

Frage für die Fragestunde (§ 16a GO-GR)

Fraktion:
KFG

Datum:
11.12.2025

Antragsteller:in(nen): Klubobmann Mag. Alexis Pascuttini (KFG)

Regierungsmitglied(er): Bürgermeisterin-Stellvertreterin Mag.
Judith Schwentner (Grüne)

01_Straßenbahnlinie 8 - Abschnitt Innere Nord-West-Linie und Abschnitt Citypark

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin-Stellvertreterin!

Demokratie lebt von vielen verschiedenen Meinungen und am Ende oft vom Vorhandensein "einfacher" Mehrheiten (50+1 Stimme). Dem wird es auch geschuldet sein, dass oftmals kritischen Stimmen zu Projekten, welche ohnehin mit koalitionärer Mehrheit beschlossen werden können, von den Verantwortlichen wenig bis gar keine Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Nichtsdestotrotz zeigen viele Beispiele, dass Kritik gehört und geprüft werden sollte. Erinnert man sich an die Brückenkonstruktion der Autobahn in Bruck an der Mur zurück, hätte man sich rückwirkend vermutlich gewünscht, vor der Planung nochmal darüber nachgedacht zu haben. Viele Jahre später wird das Projekt noch immer als negatives Beispiel im städtischen Dienstprüfungsкурс behandelt. Andererseits gab es beim Plabutschtunnel auch kritische Stimmen, die die Sinnhaftigkeit einen Tunnel der Längs nach zu bauen kritisierten - heute würde wohl niemand die Sinnhaftigkeit dieses Projektes in Frage stellen.

Bei unserer Kritik zur Linie 8 geht es vor allem um die Gesamtbetrachtung, aber auch um einzelne Abschnitte, die einer besonderen Vorabprüfung bedürfen (wenn nicht schon passiert).

Gesamtbetrachtung:

Warum ist die P&R Anlage Murpark ein Erfolg? Sie liegt direkt am Stadtrand und kann quasi außerhalb der Stadt angefahren werden. Es gibt mehrere Busverbindungen aber auch die Straßenbahn, die nahezu auf gesamter Länge eine eigene Spur befährt - ein schnelles "Ankommen" in der Stadt ist dadurch nahezu garantiert. Hinzu kommt die Möglichkeit nach getaner Arbeit noch seinen Einkauf im Einkaufszentrum Murpark zu erledigen.

Die Verantwortlichen der Stadt Graz sollten sich also bei der Planung der Straßenbahnendstationen am erfolgreichen Beispiel Murpark orientieren und nicht an der

Endstation der Linie 5, die nebenbei erwähnt - als Gedankenspiel - beim Weblinger Kreis inkl. Parkhaus liegen könnte.

Sollte der Nahverkehrsknoten Gösting ab 2040 gebaut und schlussendlich in Betrieb gehen können, stellt sich die Frage welche Effekte man dadurch erreichen kann. Zu berücksichtigen sind Ein-und Auspendler aber auch der innerstädtische Verkehr. Nachdem rund die Hälfte der Pendler nicht Grazer sind, sollte diese Gruppe in Verbindung mit den Zielen der Stadt Graz nicht vernachlässigt werden. Mit der derzeitigen Endhaltestelle am NVK Gösting, wird dies leider der Fall sein, vor allem wenn der NVK keine entsprechende P&R Anlage erhält. Selbst dann stellt sich die Frage, ob man als Stadt Graz möchte, dass der MiV zuerst rund 1 1/2 km durch die Stadt fahren muss. Es ist zu bezweifeln, dass Pendler wegen eines Bahnhofs in Gösting auf Öffis umsteigen werden, deren Startpunkte im Grazer Umland naturgemäß weiter weg von Bus/Bahn/Bim sind.

Daher sollte in weiterer Folge darüber nachgedacht werden - ähnlich dem Murpark - auch in Gösting die Straßenbahn an die Stadtgrenze mit entsprechender Kapazitätserweiterung des P&R zu führen. Somit könnte man mit ähnlichen Vorteilen wie beim Murpark auch Pendler an der Stadtgrenze abfangen und den Wirtschaftsstandort Graz-Gösting absichern.

Ein weiterer Faktor sind die Steigerungsmöglichkeiten der Fahrgäste aus Gösting. Man muss sich daher die Frage stellen: Um wie viele mehr Personen werden mit der Straßenbahn auf Öffis umsteigen, die nicht heute ohnehin schon mit den Buslinien 67, 40, 52 und 65 fahren? Wie beschrieben ist es zu befürchten, dass Pendler mit der derzeitigen Planung nicht im gewünschten Maß umsteigen werden - aber gibt es wirklich so viel "Fahrgastpotential" nur aus Gösting?

