

# BIG

BÜRGERINNENINFORMATION  
DER STADT GRAZ  
METRO 2021



© STROHECKER ARCHITEKTEN/NEWAGES

## ***DIE EXPERTEN***

Renommierte Experten haben die maßgeblichen Aspekte des Jahrhundertprojekts einer Metro für Graz unter die Lupe genommen. **Seiten 6–7**

## ***DIE ENTSCHEIDER***

Was sagen wichtige Entscheidungsträger wie der Landeshauptmann zu den Grazer Metro-Plänen? Wir haben nachgefragt. **Seiten 8–9**

## ***DER BIM-AUSBAU***

Trotz der ehrgeizigen Metro-Pläne bleibt der klassische ÖV, also Bim und Bus, in Graz nicht auf der Strecke; im Gegenteil. **Seiten 10–11**

## INHALT

- 2-3 **Vorwort**  
Bürgermeister  
Siegfried Nagl
- 4-5 **Die Metro**  
Zahlen, Daten,  
Fakten
- 6-7 **Die Experten**  
Große Analyse
- 8-9 **Reaktionen**  
aus der Politik
- 10-11 **Klassischer**  
**öffentlicher Verkehr**  
Metro als Ergänzung

Die beiden geplanten  
Metro-Linien sollen 27  
Stationen haben.

## IMPRESSUM

Medieneigentümerin & Herausgeberin:  
Stadt Graz, Abteilung für  
Kommunikation, Tel.: 0316 872-2420,  
big@stadt.graz.at  
Chefredakteur:  
michael.baumgartner@stadt.graz.at  
Redakteur:  
gerald.richter@holding-graz.at

Layout & Produktion: achtzigzehn  
Druck: Druck Styria GmbH & CoKG  
Verteilung: redmail  
Auflage: 155.000 Stück  
Bestellung BIG: Die Zeitung kann unter  
graz.at/big online gelesen werden.  
Tel.: 0316 872-2421, graz.at/big



© STROHECKER ARCHITEKTEN/NEWAGES



© STADT GRAZ/FISCHER



Siegfried Nagl,  
Bürgermeister der Stadt Graz

## Liebe Grazerinnen, liebe Grazer!

Graz wächst so stark wie keine andere Stadt in Österreich. Aber auch im Großraum Graz nimmt die Bevölkerungszahl seit Jahren kontinuierlich zu. Das freut uns natürlich, weil es die Beliebtheit und die hohe Lebensqualität unserer schönen Stadt unterstreicht. Es bedeutet aber auch, dass die Herausforderungen an unser Verkehrsnetz immer größer werden: Der Pkw-Verkehr in Graz selbst und nach Graz herein nimmt Jahr für Jahr zu, das bedeutet tägliche Staus und eine immer höhere Umweltbelastung.

Auch mit dem Ausbau des Straßennetzes können wir nur einen Teil dieses steigenden Verkehrsaufkommens bewältigen. Was es daher braucht, ist ein wirklich großer, mutiger Schritt in der Verkehrspolitik unserer Stadt. Oberirdisch stehen dafür kaum zusätzliche Flächen zur Verfügung, die Lösung muss also anders gefunden werden.

Die Metro Graz könnte in einigen Jahren zum wichtigsten Grazer Verkehrsmittel werden. Die Pläne zur Metro Graz, wie Sie sie auf den nächsten Seiten finden werden, zielen darauf ab, Graz noch bes-

ser mit den Regionen zu verbinden und innerhalb von Graz mit zwei Linien bequem und umweltschonend von Webling nach Gösting und von Eggenberg zum Berliner Ring zu kommen.

Dabei wird bei der Linienführung darauf geachtet, die Metro-Stationen ideal an bestehende Bus- und Straßenbahnstationen innerhalb von Graz anzubinden. Aber auch die S-Bahn und „Park & Ride“-Anlagen sollen in das Metronetz eingebunden werden, um bestehende Verkehrsmittel zu ergänzen und möglichst vielen Menschen den Umstieg auf das zukunftsweisende Verkehrsmittel Metro zu ermöglichen.

Ein Projekt wie die Metro für Graz entsteht naturgemäß nicht von heute auf morgen. Bis es so weit sein kann, wird es noch viele Diskussionen geben. Und das ist gut so, denn es macht unsere Stadt und unser demokratisches System aus. Aber wir sollten uns gerade im Hinblick auf die Folgen des Klimawandels auf die Chancen besinnen, die der Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit sich bringt.

