



SONDERBLATT

der Plattform *fairKEHR*

anlässlich der Verkehrsabstimmung

bei der ÖH-Wahl 1995

„Wie Fließbandprodukte und Werbeformeln wurde das Unheil in stereotyper Wiederholung zum Standardartikel der Konsumkultur“.



Einzelfoto aus dem Buch "Kritik am Auto" von Otl Aicher

Freitag 7. April 1995

Urabstimmung zum Verkehr

„Willst Du, daß die Stadt Graz den Tram-, Bus-, FußgängerInnen- und Radverkehr vorrangig fördert und beschleunigt, wenn nötig auch zu Lasten des Autoverkehrs?“ werden zahlreiche Studierende der Technischen Universität und der Hochschule für Musik und darstellende Kunst in Graz gefragt werden, wenn sie vom 16. bis 18. Mai bei der ÖH-Wahl ihre Stimme abgeben. Die Urabstimmung soll so-Bernt Koschuh von der Plattform fairkehr, den zahlreichen Studierenden, die in Graz nicht wahlberechtigt sind, aber dennoch ihr Hauptinteresse hier haben, ermöglichen, auch ihre Meinung zum Thema Verkehr in Graz zu äußern. Nicht nur die unzufriedenen Autofahrer, sondern vor allem auch jene, die den öffentlichen Verkehr benutzen, sollen informiert und mobilisiert werden, erklärte Koschuh, der ein kla-

res „Ja“ zur „sanften Mobilität“ erwartet. Eine Initiative, die auch von SP-Umweltsprecher Gemeinderat Karl-Heinz Herper in einer Aussendung begrüßt wurde. Zur Art der Fragestellung erklärte Wolfgang Futter, Spitzenkandidat der Fachschaftsliste TU: „Wir wollten keine tendenzielle Frage stellen, die nur mit Ja beantwortet werden kann. Denn die Förderung des Tram-, Bus-, Fußgänger- und Radverkehrs wird sicher zu Lasten des Autoverkehrs gehen.“ Nicht befragt werden die Studierenden der größten der Grazer Universitäten, nämlich der Karl-Franzens-Uni. Im Hauptausschuß der ÖH wurde Ende März der Vorschlag der Fachschaftslisten Uni Graz, die Befragung bei den ÖH-Wahlen abzuhalten, mit den Stimmen der die Mehrheit innehabenden Aktionsgemeinschaft abgelehnt.

Konstanze Kobel

Inhalt:

- Editorial Seite 2
- Sanfte Mobilität Seite 3
- Radwege im Selbstbau Seite 4
- ULF - Revolutinär im Schienenverkehr Seite 5
- Uni-Campus, ein grünes Paradies Seite 5
- Mobilitätsverhalten der GrazerInnen Seite 6
- Klimabündnis adé ? Seite 7
- Gebell oder die große Chance Seite 8

Editorial: Ran an die Urnen !

Wenn die Grazer Bevölkerung am 25. Juni im Rahmen der Verkehrs-Volksbefragung über die künftige Grazer Verkehrspolitik entscheidet, dann wird eine Bevölkerungsgruppe von vornherein unterrepräsentiert sein - die Studierenden. Denn stimmberechtigt sind nur jene, die ihren Hauptwohnsitz in Graz haben. An der TU sind das gerade 2.700 von 13.000 Inskribierten, also nur etwas mehr als ein Fünftel.

Die Hochschülerschaften an der Technischen Universität und an der Musikhochschule haben sich daher entschlossen, im Rahmen der ÖH-Wahlen eine Urabstimmung zum Thema Verkehr durchzuführen und auf diesem Wege allen in Graz studierenden die Möglichkeit zu geben, sich zum Thema Verkehr zu äußern.

Das ist allein schon aus demokratiepolitischer Sicht zu begrüßen. Vor allem sollte es aber - vorausgesetzt die Befragung ergibt ein klares "Ja" - künftig leichter sein, verkehrspolitische Forderungen der StudentInnen gegenüber der Stadtregierung durchzusetzen.

Zweifelsohne ist die Anfahrt zur Universität und generell das Thema Stadtverkehr für uns Studierende immanent wichtig, gerade wir sind besonders auf öffentliche Verkehrsmittel und ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz angewiesen.

Die Fragestellung für die ÖH-Befragung wurde von der Plattform fairkehr ausgearbeitet, sie lautet: "Willst Du, daß die Stadt Graz den Tram-, Bus-, FußgängerInnen- und Radverkehr fördert und beschleunigt, wenn nötig auch zu Lasten des Autoverkehrs?"

"Eine Nona-Frage" werden manche meinen und eigentlich sollte im Jahr 1995 wirklich fast jeder diese Frage mit "Ja" beantworten können. Dennoch, die Fragestellung bringt ziemlich genau auf den Punkt, worum es im Konflikt um die Grazer Verkehrspolitik eigentlich geht. Denn tatsächlich wird in Graz derzeit der verkehrspolitische Grundkonsens in Frage gestellt: Mit Jubel wird der baldige Bau der Nordspange begrüßt - dieses Jahrzehnte alte und 280 Millionen Schilling teure Straßenprojekt wird den Geidorfplatz noch mehr mit Autoverkehr belasten; gleichzeitig sprechen manche wieder von der Notwendigkeit eines Ostgürtels durch Geidorf- und Leonhardbezirk; (Alp)träume von Großgaragen im Schloßberg und unter dem "Eisernen Tor" werden gesponnen und einzelne Landespolitiker würden ihr Auto gern gleich unter dem Hauptplatz parken.

Schnellstraße statt Herrengasse ...

Letztlich bedeutet all das nichts anderes als ein zurück zu den autozentrierten Denkschemata der 60er und 70er Jahre. Damals hatte Univ. Prof. Hermann Knoflacher unter anderem vorgeschlagen, eine Schnellstraße mitten durch die Innenstadt (Herrengasse) zu bauen. Der Ersatz der Hauptbrücke aus der Gründerzeit durch die überbreite neue Hauptbrücke war schon eine erster Schritt in diese Richtung. Mittlerweile hat nicht nur Knoflacher seine Meinung geändert und ist zum Papst der Sanften Mobilität geworden. Auch große Teile der Bevölkerung haben verstanden, daß ein einzelnes Auto für den einzelnen Menschen zwar ein praktisches und bequemes Verkehrsmittel ist, daß aber viele Autos in Ballungsräumen ein Zuviel an Abgasen,

Lärm und Gefahren bringen.

