



Dringlicher Antrag

der Grünen-ALG

eingbracht in der Gemeinderatssitzung vom 17. März 2016

von

GR Karl Dreisiebner

Betrifft: Intervall-Verbesserungen im Abendverkehr bei den Grazer Straßenbahn- und Buslinien

Das Leben vieler GrazerInnen ändert sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten sehr, es gibt im beruflichen, im sozialen und im kulturellen Leben viel mehr Flexibilität und es lösen sich die Regulative des 20. Jahrhunderts weitestgehend auf. Grundsätzlich ist zu beobachten, dass viele Aktivitäten - ob Arbeit, ob Einkauf, ob Freizeit und Kultur - immer weiter in die Abendstunden gehen.

Wie uns allen bekannt ist, hat im Vergleich zu den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts nicht nur der Handel seine Öffnungszeiten deutlich in den Abend hinein verlängert, auch die Arbeitswelt verlangt in immer mehr Branchen höhere Flexibilität und oftmals die Bereitschaft, auch am Abend länger zu arbeiten. Folglich verschieben sich immer mehr soziale und kulturelle Aktivitäten in den mittleren und späteren Abend. Sich mit Bekannten zu treffen, in ein Restaurant zum Essen zu gehen, oder Besuche bei Familie und Freunden zu machen, ist vielen gerade unter der Woche kaum mehr vor 19 Uhr oder noch später möglich. Dass Theater, Musikkonzerte, zum Teil das Kino u.ä.m. auch erst zu einer Zeit beginnen, wo unsere Öffis nur mehr im 15-Minuten-Takt unterwegs sind, sollte jeder und jedem von uns auch bekannt sein.

Die relativ frühe Ausdünnung der Takt-Intervalle bei Straßenbahnen und Bussen macht aus unserer Sicht für viele Menschen die tägliche oder zumindest häufigere Nutzung unseres ÖV-Angebots schwierig bis unmöglich, insbesondere wenn mehrere Wege (Arbeit, Kinderbetreuung, Einkauf, sozialer Kontakt, etc.) in den frühen Abendstunden zur Erledigung anstehen und der ÖV aufgrund der bereits zurückgefahrenen Intervalle längere Wartezeiten mit sich bringt. Da ist dann leider für (zu) viele das

Auto das ´logische´ Verkehrsmittel der Wahl. Aber genau die (zu) hohe Anzahl an Autofahrten möchten wir als Stadt ja zurückdrängen, indem der KFZ-Anteil lt. Modal Split bis 2021 um etwa elf Prozent - von 46,8 % im Jahr 2013 auf 37 % - zu reduzieren ist.

Wie sehen die harten Fakten aus? Fahren etwa auf der Linie 7 ab Haltestelle St. Leonhard - LKH in der Stunde zwischen 16 Uhr und 17 Uhr noch zwölf Fahrzeuge ab, so reduziert sich diese Anzahl in der Stunde von 18 Uhr bis 19 Uhr auf neun Abfahrten - wovon ein Fahrzeug nur bis Remise Alte Poststraße fährt, weil es eingezogen wird. In der Stunde danach, 19 Uhr bis 20 Uhr sind nur mehr vier 7er auf unserer stärksten Straßenbahnlinie unterwegs. Wenn dann noch einbezogen wird, dass viele Menschen gerade in diesen Abendstunden ihre Angehörigen im LKH besuchen, liegen mögliche Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten und auf die Wahl des Verkehrsmittels nahe.

Als zweites Beispiel möchte ich den Fahrplan der Buslinie 40 ab Haltestelle HTL - Bulme Richtung Jakominiplatz anführen: sechs Fahrzeuge zwischen 16 Uhr und 17 Uhr im 10-Minuten-Takt, nur mehr fünf Busse bis Jakominiplatz fahren in der Zeit zwischen 18 Uhr und 19 Uhr ab, der 6. Kurs fährt nur bis Kalvariengürtel und wird außer Betrieb genommen. Eigentlich wird bereits ab 18:27 Uhr, statt des 10-Minuten-Intervalls, ein Viertelstunden-Takt zum Jakominiplatz angeboten. Dass die Bulme nicht nur Tages- sondern auch Abendschulangebote hat, setze ich als bekannt voraus.