Ihr Bürgermeister Siegfried Nagl

© STROHECKER ARCHITECTEN/NEWAGES

# Die Metro für Graz: Zahlen, Daten, Fakten

Diese Grafik zeigt, wie sich der Untergrund des Jakominiplatzes durch die Metro verändern könnte. Darüber hinaus gibt es wichtige Zahlen, Daten, Fakten zum Jahrhundertprojekt.



**4x**

## ZUR S-BAHN

Die Metro ist auch wichtig für die Region (Pendler). 4 direkte Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn gibt es.

**29 %**

## ÖV-ANTEIL

Mit der Metro kann der Öffi-Anteil am Verkehr in Graz auf 29 % gesteigert werden (aktuell 20 %).

**11**

## BIM-ANBINDUNGEN

Bei 11 Metro-Stationen haben die Fahrgäste eine direkte Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahn.

**M1**

## 11,9 KILOMETER LANG

Die M1 ist als Ost-West-Verbindung konzipiert, mit 13 Stationen von Eggenberg bis zum Berliner Ring.

**M2**

## 13,5 KILOMETER LANG

Die M2 ist als Nord-Süd-Verbindung konzipiert, mit 14 Stationen zwischen Gösting und Webling (P+R-Webling).

**2,5'-4'**

## DICHTE INTERVALLE

Tagsüber sorgen dichte Intervalle von 2,5 bis 4 Minuten mit kurzen Metro-Zügen für ein äußerst attraktives Öffi-Angebot.

**27**

## METRO-STATIONEN

27 Stationen haben M1 und M2 zusammen, wichtige sind etwa: Jakominiplatz, Hauptbahnhof, LKH, Griesplatz, UNI, Lendplatz, Geidorfplatz, Felix-Dahn-Platz.

**200.000**

## FAHRGÄSTE AM TAG

Die Metro würde täglich 200.000 Fahrgäste durch Graz befördern.

**80 km/h**

## SPITZE

Die Metro fährt mit bis zu 80 km/h. Im Schnitt, mit allen Stopps an den Stationen, sind es 36 km/h.

**STAUFREI**

## IMMER PÜNKTLICH

Ein wesentlicher Trumpf der Metro ist die Verlässlichkeit. Weil sie unterirdisch fährt, können sie Staus nicht bremsen.

# Öffi-Revolution: ab unter die Erde

Renommierete Experten aus den wesentlichen Fachrichtungen haben die Auswirkungen untersucht, die der Bau zweier Metro-Linien auf Graz und die Region haben würde. Ihr Resümee fällt äußerst positiv aus.

Linienführung, Wirtschaftlichkeit, Auswirkungen des Bevölkerungswachstums, Nutzen für die Region, Bodenbeschaffenheit, Vorteile für die Umwelt ... – diese und viele weitere maßgebliche Aspekte sind in die umfassende Studie renommierter Experten (Kasten unten) zum Bau

einer Metro in Graz eingeflossen. Hier zusammengefasst wichtige Ergebnisse der Analysen (Details auf [www.holding-graz.at/metro](http://www.holding-graz.at/metro)):

### Der Platz, die Kapazität

Rund 295.000 Menschen leben aktuell in Graz, schon 2030 werden es laut Prognosen mehr als

320.000 sein. Mehr Menschen heißt mehr Autos. Um die Dimension für den Autoverkehr zu veranschaulichen: Der jährliche Zuwachs von 2500 Pkw entspricht einer Autokolonne, die von Puntigam bis nach Andritz reicht.

Mehr Menschen heißt auch: mehr Öffi-Fahrgäste. Dies hat in

den kommenden Jahren allerdings zur Folge, dass die Öffis, insbesondere die Straßenbahnen, an Kapazitätsgrenzen stoßen bzw. diese sogar sprengen. Ein Grund dafür ist, dass die Öffis mit dem Autoverkehr um Platz kämpfen müssen, ein anderer, dass die baulichen Gegebenheiten (Altstadt) den Raum für die Verkehrsteilnehmer begrenzen.

Eine „Umleitung“ des ÖV in den Untergrund wird von den Experten als Lösung vorgeschlagen, um Öffi-Kapazitäten zu erhöhen.