... oder Förderung von Tram, Bus und Rad

Um den Umstieg der Bevölkerung vom Auto auf Rad und Öffentlichen Verkehr zu bewirken, bedarf es einer breiten Bewußtseinsbildung. Vor allem aber müssen die Alternativen (mehr und schnellere Tram- und Buslinien, bessere Rad- und Fußwege) so schnell wie möglich ausgebaut werden. Damit wird es dann für die Mehrheit akzeptabel sein, weniger Platz für weniger Autoverkehr zu haben. De facto geht der Ausbau der Sanften Mobilität mit der Einschränkung des Autoverkehrs Hand in Hand (siehe nebenstehenden Artikel).

Die Verkehrs-Urabstimmung gibt uns Studierenden nicht nur die Möglichkeit, uns klar für Sanfte Mobilität zu deklarieren, sie bedeutet auch die Chance, auf Stadtregierung und Gemeinderat Druck zu machen, diese Verkehrspolitik konsequent und mit größerem Einsatz zu betreiben, ohne sich durch Nörgler aufhalten zu lassen.

Daß sich gerade unter den Studierenden eine deutliche Mehrheit für solch eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik aussprechen wird, ist zu hoffen und anzunehmen. Unser zentrales und gemeinsames Anliegen muß nun sein, daß möglichst viele Technikerinnen und Techniker, Musikerinnen und Musiker, ihr Votum abgeben und durch eine hohe Wahlbeteiligung die Wirkung der Entscheidung verstärkt wird.

Die Herrengasse im Jahr 1967: Noch fährt die Straßenbahnlinie 2, 1971 wurde sie aufgelassen. In den 60er und 70er Jahren wurde der Öffentliche Verkehr eingeschränkt und der Autoverkehr gefördert. Allerdings wurde die Herrengasse im November 1972 zur Fußgängerzone gemacht - zu Lasten des Autoverkehrs und zugunsten der urbanen Lebensqualität.

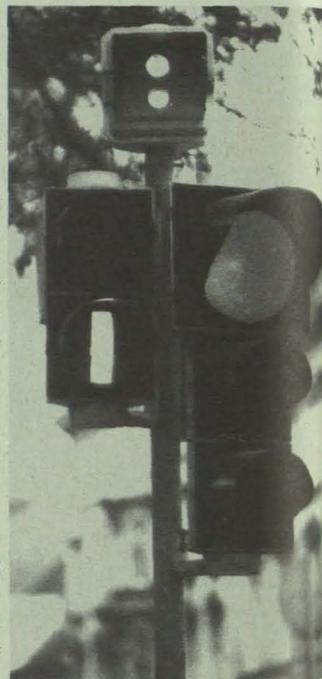


Foto: DI Höpfl



Foto: Lohr

Sanfte Mobilität zwischen Wunschtraum...

"Willst Du, daß die Stadt Graz den Tram-, Bus-, FußgängerInnen- und Radverkehr fördert und beschleunigt, wenn nötig zu Lasten des Autoverkehrs." So lautet die Frage, die den Studierenden bei der Verkehrsabstimmung im Rahmen der ÖH Wahlen (16.-18. Mai) gestellt wird. - Keine "NoNa-Frage" sondern eine Formulierung, die ziemlich genau auf den Punkt bringt, worum es bei Sanfter Mobilität geht. - Die Fotos zeigen es eindrücklich.

Wartezeit Null für Tram und Bus: In Zürich haben zehn bis 15 Techniker/innen ganze zehn Jahre lang gearbeitet, bis alle Ampeln auf "Wartezeit Null" für den Öffentlichen Verkehr umgestellt waren. Heute müssen Busse und Straßenbahnen dort an keiner Ampel mehr stehenbleiben.

Im Grazer Magistrat fehlt das Geld. - Gerade drei Personen kümmern sich um die Lichtsignalanlagen - und das nur so nebenbei. In Graz gibt es derzeit 214 Lichtsignalanlagen, davon sind 92 an den Verkehrsrechner angeschlossen und werden koordiniert betrieben. Entlang des Straßenbahnnetzes sind insgesamt 48 Ampeln installiert, 41 werden durch die Straßenbahn beeinflusst, 13 wurden bisher auf "Wartezeit Null" umgestellt. Das sind vor allem die Bereiche Kaiser-Josef-Platz/Glaxis/Rechbauerstraße, Schönaugürtel und Südtirolerplatz. Die Straßenbahnen werden vor ihrer Ankunft automatisch über mehrere elektrische Kontakte oder Induktionsschleifen im Boden angemeldet. Nach dem Passieren der Straßenbahn wechselt das System wieder auf "Grüne Welle" für den Autoverkehr.

Primär bewirken die "Wartezeit-Null-Schaltungen" eine erhöhte Pünktlichkeit der Straßenbahnen. Teilweise bummeln die Tramfahrer/innen sogar und nutzen die Schaltungen gar nicht aus, weil sie sonst zu schnell wären und nicht im Fahrplan bleiben könnten. Letztlich sind aber Fahrplan-Verbesserungen möglich und sogar Beschleunigungen, durch die ganze Straßenbahngarnituren eingespart werden können.

Foto: DI Gerhard Ablasser



Noch ein Traum: Neuer Uni-Einser in der Zinzendorf-Gasse. Ein eigener Gleiskörper würde dem Autoverkehr freilich Platz wegnehmen. Fotomontage: Fahrgast

...und Wirklichkeit



Radweg auf der Keplerbrücke: Der Gehweg wurde verbreitert, der Radweg auf den Gehweg gelegt und die Fahrbahn für den motorisierten Verkehr schmaler gemacht. Foto: DI Gerhard Ablasser

Radwege im Selbstbau

Daß es in Graz überhaupt Radwege gibt, ist zu einem großen Teil fünf Aktivbürgern zu verdanken, die in der Nacht des 15. Juni 1980 selbst den ersten Radweg aufmalten - verkleidet in Straßenarbeiterkluft.

Eddegger kaufte "illegale Schablone"

Die erste Fahrraddemonstration in Graz fand im Jahr 1979 statt, bewirkte aber so gut wie nichts. Also wurden, Günther Tischler, Norbert Kotzurek, Franz Holzer, Walter Lendl und Peter Hagenauer selbst aktiv: Sie organisierten eine Bodenmarkierungs-Schablone, Farbe und Asphalt (für die Gehsteigabschrägungen) und Straßenarbeiterkleidung.

