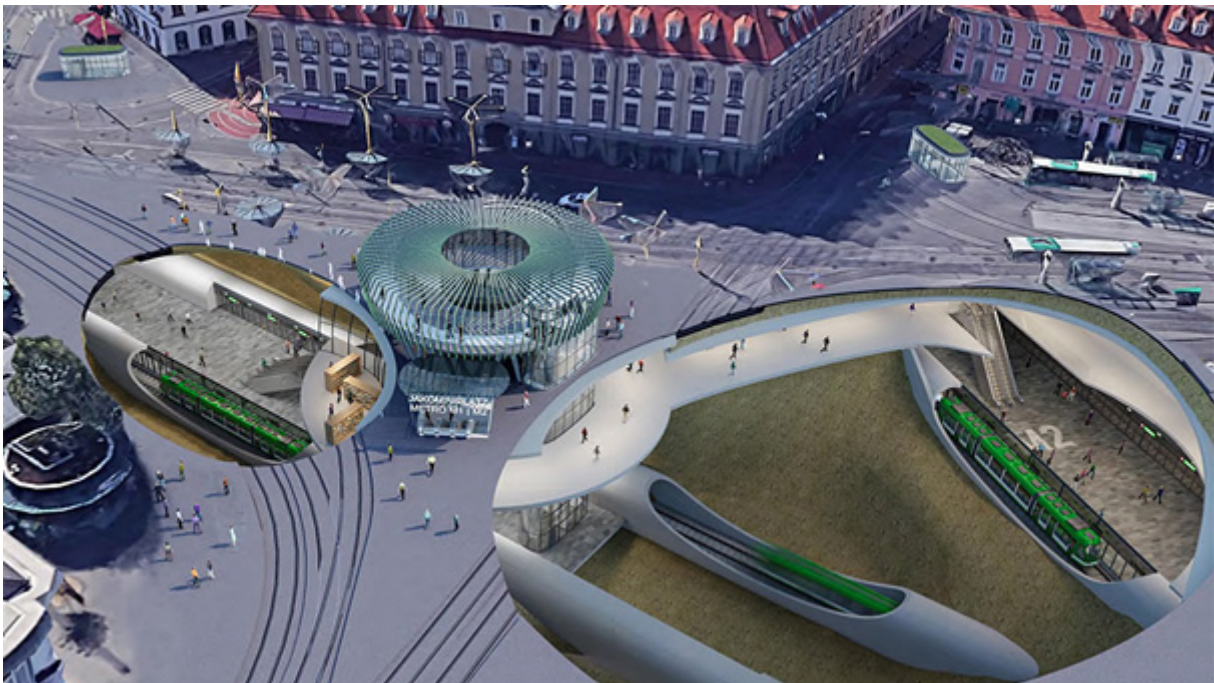


## Österreich: Graz erhält eine Metro



Fotos Stadt Graz/Strohecker Architekten/Newages..

Der Zentralraum Graz wächst. Allein die Landeshauptstadt wird laut einer Prognose der Landesstatistik 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 stellen 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.

### Weichenstellung

Grund genug für die Grazer Stadtregierung, gemeinsam mit der Holding Graz die Weichen für ein Verkehrskonzept der Zukunft zu stellen: die Metro, die Stadtschnellbahn für den Großraum Graz. Die Machbarkeitsstudie für die unterirdischen Mobilitätslösungen wurde von der eigens gegründeten Projektgesellschaft MUM 2030+ und namhaften Verkehrsexperten erstellt. So sieht man für Graz zwei mögliche Metrolinien (M1 und M2) im automatisierten Betrieb und insgesamt ca. 25 km Streckennetz vor. Während die Linie M1 zwischen Eggenberg und dem Berlinerring verkehren soll, fährt die M2 zwischen Gösting und dem P&R Webling. Der Netzanschluss soll bis 2030 erfolgen.

In Kombination mit dem bisherigen Angebot gelingt mit den Metro-Linien M1 und M2 beim Modal Split eine Steigerung von plus 45 % im öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig gelingt bei den Pkw-Fahrten eine Reduktion von minus 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 % entspricht. Ohne die beiden Metrolinien ist von einer Steigerung von lediglich 18 % auszugehen. Hand in Hand damit geht auch eine deutliche Reduktion der privaten Pkw-Nutzung. Und: Mit der geplanten Trassenführung erreichen 43 Prozent der Grazerinnen und Grazer innerhalb von 600 Metern eine Metrostation.