### DIE EXPERTEN

DI Dr. Kurt Fallast, PLANUM

Univ.-Prof. Dr. Ing. Martin Fellendorf, TU Graz, Leiter des Instituts für Straßen- und Verkehrswesen

Em. Univ.-Prof. DI Dr. mont. Wulf Schubert, TU Graz, Institut für Felsmechanik und Tunnelbau, 3G

Univ.-Prof. DI Dr. Peter Veit, TU Graz, Leiter des Instituts für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft

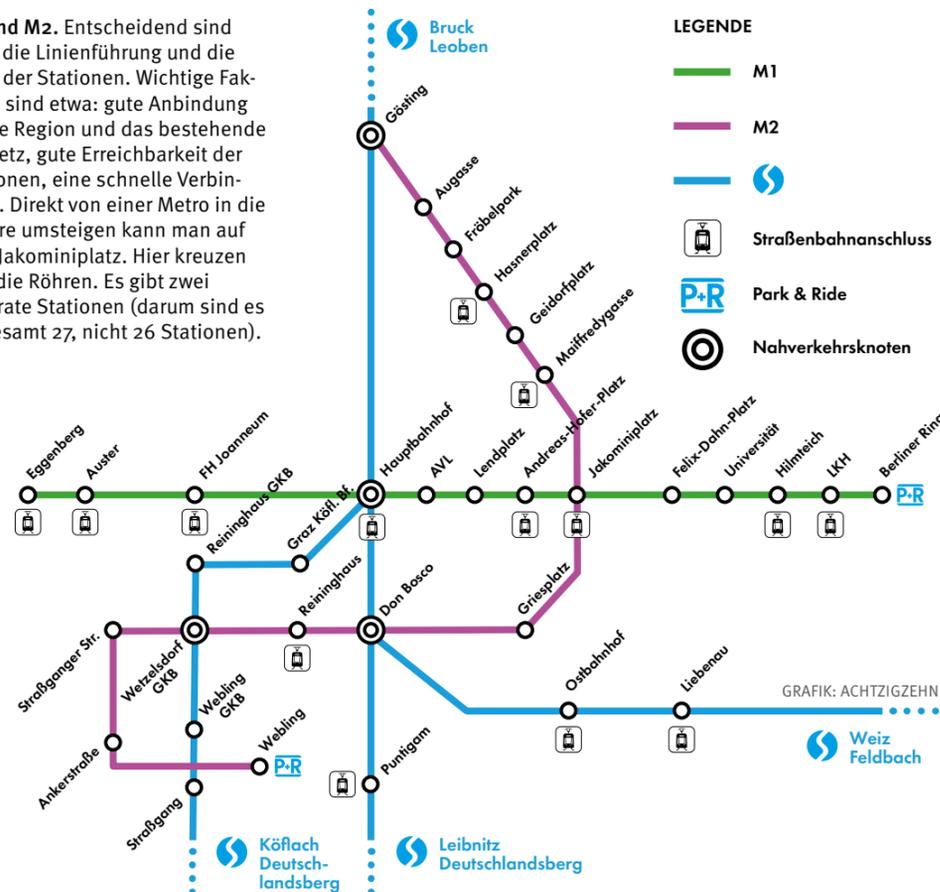
Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer, WU Wien, Institutsvorstand für Transportwirtschaft und Logistik

DI Dr. Michael Lichtenegger, ehemaliger Betriebsleiter und Geschäftsführer Wiener Linien

[holding-graz.at/metro](http://holding-graz.at/metro)

### DIE LINIENFÜHRUNG

M1 und M2. Entscheidend sind auch die Linienführung und die Wahl der Stationen. Wichtige Faktoren sind etwa: gute Anbindung an die Region und das bestehende ÖV-Netz, gute Erreichbarkeit der Stationen, eine schnelle Verbindung. Direkt von einer Metro in die andere umsteigen kann man auf dem Jakominiplatz. Hier kreuzen sich die Röhren. Es gibt zwei separate Stationen (darum sind es insgesamt 27, nicht 26 Stationen).



S-Bahn. Die Metro soll den ÖV auch regional vorwärtsbringen. Sie wäre direkt angebunden an 4 S-Bahn- und 12 Regionalbusknoten.



Staus. Graz und sein Umland wachsen, das heißt: mehr Menschen, mehr Autos, mehr Staus, mehr Umweltverschmutzung.