Am 14. Juni wurde eine Presseinformation ausgesandt, in der für den darauffolgenden Tag die Eröffnung des Radweges in der Wilhelm-Fischer-Allee angekündigt. Mitten in der Nacht begannen die fünf, den Weg zwischen Elisabethstraße und Café Promenade zu malen.

Doch die Polizei hatte die Abendausgabe der "Kleinen Zeitung" gelesen und konnte so amtshandelnd fünf Ausweise einziehen. Mit etwas mulmigem Gefühl wurde der Radweg, nach Rückzug der Exekutive, trotzdem vollendet.

Da sie auch ein Verkehrsschild übermalt hatten, wurden die Aktivisten zur Staatspolizei zitiert, die eine hohe Geldstrafe wegen "Amtsanmaßung" verhängte. Das Geld war nicht aufzutreiben, die Verzweiflung dementsprechend groß.

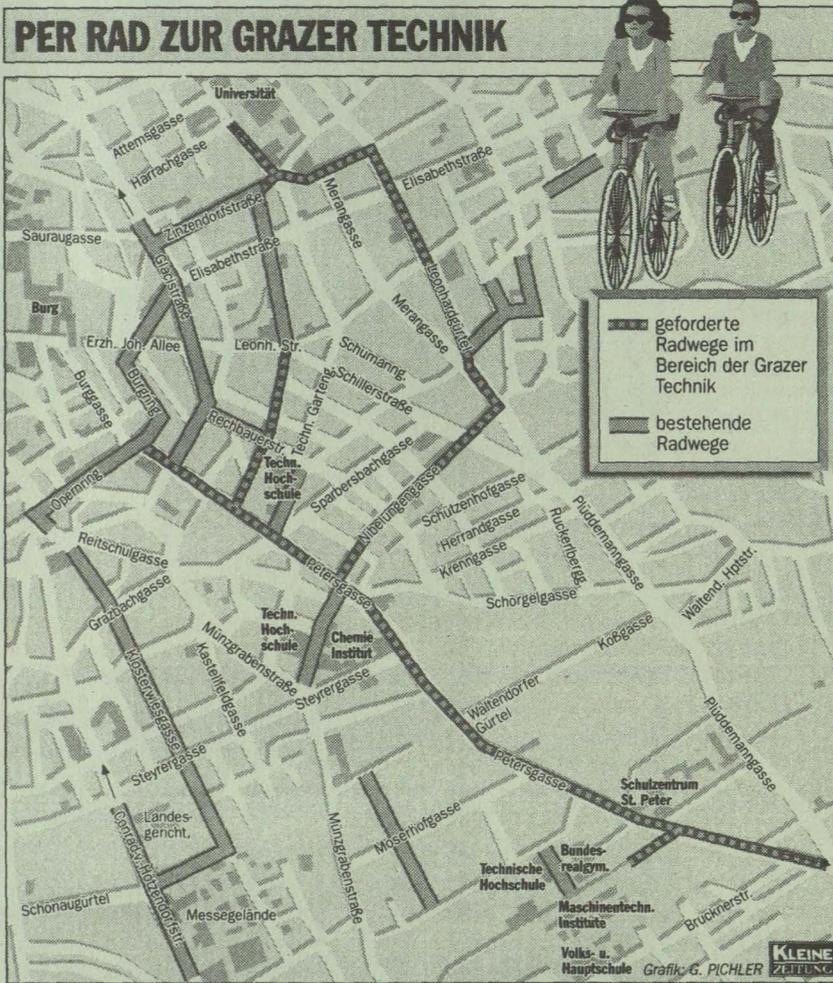
Rettung in der Not kam von den Stadträten Erich Eddegger und Klaus Gartler: Als Gegenleistung für die Rechte an der Fahrrad-Schablone intervenierten die beiden bei der Behörde und die Strafe mußte nicht bezahlt werden. Auch heute noch werden die Radwege mit dem damaligen Fahrradsymbol gekennzeichnet.

Radweg Petersgasse: Tee Trinken oder selbst Basteln

Keine Radweg-Markierung gibt es in Petersgasse und Mandellstraße. Die Stadtregierung will davon nichts wissen, weil ein Radweg zu einer Einschränkung einer der

Neue Technik - Inffeld: Ein Radweg im Test

Wir haben es probiert und sind -abseits der stark befahrenen Straßen- den Radweg "Neue Technik - Inffeld" abgefahren. Ein Erlebnis war es zweifelsohne, von einer brauchbaren Radwegverbindung kann aber keine Rede sein.



Man fahre vom Haupteingang der Neuen Technik durch die Kopernikusgasse nach rechts in die Stremayrgasse, nach dem Haus Stremayrgasse 10 links hinein, das Verkehrsschild "Einfahrt verboten ausgenommen Hochschulangehörige mit Sondergenehmigung" einfach ignorierend rechts die starke Steigung hinauf und über die Steyergasse nach schräg links weiter, den schmalen Weg bis ganz links hinten, wieder ohne Beachtung eines Verbotsschildes - entlang - danach schnell ein paar Stufen abwärts, geradeaus und wieder die Steigung hinauf. - Nicht verzweifeln, das Tor ist unversperrt, auch nachts - und schon ist man durch das Haus Hafnerriegel 20 durch. Nun noch kurz als Anrainer ausgeben um durch eine Privatstraße durchfahren und schon kann man rechts den Münzgrabengürtel hinunter an parkenden Autos vorbei den Gehweg zum SPAR finden. Dann wird es

großen Einfahrtsstraßen führen würde. Ein Radweg mit eigener Trasse sei, so die Polizei, aus "Kapazitätsgründen" nicht möglich. Die Radfahrt zwischen Neuer Technik und Inffeldgründen bleibt damit ein Abenteuer. Entweder man fährt über die vom motorisierten Verkehr stark befahrene Petersgasse oder auf einem Pseudo-Radweg, voller Lücken und Tücken. In der Kleinen Zeitung vom 25. Nov. 93 kündigte Vzbgm. Ruth Feldgrill wenigstens an, Löcher in der existierenden Route würden im "nächsten" Jahr (1994) geschlossen, bis heute ist aber nichts dergleichen passiert. - Vielleicht sollte man, mit den eingangs erwähnten fünf Personen die Übung "Radwege zum Selbst machen" abzuhalten.

langweilig, weil man ganz erlaubt die Moserhofgasse queren, die Sandgasse hinauffahren und gleich rechts die Hochspannungshalle erblicken kann.