Selbst wenn der Bahnhof Gösting wie medial berichtet der drittgrößte im Land Steiermark sein wird, ist eine Durchschneidung des Bezirks wie aktuell im Flächenwidmungsplan ersichtlich nicht notwendig, da die meisten Göstinger zu Fuß, mit dem Rad oder vorhandenen Busverbindungen zum neuen S-Bahnhof/knoten gelangen werden.

Mit einer Endstation der Straßenbahn beim Shopping Nord und einem Ausbau der P&R Plätze dort vor Ort, wäre es denkbar, dass die Führung der Straßenbahn ab Fröbelpark über die Wiener Straße erfolgen kann, da mehr Pendler umsteigen können. So wäre auch der NVK Gösting angebunden - und das Orts- und Landschaftsbild im Bereich von "Untergösting" könnte erhalten bleiben.

Einzelbetrachtung:

Die aktuelle Trassenführungen der Straßenbahntrasse, welche in Gösting liegen würde, ist gelinde gesagt **abenteuerlich** und widerspricht auch in mehrfacher Weise dem Stadtentwicklungskonzept betreffend der Uferfreihaltung am Mühlgang. Graz hat den Vorteil, neben der Mur ein zweites "großes" erlebbares Fließgewässer zu haben, welches die Stadt zentral durchfließt. Dieser Vorteil sollte nicht durch ein zweifelhaftes Straßenbahnprojekt gefährdet werden. Hinzu kommt, dass die Trasse mehr Probleme verursacht, als löst. Sieht man sich die Trasse an, müssten viele Bewohner eine weitere Strecke zur Straßenbahn als zum Bus zurücklegen, nur um dann mit der Straßenbahn am Fröbelpark hinter dem Bus zu fahren, mit dem sie früher (vor Errichtung der Straßenbahn) gefahren sind.

Auch über die Streckenführung vom Lendplatz zum Fröbelpark lässt sich diskutieren. Auch hier ist zu bezweifeln, dass eine Straßenbahn, die genau den gleichen Weg nehmen muss wie zurzeit die Busse, wesentliche eine Verbesserung darstellt.

Hinzu kommen technische Aspekte, die in der Umgebung rund um die Bienengasse zu erheblichen Probleme führen werden. So musste die Schikane in der Lange Gasse umgebaut werden, um die Lärmelastung zu reduzieren. Vergleicht man die zwei Standorte miteinander, müsste bei ähnlichem Abbiegewinkel die Straßenbahnenlinie 8 schon auf der Wiener Straße auf der Gegenfahrbahn fahren, um in die Hackergasse fahren zu können - verkehrstechnisch ein massives Problem. Gibt es hierzu Vorplanungen bevor man rund EUR 5 Mio für Planungen freigibt?

Es ist jedenfalls zu befürworten, dass nach langer Zeit der Vernachlässigung der Bezirk Gösting bzw. der Grazer Norden generell mehr in den Fokus rückt. Ein sinnvoller Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes ist jedenfalls zu befürworten - eine rücksichtslose Vorgehensweise, die das Potential hat, das Orts- und Landschaftsbildes eines ganzen Bezirkes nachhaltig und negativ zu verändern, ist allerdings klar abzulehnen.

Dennoch ergeht von meiner Seite der Appell an die Verantwortlichen, nicht nur "im Hier und Jetzt" zu agieren, sondern auch gleich ein "paar Schritte weiter" in die Zukunft zu denken - und auch über die Stadtgrenze hinaus! Die viel zitierte, von der Stadtcoalition zum Ziel erhobene und großteils auch sehr sinnvolle Verkehrswende wird nicht durch Zwang, sondern nur durch das sinnvolle Schaffen von neuen Möglichkeiten der Beförderung durch den öffentlichen Verkehr unter Einbindung der Grazer Bevölkerung gelingen können.

Es wird folgende

ANFRAGE

gestellt:

Werden Sie, sehr geehrte Frau Vizebürgermeisterin, sich dafür einsetzen, dass die gegenwärtige abenteuerliche Trassenführung der Linie 8, welche quasi "*am Reißbrett*" quer durch den Bezirk Gösting - und damit durch Einfamilienhausgegenden und Heimgärten hindurch - gezogen wurde, dahingehend abgeändert wird, dass die Trasse der Straßenbahnenlinie 8 nach und durch Gösting zukünftig über die Wiener Straße verlaufen wird?

Freigaben / Unterschriften:

Klubobmann Mag. Alexis Pascuttini (KFG)