

## außerordentliche öffentliche Sitzung des Gemeinderates vom 10. Juni 2022

Einladung von Bürgermeisterin Elke Kahr zur außerordentlichen öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 10. Juni 2022 um 9.00 Uhr im Gemeinderatssaal.

### **3 Tagesordnungspunkt**

1. Öffentliches Verkehrssystem Graz – Endbericht

Die Vorsitzende, Bürgermeisterin Elke Kahr, eröffnet um 9.05 Uhr die außerordentliche öffentliche Sitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Graz. Sie stellt fest, dass der Gemeinderat ordnungsgemäß einberufen wurde und beschlussfähig ist.

**Bgm.<sup>in</sup> Kahr:**

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, der Tagesordnungspunkt, hier geht es um das öffentliche Verkehrssystem Graz und um den Endbericht, deshalb sind heute auch die Kolleg:innen der Verkehrsabteilung, der Graz Linien und der Stadtbaudirektion hier auch eingeladen worden, um dazu nach der Antragstellung auch den Bericht für Sie, liebe Kolleg:innen, aber auch für die Zuhörerinnen und Zuhörer, noch einmal zu berichten.

#### **4 Entschuldigungen**

**Bgm.<sup>in</sup> Kahr:**

Zur Anwesenheit heute, es gibt 13 Kolleg:innen, die heute nicht da sein können, teilweise aus beruflichen Gründen, aus Pflegegründen, krankheitsbedingt und drei Kolleg:innen wegen Urlaub.

## **5 Tagesordnung**

Bgm.<sup>in</sup> **Kahr:**

Zum Prozedere selbst, die Antragstellerin hat laut Geschäftsordnung eine Redezeit von 20 Minuten, die Wortmeldungen unserer Mandatar:innen im Gemeinderat betragen 10 Minuten. Festzuhalten ist auch, dass laut Geschäftsordnung in einer außerordentlichen Gemeinderatsitzung, wenn es um einen Antrag geht, keine Anträge, Dringlichkeitsanträge oder Fragen gestellt werden können, auch keine Zusatz- oder Abänderungsanträge, das geht nur bei einem Geschäftsstück. Das nur zur Information, weil das doch auch die erste Sondersitzung ist und dass man einfach das Prozedere kennt, das Ganze ist auch nachzulesen in der Geschäftsordnung im § 6 Abs. 2. Dann sind wir soweit mit den Mitteilungen fertig. Den Antrag hat die Kollegin Dani Gmeinbauer gestellt und der Herr Stadtrat Kurt Hohensinner hat mich gebeten, dass er den Antrag stellvertretend einbringen darf. Bitte, Herr Stadtrat Kurt Hohensinner.

### **5.1 Antrag auf Abhaltung einer außerordentlichen Gemeinderatssitzung**

**StR Hohensinner:**

Hoher Gemeinderat, werte Stadtregierung, liebe Zuseherinnen und Zuseher via Livestream von zuhause und auch aus den Büros. So eine Sondergemeinderatssitzung ist ganz etwas Besonderes. Und ja, wir haben eine besondere Situation und auch ein besonderes Thema am Tisch. Es geht um nicht weniger als um die große Verkehrslösung für unsere Stadt. Es geht darum, in Graz ein notwendiges und leistungsstarkes öffentliches Verkehrsmittel auf Schiene zu bringen. Die Entscheidungen, die wir gemeinsam in den nächsten Wochen und Monaten zu treffen haben, sind Jahrhundertentscheidungen, das muss uns auch bewusst sein, deshalb ist es auch wichtig, dass wir gut informiert werden, dass wir auch viel diskutieren und dass wir auch in diesem Haus Transparenz walten lassen. Wir sind der Meinung, eine

eilig einberufene Pressekonferenz und eine Ausschusssitzung unter Ausschluss der Öffentlichkeit widerspiegeln nicht die Tragweite dieser Entscheidungen. Was es jetzt braucht, ist ein großer politischer Schulterschluss und die Einbindung aller Fraktionen; das geht nur, wenn wir ganz offen und ausführlich diskutieren, nur so können wir gemeinsam als Stadt Graz stark auftreten. Es wird irgendwann einmal der Zeitpunkt kommen, wenn das Konzept gereift ist, wo wir gemeinsam schauen müssen, dass wir die finanziellen Mittel auch abholen können von anderen Gebietskörperschaften, deswegen ist es wirklich ganz wichtig, jetzt ausführlich zu diskutieren und dann möglichst geschlossen aufzutreten. Das Gute ist, und das war nicht immer so, ich bin jetzt schon lange Teil dieses Hauses, dass jetzt alle Fraktionen die große Lösung einfordern, den großen Wurf sozusagen, also das ist wirklich sehr erfreulich. Und jetzt geht es darum, darüber auch zu diskutieren, wie dieser große Wurf aussieht. Vorneweg ein großes Danke an alle Beamtinnen und Beamten, die hier mitgearbeitet haben in der Verwaltung des Magistrats, aber auch in der Holding und auch in der MUM. Die MUM, die Gesellschaft, die extra gegründet wurde, ist ja vor der Wahl sehr oft kritisiert worden und jetzt liefert uns diese Gesellschaft auch die Grundlage für unsere Entscheidung. Ebenfalls vorneweg freue ich mich, dass eigentliche alle Expertinnen und Experten zum Schluss gekommen sind, dass es eine Variante unter der Erde braucht. Also da ist ja auch sehr viel diskutiert worden, aber das ist die Gemeinsamkeit, die wir haben und das bestätigt uns auch als Grazer Volkspartei, weil wir Ende der letzten Periode genau für diese Richtung die Tür sehr weit aufgemacht haben. Wie dieser Weg jetzt unter der Erde jetzt aussehen wird, da haben wir jetzt nicht mehr die Hauptverantwortung, das nehmen wir zu Kenntnis. Die jetzige Regierung hat Details zu liefern, wie wir quasi dieses Projekt im wahrsten Sinne des Wortes auf Schiene bringen können, aber ich möchte hier für die Grazer Volkspartei sagen, wir werden uns aktiv und sehr konstruktiv in diesen Prozess einbringen. In diesem Zusammenhang sind da für uns einige Fragen offen, beispielsweise waren wir sehr erstaunt und verwundert, dass die Regierung bei der Pressekonferenz sich auf eine Variante fixiert hat, und ich habe ja auch den Bericht ausführlich studiert, das ist eine politische Entscheidung und fußt auf keine fachlichen Daten aus dem Bericht. Fakt

ist, dass zwei Varianten ausgeschieden sind, das sind die Varianten, einerseits von der KPÖ eingebracht, dass man das Straßenbahnnetz weitgehend ausbaut, und der Innenstadtring, meines Wissens nach ist das die Variante der grünen Fraktion gewesen, der Fraktion von der Verkehrsstadträtin. Zukunftsträchtig wurden drei Varianten bewertet, das sind die zwei S-Bahnkonzepte mit dem kurzen Tunnel und dem langen Tunnel und auch die Mini-Metro. Ich habe eben, wie gesagt, den Bericht sehr genau studiert und da hat es ja drei große Zielsetzungen gegeben und ein zentrales Ziel wurde von keiner Variante erreicht, den Öffi-Anteil des Modal Splits auf 30 % zu erhöhen, und das führt mich auch zur ersten konkreten Frage an die Grazer Stadtregierung: Seid ihr bereit, jetzt noch einmal in die Tiefe zu gehen, nachzumodellieren, dass wir in Richtung 30 % gehen, oder sind wir zufrieden mit dem Prozentanteil, den die jetzigen Konzepte geliefert haben? Die Frau Verkehrsstadträtin schüttelt den Kopf, es ist so, dass die 30 % von keinem Konzept erreicht wurden, aber du kannst dich dann eh selbst zu Wort melden. Und damit verbunden, eine große Verkehrslösung braucht ja natürlich auch die Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, einerseits natürlich von den Pendlern, die spielen eine Rolle in Graz, da fahren sehr viele Menschen tagtäglich in die Stadt, aber es braucht auch einen großen Mehrwert für die Grazer Bevölkerung. Und wenn man die von euch favorisierte Variante genau betrachtet, zwei von fünf innerstädtischen Stationen, also zwei bis maximal fünf Stationen sind innerstädtisch, das heißt, da gibt es einen klaren Richtungsentscheid für die Pendler und weniger für die Grazerinnen und Grazer. Und auch hier meine Frage: Seid ihr bereit, hier noch einmal in die Diskussion zu gehen, dass man vielleicht das Modell in diese Richtung entwickelt, dass die Grazerinnen und Grazer auch mehr von der großen Verkehrslösung profitieren? Der dritte Punkt, und das ist auch ein wichtiger Punkt, was bis dato nicht durchgeführt wurde, nur bei einem Konzept, aber bei den anderen nicht, ist eine umfassende Nutzwertanalyse. Und uns sagen die Fachleute, dass es jetzt an der Zeit wäre, eine Nutzwertanalyse aller Konzepte durchzuführen, und nicht von jenen Expertinnen und Experten, die jetzt die einzelnen Konzepte erstellt haben, sondern von externen Experten. Meine konkrete Frage: Seid ihr bereit, die Konzepte einer Nutzwertanalyse