Resumee: Drei Grundstücke wurden ohne Erlaubnis durchquert. Außerdem waren bei dieser Ralley zu überwinden: zahlreiche Stufen und zwei ordentliche Steigungen, davon eine mit Tor am Ende.

Übrigens: Graz, einst die Radlerhauptstadt Österreichs, ist zurückgefallen: Während in Salzburg 19% der Wege mit dem Rad zurückgelegt werden, sind es in Graz nur 13%.



IAESTE AUSTRIA

International Association for the Exchange
of Students for Technical Experience

TECONOMY

Die Firmenmesse an der
Technischen Universität Graz

Dienstag

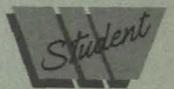
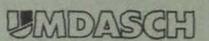
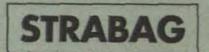
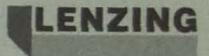
23. Mai 1995

10.00 bis 16.00 Uhr

Foyer P1 & P2 (Physikgebäude)

Petersgasse 16

**TEILNEHMENDE
FIRMEN**



Die Presse



Arbeitsmarkt-
service

THEMA

Fachhochschule als UNI-Killer?

**In der (Studien)-Kürze liegt
die Würze (für die Wirtschaft)!**

- Spezialisten kontra Generalisten
- Konkurrenz durch Effizienz
- Wen sucht die Wirtschaft wirklich?

PODIUM

Dkfm. Ruth Feldgrill-Zankel

Vizebürgermeisterin der Stadt Graz

Dipl.-Ing. Dr. Klaus Woltron

HILL-WOLTRON Management Partner

Dr. Wolfgang Seles

Dr. Helmut Neumann Management-Beratung

Dr. Gerhard Riemer

Industriellenvereinigung, Leiter der Abteilung
für Bildungs- und Gesellschaftspolitik, Fachhochschulrat

Mag. Gerhard Jungwirth

Geschäftsführer der Wiener Neustädter Bildungs-
und Forschungs GmbH (Fachhochschule)

O.Univ.-Prof. Dr. Hans Vogler

Prärektor der Technischen Universität Graz

LEITUNG

Otmar Lahodynsky

Chefredakteur-Stellvertreter „Die Presse“

ZEIT

22. Mai 1995

19 Uhr, anschließend Einladung zum Buffet

ORT

**Technische Universität Graz, Aula (Alte Technik)
Rechbauerstraße 12**

Veranstalter: IAESTE Graz

Procter & Gamble

invites you to a presentation on

„CAREER OPPORTUNITIES AT P&G“

- Are you interested in a career in Brand Management, Finance, Sales, Product Supply, Management Services, Research und Product Development?
- Do you want to know more details about career opportunities at *Procter & Gamble*?

Date: **May 23, 1995**

Location: **TU Graz, Hörsaal E 3.1**

Time: **11 a.m.**

This presentation is part of the TECONOMY program.

organizer: IAESTE Graz

Procter & Gamble

organizes

ON-CAMPUS CAREER DISCUSSIONS

- Would you like to start a career at *Procter & Gambler*?
- Are you graduating in 1995 or 1996?

Procter & Gamble offers you the chance to have a first career discussion with experienced P&G manager in a separate room during the TECONOMY on May 23, 1995 at the TU Graz.

If you are interested, please send us by no later than May 17, 1995 your application including:

1. A copy of your Curriculum Vitae (including starting date of studies, grades, planned graduation date)
2. Information on extracurricular activities during your studies, working experience and language skills
3. Telephone/Adress, where we can reach you on May 18 or 19, 1995.

Send your information to: Procter & Gambler, Mariahilferstraße 77-79, A-1061 Vienna

Tel. 0 222/588 57 - 221; Attn: Ms. Claudia Sandner

Code: „On-Campus Career Disussion TU Graz“

We will contact the candidates selected for this On-Campus Career Discussion Session by either telephone or mail on May 18 or 19, 1995.

MONTAG, 22. MAI 1995

19.00 **PODIUMSDISKUSSION: Fachhochschulen als UNI-Killer?**

In der (Studien)-kürze liegt die Würze (für die Wirtschaft)!

- Spezialisten kontra Generalisten • Konkurrenz durch Effizienz
- Wen sucht die Wirtschaft wirklich?

Aula (Alte Technik), Rechbauerstraße 12

DIENSTAG, 23. MAI 1995

10.30 **Eröffnung der TECONOMY '95**

Begrüßung: Rektor o.Univ.-Prof. Dr. Josef Wohinz

Eröffnung: Vizebürgermeisterin Dkfm. Ruth Feldgrill-Zankel

11.00 **FIRMENPRÄSENTATION: Procter & Gamble**

(Mag. Werner Domittner und Dr. Harald Kriesche)

„Career Oportunities at P & G“,

Karrierechancen bei P & G für TU-Absolventen 1995/96

12.30 **ÖVE - Österreichischer Verband für Elektrotechniker** (Ing. Peter Mares)

„Gerichtlich beeideter Sachverständiger“

Verdienstmöglichkeiten aufgrund elektrotechnischer Kenntnisse,

Eintragung in die Sachverständigen-Liste, praxisbezogene Gutachten,

Gebührenanspruchsgesetz

13.15 **Kastner & Öhler** (Mag. Harald Gutschi, Personalleiter)

„Erfolg beim Schopf packen“ –

Verhaltensweisen für Jungakademiker im Berufsleben

14.00 **AVL** (Dr. Irolt Killmann)

„Lebenslanges Lernen!“ –

Fitneßtraining für den Beruf

15.15 **SPI-Sprachinstitut** (Dir. Alexander Koran)

„Bedeutung der Fremdsprachenausbildung während und nach dem Studium“

16.00 **Dr. Pendel & Dr. Piswanger** (Mag. Hans Gmeiner)

„Die erfolgreiche Stellenbewerbung“ – Wer bin ich, was suche ich,
was biete ich dafür? Wie bewerbe ich mich richtig?

