

Verkehrspolitische Hearings der Plattform *Fairkehr*, der VCÖ-Steiermark und FAHRGAST

# Zweikampf

**A**n drei Abenden saßen sich Peter Weinmeister (FPÖ) und Markus Scheucher (ALG), Siegfried Nagl (ÖVP) und Elke Kahr (KPÖ) sowie Bürgermeister Alfred Stingl (SPÖ) und Heidrun Kirchweyer (LIF) gegenüber.

Die FPÖ tritt vorbehaltlos für den sinnvollen Ausbau des Grazer Straßenbahnnetzes ein“, sagte deren Spitzenkandidat Weinmeister bei der ersten Diskussion. Nach einer FPÖ-Umfrage seien 85,4 % der Befragten für einen rigorosen ÖV-Ausbau und 67 % der Befragten würden dafür auch finanzielle Einbußen hinnehmen. Weinmeister forderte den Bau einer Innenstadtentlastungsstrecke für die Straßenbahn, die Errichtung der Südwestlinie, den Uni-1er sowie eine 4er-Verlängerung nach Messendorf (statt des „Langen 6ers“). Für die Finanzierung dieser Projekte will Weinmeister ein „Äquivalent“ zur Wiener „U-Bahn-Steuer“ sowie entsprechende Bundesbeiträge lukrieren. Ebenso sei auch die Aufnahme einer „ÖV-Anleihe“ mit der Zustimmung der Freiheitlichen möglich.

## Konsensfähige Projekte

Kritik übte Weinmeister v. a. an der schleppenden Umsetzung von Projekten. Es gäbe seiner Meinung nach genug konsensfähige Verkehrsprojekte, die lediglich durch den fehlenden Willen zur Umsetzung der Verantwortlichen noch nicht realisiert wurden. Eine weitere Verbesserung der Luftsituation durch den Verkehr sei aber kaum mehr möglich, da bereits die Reduktion des Schadstoffausstoßes z. B. bei Bussen der Grazer Verkehrsbetriebe bis zu 80 % beträgt. Daher solle auch der Bus als umweltfreundliches Verkehrsmittel verstärkt gefördert werden, da der Bau von Straßenbahnlinien nicht überall möglich sei. In puncto Gürtelstraßenbau stellte Weinmeister klar, daß die Ergebnisse der VÜP-Ost umzusetzen sei.

## Pattsituation

Der Spitzenkandidat der Grazer Grünen (ALG) Markus Scheucher stellte fest, daß es in den letzten Jahren in puncto ÖV-Projekte keine umsetzungswilligen Politiker gegeben hätte. Insbesondere hätte die FPÖ mit ihrer „Anti-6er-Linie“ die Realisierung von anderen Ausbaumaßnahmen erschwert und sei auch für eine „verkehrspolitische Klimaänderung“ verantwort-



Nur beim Thema "Gratis-ÖV am Samstag" wirklich einer Meinung: FPÖ-Stadtrat Peter Weinmeister (li.) und ALG-Klubobmann Markus Scheucher

lich, die seit einiger Zeit vorherrsche. In Bezug auf die 6er-Verlängerung sei die ALG bezüglich der Interpretation des Ergebnisses der Volksbefragung jedoch anderer Auffassung. Da es sich um ein gesamtstädtisches Problem handle, sei die Volksbefragung sinnlos gewesen, da es in „Wahrheit eine Pattsituation“ zwischen Gegner und Befürwortern gäbe. In Richtung Verkehrsressort kam die Kritik, daß in St. Peter seitdem nichts passiert sei – weder Straßenbahnbau, noch Busverbesserung. Grundsätzlich sei über der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eine Frage der Priorität zwischen ÖV und IV und „da muß jemand Nachrang haben“. Für Markus Scheucher ist die Umlegung der Linie 1 zur Universität „unbedingt notwendig“, ebenso die rasche Realisierung von bereits fertigen Projekten (Linie 6). Höchste Priorität habe auch der Bau einer Innenstadtentflechtungsstrecke für die Herrengasse.

Bedauern äußerte Scheucher, daß die im

Arbeitsübereinkommen zwischen SPÖ, ÖVP und ALG festgeschriebene Gründung einer Stadtrationalbahn-Trägergesellschaft nicht erfolgt sei, und forderte die sofortige Umsetzung dieses Projektes.

