



## Der Grazer S-Bahn-Ring

### 1. Ausgangslage

Die Stadt Graz und ebenso der Großraum Graz gehören zu den am stärksten wachsenden Ballungsgebieten in Österreich. Die Stadt wird bis zum Jahr 2035 rund 330.000 Einwohner\*innen zählen, der Großraum Graz bis 2040 auf 580.000 Menschen anwachsen.<sup>1</sup>

Der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs hält mit diesen Wachstumszahlen schon seit vielen Jahren nicht mehr Schritt. Auch die drei derzeit in Planung bzw. im Umsetzung befindlichen Straßenbahnlinien – die zwei Verlängerungen nach Reininghaus und in die Smart City sowie die sogenannte „Innenstadtentlastungsstrecke“ für das Nadelöhr Herrengasse – sind bei weitem nicht ausreichend, um den Bedarf nach einem leistungsstarken ÖV-Systems in einer sich dynamisch entwickelnden Stadt gerecht zu werden und bisher leider noch immer nicht an das Straßenbahnnetz angebundene Stadtbezirke zu erschließen. Vom Weiterbau der Straßenbahn bis in die am stärksten wachsenden Umlandgemeinden gar nicht zu reden.

Von entscheidender Bedeutung für die Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs ist der Großraum Graz. Täglich pendeln rund 135.000 Menschen nach Graz ein oder von Graz aus. 100.000 Personen sind Einpendler\*innen (83.000 Berufspendler\*innen, 18.000 kommen zu Ausbildungszwecken in die Stadt), 35.000 Personen pendeln täglich von Graz in das Umland aus.<sup>2</sup>

Der Pendler\*innenverkehr ist vorrangig dem Autoverkehr zuzurechnen. 87% aller Pendler\*innen kommen als Lenker\*innen oder Mitfahrer\*innen mit dem Auto nach Graz, hingegen nur 9% mit dem ÖV. Welche Bedeutung der Pendler\*innenverkehr für den Autoverkehr in Graz hat zeigen folgende Zahlen: Von den 790.000 Autofahrten an einem Werktag in Graz sind 51% dem Binnenverkehr zuzurechnen und 49% dem, die Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr.<sup>3</sup>

### 2. Kriterien für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs

Für die Entwicklung eines zukunftsweisenden Verkehrssystems sind daher folgende Kriterien maßgeblich:

- Schnelle und leistungsstarke Verbindungen zwischen zentralen hochfrequentierten Punkten in der Stadt, wie Universität, Spitäler etc.

---

1 Quellen: Statistik Steiermark, Statistik Graz, Österreichische Raumordnungskonferenz

2 WKO: „Verkehr und Erreichbarkeit im Großraum Graz“, 2018, Anfragebeantwortung LR Lang 2018

3 „Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Lösungsansätze für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem im steirischen Zentralraum, 2009

- Erschließung von bislang unversorgten Gebieten im Stadtgebiet
- deutliche Verbesserung des Angebotes für Einpendler\*innen und Auspendler\*innen

### 3. Der Grazer S-Bahn-Ring

Die Grazer Grünen liegen mit dem S-Bahn-Ring ein Modell vor, das:

- eine optimale Verbindung bestehender und neuer Linien von Graz bis ins Umland schafft
- schnelle Verbindung für die Grazer\*innen zu zentralen Orten wie Universität, LKH, Freizeiteinrichtungen und großen Arbeitgebern bietet
- ein modernes, leistungsstarkes Angebot für PendlerInnen ermöglicht

#### 3.1. Ringabschnitte

Der Grazer S-Bahn-Ring besteht aus den folgenden Ringabschnitten:

- **Ringabschnitt Ost und Nord (Neubau):** Messendorf - St. Peter – St. Leonhard - Geidorf (Universität und Abzweigung zum LKH) – Grabengürtel zur Smart City
- **Ringabschnitt Süd (Neubau):** Seiersberg – evtl. FZ Schwarzlsee - Feldkirchen - Magna-Werke - bei Raaba oder in Graz-Messendorf Einbindung in den Ringabschnitt Ost
- **Ringabschnitt West (Bestand):** GKB-Strecke von Seiersberg zum Hauptbahnhof

Die beiden neuen Ringabschnitte Süd und Ost werden zum Teil oberirdisch, in den dicht besiedelten Bezirken (St. Peter, St. Leonhard, Geidorf, Grabengürtel) jedoch unterirdisch geführt.