zu unterziehen? Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Planungs- und Steuerungshoheit. Diese Planungs- und Steuerungshoheit wäre beim Straßenbahnausbau oder beim Bau einer Mini-Metro ganz klar bei der Stadt Graz gelegen, jetzt geben wir mit eurer Variante diesen Lead aus der Hand, da sind jetzt vor allem andere Gebietskörperschaften am Zug, Bund und Land, und die Verkehrspartnerinnen und -partner. Man kann das natürlich machen, wenn man ganz eng mit diesen anderen Partnern zusammenarbeitet, wenn man ganz eng mit den anderen politischen Vertretern am Tisch sitzt und das ausmacht. Das hat mich motiviert, am Dienstag den Telefonhörer in die Hand zu nehmen und ich habe den Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter angerufen und habe gefragt, ob er informiert war zum Zeitpunkt vor der Pressekonferenz; weil bei der Pressekonferenz habt ihr ja entschieden, es kommen nur noch zwei Varianten in Frage, und ich habe den Toni Lang gefragt, ob er darüber informiert war. Aus meiner Sicht ganz, ganz wichtig, weil das Land Steiermark spielt hier eine ganz große Rolle, und der Toni Lang, mit dem bin ich auch sehr verbunden, er war ja lange auch für den Sport im Land zuständig, hat mir gesagt, nein, er war nicht darüber informiert. Und da denke ich mir schon, wenn man jetzt ernsthaft eine große Lösung verfolgt und dann den Planungs-Lead aus der Hand gibt, dann sollte man mit allen anderen Partnern ganz eng abgestimmt sein. Und ich habe jetzt mit den anderen keine Telefonate geführt, aber ein wesentlicher Partner war hier nicht eingebunden, was mich schon ein bisschen verwundert hat, und auch verbunden, die ÖBB haben mir eine sehr transparente Aufstellung ihrer Infrastrukturprojekte, der Rahmenplan bis 2040 und das Grazer S-Bahn-Konzept, das ihr jetzt ausgewählt habt, findet sich in dem Rahmenplan bisher noch nicht. Jetzt ist meine konkrete Frage: Gibt es da jetzt schon Gespräche, ob dieses Konzept in diesen Rahmenplan mitaufgenommen wird? Ja oder nein? Vielleicht könnt ihr uns informieren über den Gesprächsstand, weil wenn das nicht der Fall ist, müssen wir davon ausgehen, dass wir erst 2040 vom Reden ins Tun kommen. Ich bin zu dem Zeitpunkt 62, also das würde sich dann schon sehr in die Länge ziehen. Und abschließend noch der Aspekt die Einbeziehung der Bevölkerung. Gerade bei einem Projekt dieser Dimension ist es ganz, ganz wesentlich, die Bevölkerung sehr gut zu

informieren, und ich gebe euch auch Recht, der jetzige Zeitpunkt wäre nicht geeignet, eine Volksbefragung durchzuführen. Also ich würde nicht wissen, was genau abgefragt werden sollte, aber es ist ganz wichtig, eine Bürgerbeteiligung durchzuführen, und ich glaube, dass die Frage auch legitim ist: Wäret ihr bereit, eine umfangreiche und laufende Kommunikation zu diesem Projekt zu starten und wenn das Vorhaben konkret ist, auch die Bevölkerung mitreden zu lassen? Weil ich kann mich erinnern, vor zwei Monaten hier im Gemeinderat, ich glaube, das war noch in der Messe, haben alle Fraktionen gesagt, das ist wichtig, jetzt ist aber noch nicht der richtige Zeitpunkt, aber wenn das Projekt gereift und geschüttelt ist, dann werden wir die Leute schon miteinbeziehen. Und dann bei der Pressekonferenz die Kehrtwende um 180 Grad. Also da würde ich auch gerne von euch wissen, wie ihr vorhabt, die Bevölkerung miteinzubeziehen. Ich möchte noch einmal zusammenfassen, wir als Grazer Volkspartei wir sehen die große Verantwortung für diese Zukunftslösung, wir werden uns aktiv und konstruktiv einbringen. Wir wollen eine ausgereifte Variante auf -1, die sich fachlich durchsetzt und nicht parteipolitisch motiviert ist. Wir hängen jetzt nicht an der Mini-Metro oder an einem anderen Konzept, hier soll sich wirklich die fachlich beste Variante durchsetzen, und dann wird der Gemeinderat auch mit den Stimmen der Grazer Volkspartei rechnen können. Wir wollen eine Verkehrslösung, die jetzt nicht einseitig für Pendlerinnen und Pendler ist, sondern diese Verkehrslösung soll vor allem auch für die Grazer Bevölkerung da sein, und ja, es braucht einen transparenten Prozess unter Einbindung aller Fraktionen und vor allem unter Einbindung der Bevölkerung. Ich möchte mich abschließend bedanken, dass wir uns alle Zeit nehmen für dieses wichtige Thema. Ich hoffe, unsere Fragen, die aus meiner Sicht absolut berechtigt sind, werden einigermaßen beantwortet, und ich freue mich jetzt auf eine sachliche Auseinandersetzung. Danke (*Appl.*).

***Originaltext des Antrages:***

*Außerordentliche Sitzungen des Gemeinderates finden gemeinhin aus besonderen Anlässen oder zur Behandlung dringlicher Angelegenheiten statt.*

*Die nun vorliegende ÖVS-Studie und die darauf basierende Entscheidung der Stadtregierung für einen S-Bahn-Tunnel ist zweifelsohne ein derartiger Anlass, der in seiner Tragweite für die Grazer Bevölkerung und darüber hinaus, einer dringlichen Behandlung zugeführt werden muss.*

*In diesem nun vorliegenden Expertenbericht wurde keine explizite Priorisierung der einzelnen Konzepte vorgenommen, die nun getroffene Entscheidung ist politischer Natur.*

*Dieses Jahrhundertprojekt benötigt ob seiner Tragweite eine breite Unterstützung der Bevölkerung und aller politischen Parteien. Um dies zu erreichen ist maximale Information, Transparenz, Kommunikation und Einbindung der Grazerinnen und Grazer, die es sprichwörtlich abzuholen gilt, oberste Priorität. Dies vor allem und gerade unter dem Gesichtspunkt, dass eine zunächst angekündigte Volksbefragung, mit der Begründung, die Komplexität des Themas sei für die zu befragende Bevölkerung überfordernd, von den Regierungsparteien abgesagt wurde. Man sei nun an einem Punkt angekommen, an dem man den Experten zu vertrauen habe.*

*Folgerichtig muss diesen Experten nun aber auch eine breite und geeignete Plattform geboten werden, um ihre Erkenntnisse dem höchsten politischen Gremium der Stadt, nämlich dem Grazer Gemeinderat, vorzustellen, um in Folge die Entscheidungen der derzeitigen Entscheidungsträgerinnen nachvollziehen zu können.*

*Namens der nachstehend unterfertigten Mitglieder des ÖVP-Gemeinderatsclubs stelle ich daher gemäß § 49 Abs. 2 des Grazer Stadtstatuts i.V.m § 2 Abs. 2 der GO für den Gemeinderat den*

**Antrag:**

*auf Abhaltung einer außerordentlichen Gemeinderatssitzung, welche die Ergebnisse sowie Auswirkungen der Expertenstudie „ÖVS Graz Endbericht“ für bzw. auf die Stadt Graz und ihre Bevölkerung in Behandlung nimmt und Information und Diskussion über weitere notwendige Weichenstellungen bietet.*

Bgm.<sup>in</sup> **Kahr**:

Zum weiteren Prozedere, bevor wir jetzt zur Diskussion kommen, gilt es jetzt auch noch einmal den Endbericht zu präsentieren. Und danke, dass der Herr Baudirektor DI Werle, der Abteilungsleiter der Verkehrsplanung DI Feigl und der Herr Andreas Solymos von den Graz Linien bereit sind, hier zu berichten. Herr Baudirektor, ich glaube, dass Sie zuerst beginnen.