17.15 **WBELS - Western Bay English Language School** (Dipl. Ing. Karl Schröttner)

„You need help?“ – Englisch in Neuseeland

VORTRÄGE & PRÄSENTATIONEN: Hörsaal E 3.1 (Biochemie), Petersgasse 12

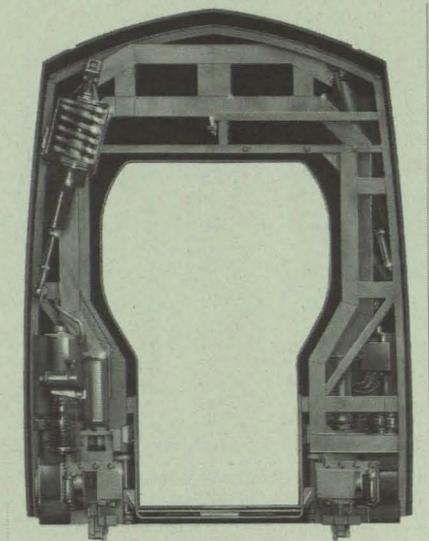
ULF - Revolutionär im Schienenverkehr

ULF steht für "Ultra-Low-Floor" und ist eine neuentwickelte Niedrigstflurstraßenbahn mit der Weltrekord-Einstieghöhe von nur 15,2 Zentimetern (Gehsteighöhe). ULF wurde von Simmering-Graz-Pauker (SGP) in Zusammenarbeit mit Siemens, Elin und den Wiener Verkehrsbetrieben entwickelt.

Die Rekord-"Einstiegtiefe" wird durch eine ausgeklügelte Technik möglich: ULF besitzt keine Achsen, jedes Rad ist einzeln aufgehängt. Die gesamte Antriebs- und Radführungstechnik befindet sich seitlich in den Wagengelenken (siehe Abbildung). Durch die moderne Einzelradaufhängung werden auch die Fahrgeräusche minimiert. Ein Quietschen in den Kurven tritt nicht mehr auf. Umrichter, Bordnetzversorgung, Heizung und Lüftung sind im Dachbereich untergebracht.

Die beim Bremsen freiwerdende Energie wird in Strom umgewandelt und entweder dem Leitungsnetz oder der Heizung zugeführt, was den Stromverbrauch um zirka 30% senkt.

Die revolutionär niedrige Einstieghöhe erleichtert besonders alten Menschen und Kindern das Einsteigen in die Straßenbahn



Die Konstruktions-idee

Portalgelenk

ULF-Portalgelenk im Querschnitt



und sie macht Tramfahren endlich auch für Körperbehinderte und Rollstuhlfahrer möglich.

Weil man in die Niederflurstraßenbahn schneller ein- und aussteigen kann, sinken die Haltezeiten in den Stationen um bis zu 40 Prozent, was einen schnelleren Fahrgasttransport und das Einsparen ganzer Straßenbahngarnituren oder Taktverbesserungen ermöglicht.

Die Plattform *fairkehr* hat das 1:1-Modell (Mock-Up) des Mittelteils von ULF übrigens von 20. März bis 3. April am Grazer Hauptplatz präsentiert und den Grazer BürgerInnen und PolitikerInnen so Lust auf moderne Öffentliche Verkehrsmittel gemacht. Bürgermeister Stingl hat mittlerweile den Ankauf von zwei ULF-Garnituren zugesagt. *fairkehr* hat aber Finanzierungsvorschläge erarbeitet und fordert den mittelfristigen Ankauf von 20 Garnituren. Dann würden durch die Haltezeitverkürzungen wirklich Taktverbesserungen möglich. Außerdem könnte ULF bei höherer Produktionsanzahl im Grazer SGP-Werk gebaut werden, was zugleich die Sicherung von Grazer Arbeitsplätzen bedeuten würde.

Plädoyer für ein grünes Uni-Paradies

Die Anbindung der Universität an die Straßenbahnlinie 1, eine "Quasi-Fußgängerzone", Biotope, Sportanlagen und Schanigärten sind Teil der Uni-Campus-Idee.

Was schon im 19. Jahrhundert geplant war, könnte nun, 100 Jahre später, Realität werden: Die Grazer Karl-Franzens-Universität als innerstädtische Campusuni, die keineswegs mit studentischen Ghettos außerhalb anglo-amerikanischer Kleinstädte verglichen werden kann.

Während die Uni-Institute bis Februar des Vorjahres noch auf über 60 Standorte in ganz Graz verteilt waren, werden sie ab Herbst 1996 wieder auf die Bezirke Geidorf und St. Leonhard konzentriert sein - auf das (umgebaute) Wall-Gebäude in der Merangasse, den botanische Garten in der Schubertstraße, das LKH in St. Leonhard, das Sportzentrum am Rosenhain und vor allem auf den Kern-Bereich der Uni mit dem Resowi-Zentrum.

Das Resowi-Zentrum - im Herbst '96 wird studiert

Die Baukräne werden bereits wieder vom Resowi-Zentrum abgezogen, der Rohbau steht und es fehlen nur mehr die Innenausbauten. Im Sommer 1996 werden die Institute einziehen und ab Herbst '96 werden dann rund 20.000 Studentinnen und Studenten und

ca. 3000 Universitätsangehörige den Bereich Halbärthgasse - Heinrichstraße - Geidorfgürtel - Leechgasse bevölkern.

Nun gilt es, das Uni-Zentrum als "Grünen Campus" nach stadtökologischen Gesichtspunkten zu gestalten. Die Landesbauverwaltung hat schon mit Planungen begonnen. Ein 1000 m² großer Teich ist beim Resowi-Zentrum vorgesehen, weitere Biotope sollten hinzukommen. Der Grüne Campus könnte aber auch Möglichkeiten zu Sport und Freizeittätigkeiten bieten.

(Noch) kein Geld für die Tram

Der Innenstadt-Campus bedeutet nicht nur eine Aufwertung der Stadt in ökologischer, kultureller, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Hinsicht, er bringt auch enorme Verkehrsprobleme mit sich. 20.000 Menschen müssen zu ihrem Studien- und Arbeitsplatz gebracht werden. Doch die Verlegung der Straßenbahnlinie 1 zur Universität scheidet derzeit vor allem an der Finanzierungsfrage. (siehe Foto auf Seite 3)