#### 3.2. Haltestellen/Umstieg

Um die S-Bahn auch als innerstädtisches Verkehrsmittel attraktiv zu machen, werden zusätzliche Haltestellen in kürzeren Abständen mitgeplant.

Beispiele für neue Haltestellen sind:

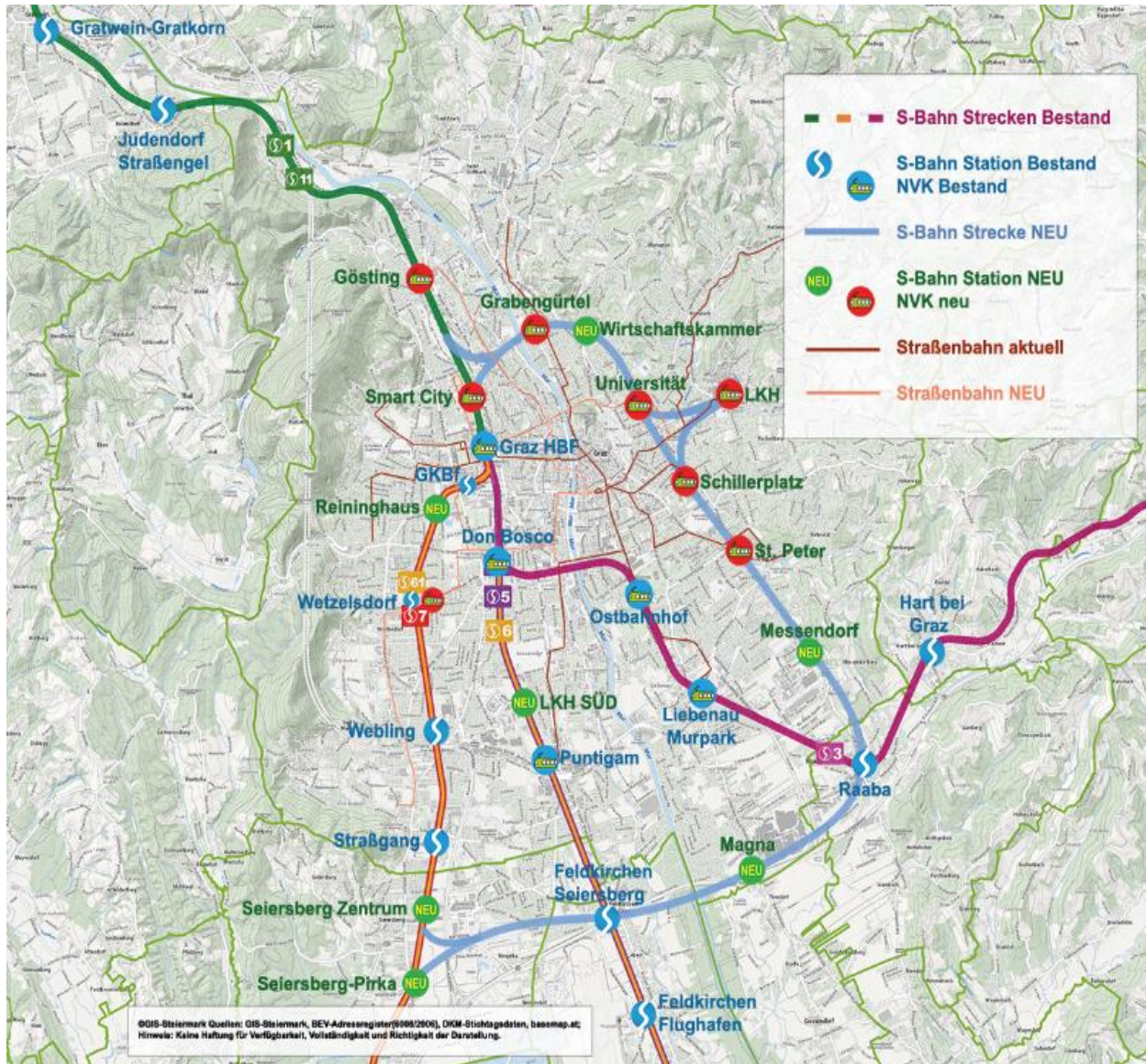
- Ringabschnitt Süd: Magna-Werke, evtl. FZ Schwarzlsee
- Ringabschnitt Ost: St. Peter, LKH, Universität, Wirtschaftskammer, Geidorf-Nord
- Ringabschnitt West: Seiersberg, Reininghaus
- S5/S6 (Südbahn): LKH Süd
- S1 (nach Norden): Smart City, Gösting

