu rüsten, wurden in einem interdisziplinären Expertenteam mit PLANUM die Möglichkeiten neuer Angebote im öffentlichen Verkehr analysiert. Eine der Kernaufgaben war es, die Machbarkeit und die Wirkungen einer Metro als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Graz zu untersuchen. Aufbauend auf den fundierten technischen Planungen schafft das ergebnisoffene Herangehen die Grundlage für EntscheidungsträgerInnen, indem die verkehrlichen, umweltrelevanten und finanziellen Auswirkungen transparent aufbereitet werden“.

## **Metro M1 und M2: Enormes Fahrgastpotenzial und Verlagerung zum ÖV**

Kritisch betrachtet muss man feststellen, dass die bisherigen ambitionierterer ÖV-Investitionen in den letzten 20 Jahren i.H.v. 500 Mio. € kaum Verbesserungen beim Modal Split bewirkten. Über die heute im Rahmen eines Expertengesprächs präsentierte Kombination bereits bestehender Angebote mit einer Metro sind die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen. Der Entwurf sieht für Graz zwei mögliche Metrolinien (M1 und M2) im automatisierten Betrieb und insgesamt ca. 25 km Streckennetz vor. In Kombination mit dem bisherigen Angebot gelingt mit den Metro-Linien M1 und M2 beim Modal Split eine Steigerung von + 45 % im öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig gelingt bei den PKW-Fahrten eine Reduktion von -12 %.

Von dem innovativen Infrastrukturprojekt mit steiermarkweiter Strahlkraft profitieren zukünftig mehr als 200.000 Fahrgäste auf beiden Linien. Mit der Metro würden im Jahr 2030 450.000 Personen pro Tag öffentliche Verkehrsmittel in Graz benutzen, was einer Steigerung von 41 Prozent entspricht. Ohne die beiden Metrolinien ist von einer Steigerung von lediglich 18 Prozent auszugehen. Hand in Hand damit geht auch eine deutliche Reduktion der privaten PKW-Nutzung. Univ.-Prof. Dr. Ing. Martin Fellendorf, TU Graz (Leiter Institut für Straßen- und Verkehrswesen): „Ein Straßenbahnnetz, das zu weiten Teilen gemeinsam mit dem Straßenverkehr geführt wird, stößt in der wachsenden Stadt Graz an seine Kapazitätsgrenzen. Nur mit einem Metrosystem lassen sich die verkehrspolitischen Ziele eines ÖPNV-Anteils von knapp 30 % erreichen und mangelnde Auslastung einer Metro muss man nicht befürchten, wie unsere Simulationsrechnungen am Institut für Straßen- und Verkehrswesen gezeigt haben“.

## **Gute Erreichbarkeit und mit 80 km/h sicher und zuverlässig durch die ganze Stadt**

Mit der geplanten Trassenführung erreichen 43 Prozent der Grazerinnen und Grazer innerhalb von 600 Metern eine Metrostation. Das Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft der TU Graz führte die Trassierung für die beiden Metrolinien durch. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Peter VEIT, TU Graz (Leiter Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft): „Dabei konnte eine Linienführung in Vorschlag gebracht werden, die die aus verkehrlicher Sicht anzustrebenden Haltepunkte bedient, günstige Verknüpfungen mit S-Bahn und Straßenbahn anbietet und eine kurze Gesamtreisezeit sicherstellt.“

Zudem erlauben die gewählten Trassierungsparameter die betrieblichen Anforderungen bei geringen Instandhaltungskosten und damit günstigem Betrieb und hoher Verfügbarkeit zu erfüllen“.

Somit stellt die Metro die schnellste Verbindung zwischen der Region und Graz mit folgenden Vorteilen dar:

- 4 S-Bahn- und 12 Regionalbusknoten sorgen für eine optimale Anbindung zum Zentralraum Graz
- Durch einen kurzen Takt der Metro kommt es zu minimalen Wartezeiten & Umsteigezeiten.
- Das S-Bahn Tempo von bis zu 80 km/h garantiert kurze Reisezeiten
- Optimale Verknüpfung mit Straßenbahn- und Busnetz
- Höchste Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit durch Unabhängigkeit vom Oberflächenverkehr

Neben dem vollautomatisierten Betrieb sieht das Konzept einen dichten Takt mit Intervallen von 2,5 bis 4 Min. tagsüber vor. Die Zuglänge ist je nach Nachfrage anpassbar und reicht von 30 m (220 Fahrgäste) bis 60 m (440 Fahrgäste).

### **Metro als USP für Umwelt und Wirtschaft**

Dass ein Jahrhundertprojekt wie zwei Metrolinien eine Weiterentwicklung für die Stadt Graz und den Zentralraum bedeutet, ist unbestritten. Gleichartige Projekte in Europa zeigen eine ungeheure Dynamik in der Stadtentwicklung, eine Belebung der Innenstadt sowie eine Attraktivierung des Wirtschaftsraums durch verbesserte Mobilität. Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer, WU Wien (Vorstand Institut für Transportwirtschaft und Logistik): „Die vom Team der WU Wien durchgeführte ökonomische Analyse zeigt, dass die beiden Metrolinien eine hervorragende Investition für die zukünftige Entwicklung von Graz und Umgebung sind. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht überzeugt der hohe Kostendeckungsgrad.

Gesamtwirtschaftlich ist das hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,9 auch im internationalen Vergleich hervorragend. Ich kann der Stadt, dem Land und auch dem Bund nur empfehlen die Investitionen in ein zukunftsfähiges Metrosystem möglichst schnell anzugehen.“

**Folgende Experten haben an der vorliegenden Studie mitgearbeitet (Auszug):**

**DI Dr. Kurt Fallast**, Geschäftsführer PLANUM (Ingenieurbüro für Raumplanung und Raumordnung, Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft)

**Univ.-Prof. Dr. Ing. Martin Fellendorf**, TU Graz, (Leiter Institut für Straßen- und Verkehrswesen)

**Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer**, WU Wien (Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik)

**DI Dr. Michael Lichtenegger** (langjähriger Betriebsleiter und Geschäftsführer Wiener Linien)

**Em. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. mont Wulf Schubert**, TU Graz (Institut für Felsmechanik und Tunnelbau, 3G)

**Univ.-Prof. DI Dr. Peter Veit**, TU Graz (Leiter Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft)

**Dr. Wilhelm Bergthaler** (Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH, Partner)

**Dr. Kerstin Holzinger** (Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH, Partner)

**Rückfragen:**

Gerald Zaczek-Pichler (Konzernsprecher Holding Graz)

Mobil: 06664/850 78 62

E-Mail: [gerald.zaczek-pichler@holding-graz.at](mailto:gerald.zaczek-pichler@holding-graz.at)