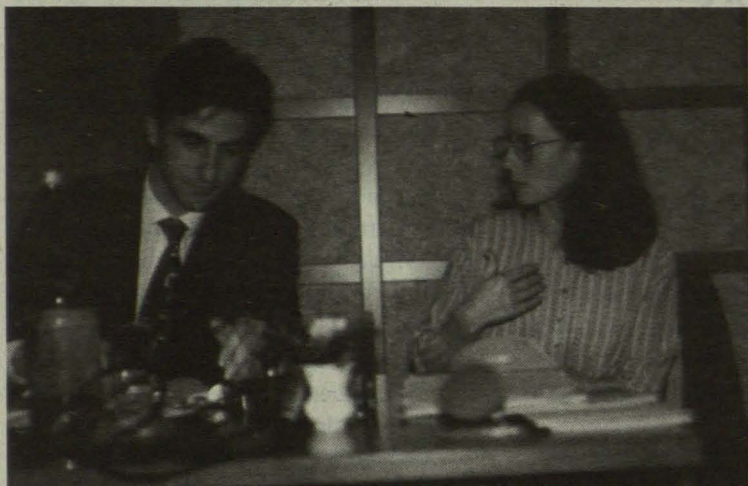
## Erreichbarkeit entscheidend

ÖVP-Verkehrssprecher Siegfried Nagl stellte schon am Anfang der Diskussion mit der KP-Gemeinderätin Elke Kahr klar, daß er „über alle Arten der Mobilität“ nachdenken wird. In der Vergangenheit sei der Autoverkehr ohne entsprechende Alternativen (ÖV, Rad, Fuß) eingeschränkt werden. Er wolle alle vier Mobilitätsarten gleich fördern. Es sei aber entscheidend hinter einem Projekt zu stehen und „das fehlt in Graz“. Darüber hinaus gebe es im Moment keine baureifen Projekte, daher sei es auch nicht möglich von Bund und Land entsprechende finanzielle Beteiligungen zu bekommen: „Es liegen genügend Milliarden in Österreich herum!“ Der ÖV sei im Moment aufgrund des Zeitfaktors keine Alternative, daher stehe dafür bald eine Systemscheid bevor. Nagl stellte v. a. ein S-Bahn-System samt Verknüpfungspunkten zum Straßenbahnnetz und eine Stadt-Regional-Bahn zur Diskussion. Aber auch Projekte in der Ebene „Minus Eins“ seien zu prüfen, wenngleich eine U-Bahn nur streckenweise vorstellbar ist.

Auf die Samstag-Gratis-Parkregelung angesprochen, meinte Nagl, daß diese Maßnahme sehr notwendig gewesen sei und er aus eigener Erfahrung eine deutliche Erhöhung der Frequenz gespürt habe. Einwände, daß lediglich Einkäufer und Dauerparker diese neue Regelung nutzten, ließ er nicht gelten. „Ohne Verkehr geht die Kaufkraft verloren“, daher sei die Erreichbarkeit entscheidend.

## Kein Leichtgewicht

Seine Kontrahentin, die KPÖ-Verkehrssprecherin Elke Kahr stellte zunächst klar, daß ihre Fraktion keineswegs ein „verkehrspolitisches Leichtgewicht“ sei, denn die „KPÖ ist in der Zeit des Autobooms für den Öffentlichen Verkehr eingetreten“. Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik



ÖVP-Verkehrssprecher Siegfried Nagl in der Diskussion mit KPÖ-Gemeinderätin Elke Kahr: "Ich bin kein Straßenbauer."

liege jedoch nicht in der Förderung des ÖV und des Individualverkehrs, sondern in einem „entweder-oder“, denn es stehe einfach nicht genügend Geld zur Verfügung. Zur Finanzierung schlug die KP-Gemeinderätin eine ÖV-Abgabe für Unternehmen – ähnlich der Wiener U-Bahn-Steuer – vor.

Die neue Parkregelung an Samstagen habe nichts gebracht, denn die Parkplätze seien voll, und es gebe keine Umsätze. Diese Maßnahme sei eindeutig ein Rückschlag für die „Sanfte Mobilität“. Es gäbe nämlich nicht nur Autokunden, sondern Menschen die mit anderen Verkehrsmitteln zum Einkaufen kommen. Wenn es Gratisparken am Samstag gebe, müsse es auch Gratis-ÖV geben. In Richtung des Innenstadtkaufmanns Nagl sagte Kahr, daß auch die ÖVP für die Errichtung von Einkaufszentren am Stadtrand gestimmt habe. Die KPÖ habe jedenfalls dagegen gestimmt.