#### 3.3. Takte

Taktverdichtung auf 7,5 Minuten, um im Stadtgebiet bei Linienteilungen aus den einzelnen Regionen einen 15-Minuten-Takt anbieten zu können. Verstärkt sollen diese Tageszeit

abhängig durch weitere Garnituren werden, die ausschließlich den S-Bahn-Ring im Stadtgebiet in beiden Richtungen bedienen.

### 3.4. Grafische Darstellung



### 3.5. Praxisbeispiele

#### Fahrt von Gösting (Höhe Bulme) zum LKH:

Derzeit mit den Linien Bus 85 und Straßenbahn 7: 1x Umsteigen, Fahrzeit rd. 35 - 40 Minuten

Mit dem Grazer S-Bahn-Ring: rd. 10 - 15 Minuten

Zeitersparnis: ca. 20 - 30 Minuten

#### Fahrt von Reininghaus zu den Magna-Werken:

Derzeit mit den Linien Bus 66, Regiobus und Bus 74 (Var. 1) oder nach langem Fußweg von rd. 15 Minuten mit S3 und Bus 74E und wieder rd. 9 Minuten Fußweg (Var. 2): 2 - 3x Umsteigen, Fahrzeit: 48 - 50 Minuten

Mit dem Grazer S-Bahn-Ring: rd. 15 - 18 Minuten

Zeitersparnis: ca. 30 – 35 Minuten

Fahrt von Leibnitz zur KF-Uni-Graz:

Derzeit mit den Linien S5 und Bus 63, 1x Umsteigen, 56 Minuten Fahrtzeit

Mit dem Grazer S-Bahn-Ring: rd. 40 - 45 Minuten

Zeitersparnis: ca. 10 - 15 Minuten

Fahrt von Gratwein-Gratkorn (Bhf) zum St. Peter Schulzentrum:

Derzeit mit den Linien S1 und Straßenbahn 6, 1x Umsteigen, Fahrtzeit: 37 Minuten

Mit dem Grazer S-Bahn-Ring: rd. 20 - 23 Minuten

Zeitersparnis: ca. 15 Minuten

Fahrt vom Hauptbahnhof zur WKO:

Derzeit mit Bus 58 (63) und Bus 39 (41), 1x Umsteigen, Fahrzeit: 18 - 22 Minuten

Mit dem Grazer S-Bahn-Ring: rd. 10 - 12 Minuten

Zeitersparnis: ca. 6 - 10 Minuten

### **3.6. Straßenbahnausbau**

Integraler Teil des S-Bahn-Rings ist ein gut ausgebautes Straßenbahnnetz. In Ergänzung zum bestehenden Netz sind folgende Linien prioritär auszubauen:

- „Süd-West-Linie“: Jakominiplatz – Griesplatz – Webling
- „Nord-West-Linie“: Keplerbrücke – Lendplatz - Gösting
- „Universitätslinie“: Hauptbahnhof – Keplerstraße – KF-Universität - LKH