

Gemeinsam durch Graz –

Der ÖPNV (offiziell für: Öffentlicher Personen-Nah-Verkehr) hat in Graz eine Zukunft. Er hat aber auch eine Vergangenheit. Hier ist ein Blick zurück!



Prof. Dr. Karl-Albrecht Kubinzky



Im alten Graz war meist zu Fuß gehen angesagt. Die Distanzen waren geringer als heute. Wer es sich leisten konnte, der fuhr mit einer Kutsche, manch einer mit einem Fuhrwerk, selten ritt man hoch zu Ross.

Der Großvater des öffentlichen Verkehrs war die Postkutsche. Das den Jakominiplatz beherrschende Haus Nr. 16 (Neuhof-Gebäude, Alte Post, ehem. BH Graz-Umgebung) war im 19. Jahrhundert Standplatz für den Fernverkehr mit Kutschen. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts (1844: Eisenbahn Mürzschlag–Graz) verlagerte sich der Fernverkehr auf dampfbetriebene Züge. Vom Bahnhof nahe der Alten Poststraße und der Gemeinde Eggenberg musste man nun über die neue

Annenstraße ins städtische Zentrum kommen. Wer nicht zu Fuß gehen wollte, hatte die Wahl zwischen dem Zweispänner (Fiaker) und dem Einspänner (Comfortabler). Aus den Lohnkutscher-Bestimmungen 1902: „Als Fahrgast ist jede reinlich gekleidete Person zuzulassen. Der Transport von Leichen ist unbedingt verboten.“ Der Fahrgast konnte zwischen Zeit- und Tourenfahrten wählen. Die sechs innerstädtischen Bezirke wurden fast ausschließlich im Kutschenzeitalter gebaut. Noch 1937 gab es in Graz (Bezirk I–VI) 66 Kutschenunternehmen, jenseits der Stadtgrenze waren es 45. Ihre Erben sind die Taxiunternehmer.

Schon Jahrzehnte vor der Erfindung des Autobusses, von

Nostalgikern auch Omnibus genannt, gab es in Graz eine Omnibus-Fahrordnung. Darunter war im 19. Jahrhundert eine Kutsche zu verstehen, in der einander fremde Personen das gleiche Ziel anführen oder zumindest die gleiche Strecke fahren wollten. Wer z. B. in der Türkei ein Sammeltaxi (Dolmusch) benutzte, wird dieses System kennen. 1880 konnte man vom und zum Südbahnhof (Hauptbahnhof) um 10 Kreuzer fahren. Auch Mariatrost, Andritz und das Schöckelgebiet waren Ziele solcher Gemeinschaftskutschen.

Schaffner und Kutscher

Die Pferdebahn (Hipposidriabahn) übernahm ab den 70er

Jahren des 19. Jahrhunderts international den lokalen Personenverkehr. In Graz wurde schon ab 1856 darüber diskutiert und ab 1865 darüber verhandelt. Das „Pferdebahn-Comité“ des Gemeinderats wurde schließlich mit Bernhard Kollmann (1834, Temesvar, 1885, Graz) handelseins. Am 8. Juni 1878 wurde die erste Tram (Bahnhof–Jakominiplatz) in Graz kutschiert. Im letzten vollen Betriebsjahr (1898) beförderte die GTG (Grazer Tramway-Gesellschaft) auf ihrem ausgebauten Netz (22,5 km) stolze 2,8 Millionen Passagiere, insgesamt waren es in den 21 Betriebsjahren rund 35 Millionen. 1899 wurde sehr zügig die Pferdetram zur Elektrischen umgebaut. Ein Hinweis auf das Tramway-Museum in Mariatrost darf hier nicht fehlen.

Für Sprachforscher: Der Tram ist ein Holzbalken, eine Schwelle und der way ist im Englischen der Weg, die Strecke.

Konkurrenz der Linien

Die Konkurrenz war jedoch mit dem neuen elektrischen Antrieb schneller. Schon 1898 eröffnete die Kleinbahn Zinzendorf–Mariatrost ihren Betrieb. Zuvor wollte man dort eine Dampftramlinie bauen und es gab Pläne, die „Rote Tram“ quer durch die Oststeiermark zu verlängern. Die Konkurrenten GTG und Mariatroster-Bahn (Stadtbaumeister Andrea Franz) überboten sich mit Ausbauplänen. So standen auch innerstädtische Konkurrenzlinien zur Diskussion. Von der Ringlinie 2 konnte man bei der Station Zinzendorf in Richtung Universität, Hilmteich und Mariatrost umsteigen. Eine zweite Aufstiegsmöglichkeit (Linie 1) gab es beim Hilmteich. Schon 1905 übernahm die GTG den Betrieb der Konkurrenzlinie. 1939–1941 erfolgte die Angleichung der Spurweite (von 1000 mm auf 1435 mm)

Fotos: Sammlung Kubinzky



Auch das gab es: Totalschaden am Lichtmast für den zweiten Anhängerwagen in St. Peter (1919).



Die Autobuslinie „B“ fuhr 1938-1939 von der Elisabethinerstraße nach Kapellenwirt.