***Die nachfolgenden Berichterstattungen wurden mittels PowerPoint-Präsentation ergänzt.***

Stadtbaudirektor DI Mag. **Werle**:

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, sehr geehrte Stadtregierung, hoher Gemeinderat. Ich danke, dass ich hier kurz ein Ergebnis aus dem Expertenpapier Ihnen vorstellen und berichten darf. Und hier begleitend auf der Präsentation, basierend auf der MUM-Studie hat die vormalige Stadtregierung im Stadtsenatsbeschluss im Mai 2021 uns beauftragt und eingeladen, dass jede im Gemeinderat vertretene Fraktion einen Experten, eine Expertin nennen darf, um dann gemeinsam geeignete Verkehrssysteme für eine ÖV-Weichenstellung in Graz zu diskutieren. Das wurde gemacht, das war in diesem Stadtsenatsbeschluss im Mai auch detailliert geregelt, und die Akteure für diese ÖV-Strategie waren die Stadt Graz, vertreten durch die Stadtbaudirektion und die Verkehrsplanungsabteilung, dann die Holding Graz mit den Geschäftsführern und den Spartenbereichsleitern bei den Graz Linien. Das Land Steiermark, ich sage glücklicherweise, weil hier Phänomene in Graz nicht an der Stadtgrenze enden, sondern vernetzt sind mit der Region, die genannten externen Experten waren alle männlich, darum Experten, und die Prozessbegleitung wurde durch die Firma Trigon koordiniert. Das war für uns eine sehr positive Erfahrung, weil es geschafft wurde, trotz unterschiedlichster Zugänge immer eine sachliche Basis zu erreichen in dieser Expertenrunde, und auch das Ergebnis, das jetzt vorliegt, wird gemeinsam getragen;

das ist auch wichtig, denke ich mir, dass hier auch fachlich eine Einigkeit besteht jetzt bei diesen Aussagen in diesem Papier. Was waren die Fragestellungen des Stadtsenates, die zu untersuchen waren? Wie erreicht man einen Modal Split für den öffentlichen Verkehr in Graz von 30 %? Derzeit ist er bei 20 %, knapp darunter. Wie kann man diesen erreichen? Welche ÖV-Systeme sind in Graz zeitgemäß und leistungsstark, um dieses Ziel zu erreichen? Und welche Vorteile generell bringt der überregionale Schienenausbau für Graz, Koralmbahn etc., welche Chancen sehen wir darin? Ich würde jetzt übergeben an den Kollegen Feigl, der diese verschiedenen Referenzfälle Ihnen präsentieren wird.

Verkehrsplanungsamtsleiter DI **Feigl**:

Vielen Dank. Sehr geehrte Mitglieder der Stadtregierung, sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates, sehr geehrte Zuschauer:innen. Ich habe heute die schwierige Aufgabe, Ihnen ein Jahr Prozess auf den Punkt zu bringen und trotzdem ein kurzes Blitzlicht darüber zu geben, und das mache ich sehr gerne, weil es auch insofern für uns ein spannender Prozess war, dass wir uns ja diese Experten nicht ausgesucht haben, sondern die wurden ja nominiert von allen Parteien. Wir haben da wirklich sehr interessante und profunde Persönlichkeiten kennengelernt und die haben alle beigetragen. Die waren am Anfang natürlich sehr kompetitiv, haben alle ihre Projekte und ihre Ideen, um hier bestmöglich weiterzukommen, eingebracht, haben aber auch viel in dieser Zeit voneinander gelernt. Und es war auch spannend zu sehen, wie sich das gegenseitig befruchtet hat und der eine oder anderen die Idee vom anderen gut gefunden hat und auch selbst in sein Konzept eingebaut hat, Verständnis auch dafür da war, dass das eine oder andere nicht funktioniert, und das hat mir auch sehr gut gefallen, das würde ich so als Grundbild auch gerne übermitteln, dass das ein sehr konstruktiver Prozess war, der eben in diesem Endbericht nach einer Zeit geendet hat, zu dem alle Experten von allen Parteien auch stehen. Im Laufe dieses Jahres war am Beginn das Thema: Wo ist unser Zeithorizont in der Planung? Da wurde sehr rasch von 2030 auf 2040 abgestellt, weil

man gesagt hat, bis 2030 ist nicht so viel möglich aus verschiedensten Gründen zur Realisierung. Das war auch eine gemeinsame Feststellung der Experten, dass 2040 der neue Betrachtungszeitraum sein muss. Dann wurde erarbeitet in den nächsten Wochen, nachdem man alle Konzepte gemeinsam gesichtet hat, ein sogenannter Referenz- oder Basisfall. Die Experten haben sich darauf geeinigt, und wir sind ja heute nur das Sprachrohr dieser Gruppe, dass man davon ausgehen muss, dass der Referenzfall im Jahr 2040 realisiert ist spätestens und alle anderen Konzepte darauf aufbauen, und ich möchte Ihnen ganz schnell aufgrund der Zeit den Referenzfall vorstellen, was das für die einzelnen Verkehrsarten bedeutet. In der Karte rechts und auch in allen weiteren Karten sehen Sie immer in rot das Eisenbahn- oder Schienennetz, in blau das Straßenbahnnetz und in grün, auszugsweise als Wichtigstes, das Busnetz. Im Referenzfall 2040 gehen die Experten davon aus, dass am S-Bahnnetz ganz dichte Takte gefahren werden, das kann man mehr oder weniger ganz grob umschreiben: sechs bis acht Züge pro Stunde und Richtung. Die Experten gehen davon aus, dass der Nahverkehrsknoten Gösting und darüber hinaus auch Reininghaus und Seiersberg gebaut sind. Zum Straßenbahnkonzept und zum Netz gehen die Experten davon aus, ist ja mittlerweile auch bestätigt, dass die Innenstadtentlastungsstrecke gebaut ist. Und beim städtischen Busnetz geht man davon aus, dass die von den Kollegen der Holding auch mit uns gemeinsam geplanten Busnetze 2022 in Betrieb sind mit gewissen Verstärkungslinien. Im Regiobusnetz geht man davon aus, dass das Angebot vom letzten Herbst in Betrieb ist, jedoch mit einem stärkeren Takt, mindestens 30 Minuten. Jetzt wird es zu den einzelnen Projekten gehen und da wollte ich vielleicht noch hier auch sagen, dass ich das Projekt gemeinsam mit dem Kollegen Solymos von der Holding Graz Linien leiten durfte, was, glaube ich, insofern auch ganz wichtig war, weil natürlich alles, was wir entscheiden, im Betrieb Kosten nach sich zieht, woran der ÖV-Betreiber auch Interesse hat, hier auch diese Kosten möglichst effizient und gering zu halten. Ich versuche jetzt in Blitzlichtern und solchen Mini-Steckbriefen die einzelnen Konzepte zu erläutern, vor allem das Alleinstellungsmerkmal jedes Konzeptes. Sie sehen alles im Endbericht, und natürlich sind wir da auch immer für Fragen zum Endbericht, der ja sicher auch herausfordernd