Und noch eine Zahl: 452.000 Personenfahrten über die Stadtgrenze wurden 2020 täglich verzeichnet – 85 % davon per motorisiertem Individualverkehr.

### Plus für die Öffis

Die Analyse zeigt, dass die Metro den Öffi-Anteil am Verkehr in Graz von jetzt 20 auf 29 % steigert. Täglich könnten so 400.000 Pkw-Kilometer eingespart werden.

### Wirtschaftlich

Die Investition in zwei neue Metro-Linien wäre mit ca 3,3 Milliarden Euro enorm. 3,17 Milliarden

entfielen auf die Infrastruktur, 0,16 Milliarden auf die Flotte.

Die Expertise geht dennoch von der Sinnhaftigkeit des Projekts aus, weil das hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,9 auch im internationalen Vergleich hervorragend sei. Der nächste Schritt zur Finanzierung sind Gespräche zwischen Stadt, Land und Bund.

### Für Region

Nutzbringend wäre eine Metro nicht nur für Graz, sondern für die gesamte Region. Die Metro wäre angebunden an Grazer P+R-Anlagen, vor allem aber an 4 S-Bahn- und 12 Regionalbusknoten.



„ Um Stadt und Region Graz im Hinblick auf die verkehrspolitischen Ziele zu rüsten, wurde die Möglichkeit neuer Angebote im ÖV in einem interdisziplinären Expertenteam analysiert. Kurt Fallast, PLANUM



„ Die Metro ist eine hervorragende Investition in die Zukunft von Graz und Umgebung, ich kann Stadt, Land und Bund nur empfehlen, diese schnell anzugehen. Sebastian Kummer, WU Wien, Institutsvorstand für Transportwirtschaft und Logistik

Sebastian Kummer, WU Wien, Institutsvorstand für Transportwirtschaft und Logistik



„ Der Untergrund in Graz ist vergleichbar mit Städten, wo erfolgreich U-Bahnen gebaut wurden. Die vorgesehenen Baumethoden sind bewährt, Überraschungen sollte es daher keine geben. Wulf Schubert, TU Graz, Inst. f. Felsmechanik und Tunnelbau, 3G

Wulf Schubert, TU Graz, Inst. f. Felsmechanik und Tunnelbau, 3G



„ Moderne, automatisierte Metro-Systeme bieten ganz neue Chancen für Städte in der Größe von Graz. Der fahrerlose Betrieb ermöglicht eher kurze Züge mit sehr dichten Intervallen. Michael Lichtenegger, ÖV-Experte, ehemaliger Betriebsleiter und Geschäftsführer Wiener Linien

Michael Lichtenegger, ÖV-Experte, ehemaliger Betriebsleiter und Geschäftsführer Wiener Linien



„ Ein Straßenbahnnetz, das zu weiten Teilen mit dem Straßenverkehr geführt wird, stößt im wachsenden Graz an Grenzen. Mangelnde Auslastung einer Metro muss man nicht fürchten. Martin Fellendorf, TU Graz, Leiter des Instituts für Straßen- und Verkehrswesen

Die Metro wird geschlechtssensibel geplant, um bei der Gestaltung die Bedürfnisse aller Nutzerinnen und Nutzer optimal zu berücksichtigen.



„ Wir haben eine Trassierung in Vorschlag gebracht, die günstige Verknüpfungen mit S-Bahn und Straßenbahn anbietet und eine kurze Gesamtzeit für die Fahrgäste sicherstellt. Peter Veit, TU Graz, Leiter des Instituts für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft

Peter Veit, TU Graz, Leiter des Instituts für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft

© STROHECKER ARCHITECTEN/NEWAGES



Hauptbahnhof. Auch beim Grazer Hauptbahnhof ist eine Metro-Station geplant – auch als wichtiger Umsteigeknoten für Pendler.

## Verkehr der Zukunft: beste Lösung gesucht

Was sagen wichtige Entscheidungsträger zum Projekt Metro? Wir haben bei Landeshauptmann Schützenhöfer, seinem Vize Lang, dem Grazer Bürgermeister-Stellvertreter, der Wirtschaftskammer und der Industriellenvereinigung nachgefragt.

**E**in Projekt wie die Metro für Graz lässt kaum jemanden kalt. Was sagen Entscheidungsträger in Graz und im Land eigentlich zu den Grazer Metro-Plänen? Wir haben nachgefragt...