Lassen Sie mich abschließend noch einen Blick auf andere vergleichbare Landeshauptstädte, die wie wir über einen Straßenbahn- sowie über einen Busbetrieb verfügen, machen. So wird in Linz nicht nur massiv der Ausbau des Straßenbahnnetzes betrieben, es wird der werktägliche Spitzen-Intervall erst um ca. 19 Uhr zurückgefahren und die InnsbruckerInnen dürfen sich bis 19:30 Uhr über den dichten Tages-Takt freuen. Dass es in Linz aktuell ebenso eine Diskussion über notwendige Verdichtungen in den frühen Abendstunden und im Abendverkehr gibt, sei nur der Vollständigkeit halber angeführt.

Klar ist, eine Ausweitung des hervorragenden Taktbetriebs des mittleren und späten Nachmittags um zumindest eine Stunde - oder mehr - in den Abend hinein, würde unser Budget belasten. Aber eine solche Angebotsverbesserung würde nach unserem Dafürhalten auch riesige Vorteile bringen:

- Die stetig steigenden Fahrgastzahlen, nicht zuletzt aufgrund der Jahreskarte Graz, müssen wohl früher oder später auch zu Angebotsverbesserungen in den sogenannten Randzeiten führen.
- Um die angepeilten ambitionierten Modal-Split-Ziele im Jahr 2020 zu erreichen, was bekanntlich sowohl die deutliche Senkung des KFZ-Anteils, als auch eine starke Erhöhung der ÖV-Zahlen um über vier Prozent bis 2021 bedeutet - brauchen wir kluge und wirksame Maßnahmen.

- Graz wächst sehr stark und das bedeutet, dass mehr Menschen mobil sein wollen oder müssen und zwar zu den unterschiedlichsten Zeiten. Auch das rechtfertigt die Prüfung von Maßnahmen i. S. des Motivenberichts bzw. des folgenden Antrags.
- Und schließlich dürfen starke Veränderungen in den Tagesabläufen und im Verhalten von immer mehr Menschen nicht mit dem Beharren auf dem, was vor einigen Jahren noch ausreichend gut gepasst haben mag, beantwortet werden - oder im schlechten Sinne für die GrazerInnen – unbeantwortet bleiben.

Ob es aus heutiger Sicht und aufgrund der Prognosen für die nächsten Jahre notwendig und sinnvoll sein wird, auf allen Buslinien eine Ausdehnung der Tagesintervalle in den Abend ins Auge zu fassen, wäre zu überprüfen. Ebenso sollte, neben der Ausweitung des Spizentaktes um eine Abend-Stunde, die Ausweitung um zwei Stunden geprüft werden. Und natürlich ist nicht nur der Nutzen, es sind auch die Kosten abzuschätzen. Über eine solche Kosten-Nutzen-Abwägung mit allen erforderlichen Fakten, den Daten sowie schließlich der (Budget-)Zahlen ist der Gemeinderat zu informieren, um auf Basis einer fundierten Informationsgrundlage unserer Grazer Fachleute in der Verkehrsplanung und bei den Holding Graz Linien weitere Schritte einzuleiten.

In diesem Sinne stelle ich namens des Grünen Gemeinderatsklubs - ALG folgenden

Dringlichen Antrag

1. Die fachlich zuständige Abteilung für Verkehrsplanung wird beauftragt, im Sinne des Motivenberichts die Fahrgastpotenziale für eine Verlängerung des dichten Tagesintervalles um zumindest eine Stunde, möglichst unter Einbeziehung der Expertise der Holding Graz Linien, zu erheben.
2. Des Weiteren wird die Abteilung für Verkehrsplanung ersucht, dem Gemeinderat für eine solche Ausdehnung eine Abschätzungen der zusätzlich anfallenden Kosten und möglicher Erträge für die lt. Motivenbericht dargelegten unterschiedlichen Varianten der Angebotsverdichtung in den Abend hinein zu unterbreiten und schließlich
3. wird Verkehrsstadtrat Mag. Mario Eustacchio beauftragt, die Ergebnisse der Erhebung inkl. der Kostenabschätzung sowie mögliche Umsetzungsvarianten bis zur Sitzung im Juni d.J. dem Gemeinderat in Form eines Informationsberichtes zur weiteren Entscheidungsfindung zu unterbreiten.