ist zu lesen, zur Verfügung. Aber Konzept 1, Metro: Alleinstellungsmerkmal, zwei gänzliche neue unterirdische Metrolinien, die im Wesentlichen von West nach Ost und von Nord nach Süd verlaufen, aber auch einige Points of Interests ansteuern. Hier sieht man, man braucht einen Tunnel von rund 25 Kilometer Länge. Das Metrokonzept hat sich auch weiterentwickelt im Zuge dieses einjährigen Prozesses, dass jetzt 13 Kilometer neues Straßenbahnnetz hinzugekommen sind. Und in der Tabelle links sehen Sie dann immer auch die Auswertungen der jeweiligen Konzepte, dass man beim Metro-Konzept jetzt z.B. neben diesen 53 neuen Fahrzeugen für die Metro auch 17 neue Fahrzeuge im Straßenbahnfahrzeugsegment benötigt. Die Stärken sind durchaus, also nur jetzt beispielhaft angeführt, alle Werte, hier ein detailliertes Konzept in Form der MUM 2030+ GmbH vorliegend. Schwächen wurden von Experten immer gemeinsam alle Punkte ausgefüllt, sind durchaus eine Teilwirksamkeit, die eigentlich nicht wirklich vorhanden ist, weil man müsste auch zur Gänze mehr oder weniger bauen. Chancen, jedenfalls beim Metro-Konzept kann ich diesen Metro-Waggon schon verdoppeln, recht rasch, und dadurch eine noch höhere Leistungsfähigkeit erreichen, wenn man sie dann benötigen würde. Und die Risiken sind sicher ein für uns noch nicht vorhandenes Risiko der Rechtsverfahren, die wir halt in Graz nicht kennen, wie man bei U-Bahnen die Verfahrensrisiken einschätzen müsste. Das nächste Konzept ist die City-S-Bahn, die City-S-Bahn hat jedenfalls als Alleinstellungsmerkmal die Nutzung der vorhandenen Schleppbahntrassen, da gibt es ja eine nach Norden, eine nach Süden, vor allem die nach Andritz wird hier stark empfohlen, diese Schleppbahntrasse zu nutzen für S-Bahnzüge. Hier will man auch durch den Hauptbahnhof durchbinden und direkt nach Andritz einen S-Bahnverkehr führen. Auch in weiterer Folge, wenn es die Stadtentwicklung notwendig macht, wäre hier der Vorschlag, auch die Schleppbahn nach Rudersdorf zu nutzen, dann gegebenenfalls zweigleisig auszubauen, um auch neue Stadtentwicklungsgebiete im Bereich Rudersdorf zu erschließen. Weiters setzt hier dieses Konzept auch stark auf den Straßenbahnausbau. Dieses Konzept hat sozusagen keine unterirdischen Verkehrslösungen vorgeschlagen. Wir haben ja rund 40 Kilometer auch neues Straßenbahnnetz vorgeschlagen, eben auch neue Straßenbahn-Ring-Linienführungsmöglichkeiten, darum braucht man bei diesem

Konzept auch bis zu 88 neue Straßenbahnfahrzeuge. Die Stärken sind durchaus die geringsten Baukosten, dazu kommen wir noch später. Die Schwächen, eine ist natürlich der uns bekannte Verteilungskonflikt im öffentlichen Raum, wenn man alles auf der attraktiven Stadtebene abwickelt gemeinsam. Das führt uns auch zu den Risiken, dass man hier natürlich bei Störungen anfällig ist im Gesamtverkehrssystem, wenn das eine oder andere gestört ist, leiden die anderen durchaus mit. Chancen, hier wurde gemeinsam von den Experten erkannt, dass man das auch sukzessive bauen könnte, und eine hohe Genehmigungschance da ist, weil man dieses Konzept Straßenbahnausbau ja in der Stadt Graz ja sehr gut beherrscht. Die beiden S-Bahn-Tunnel, zuerst der kurze. Der kurze S-Bahn-Tunnel führt das vorhandene System der S-Bahnen weiter und erschließt den Grazer Osten, schmiegt sich um den Schloßberg, wie man hier in der Skizze vielleicht grob sieht, hat eine Station nach dem Hauptbahnhof bei der Universität, die nächste Station am Jakominiplatz und bindet dann wieder ein in die Ostbahntrasse beim Ostbahnhof. Hier gibt es eben einen auch damit verbunden doch sehr starken Ausbau des Straßenbahnnetzes von rund 50 Kilometern, dadurch auch 75 neue Fahrzeuge als Straßenbahnbedarf. Übrigens diese ganzen neuen Straßenbahndarfe sind auch abgebildet mit Remisenbedarfen und die kommen dann auch nachher noch in den Kosten natürlich auch in Spiel. Dieser Konzeptautor hat sich durchaus schon sehr im Detail Gedanken gemacht für Führungen und sieht vor allem hier als Alleinstellungsmerkmal die offene Bauweise als Schlüssel, damit kann man die Kosten senken. Das bedeutet, man baut das Projekt wie einen Kanal, man grabt das komplett auf die Straße, legt die Infrastruktur hinein und macht es wieder zu. Das führt eben auch schon zu den Schwächen, wo man eben gemeinsam festgestellt hat, das sind natürlich dann längere Verkehrsbehinderungen durch die offene Bauweise für alle Betroffenen. Bei Stärken wäre, dass man diesen City-Tunnel eigentlich losgelöst betreiben kann von anderen Verkehrsarten, die Chancen sieht dieser Konzeptautor, man kann den City-Tunnel auch ohne Straßenbahnausbau bauen theoretisch. Und die Risiken, das sagt er auch selbst, die Umsetzbarkeit der offenen Bauweise ist natürlich im Stadtsystem eine sehr lange Beeinträchtigung.

Der nächste Konzeptautor hat das Projekt S-Bahn-Tunnel-lang eingebracht, hier hat

man eine etwas moderatere Straßenbahnnetzlänge neu, aber einen längeren Tunnel. Also der kurze Tunnel hätte grob eine Strecke, wenn man es insgesamt sieht, von 5,9 Kilometer Länge, der lange Tunnel hat eine Länge von rund 7 Kilometer Länge und ist aber bergmännisch gebaut, das heißt, man bohrt sich hier unter der Erde, ähnlich wie bei der Metro, fort und hat dadurch eben, ich komme gleich wieder zu den Stärken, weniger Beeinträchtigung der Oberfläche. Die Schwächen des S-Bahn-Tunnels-lang sind, dass man so eine Art Ganz- oder Gar-nicht-Schwäche erkannt hat, man muss den Tunnel fertigbauen, da gibt es keine Teilinbetriebnahme eines Tunnels von A nach B, das geht nicht. Die Chancen wären auch die Stadtentwicklung bei diversen Stadtteilzentren, und die Risiken sind dort sicher auch wie bei allen Projekten, wo man Land und Bund mitbenötigt, die Erzielung von Einigungen mit diesen Finanzierungs- und Projektpartner:innen. Beim S-Bahn-Tunnel-lang, vielleicht ist das noch ein Thema zum Unterschied vom S-Bahn-Tunnel-kurz, hier gibt es auch eine bessere Möglichkeit, eine Ringführung des ÖV-Betriebs, vor allem im Schienenbetrieb, zu machen, also die S-Bahnen könnten hier auch im Ring fahren. Hier braucht man 50 neue Straßenbahnen. Und vielleicht die Führung ganz grob, weil sie eben länger ist, geht bis zur Wirtschaftskammer, erste Station nach Hauptbahnhof wäre Wirtschaftskammer, dann Universität, dann Jakominiplatz und Ostbahnhof. Dann haben sich die Experten im Zuge dieses einjährigen Prozesses auch darauf verständigt, sie wollen noch einmal schauen, was bewirkt es, das Straßenbahnnetz, das ja die Stadt Graz eigentlich am besten auch beherrscht neben dem Busnetz, massiv auszubauen und sozusagen einen Maximalausbau des Straßenbahnnetzes untersuchen wollen, was erzielt deren Modal Split-Werte, und hat hier 62 Kilometer neues Straßenbahnnetz einmal modelliert und konstruiert zu den bestehenden 40 Kilometern, da bräuchte man 130 neue Fahrzeuge, massiven Ausbau der Remisenkapazitäten natürlich, den wir sowieso benötigen. Hier wären die Stärken eine schrittweise Verkehrswirksamkeit. Man sieht natürlich als Schwächen, der große Knoten Jakominiplatz wird noch stärker belastet, hier gäbe es auch Lösungen in Betriebskonzepten, aber das muss man ganz offen sagen, die Chancen wären natürlich die städtebauliche Aufwertung, was ja bei jedem