Immerhin konnte durch die Bemühungen des

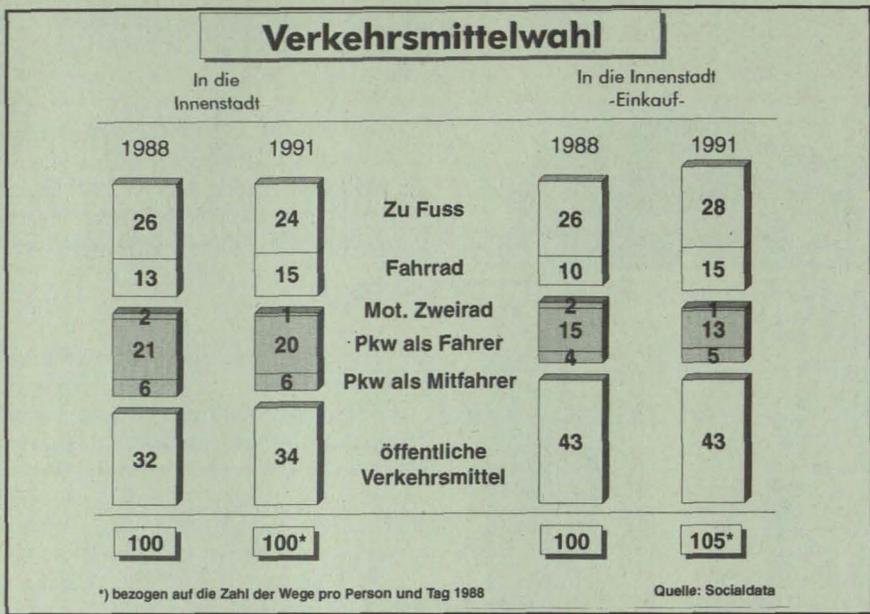
Alternativreferats der ÖH-Uni eine Intervallverdichtung der Buslinien 63 und 58 in den Morgenspitzen erreicht werden und eine Abend-Anbindung der Uni an den Jakominiplatz durch Umlegung der Linie 38 in die Halbärthgasse in den Abendstunden.

Fußgängerzone Halbärthgasse

Gemeinsam mit lokalen Wirtschaftstreibern fordert die Studierendenvertretung seit Jahren auch die Errichtung einer "Quasi-Fußgängerzone" in der Halbärthgasse, der unteren Schubertstraße und der oberen Zinzendorfstraße. Die überbordende Belastung durch den Autoverkehr führt nämlich nicht nur zu verkehrsorganisatorischen Problemen sondern auch zu Lärmbelastungen, die geistige Arbeit schwer beeinträchtigen.

Doch als das städtische Straßen- und Brückenbauamt im April die gesamte Halbärthgasse sanierte, wurden Gehsteigverbreiterungen und Kreuzungsaufpflasterungen (für Fußgänger) nicht mitgebaut. - Der Grüne Campus scheint also noch fern - nur größter Druck von seiten der Studierenden wird seine Realisierung ermöglichen.

Mobilitätsverhalten beim Einkauf in der Grazer City



Immer mehr Menschen wählen den Umweltverbund (Fuß, Rad, öffentliche Verkehrsmittel) für ihre Erledigungen in der Grazer Innenstadt. Das hat eine Untersuchung des Mobilitätsverhaltens in Graz durch die Socialdata (Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH) ergeben. Während sich die Zahl der Wege in die Grazer Innenstadt nicht verändert hat, zeigen sich bei der Wahl des Verkehrsmittels von 1988 bis 1991 leichte Verschiebungen (Abb. 1).

Der Anteil von Einkaufsaktivitäten ist in diesen 3 Jahren um 5% angestiegen. Der Großteil der Grazer Innenstadtkunden ist nicht das von der Grazer Wirtschaft heiß umworbene Auto-Publikum. In Graz wird lieber zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln eingekauft.

Bei 44% der "Einkaufsfahrten" von Pkw-Fahrern bleibt der Kofferraum leer (Abb. 3).

Abb. 1

Radfahrer und Fußgänger, die nebenbei auch noch die treuesten Kunden sind, erbringen die größte Transportleistung, Pkw-Fahrer die geringste. Größere oder ungewöhnliche Gegenstände wie z.B. die berühmte Kiste Bier oder ein Kinderwagen werden überhaupt nur bei jedem fünfzigsten Einkauf transportiert.

Nur 18% der Innenstadteinkäufer kommen mit dem MIV (Motorisierter Individualverkehr). Die meisten City-Shopper benutzen öffentliche Verkehrsmittel (Abb. 2).

Eine nähere Befragung von Einkäufern in der Innenstadt hat ergeben, daß für die Wahl des Geschäftes das Vorhandensein eines Parkplatzes eine eher untergeordnete Rolle spielt.

Mit der Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums durch die Schaffung neuer

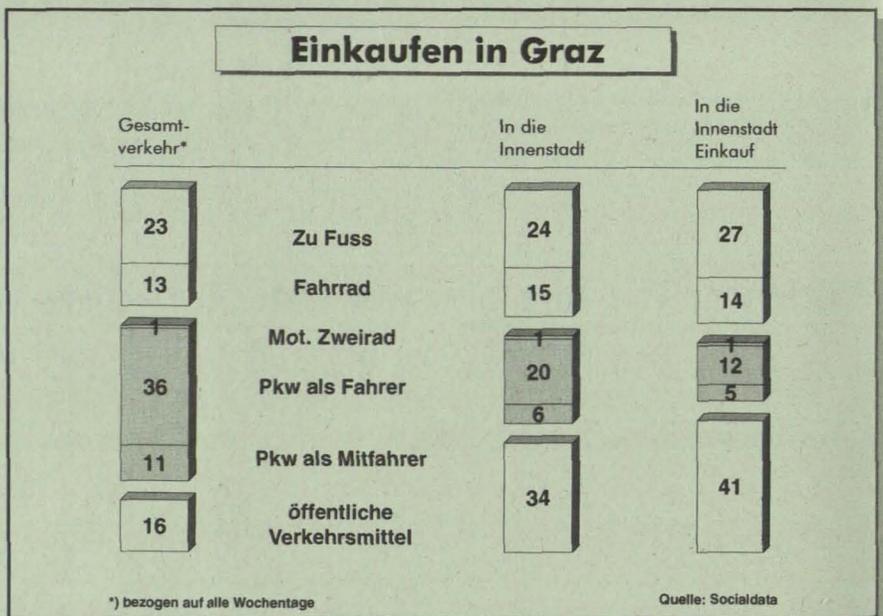
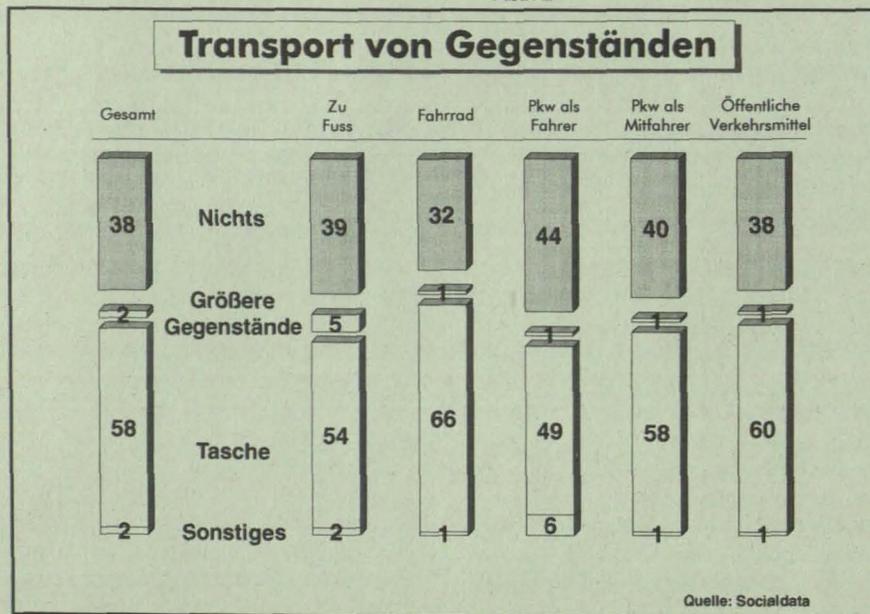