### Ausbau, Vernetzung

Der steirische Landeshauptmann Hermann Schützenhöfer weiß um die Bedeutung der Mobilität: „Die Mobilität ist für die Entwicklung des Wirtschafts- und Lebensstandortes Steiermark eine wesentliche Voraussetzung,

vor allem für den immer größer werdenden Ballungsraum Graz. Deshalb ist es wichtig, über Mobilitätslösungen der Zukunft nachzudenken. Entscheidend ist, dass der öffentliche Verkehr gut ausgebaut, vernetzt und leistungsfähig ist. Expertinnen und Experten prüfen gerade, welche Lösungen hier am besten geeignet sind und in unserer Landeshauptstadt umgesetzt werden können.“

Schützenhöfer ist überzeugt, dass von einem gut funktionierenden Verkehrsnetz nicht nur

Graz, „sondern die gesamte Steiermark profitiert.“

### Genau prüfen

Für den steirischen Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang ist es richtig, dass genau untersucht wird, welche ÖV-Systeme technisch und finanziell möglich sind. Lang ist im Land zuständig für die Finanzen und den Verkehr: „Die Stadt Graz und ihr Umfeld wachsen enorm. Das wird auch in Zukunft so bleiben. Angesichts dieser Tatsache halte

ich es für richtig, dass man genau prüft, welche Systeme die besten sind für die Bewältigung des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens. Ob die Metro die beste Lösung ist, werden die genauen Untersuchungen zeigen.“

Die Stadt Graz könne jedenfalls als steirische Verkehrsdrehscheibe bezeichnet werden. „In Graz laufen sämtliche wichtigen S-Bahn- und Regionalbuslinien zusammen. Eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Landeshauptstadt würde selbst-



© STADT GRAZ/FISCHER

”

Mit einer Metro in den Untergrund zu gehen, das würde absolut Sinn machen.

Mario Eustacchio,  
Bürgermeister-Stellvertreter in Graz



© WERNER KRUG

”

Es ist richtig, genau zu prüfen, welche Systeme technisch und finanziell möglich sind.

Anton Lang,  
Landeshauptmann-Stellvertreter



© ERWIN SCHERAU

”

Es ist wichtig, über Mobilitätslösungen der Zukunft nachzudenken.

Hermann Schützenhöfer,  
steirischer Landeshauptmann

verständlich das gesamte steirische Öffi-Netz aufwerten.“

Beim Ausbau der Straßenbahn in Graz gebe es ja bereits einen Schulterchluss zwischen Land und Stadt. Klar ist für Lang, „dass beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der zweitgrößten Stadt Österreichs auch der Bund einen entsprechenden Beitrag leisten muss.“



© M. KANIZAI

”

Für Graz als Arbeits- und Lebensraum ist eine umfassende Verkehrslösung zentral.

Gernot Pagger  
IV-Geschäftsführer Steiermark

### Sinn einer Metro

Für den Grazer Bürgermeister-Stellvertreter Mario Eustacchio wäre die Metro eine sinnvolle Lösung: „Als ehemaliger Stadtrat weiß ich, welche enorme Herausforderung die urbane Mobilität in Graz darstellt. Wir brauchen einen großen verkehrspolitischen Wurf, um in diesem wachsenden Ballungsraum fit für die Zukunft zu sein. Der Platz in der Stadt, insbesondere der Altstadt, ist einfach begrenzt. Die logische Konsequenz daraus ist, dass wir für den öffentlichen Verkehr eine neue Ebene erschließen. Mit einer Metro in den Untergrund zu gehen, das würde absolut Sinn machen.“

Eustacchio erkennt in der Metro-Lösung viele Vorteile: „Eine Metro würde Platz an der Oberfläche frei machen, für mehr Grünraum, mehr Rad- und Fußwege.