Straßenbahnprojekt an und für sich möglich ist, siehe Reininghaus oder Smart City oder andere vergleichbare gute Beispiele. Aber die Risiken natürlich auch hier, zuletzt eben genannt standortneue Remisen; wir sind jetzt eben schon auf der intensiven Suche nach Remisen und Alternativstandorten, hier wird sich das Problem sicherlich noch verschärfen. Nachdem jetzt alle Konzepte von Experten gemeinsam noch einmal überarbeitet wurden und vor allem auf vergleichbares Niveau gebracht wurden, es war eine unserer wesentlichen Aufgaben in den letzten Wochen und Monaten, die auf ein vergleichbares Niveau zu bringen, hat man dann mit der TU Graz die Modellierung gestartet und Modellierung heißt, man hat in einem sehr umfangreichen Rechenmodell, da wurde das Modell der TU Graz herangezogen, was schon die MUM 2030+ GmbH verwendet hat, noch weiterentwickelt und verbessert, hat man die einzelnen Modell berechnet. Ein wichtiger Zwischenschritt für die Experten war, dass man ungefähr in der Hälfte Bearbeitungszeit sich auf etwas geeinigt hat, das war für uns auch spannend zu sehen und für uns nicht vorhersehbar, dass die Experten gemeinsam gesagt haben, sie finden etwas ganz wichtig und wollen uns, und damit auch Ihnen, das mitgeben, und sie haben jetzt eben einen Konsens gefunden über alle ihre Papiere und dieser Konsens wurde sogar extra von ihnen unterzeichnet und ist auch im Bericht zu finden. Da möchte ich nur ganz kurz beleuchten, weil unabhängig von der Entscheidung, was danach passiert und wichtig und sinnvoll ist, ist der Konsens, glaube ich, vor allem eine ganz wichtige Projektherausforderung für die nächsten Jahre, auch budgetär. Alle Experten sagen, wir müssen jedenfalls die Süd-West-, Nord-West- und Uni-Linie bauen entsprechend des Grundsatzbeschlusses vom November 2019. Man muss dazusagen, die Metroexperten haben hier etwas geringere Längenäste, darum ist es auch teilweise strichliert eingezeichnet, aber grundsätzlich decken sich diese Linien auch mit den Metroexperten und alle sagen, Liebenau-West müsste man relativ zeitnah auch entwickeln und vor allem dieses eher nicht gut abgedeckte Gebiet St. Peter, schraffiert eingezeichnet, mit Straßenbahnlinien auch unbedingt versorgen. Und sie geben uns noch einmal mit, wir müssen uns, ganz wichtig, konzentrieren, auch dass Remisen und Werkstätten auch in einem entsprechenden Ausmaß zur Verfügung stehen und an den richtigen Standorten. Zum

S-Bahn-Ausbau empfehlen die Experten natürlich nur, weil es ist ja nichts, was die Stadt alleine betrifft, sondern massiv das Land und den Bund, sie haben alle Konsens, dass der Nahverkehrsknoten Gösting dringend gebaut werden muss, dass die GKB weiter zweigleisig ausgebaut werden soll und dass in weiterer Folge auch die Nahverkehrsknoten Reininghaus, Wetzelsdorf, Webling, Straßgang und Seiersberg, weil der ist ja auch außerhalb des Stadtgebietes, aber wir haben es gesamtverkehrlich immer betrachtet, gebaut werden sollen. Das liegt jetzt teilweise jetzt außerhalb der Stadt, aber die Verkehrsexperten sehen natürlich immer den Verkehr ganzheitlich und im Ballungsraum, und in weiterer Folge den Ausbau der steirischen Ostbahn. Also dieses Konsenspapier würde ich gar nicht unterbewerten, das ist ein ganz wichtiger Zwischenschritt gewesen in unserem Prozess. Und jetzt zu den Ergebnissen der Modellierung, wo man dann einmal den Nutzen dieser einzelnen Konzepte sieht, zu den Kosten kommt dann gleich der Kollege Solymos. Unser derzeitiger Stand des ÖVs ist ja nach der letzten Erhebung der Grazer Wahlbevölkerung im Herbst 2021 18,2 %, im Stadtsenatsbeschluss war unser Auftrag oder der an die Experten weitergebene Auftrag: Was braucht es, um 30 % zu erreichen? Und wie schon eingangs erwähnt, hat es keines der Konzepte erreicht, das war sehr, sehr überraschend und wir haben auch dazu einen eigenen Block im Bericht, die man jetzt aber mit den MUM-Ergebnissen nicht vergleichen kann und soll, aber hier ist jetzt einmal wichtig, vergleichbare Basis, vergleichbarer Rechenvorgang, darum vergleichbare Ergebnisse. Massiv für die Grazer Wohnbevölkerung bewirkt im engen Abstand hintereinander die Metro und der S-Bahn-Tunnel-lang mit rund 24,6 und 23,8 % am meisten Modal Split, allerdings, ich sage einmal, weit weg von 30 %. In weiter Folge ist dann die City-S-Bahn und eigentlich der S-Bahn-Tunnel-kurz gleichauf mit rund 22,3 %, also hier schon eingangs erwähnt, die 30 % erreicht keines der Konzepte, die Experten haben sich aus Eigeninteresse massiv darum bemüht, das zu erreichen, aber es ist keinem davon gelungen. Für die Pendler:innen, also im Ballungsraum, ist ja auch für das CO<sub>2</sub>-Betrachten wichtig, weil der Verkehr und das CO<sub>2</sub> natürlich an der Stadtgrenze keine Grenze sieht, haben wir etwas andere Wert bzw. Reihung, hier ist eben der S-Bahn-Tunnel-kurz mit 26,6 kurz vor dem S-Bahn-Tunnel-lang und dann nach der Metro der, der am meisten hier

erreicht. Also man kann hier auch zusammenfassend sagen, die unterirdischen Lösungen erreichen hier am meisten, der Referenzfall ist immer grau dargestellt, würde hier eben rund 23 % erreichen. Jetzt würde ich zum Kollegen Solymos von den Linien übergeben zur Betrachtung der Kosten, sowohl Infrastruktur als auch Erhaltungskosten und Betriebskosten.

**DI Solymos** (Graz Linien, Spartenbereichsleitung):

Dankeschön, geschätzte Damen und Herren. Zu den Kosten ein paar Bemerkungen, die glaube ich, sehr wichtig sind. Wie kann man Kosten verschiedener Konzepte vergleichbar machen? Wir haben das so gemacht, dass wir alle Projekte wie bei einem Legobaukasten in Einzelelemente zerlegt haben und für diese Einzelelemente haben wir Preissätze angenommen und mit diesen Preissätzen alle Konzepte wieder wie ein Puzzle zusammgebaut. Das heißt, es ist 1 Kilometer S-Bahn-Gleis an der Oberfläche, 1 Kilometer S-Bahn-Tunnel, eine unterirdische Metro-Station, eine unterirdische S-Bahn-Station, die Tunnelausstattung, die Anzahl der Fahrzeuge, die Preise der Fahrzeuge, also wie in einem Baukasten haben wir alle Konzepte mit denselben Ansätzen bewertet. Wir haben die Aufgabe uns dahingehend gestellt und ein bisschen einfacher gemacht, indem wir gesagt haben, das Ziel ist es, die Kosten der jeweiligen Varianten nur zu vergleichen, das heißt, hier einen Vergleich sichtbar zu machen. Die Preisbasis, mit der wir gerechnet haben, war das Jahr 2021, das heißt, das was Sie hier sehen, sind keine Baukosten, schon gar keine Baukosten im Jahr 2030, 2040 oder wann auch immer das umgesetzt wird, sondern sind Preise aus 2021, um einfach nur diese Varianten vergleichbar machen zu können. Und was natürlich jetzt auch wichtig ist, das sind jetzt die Kosten der jeweiligen Konzepte, und das berücksichtigt jetzt nicht die Zuzahlung Dritter, also Fördermittel von Bund, Land oder wer auch immer da als Sponsor gewonnen werden könnte, ist auch hier in dieser Darstellung nicht ersichtlich. Und Sie sehen ganz links der Balken der Metro, da ist eben die Infrastruktur, der 25 Kilometer lange Tunnel mit den 26 Haltestellen, das kostentreibende Element, und Sie sehen, bei den anderen Varianten immer unten in dunkelblau gehalten, das sind