Abb. 2



Parkplätze wäre auch in Graz der zweite Akt im Trauerspiel der kuriosen Raumplanung eingeleitet. Auf die bereits erfolgreiche Nachbildung von Innenstadtstrukturen in Einkaufszentren an der Peripherie folgt die Schaffung einer Shopping-Center-Struktur im historischen Stadtkern mit einem Parkplatz für jedermann. Um dafür Platz zu schaffen, werden Fußgänger und andere leicht lenkbaren Faktoren in multifunktionalen, zweckmäßigen unterirdischen Gängen untergebracht (z.B. in einem U-Bahn-System). Nach der vollständigen Untertunnelung können im Dritten Akt dann auch noch all diejenigen befriedigt werden, die es bedauern, daß es noch immer keinen Schmuck - Drive-In oder Dessous-Autoschalter gibt. Allerdings sollte dann vielleicht die Umbenennung unserer Stadt in Erwägung gezogen werden.

Wie wärs zum Beispiel mit Mc Graz?

Abb. 3

Klimabündnis - adé?

Hohe Ziele und kein Weg: Bis zum Jahr 2010 wollte Graz die CO₂ Emissionen auf die Hälfte des Wertes von 1988 reduzieren. - 1987 bis 1993 nahm der Ausstoß um 9 Prozent zu.

Rund ein Viertel der CO₂ Emissionen in Graz werden durch den Verkehr verursacht. Zwischen 1987 und 1993 ist der CO₂-Ausstoß von 320.000 auf 352.000 Tonnen gestiegen. Und das obwohl die Stadt 1988 dem Klimabündnis beigetreten ist und sich selbst verpflichtet hat, bis zum Jahr 2010 eine Reduktion auf die Hälfte zu erzielen. Die Zeit drängt also.

Laut der Maßnahmenanalyse für das Kommunale Energiekonzept (Doz. Fallast) wären nachstehende Voraussetzungen zu erfüllen, um dieses Ziel auch nur annähernd zu erreichen. Die prägnantesten davon betreffen den Verkehr:

- n Optimale Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs,
- n Einschränkung des motorisierten Verkehrs auf ein für die wirtschaftliche Entwicklung notwendiges Ausmaß,
- n keine Erweiterung des Straßen- und

Parkplatzangebotes,

- n Verhinderung der weiteren Zersiedelung im Umland von Graz,
- n verschärfte gesetzliche Bestimmungen zur Abgas-Reduktion (KAT),
- n stufenweise Erhöhung der Mineralölsteuer auf 28 Schilling je Liter innerhalb von 15 Jahren.

Mit diesen (und weiteren) Maßnahmen könnten die Emissionen auf 196 Tausend Tonnen im Jahr 2010 gesenkt werden. Damit hätte der Verkehr eine Reduktion auf rund 60% des Niveaus 1988 erreicht - zu wenig für das Klimabündnisziel.

In den anderen Sektoren (Hausbrand, Industrie) wird man sich mehr anstrengen müssen, wenn wir keine massive Klimaveränderung wollen - im Bereich Verkehr sollte man zumindest das Bestmögliche tun.

Graz: 31 Prozent aller Erkrankungen betreffen die Atemwege

Untersuchungen in Graz haben ergeben, daß Kinder, die in Bezirken mit erhöhter Ozon- und Stickstoffoxid-Belastung leben, nicht nur öfter husten müssen, sondern daß auch ihr Immunsystem beeinträchtigt ist. Ozon entsteht unter Einwirkung von Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden. Kinder sind stärker betroffen, weil sie körperlich aktiver, ihr Immunsystem schwächer und ihre Atemwege enger sind. Aber auch Erwachsene leiden immer mehr darunter: 31% aller Erkrankungen betreffen die Atemwege, 25% aller Krankenstände sind auf Atemwegserkrankungen zurückzuführen.

Verkehrslärm belastet das Nervensystem und verursacht Leistungsabfall

Eine direkte Schädigung des Gehörs ist ab 85 dB(A) zu erwarten, eine direkte Einwirkung auf das Nervensystem ab 130 dB(A). Dauerhaft genügen aber auch schon geringere Lärmwerte. Durch den (Verkehrs)Lärm werden Hormone freigesetzt, die die Muskeln zu "Flucht oder "Angriff" motivieren. Diese Energie wird aber nicht benötigt; der Organismus und das Nervensystem werden ständig belastet. Als Grenzwerte von Dauerbelastungen gelten tagsüber 55 dB(A), nachts 45 dB(A). In vielen Grazer Straßen werden diese Werte ständig überschritten. Schlafstörungen und Leistungsabfall betreffen aber auch Schulkinder und Berufstätige immer häufiger.

Die Stadtflucht, ein Teufelskreis ohne Ende

Die Verschlechterung der Lebensqualität in Graz hat viele bewogen, aufs Land zu ziehen, wo Abgas- und Lärmbelastungen weit weniger zu spüren sind. Eine funktionierende Infrastruktur (Arbeitsplatz, Kindergärten, Schulen, Einkaufsmöglichkeit, Freizeitgestaltung) fehlt dort jedoch. Das Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln ist unzureichend also muß erst recht das Auto benützt werden. Die Stadt wird vom anwachsenden Einpendlerverkehr immer stärker belastet, und Stadtflucht und Zersiedelung gehen weiter...