Kahr machte die ÖVP dafür verantwortlich, keine ÖV-Projekte umgesetzt zu haben. Die Aufgabe von Siegfried Nagl als möglicher zukünftiger Verkehrsstadtrat sei die Umsetzung von Projekten – es gäbe dafür genügend Konzepte.

### Adaptierungen

„Ich bin einer der letzten Zeugen der Entwicklung der Sanften Mobilität in Graz“, erklärte Bürgermeister Alfred Stingl (SPÖ) bei der dritten Veranstaltung. Das Prinzip der „Sanften Mobilität“ werde bleiben, es seien noch Adaptierungen notwendig. Die wichtigste Maßnahme sei die Erhöhung der Sicherheit im Verkehr und die „Sanfte Mobilität“ sei das menschenfreundlichste Prinzip für schwächere Ver-

kehrsteilnehmer. Jedoch müsse es eine Komplettierung des Hauptverkehrsstraßennetzes geben, an die Umsetzung eines Ostgürtelprojektes sei jedoch nicht gedacht. In bezug auf den gebührenfreien Samstag stellte Stingl fest, daß dies ein Wunsch der Innenstadtwirtschaft gewesen sei, hegte aber auch offen Zweifel an der

Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme. Die Tarife für die Parkraumbewirtschaftung seien jedoch „plafoniert“.

Als Finanzierungsquellen für den ÖV-Ausbau nannte Stingl die Parkraumbewirtschaftung, die Mittel aus der Mineralölsteuer, Budgetschwerpunkte und einen sogenannten „Finanzierungsmix“, wie er für die Verlängerung der Linie 6 vorgesehen ist. Man habe die Verlängerung zwar zurückgestellt, jedoch nach Abschluß der Verfahren und dem Vorliegen einer entsprechenden Genehmigung werde dieses Projekt umgesetzt. Die von den 6er-Gegnern geforderten Erschließungen mittels Autobussen wurde geprüft, aber als nicht zielführend erkannt. Priorität beim Ausbau habe zunächst die Entlastungsstrecke sowie die Südwestlinie. Bezüglich der Beschaffung von Niederflurstraßenbahnen für die GVB und das seinerzeitige Versprechen, daß bereits 1997 die ersten Wagen fahren werden, meinte Stingl, daß „sich diese Hoffnung nicht erfüllt hat“.

### Verdoppelung

Der Widerpart dieser Diskussion, die liberale Verkehrssprecherin Heidrun Kirchweger, will durch einen Verkehrswegeausbau nach Verkehrsanteilen, die Vorherrschaft von IV-Projekten gegenüber Ausbaumaßnahmen für Rad, Fuß und ÖV re-

duzieren. Immerhin steige der Individualverkehr jährlich um ca. 7%, was in knapp zehn Jahren eine Verdoppelung bedeuten würde. Die Hauptforderungen des Liberalen Forums für die Grazer Gemeinderatswahlen in puncto ÖV-Ausbau sind daher die Verlängerungen der Linien 6 und 7 sowie die Umlegung der Linie 1 zur Universität, da diese „ein großer Verkehrserreger sei“. Weiters sollten – in Kombination mit Park-&-Ride-Parkplätzen – Straßenbahnlinien bis an den Stadtrand verlängert werden.

Gemäß dem marktwirtschaftlichen Ansatz „Knappes Gut ist teuer“ sprach sich Kirchweger gegen den gebührenfreien Samstag in den Blauen Zonen aus und will sogar – unter dem Hinweis auf die verlängerten Öffnungszeiten – die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf Samstag Nachmittag. Durch das Gratisparken am Samstag gehe überdies Geld für den öffentlichen Verkehr verloren. Ebenso sollten die Blauen Zonen komplett auf die ersten sechs Stadtbezirke ausgeweitet werden.

Die Liberalen sind für die Umsetzung des Konzeptes „Sanfte Mobilität“ und gegen den Bau des Ostgürtels sowie gegen ein



Bürgermeister Alfred Stingl (SPÖ) will mit "oberflurige Projekte" pushen und Heidrun Kirchweger (LIF) die Straßenbahnlinien bis an den Stadtrand verlängern.

U-Bahn-System für Graz. Durch die Einführung der Kostenwahrheit im Verkehr können auch Öffentliche Verkehrsmittel ohne Zuschüsse arbeiten. Der Verkehr müsse verursachergerecht werden, schloß Kirchweger.

• Wolfgang Gruber

Dieser Artikel wird in Fahrgast 5/97 erscheinen.