jeweils die anteiligen Kosten der S-Bahn und in hellblau gehalten die anteiligen Kosten des Straßenbahnausbaus, Werkstätten und Infrastruktur, Remisen sind dann die obersten Balkenelemente in grün. Und Sie sehen, je länger auch ein S-Bahn-Tunnel ist, desto teurer ist natürlich die Infrastruktur, und Sie sehen, dass eben die unterschiedlichen Konzepte unterschiedliche Ergänzungen des Straßenbahnnetzes vorsehen, und daher sind auch diese Blöcke der Infrastruktur Straßenbahn unterschiedlich groß. Beim S-Bahn-Tunnel-kurz stecken da 49 zusätzliche Kilometer Straßenbahnnetz drinnen, beim S-Bahn-Tunnel-lang beispielsweise 30, so sind quasi jetzt Kosten der einzelnen Konzepte abgebildet im Sinne eines Vergleiches, und wie gesagt, nicht die Errichtungskosten. Das, was bei dieser Darstellung jetzt natürlich ein wenig abgeht, das ist, dass man die einzelnen Infrastrukturelemente unterschiedlich lange nutzen kann. Ein S-Bahn-Tunnel oder ein Metro-Tunnel wird auf 100 Jahre abgeschrieben, das heißt, er hat eine Nutzungsdauer von 100 Jahren. Eine Straßenbahn wird man nach ca. 33 Jahren ersetzen, gewisse unterirdische Bauelement, wie Haltestellen beispielsweise, wird man wahrscheinlich 50 Jahre nutzen und einen Autobus nur 10 Jahre. Und um das auch sichtbar zu machen, haben wir die Infrastruktur und Betriebskosten auf einen Zeitraum von 100 Jahren gerechnet, sodass man quasi am Ende dieses Betrachtungszeitraums sich nicht mit irgendwelchen Restwerten abmühen muss, und wenn man das dann quasi durch 100 dividiert, dann kommt man auf jährliche Infrastruktur und Betriebskosten. Und das was, was man hier sieht, ist, dass beispielsweise bei der Infrastruktur die Beträge dadurch etwas nivellieren, das heißt, diese Einmalinvestition der Metro bei einer 100-jährigen Betrachtung ist nicht mehr um so viel teurer als es die anderen Konzepte sind, und bei den Betriebskosten sieht man auch die Bandbreite, wie sich das bewegt. Man muss da vielleicht noch dazusagen, Sie kennen das wahrscheinlich von der Metro-Studie, dass dort ein automatisierter Betrieb vorgesehen ist, also ohne Fahrpersonal, und trotzdem sind Betriebskosten so hoch. Das hängt natürlich mit den unterirdischen Stationen zusammen, die hohe Betriebskosten haben, Energiekosten usw., und bei den anderen Konzepten ist es natürlich dann eine entsprechende Mischung aus Betriebskosten der Infrastruktur und vor allem Personalkosten für die vielen zusätzlichen Straßenbahnen

und S-Bahn-Züge, die dann hier unterwegs sind. Das ist jetzt quasi einmal eine Betrachtung im Sinne einer Erstinvestition und einmal die 100-jährige Betrachtung, wo man dann eben auf jährliche Kosten zurückschließen kann. So viel von meiner Seite und jetzt übergebe ich an den Baudirektor.

Stadtbaudirektor DI Mag. **Werle:**

Ich darf jetzt im letzten Drittel noch auf die Kernaussagen eingehen. Und, weil heute auch schon angesprochen, das Thema Nutzwertanalyse, das ja Bestandteil war des Stadtsenatsauftrags, die Experten waren sich dann einig, dass man anstatt dieser abstrakten Zahl, die das Ergebnis einer Nutzwertanalyse darstellt, umschwenkt auf qualitative Makrokriterien. Für Sie jetzt als Politiker:innen, die hier entscheiden müssen in diesen Fragen, ist es vielleicht hilfreicher, das war die Expertenmeinung, anstatt dieser Zahl Kriterien, die auch ein bisschen Orientierung bieten, hier anzubieten, weil es ist sicher entscheidend für Sie, was ist denn in der Bauphase, was sind die Auswirkungen auf die Stadt? Was hat das auch für Auswirkungen auf die Umwelt im Bau und im Betrieb? Wie ändert sich der öffentliche Raum, die Straßenraumgestaltung, generell die Stadtentwicklung? Wie sind soziale Komponenten zu bewerten bei diesen verschiedenen Systemen? Wie ist der Zeithorizont? Wie ist die Umsetzung? Und, und, und. Also was waren diese Aspekte, die hier dargestellt wurden, und jetzt komme ich zu den Kernaussagen aus der Verkehrsmodellierung. Eine zentrale ist, man rechnet generell bis zum Referenzfall 2040 mit einem sehr starken Verkehrszuwachs, weil die Bevölkerung stark wächst und eine deutliche Verbesserung des ÖV-Angebotes in diesem Zeitraum stattfinden muss. Kollege Feigl hat es schon angedeutet, ob das zusätzliche Nahverkehrsknoten sind, ob das ein weiterer Ausbau von Straßenbahnen in der Fläche ist usw. Jetzt ist aber auch bedeutsam, dass kein Konzept die 30 % ÖV-Anteil alleine durch die Attraktivität erzielen kann. Das heißt, relativ hat am meisten das Metro-Konzept, dann gefolgt von den zwei S-Bahn-Konzepten, was diese Attraktivität betrifft, und bei der Stadtumlandbeziehung, liegt dann ziemlich auf der Hand, sind die höchsten Attraktivitäten auch bei den drei

unterirdischen Systemen. Hier liegen die S-Bahn-Systeme vorne. Das kann man relativ leicht erklären, denke ich mir, wenn eine S-Bahn durchgebunden wird aus der Region, muss ich zumindest einmal weniger umsteigen. Das Umsteigen auf ein anderes Verkehrsmittel ist bei kurzen Wegen extrem unattraktiv und wirkt sich sehr drastisch aus auf die Akzeptanz, das nennt man in der Verkehrsplanung Level of Service, und man kann sagen im Kontext von Graz, zweimal umsteigen wird dann schon die Akzeptanz massiv drücken. Das ist von der Region betrachtet. Die drei Konzepte eben mit den Tunnellösungen haben die höchsten ÖV-Anteile, sie sind auch die leistungsfähigsten und haben die höchste Reisegeschwindigkeit. Die beiden S-Bahn-Konzepte haben auch die höchsten Einsteigerzahlen außerhalb von Graz. Das liegt eben daran, dass man hier attraktiv, wenn Park & Ride in der Region auch verstärkt ausgebaut wird, hier mit einer sehr hohen Geschwindigkeit, im Idealfall ohne Umsteigen, ans innerstädtische Ziel gelangt oder halt mit einmal Umsteigen dann auf die Fläche für Straßenbahn und Bus. Und dieses Potenzial bei den Pendler:innen darf man nicht geringschätzen, weil das ist eigentlich in der regionalen Betrachtung ein Hauptproblem, weil aktuell ca. 85 % der Einpendler:innen mit dem PKW nach Graz kommen, weil diese Alternative nicht attraktiv ist, und das ist ein Faktum. Im Grazer Binnenverkehr, auch interessante Bemerkung im Konzept oder in diesem Expertenpapier, besteht ein sehr starker Austausch, ich sage bewusst nicht Konkurrenz, weil das soll synergetisch wirken Rad und ÖV, also Straßenbahn, Bus und Fahrradverkehr sind beide sehr attraktiv, ist es sowohl als auch, sollte jedenfalls also in der weiteren Strategie angestrebt werden und ist auch ein Beleg für die kurzen Wege in Graz, dass das so attraktiv ist. Kernaussage zwei. Das S-Bahn-Konzept mit dem kurzen Tunnel hat ja bezogen auf die PKW-Fahrleistung die höchsten Einsparungen in diesem Vergleich ergeben, alle Konzepte führen jedoch zu einer deutlichen Verbesserung, was die schienengebundene Erschließung in der Stadt Graz bedeutet logischerweise, wenn so massiv ausgebaut wird, ist das natürlich eine logische Konsequenz. Und auch aus dem Expertenpapier mit dem Konzept S-Bahn-Tunnel-kurz können, was den PKW-Verkehr betrifft, am meisten CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden, Konzept Metro am meisten Stickoxidemissionen. Da muss man dazusagen,