## SCHNELLVERBINDUNGEN IN GRAZ



### Die Metro: Eckdaten

- Streckenlänge M1: 11,9 km
- Streckenlänge M2: 13,5 km
- 27 Haltestellen (Doppelhaltestelle Jakominiplatz)
- Automatisierter Betrieb
- 4 Tore in die Innenstadt
- 11 Tram-Umsteigepunkte
- 4 S-Bahn-Umsteigeknoten
- 36 km/h Reiseschnitt & 80 km/h Höchstgeschwindigkeit
- 200.000 Fahrgäste/Tag
- Attraktive Verknüpfungen mit Regionalbussen

Die Metro: ist Teil des Verkehrskonzepts der Zukunft

- Steigerung Öffentlicher Verkehr um 41 %
- 450.000 Fahrgäste pro Tag im ÖV inkl. Metro ab 2030 (+41 %) vs. 375.000 Fahrgäste pro Tag (+18 %)
- Reduktion von PKW-Fahrten um -12 %
- Durch Maßnahmen der Fahrradoffensive zusätzliches Potential für Steigerung der Fahrradnutzung auf 25 %

Die Metro: ist USP für Wirtschaft und Freizeit

- Metro fördert Weiterentwicklung der Stadt Graz und des Zentralraumes
- Wirtschaftsraum mit Drehscheibe in Graz gewinnt an Attraktivität

- Erreichbarkeit innerhalb von Graz wird durch Metro gestärkt
- Dynamischer Lebensraum profitiert durch standardgemäße Mobilität

Die Metro: schafft Lebensqualität

- Reduktion der Umweltbelastung durch Senken des PKW-Anteils
- Verbesserung der Lebensqualität und Lebensraumgestaltung
- Verhinderung der Strafzahlungen bei Nichterreichen der EU-Klimaschutzziele
- Große Kapazitäten und hohe Geschwindigkeiten schaffen hohe Akzeptanz bei Fahrgästen

Die Metro: wirkt regional

- Entstehung eines Gesamtsystems: S-Bahn, Regionalbusse & Metro
- Schnellste Verbindungen zwischen Region und Graz
- Entlastung und Attraktivität der Innenstadtverbindung
- Zuverlässig, komfortabel, pünktlich

Die Metro: ist pünktlich und zuverlässig

- Metro verkehrt unbehindert vom Straßenverkehr & garantiert hohe Zuverlässigkeit
- Kein Bedarf an Grünzeiten bei Verkehrsampeln oder Zeitverlust während Spitzenzeiten oder Parkplatzsuche
- Kurze Wartezeiten kompensieren längere Zugangswege

Automatisierter Betrieb sorgt für:

- Pünktlichkeit und dichte Intervalle
- Schnelle Anpassung an die Nachfrage durch Änderung der Intervalle
- Geringe Abhängigkeit von der Personalverfügbarkeit
- Durch automatisierten Betrieb 10 % niedrigere Betriebskosten als bei herkömmlicher U-Bahn (mehr Personal für Stationen einsetzbar)

Die Metro: reduziert Reisezeiten

- In wenigen Minuten in der Innenstadt
- Intervalle von 2,5 bis 5 Minuten im automatisierten Betrieb
- Reduktion der Wartezeiten

Die Metro: ist umweltfreundlich

- Einsparungspotential von 21.600 t CO<sub>2</sub>-Emissionen jährlich
- Einsparungspotential von 64,6 t NO<sub>x</sub>-Emissionen (Stickstoffoxide) jährlich
- Einsparungspotential von 1,29 t Feinstaub PM<sub>10</sub>-Emissionen jährlich

Die Metro: ist leise und verbessert den Lebensraum

- Verbesserte Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer, Bus und Straßenbahn durch Reduktion an PKW-Fahrten
- Platz für die Gestaltung des öffentlichen Raums (z. B. Universität, Lendplatz)
- Aufwertung des Stadtraums im Einzugsbereich von Metrohaltestellen
- Kein zusätzlicher Lärm für Anrainer
- Der moderne Gleisunterbau (Masse-Feder-System) vermeidet Erschütterungen
- Verringerung des Kfz-Verkehrs bewirkt Lärm-Reduktion im Straßenraum

Die Metro: belebt die Innenstadt

- Modernes Image
  - Zukunftsorientiertes Mobilitätssystem als Voraussetzung für Stadtentwicklung
  - Gute Erreichbarkeit der Innenstadt fördert den Handel & Gastronomie
  - Stärkung der Innenstadt durch verbesserte Erreichbarkeit aus der Region
- Stärkung der Stadt als Wirtschaftsstandort

Die Metro: modernste Bauweise

- Bau der gesamten Strecke unter Tag
- Offene Bauausführung nur bei Haltestellen
- Moderne Bauweise und detaillierte Prüfung vermeiden Schäden an Gebäuden
- Bestehende Infrastruktur (Gas, Wasser, Kanal) bleibt durchgehend einsatzfähig

## Expertise

Folgende Experten haben an der Studie mitgearbeitet:

- 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)

Pressemeldung Stadt Graz

[Zurück](#)