Was war einst der ÖPNV?

und das Aus der Strecke Glacis–Hilmteich. Die Rote Tram wurde zu einer Mariatrost-Legende, die Strecke nach Mariatrost gilt noch heute in Graz als die schönste. Das Grazer Schienennetz wuchs bis in die 20er-Jahre des 20. Jahrhunderts, schrumpfte in den 50er- und 60er-Jahren und wächst nun seit einigen Jahren wieder.

Wichtig für die Entwicklung am Stadtrand und für die Integration der Stadtrandgemeinden waren die Tramlinien über jene Stadtgrenze, die bis 1938 gültig war. 1900: Puntigam, Eggenberg; 1901: Gösting, Wetzelsdorf; 1903: Andritz; 1906: St. Peter; 1926: Liebenau. Erst am 1. Jänner 1949 gingen nach dem Vertrag von 1895 die Grazer Verkehrsbetriebe (GVG, dann GVB) ins Eigentum der Stadtgemeinde über. Seit 1960 ist die GVB ein Teil der Grazer Stadtwerke AG (nun GRAZ AG).

Der Unfall Tankwagen gegen Tram nahe der Hauptbrücke am 26. August 1964 beeinflusste die Verkehrsentwicklung von Graz. Die Gürtelstraße (Westteil) wurde ausgebaut. Erst seit den 20er-Jahren des 20. Jahrhunderts ergänzten Autobusse die Straßenbahnlinien. Was als typische Ausflugslinien begann, entwickelte sich zu einem Liniennetz. 1928 wurden sechs Austro-Fiat-Busse angemietet. 1975 benutzten mehr als 21 Millionen Fahrgäste die Grazer Autobuslinien. Von 1941 bis



Tramway und Fiaker am Jakominiplatz (1911).

1967 gab es in Graz auch einen (Oberleitungs-)Bus. Seine Strecke führte vom Griesplatz nach Straßgang und von Liebenau nach Dörfle. Vom Projekt, den Schloßberg im historistischen Stil völlig neu zu überbauen, wurde nur die 1894 eröffnete Bergbahn realisiert. Der Lift Schloßbergplatz–Uhrturm ergänzt und konkurriert seit 2000 die Aufstiegshilfe Bahn. Für den städtischen Verkehr spielt die Eisenbahn und deren Schienen eine geringe Rolle. Womöglich wird sich das ändern. Die Stationen Raaba, Ostbahnhof, Straßgang und Don Bosco laden dazu ein. Einst konnte man von der Station Gösting zum Hauptbahnhof fahren.

„Styria“ und „Graz“

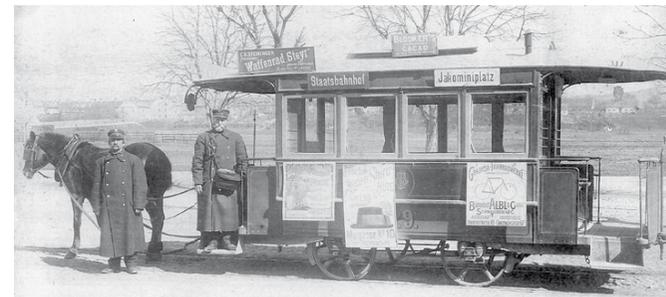
Sehr originell, aber wenig erfolgreich, war die Idee, Graz auf der Mur für den Personenverkehr zu erschließen. 1888 sollten zwei Murdampfer („Kübeck“, dann „Styria“, und die „Graz“) mit 70 cm Tiefgang und 40-PS-Maschinen jeweils 40 Passagiere in zwei Klassen transportieren. Es endete wie es angefangen hatte: mit Problemen. Beide Schiffe versanken, die „Styria“ rampte am Pfingstsonntag 1889 die Radetzkybrücke, sechs Passagiere verloren ihr Leben. Die gepfändete „Graz“ versank bei der Puntigamer Bücke. 1924 wollten Handwerker mit einem selbst gebauten 20-Pas-

sagier-Boot namens „Anna“ die Mur befahren. Ausgerechnet bei der Probefahrt für die Konzession lief die „Anna“ auf Grund. Die Kommission verabschiedete sich ohne Konzessionserteilung. Zuletzt war 1982 (Zahnradschiff und Murtaxis) und 1985 von einer Personenschiffahrt auf der Mur die Rede. Wer weiß, was nach einem Grazkraftwerk auf der dann gestauten Mur fährt?

Flugplatz St. Peter

Noch eine skurrile Fernverkehrs-idee: In der Ersten Republik gab es Pläne, einen Flugplatz nahe der Stadt zu errichten. St. Peter, die Göstinger Au und Hart (Gemeinde Straßgang) standen zur Auswahl. Aber auch der ausdauerndste Projektbetreiber, Bürgermeister Haugeneder von St. Peter, war nicht erfolgreich. Zum Ausgleich erreichte er die Errichtung des Senders in seiner Gemeinde.

Rund 20 Prozent aller Wegstrecken im Grazer Binnenverkehr wurden in den letzten Jahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Die Tendenz ist steigend. Also: Gute Fahrt!



Die Pferdetram vom ungarischen Staatsbahnhof (Ostbahnhof) zum Jakominiplatz (1889).