das ist auf dem Betriebsfall gerechnet, nicht auf die Errichtung, weil da wird natürlich sehr viel Beton eingebaut. Und Stadtentwicklung und die Entwicklung des Verkehrsangebotes sollten und müssen Hand in Hand gedacht werden. Wir haben ein paar sehr positive Beispiele schon realisiert. Das ist Reininghaus, wo ja quasi mit dem Bezug der großen Wohnanlagen schon die städtische Straßenbahn in Betrieb gegangen ist, ebenso bei der Smart City; dieses Ineinandergreifen sollte generell quasi immer angewandt werden, wo möglich, weil es diese Zwangsmobilität mit dem Auto vermeidet dadurch. Was sind jetzt die Schlussfolgerungen? Es gab ja drei Fragen zu beantworten vom Stadtsenat: Wie erreicht man eben diesen Modal Split von 30 % für den öffentlichen Verkehr? Und das ist klar die Aussage, die Systeme alleine durch Attraktivität können das nicht leisten, es braucht Begleitmaßnahmen, das zeigen auch alle anderen Städte, das in Wien wissen wir noch immer. Diese Begleitmaßnahmen sind sogenannten Push- und Pull-Maßnahmen. Also Push, mit Druckausüben, auf ein anderes Verkehrssystem zu verlagern, als Schlüsselgröße wird es das Stellplatzmanagement in der Stadt. Wie geht die Stadt mit ihren Stellplätzen im öffentlichen Raum, aber auch im privaten Raum, sehr schwer beeinflussbar, um? Weil das ist ein kausaler Zusammenhang, was den MIV betrifft und die Attraktivität. Aber auch der öffentliche Raum ist zu attraktivieren, also gerade dort, wo es für die vielen Nutzungen, die sich überlagern, zu wenig Platz gibt, hat die Politik Prioritäten zu setzen, unter dem Titel Neuverteilung des öffentlichen Raums, um auch hier die aktive Mobilität zu fördern. Ebenso kommt aus dem Expertenpapier die klare Aussage, dass, und das ist sehr wichtig für uns, egal für welches unterirdische System man sich entscheidet, der Straßenbahnausbau, also die Fläche, ist weiter zu forcieren, also wir dürfen hier nicht warten und hoffen, dass uns irgendeine unterirdische Lösung den großen Segen bringt irgendwann einmal. Noch dazu muss man erwähnen, dass diese unterirdischen Lösungen Linearverteiler sind, das heißt, die erschließen auf einer Linie, nicht in der Fläche. Wir brauchen in Graz, aber auch in der Region, eine Flächenerschließung, darum muss immer zu diesem verstärkten Rückgrat mehr Kapazität, mehr Leistungsfähigkeit in der Linie auch die Fläche mitbedacht werden, die Fläche können nur die Straßen, der Bus, aber auch das Fahrrad leisten. Die Ressourcen,

logischerweise, wenn man das angeht, sind anzupassen, sowohl natürlich in der Stadt bei der Holding, aber auch bei den Partnerinnen und Partnern, die hier mitwirken, ob das Behörden sind wie das Land Steiermark etc., oder die ÖBB, wie auch immer, und müssen massiv ausgebaut werden. Das ist also auch eine klare Aussage aus diesem Expertenpapier. Und es ist auch umgehend Kontakt mit den Finanzierungs- und Planungspartnern zu suchen, keines der Systeme kann die Stadt alleine stemmen, das ist klar. Das sind hier sehr viele Investitionsbeiträge und da ist umgehend auch zu verhandeln, wenn eine Entscheidung erfolgt. Die zweite Frage war, welche Systeme sind für Graz zeitgemäß und leistungsstark? Also der Netzausbau der Straßenbahn und der S-Bahn, dieser ist alternativlos, das war im Konsenspapier festgehalten, das sehen die Experten, auch wir in der Stadt natürlich von den zuständigen Dienststellen genauso. Also dieser ist und muss, wie bisher, forciert weiterbetrieben werden. Ein kleines Beispiel für diesen flächigen Ausbau und eigentlich für den Beleg, wie kurz die Wege in Graz sind: 76 % der PKW-Fahrten in Graz, diese Daten kommen aus der MUM-Studie, sind unter 10 Kilometer, drei Viertel sind unter 10 Kilometer, prädestiniert für Fahrrad oder Winterschlechtwetter den ÖV. 63 % der ÖV-Nutzer:innen in Graz haben Wege unter 5 Kilometer, das kann man dann teilweise schon zu Fuß oder mit dem Fahrrad machen. Und das zeigt, wie kurz die Wege in Graz sind. Eine zweite Aussage ist auch, dass eine eindeutige Reihung nicht möglich ist. Leider können wir das nicht bieten, weil eben bei diesen unterirdischen Systemen, so wie man die Schwerpunkte setzt, wieder mehr Vorteile für Einpendler da sind, dann wieder für die Stadt, wie auch immer; also alle diese Systeme kann man nicht 1:1 über einen Kamm scheren, sie sind differenziert betrachtet und ihre Stärken und Schwächen eben in diesem Expertenpapier dargelegt. Aber es gibt klare Aussagen, welche sich besonders für die Region eignen, welche sich besonders ergänzend eignen für bestehende Systeme, oder welche völlig neue Systeme sind und, und, und. Und bei all diesen Konzepten ist ein starker Angebotsausbau im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr hinterlegt; das ist klar, wenn man die Menschen in Graz verteilt, dann muss man auch dafür sorgen, dass die Menschen komfortabel über den ÖV in die Stadt hereinkommen. Das heißt, die Partnerschaft mit dem Land, auch mit dem Bund, ist

hier ganz wichtig, weil in der Regel über die S-Bahn diese Menschen in die Stadt befördert werden. Daher die Anbindung der Region, Park & Ride, S-Bahnverdichtungen in der Region sind sehr wichtig. Aber auch hier wieder eine interessante Zahl aus der MUM-Studie: 49 % PKW-Einpendler:innen haben eine Reisesweite unter 10 Kilometer, also sehr viele Einpendler:innen haben gar nicht so lange Wege wie man denkt. Und das heißt, auch hier gäbe es sogar ein Potenzial für einen Shift Richtung Fahrrad. Das entspricht auch der Logik, dass die Stadt mit dem Land gemeinsam mit der Radoffensive 100 Mio. Euro hier in 10 Jahren hier, auch was die Region betrifft, durchaus auf das Fahrrad, oder auch E-Bike, setzen. Die Entscheidung für ein unterirdisches System muss zeitnah erfolgen, nicht weil man es morgen schon bauen kann, sondern weil extrem lange Vorlaufzeiten damit verbunden sind, egal für welches System. Nachdem wir das nicht alleine planen und auch finanzieren können, ist darum rasch zu entscheiden, damit man eben diese Vorlaufzeit nutzen kann für detailliert Planungen, Verfahren und Finanzierungsgespräche. Und, letzte Folie: Welche Vorteile bringt jetzt der überregionale Schienenausbau für Graz? Der Referenzfall zeigt ja schon eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen und natürlich durch diesen überregionalen Ausbau, Koralmbahn etc., Attraktivierung, kann man mit einem zusätzlichen Plus an Fahrgästen in Graz natürlich rechnen, die ja auch verteilt werden sollen im innerstädtischen Stadtgebiet, als auch hier, schon alleine daher ist ein forcierter Ausbau im öffentlichen Verkehr notwendig, das war im Konsenspapier auch festgehalten. Und der größte Nutzen aus den regionalen Ausbaumaßnahmen, der kann dann realisiert werden, wenn diese Hotspots, also nutzungsstarke Stadtteile, möglichst attraktiv und umsteigefrei und rasch erreichbar sind aus der Region. Wenn das gelingt, ist schon alleine angebotsseitig, wenn das dann noch mit Push-Maßnahmen verstärkt wird, ein entsprechender Anstieg, auch was die Einpendler:innen betrifft, zu erzielen, das ist eine sehr klare Aussage, kann die Stadt alleine nicht leisten, ist aber natürlich da schon im Gespräch mit den Kollegen des Landes. Der Nutzen für das Gesamtnetz kann dann noch einmal vergrößert werden, wenn flächendeckend Umsteigeknoten geschaffen werden. Das heißt, in der Stadt, aber auch einpendelnd aus der Region, an möglichst vielen ÖV-Umsteigeknoten dann attraktiv wieder von der Linearen in die

Fläche zu wechseln, damit man möglichst wenig umsteigen muss. Das ist z.B. integrierter Bestand bei dem Ausbau der GKB-Unterführungen. Die fünf, die anstehen, da haben vier schon ÖV-Knoten integriert mit Bussen, dass wenn verstärkt eingependelt wird, man auch attraktiv die lokalen Ziele in der Stadt erreichen kann. Das heißt, als Konsens abschließend für die Stadt in Papier, ganz klar, weiter der forcierte Ausbau von Straßenbahn und Bus, auch Fahrradförderung, und in der Region ist sicher sehr attraktiv das S-Bahnsystem, weil es ohne Umsteigen hereinführt, sehr komfortabel, also mindestens einmal weniger Umsteigen zum Ziel führend. Die Experten waren sich da in ihren Aussagen quasi klar, war für sie unbestritten, und wir sind da sehr dankbar für diesen Konsens, für diese klare Aussage, weil sie uns natürlich stützt. Heute sind auch, sollte es Fachfragen geben, aus dem Kreis der Experten auch noch geschätzte Kollegen anwesend, und ich bedanke mich herzlich für Ihre Aufmerksamkeit (*Appl.*).

**Bgm.<sup>in</sup> Kahr:**

Vielen, vielen Dank für die Berichterstattungen und auch für die Bereitschaft der Kollegen der Verkehrsplanung und der Graz Linien, für die weitere Diskussion hier zur Verfügung zu stehen.