Wir könnten Staus vermeiden, wenn die Menschen die Metro nutzen, insbesondere was den Pendlerverkehr zu den Stoßzeiten angeht. Mit Knotenpunkten zwischen S-Bahn, Regionalbahn und der neuen Metro hätten wir ein äußerst attraktives Angebot für die Pendler. Ich bin aber auch überzeugt, dass die Grazer öfter einmal das Auto stehen lassen und die Metro nutzen würden.“

Eustacchio wünscht sich, dass die Metro nicht als Spinnerei vom Tisch gewischt wird. „Wir müssen die Möglichkeit der Umsetzung bis ins letzte Detail ausloten!“

### Neue Ansätze

Das Projekt im Detail ausloten, das will auch die steirische Wirtschaftskammer. Karl-Heinz Dernoscheg, WKO-Direktor Steiermark, sagt: „In der zweitgrößten Stadt Österreichs, die in den vergangenen Jahren einen starken Zuzug erlebt hat, braucht es neue Ansätze für die Zukunft einer nachhaltigen Mobilität. Wir begrüßen die Initiative der Stadt Graz, die Errichtung einer Metro zu prüfen.“

Denn, so Dernoscheg weiter, die Metro könne einen wesentlichen Beitrag für zukunftsfähige

Mobilität leisten. „Wichtig wird sein, dass auch eine möglichst weitreichende Anbindung der Pendler in die Planungen mit einfließt. Das gilt auch für die Anbindung des Flughafens und unseres Bildungszentrums der Wirtschaft am Standort Körblergasse mit dem WIFI, der Fachhochschule CAMPUS 02, dem Talentcenter und unserem geplanten CENTER OF EXCELLENCE.“



© FOTO FISCHER

”

Wir begrüßen die Initiative der Stadt Graz, die Errichtung einer Metro in Graz zu prüfen.

Karl-Heinz Dernoscheg  
Direktor WKO Steiermark

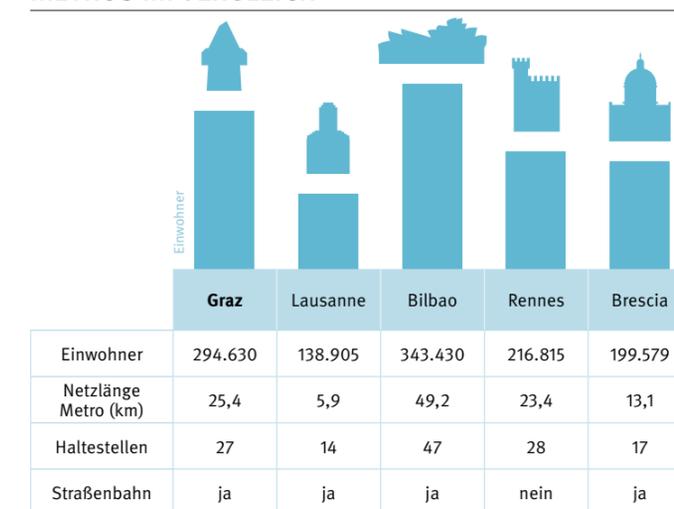
die bestmöglichen Umsetzungschancen verfolgen zu können.“