Quellen: ÖÄZ, Österreichische Ärztezeitung 23/90 M. Neumann / T. Fischer; Verkehrslärm und -abgabe aus med. Sicht, E. Marth; Steir. Gesamtverkehrsprogramm 1991.



Gebell oder die große Chance

Also kritisierte Wirtschaftsbund-Stadtgruppenobmann Peterheinz Gebell (beim "Runden Tisch" der Plattform *fairkehr* am 1. März): "Die Grazer Politiker haben sich zu sehr mit der Verkehrspolitik beschäftigt und sonst nichts getan". Der Mann, der Verkehr zum Thema Nummer 1 der vergangenen Monate gemacht hat, gestand dann unumwunden ein, daß es ihm eigentlich um die "Unfähigkeit" der Stadtregierung geht. Motto: "Tausche Polit-Frau gegen Mega-Stau, Ruth ist nicht gut".

Die Verkehrspolitik wurde also Vehikel und Opfer eines Streits, in dem es eigentlich um Personen geht. Der umstrittene Diskussionsentwurf zum Maßnahmenprogramm Verkehr war da nur der passende Anlaß. Mit seiner Volksbefragungskampagne hat der Grazer Wirtschaftsbund nicht nur die Umsetzung der Verkehrspolitik sondern auch ihre grundsätzliche Ausrichtung in Frage gestellt.

Nun hat der Gemeinderat beschlossen, der Bevölkerung am 25. Juni nicht nur die Gebell-Frage über das Maßnahmenprogramm sondern auch eine zweite Frage über die grundlegenden Intentionen der Grazer Verkehrspolitik zu stellen. Damit hat sich die Stadt von der Umklammerung gelöst und ist in die Offensive gegangen.

Eine Flut an Verkehrswerbung und Verkehrsinformation kommt auf uns zu, die manchen zuviel werden könnte. - Viel Geld für Nichts? Keineswegs, denn die Volksbefragung ist nicht nur eine Gefahr sondern vor allem eine Chance für Graz.

Eine Chance, durch Information und Bewußtseinsbildung in manchen Köpfen ein Umdenken zu bewirken und eine Änderung des Mobilitätsverhaltens.

Eine Chance, mit einem klaren "Ja" beim Plebiszit österreich- und europaweit Aufmerksamkeit zu erregen, und besonders in Wien. Der Bund könnte dann endlich Lust bekommen, auch zum Ausbau des Öffentlichen Verkehrs in Graz etwas beizutragen. Derzeit erhält Graz lächerliche fünfzig Millionen jährlich aus Mineralölsteuer-Mitteln, während in die Wiener U-Bahn (Bundes-)Milliarden gesteckt werden.

Vor allem aber ist die Volksbefragung die Chance, der Stadtregierung durch ein klares "Ja" einen Handlungsauftrag zu erteilen, den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und die Förderung des Radverkehrs konsequent zu betreiben.

Beim Radverkehr haben uns Salzburg und Innsbruck überholt. Während in der Mozartstadt 19 Prozent aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden, sind es in Graz nur 13 Prozent. Und daß beim Öffentlichen Verkehr in Graz wenig weitergeht, liegt nicht

Drei Fragezeichen

Fragestellung bei der ÖH-Wahl (16. bis 18. Mai):

Willst Du, daß die Stadt Graz den Tram-, Bus-, FußgängerInnen und Radverkehr fördert und beschleunigt, wenn nötig zu Lasten des Autoverkehrs?

Der *fairkehr*-Tip: Unbedingt Hingehen!

Fragestellung bei der Volksbefragung der Stadt Graz, eingebracht von DI. Peterheinz Gebell nach dem steirischen Volksrechtgesetz:

Soll das als Diskussionsentwurf vorliegende Generelle Maßnahmenprogramm zum Gesamtverkehrskonzept 1994 der Landeshauptstadt Graz verwirklicht werden - ja oder nein?

Der *fairkehr*-Tip: "Ja" aber...

Der Diskussionsentwurf zum Gesamtverkehrskonzept umfaßt 215 Maßnahmen. Nur die wenigsten kennen den genauen Inhalt. Eine solch komplexe Materie ist an sich für eine Volksbefragung ungeeignet. Außerdem ist der Vorschlag bereits wieder vom Tisch und wird im von der Stadt eingesetzten Projektteam GIVE (Grazer Integrierte Verkehrs-Entwicklung) überarbeitet. Ein Großteil der Maßnahmen wird allerdings in gleicher oder ähnlicher Form vorgesehen bleiben.

Für die Plattform *fairkehr* sind zwar einige der geplanten Maßnahmen nicht akzeptabel. Zielvorgaben, Grundlinie und der überwiegende Teil der Maßnahmen sind jedoch absolut zu befürworten.

Fragestellung bei der Volksbefragung der Stadt Graz per Beschluß durch den Gemeinderat:

Bei Drucklegung dieses Sonderblatts ist der Wortlaut der Frage noch nicht beschlossen, er wird sich jedoch auf die grundlegenden Ziele der Grazer Verkehrspolitik beziehen.

Der *fairkehr*-Tip: "Ja" zur Sanften Mobilität

nur an finanziellen sondern auch an rechtlichen Problemen (6er-Verlängerung) und verkehrspolitischen Fehlern.

Am 25. Juni kann es nicht darum gehen, Gemeinderatswahlen vorweg zu nehmen und

die Stadtregierung zu stürzen. Es geht vielmehr darum, die Weichen für zukunftsorientierte Verkehrspolitik zu stellen und die Grundsätze der Grazer Verkehrspolitik zu erhalten - denn die sind richtig.

Impressum:

Chefredaktion & Layout: Uschi Krepler, Ruth Oberthaler
Redaktionelle Mitarbeit: Bernt Koschuh, Manfred Brandl

AutorInnen: Manfred Brandl, Christian Gummerer, Adi Hirzer, Bernt Koschuh, Gerald Lamprecht, Ruth Oberthaler, Robert Riemelmoser

Plattform *fairkehr*, Schönaugasse 8a/I, 8010 Graz

Tel. 818-313 Fax 810451-73

Wöchentliche Treffen: Mi. 18.15 Uhr, Schönaugasse 8a/I.