### Gemeinsamkeit

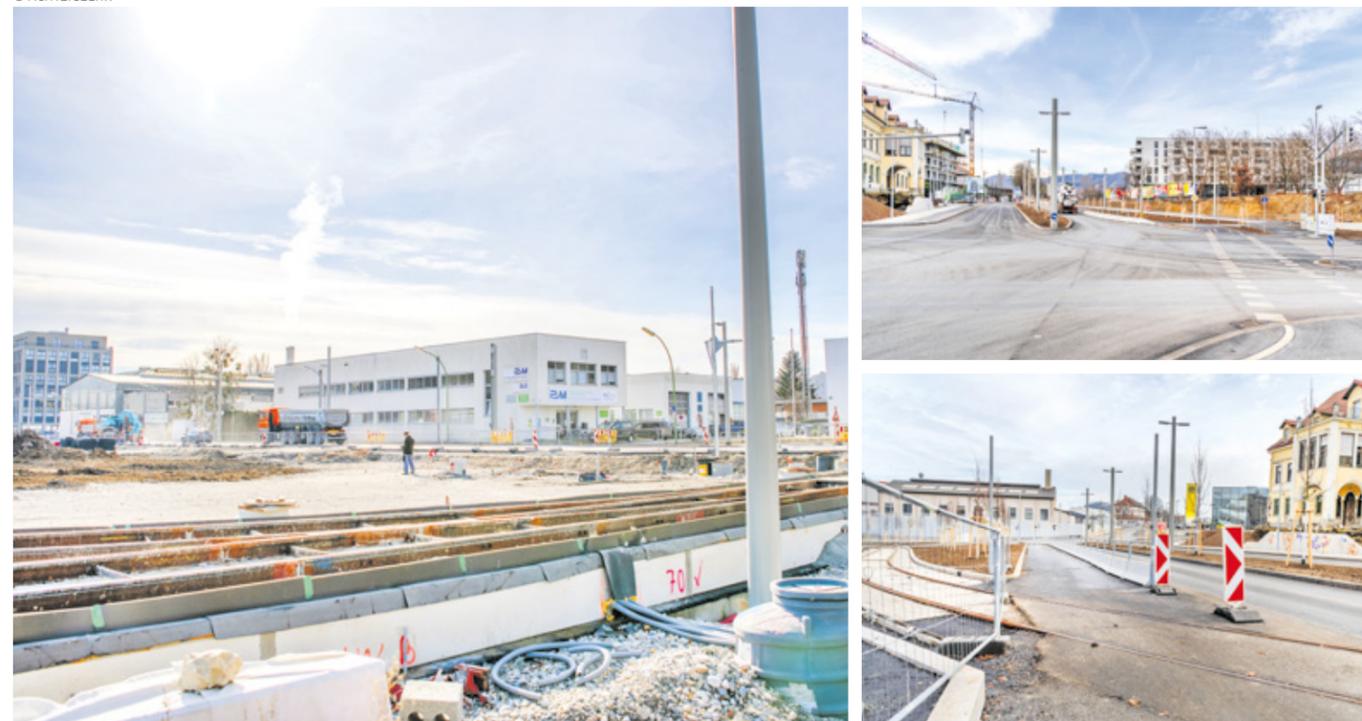
Gernot Pagger, IV-Geschäftsführer

[holding-graz.at/metro](http://holding-graz.at/metro)

### METROS IM VERGLEICH



© ACHTZIGZEHN



Ausbau. Bim-Verlängerungen nach Reininghaus und in die Smart City laufen, im November gehen die neuen Strecken in Betrieb.

# Großinvestitionen in den Bim-Ausbau

*Trotz Metro-Plänen bleibt der klassische ÖV in Graz nicht auf der Strecke. Große Bim-Ausbauten laufen, die Entlastungsstrecke für die Herrengasse ist in Planung. Der Stadtbaudirektor erinnert daran, wie wichtig der ÖV für die Lebensqualität in Graz ist.*

Die Pläne für das Jahrhundertprojekt einer Metro bedeuten nicht, dass der klassische ÖV seinen großen Stellenwert verliert. Im Gegenteil ...

## Der Bim-Ausbau

Seit Anfang 2019 wird an der Bim-Verlängerung nach Graz-Reininghaus gearbeitet. Schon im November werden hier die Fahrgäste unterwegs sein. Das gilt auch für die Verlängerung des 6ers in die Smart City, an der seit April 2020 gearbeitet wird.

Bis 2023 wird die Linie 5 zwei-

gleisig ausgebaut. Ebenfalls bis 2023 erfolgen der zweigleisige



Für einen Schub im öffentlichen Verkehr sind massive Investitionen notwendig.

Bertram Werle  
Grazer Stadtbaudirektor

Ausbau des 1ers in der Hilmteichstraße sowie, in zwei Etappen

(2021 und 2023), des 1ers zwischen Kroisbach und Wagnesweg.

Ein bedeutendes Bim-Ausbauprojekt ist auch die Entlastungsstrecke für die Herrengasse, denn die Altstadtlage macht diese zum Nadelöhr: Aufgrund der stetig steigenden Fahrgastzahlen braucht es weitere Bim-Taktverdichtungen, die Herrengasse ist jedoch an der Kapazitätsgrenze.

Die Detailplanungen für die Entlastungsstrecke über die Neutorgasse und den Andreas-Hofer-Platz laufen. Ziel ist es, mehr Straßenbahnen durch die

## ★ BIG BONUS ★

### GEWINN

Ein Graz-Linien-Gutschein in Höhe von 200 Euro. Einzulösen im Mobilitätszentrum der Graz Linien.\*

Schreiben Sie bis 06.03.2021 eine Postkarte mit dem Kennwort „Jahreskarte“ an Abteilung für Kommunikation, Hauptplatz 1, 8011 Graz oder eine E-Mail an: [big@stadt.graz.at](mailto:big@stadt.graz.at)

\* MitarbeiterInnen des Hauses Graz sind nicht teilnahmeberechtigt.

© STROHECKER ARCHITECTEN/NEWAGES



Die Metro. Sie soll die klassischen Öffis, also Bus und Bim, nicht ersetzen, den Grazer ÖV aber attraktivieren.

Innenstadt führen zu können und damit kürzere Takte für die Fahrgäste zu schaffen. Die Inbetriebnahme dieser neuen Bim-Strecke ist für 2024 geplant.

Mit dem Ankauf von 15 neuen Straßenbahnen steht eine weitere wichtige Investition an.



„Eine Metro wird traditionelle öffentliche Verkehrsmittel nicht ersetzen, sondern ergänzen.“  
Wolfgang Malik,  
CEO Holding Graz

## Eine Milliarde

„Seit dem Jahr 2000 wurde in Graz, inklusive der aktuellen

Planungen, mehr als eine Milliarde Euro in den ÖV investiert“, so Holding-Graz-CEO Wolfgang Malik. Es zeige sich aber, dass der klassische Öffi-Ausbau nicht ausreiche, um den Anteil der Öffis am Gesamtverkehr noch mehr zu heben als schon bisher. Es gelte, neue Ebenen zu erschließen, wie den Untergrund per Metro.

## Mehrere Ebenen

Stadtbaudirektor Bertram Werle sagt: „Graz ist mit seinem Um-

land ein stark wachsender Ballungsraum. Um den zunehmenden Mobilitätsbedürfnissen in Graz und der Region zu entsprechen, setzen wir verstärkt auf den Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsarten. Zum beschlossenen Ausbau des Radnetzes um 100 Millionen Euro bis 2030 muss aber auch massiv in den ÖV-Ausbau investiert werden.“

Dabei sei auch die Vernetzung mit der Region (S-Bahn, P+R-Anlagen) zentral. Werle: „Um in unserer dichter werdenden Stadt die Aufenthaltsqualität für die Menschen im öffentlichen Raum zu erhalten oder zu verbessern, wird es zunehmend notwendig, den Verkehr auf mehreren Ebenen zu denken. Ein leistungsfähiges und flächendeckendes ÖV-Angebot muss rechtzeitig geplant und in die Gesamtverkehrsstrategie der Stadt integriert werden.“

© ACHTZIGZEHN/KARELLY



Gernot Kurrent  
MUM-Geschäftsführer.

© HOLDING GRAZ



Andreas Solymos  
MUM-Geschäftsführer.

## Mit MUM

Die Herausforderungen sind gewaltig. Die Bevölkerung in Graz und seinem Umland wächst enorm und zwar überproportional stark im Vergleich mit anderen österreichischen Ballungsräumen. Damit steigen die Zahlen der Pkw und der insgesamt in der Stadt zurückgelegten Wege, ob nun per Auto, Rad, Öffis oder auch zu Fuß. Die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche aber ist naturgemäß begrenzt und kann nicht beliebig erweitert werden. Die Folge sind Staus und Umweltbelastungen (Schadstoffemissionen, Lärm). Die so wichtigen Klimaziele können nicht erreicht werden und die Lebensqualität sinkt.

Darum wurde 2019 die MUM 2030+ gegründet. MUM steht für

„Moderne Urbane Mobilität“. Die MUM ist eine 100-%-Tochter der Holding Graz, ausgestattet mit einem klaren Auftrag: moderne, innovative Mobilitätssysteme, die den öffentlichen Verkehr fit für die Zukunft machen, zu untersuchen bzw. von Experten untersuchen zu lassen.

Im Fokus stehen die technische Machbarkeit, die sinnvolle Verschränkung mit bestehenden Verkehrssystemen bzw. deren Entlastung, die Vorteile für die Umwelt – und natürlich nicht zuletzt für die Menschen, die in Graz leben oder Graz besuchen. Die Metro ist ein solches Mobilitätssystem, das nun von Experten untersucht wurde.

[holding-graz.at/metro](http://holding-graz.at/metro)

# GRAZ AUF ALLEN INFO-KANÄLEN

---

Schön, dass Sie die BIG lesen! Noch mehr Informationen zur Stadt Graz und allen städtischen Projekten finden Sie im Web und auf unseren Social-Media-Kanälen.



[graz.at](http://graz.at)



[facebook.com/stadtgraz](https://facebook.com/stadtgraz)



[instagram.com/stadtgraz](https://instagram.com/stadtgraz)

Geben wir auf uns und andere acht – so schaffen wir das!



**GRAZ**