**KO GR Mag. Pascuttini:**

Hohe Stadtregierung, sehr geehrte Damen und Herren im Gemeinderat, werte Zuseher. Eingangs möchte ich mich kurz über die Einladungspolitik etwas wundern, die hier stattgefunden hat in den letzten Wochen. Die Kleine Zeitung hat zur Sondergemeinderatssitzung vergangenen Freitag geladen, daraus haben ich das entnommen, und erst Tage später ist dann die offizielle Einladung ergangen. Das macht dann immer in bisschen die Terminplanung sehr, sehr schwierig, man sieht es, Ränge sind nur spärlich gefüllt bei den Mandataren, die freiheitliche Fraktion ist aber bei diesem wichtigen Thema natürlich vollständig anwesend. Eines muss man auch

sagen, in diesem Kleine-Zeitungs-Artikel steht nicht ganz die Wahrheit, weil mit den Klubs Rücksprache gehalten worden ist auch nicht, also wir sind hier in keinsten Weise irgendwie gefragt worden, das nur zur Richtigstellung. Bei diesem Sondergemeinderat muss man sich auch die Frage stellen: Was ist denn der Sinn dahinter? Ich hatte jetzt viel Zeit, letzte Woche hatte ich eine Operation und habe viel darüber nachgedacht, und so ganz erschließt sich mir der Sinn nicht, warum die ÖVP hier diesen Sondergemeinderat einberufen hat. Das möchte ich an dieser Stelle auch einmal sagen, man hat ein bisschen das Gefühl, dass, seit der Sigi Nagl weg ist, die Ideenschmiede und die Kampagnenbüros der ÖVP ziemlich mau besetzt sind, man könnte fast zitieren: Der Sigi ist fort, niemand mehr dort, der irgendwelche Ideen, irgendwelche Kampagnen hat. Jetzt muss man sich auch die Frage stellen: Liebe ÖVP, gibt es noch eigene Ideen? Weil wenn wir nicht vor zwei Monaten, sondern vor drei Wochen treffend hier in diesem Saal eine Bürgerbefragung fordern, also eine Einbindung der Bevölkerung in dieses wichtige Thema, dann seid ihr dagegen, aber heute spricht ihr es an. Nur mir war nicht klar bei der Wortmeldung vom Stadtrat Hohensinner, wie ihr die Bürger jetzt einbinden wollt. Volksbefragung nein, Bürger einbinden, Bürger informieren, aber nicht abstimmen lassen, das ist wirklich etwas verwirrend und vielleicht könnt ihr uns das später da noch aufklären, wie für euch eine Bürgerbeteiligung aussieht. Doch leider enttäuscht in dieser ganzen Causa hat mich auch die KPÖ. Die KPÖ, die in der Vergangenheit immer wieder Volksbefragungen zu den unterschiedlichsten Themen selbst initiiert hat bzw. auch mitgetragen hat, und da war dann die Aussage von der Frau Bürgermeisterin durchaus verwunderlich: Naja, man vertraut jetzt den Experten. Die Experten haben in diesem Papier viele Feststellungen getroffen, aber keine Reihung vorgenommen. Die Experten haben nicht gesagt, das eine ist besser als das andere, die Experten haben einfach Fakten zusammengetragen und Feststellungen getroffen. Diesen Experten vertraut man jetzt, aber die Entscheidung müssen ja trotzdem Sie treffen bzw. aus unserer Sicht die Bürger. Und wenn man sich jetzt anschaut, zu welchen Themen in der Vergangenheit die Bürger befragt worden sind, das war zum einen das Leitspital Liezen. Also sind die Bürger aus der Sicht der KPÖ alles Gesundheitsexperten. Die Bevölkerung ist befragt

worden zur Wehrpflicht, das war sicher auch im Sinne der ÖVP, also sind die Bürger auch alle Wehrstrategen. Die KPÖ hat Bürgerbefragungen gefordert zu Olympia, also die Bürger sind auch Experten in dieser Frage, genauso wie bei der Plabutschgondel, auch dort sind die Bürger Experten, nur nicht im öffentlichen Verkehr, dort darf die Bevölkerung nicht entscheiden. Man muss aber eines dazusagen, bei Olympia und auch bei der Plabutschgondel da ging es um Millionen, da geht es um Milliarden. Und deswegen verstehe ich nicht, warum man sich hier so weigert, die Bevölkerung in den Entscheidungsprozess einzubinden. Kommen wir dazu: Was will die freiheitliche Fraktion? Wir haben das vor drei Wochen bereits klargemacht, wir möchte, dass die Bürger eingebunden werden, dass die Bürger in die Entscheidungsprozesse eingebunden werden, die es ja in so vielen Bereichen dann auch betreffen werden. Wenn man sich den Zeitraum anschaut, bis 2040 ist das nicht realisiert, das geht darüber hinaus, das heißt, viele, viele Jahre, viele, viele Jahrzehnte hat man massive Einschränkungen im täglichen Leben, hier eine Baustelle, dort eine Betriebsunterbrechung, dort Probleme mit Lärm, dort Probleme mit Staub, das sind wirklich über viele, viele Jahre Einschränkungen im täglichen Leben und das möchte man den Menschen einfach vor die Nase setzen. Zumal, und das sage ich auch dazu, ihr auch nicht ehrlich mit der Bevölkerung umgeht. Weil so wie das in den letzten Wochen präsentiert wurde, ist es präsentiert worden als großer Wurf, der jetzt so kommt. Nur wenn man sich das im Detail anschaut, dann sieht man, dass überhaupt die Vorarbeiten noch nicht geleistet sind, und die Vorarbeiten auch bis 2040 nicht geleistet sein werden, weil auch wenn dieser Referenzfall 2,7 Mrd. Euro, entnehme ich der Kleinen Zeitung, kostet, kosten uns schon die Vorarbeiten, die werden bis 2040 nicht realisiert werden. Wir haben schon seit vielen, vielen Jahre in Gösting das Thema Nahverkehrsknoten. Seit sechs Jahren trommle ich dieses Thema, wir haben Anfragen an die Ministerin gestellt, an die unterschiedlichen Minister, damals noch an den Übergangsminister, dann an die Ministerin Gewessler, immer wieder kommt die gleiche Antwort zurück: Ja, sehr sinnvoll, wissen wir seit 2008, seit 2002, seit 2010, immer wieder wissen wir, dass das wichtig ist, nur realisiert ist es bis dato nicht worden und es ist auch nicht absehbar, wann es realisiert ist. Der letzte Stand, wir

haben vor wenigen Wochen eine Anfragebeantwortung aus dem Bund zurückbekommen, da verweist die Ministerin auf die Antwort aus dem Dezember 2020, das heißt so viel wie, zwei Jahre lang hat sich nichts getan und die Antwort aus dem Jahr 2020 hat noch immer Gültigkeit. Nämlich, dass es erst ab 2045 im Zielnetzausbau berücksichtigt werden kann, bis dahin ist es nicht berücksichtigt. Das muss man einmal ganz klar auch so sagen. Also die ganzen Vorarbeiten, die notwendig wären und die ganzen Konzepte, sei es die Metro, sei es der S-Bahn-Tunnel-kurz, sei es der S-Bahn-Tunnel-lang, all diese Vorarbeiten, die müssten jetzt einmal geleistet werden. Und deswegen ist unser Appell, dass man zum einen einmal die Vorarbeiten angeht, dass man wirklich Schritt für Schritt einen Ausbau sicherstellt dort, wo man bereits jetzt etwas realisieren kann. Weil die Diskussion darüber, ob Metro, Bahn-Tunnel-lang oder -Bahn-Tunnel-kurz ist eigentlich erst eine Frage, die man in vielen, vielen Jahren sich stellen wird müssen, wenn einmal die ganzen Vorarbeiten geleistet sind und da sind wir in vielen, vielen Bereich säumig. Deswegen ist mein Appell, dass man zum einen endlich den Mut hat, die Bevölkerung einzubinden in die Entscheidung, in die längerfristige Entscheidung, und da liegen aus meiner Sicht alle Fakten auf dem Tisch. Wir haben die Modelle, das ist gut präsentiert worden, es ist auch unsere Aufgabe, wir sind ja auch alles keine Verkehrsexperten, den Menschen zu erklären, was sind die Vorteile, was sind die Nachteile. Es ist auch auf der Folie klar ersichtlich gewesen, dass keine Reihung vorgenommen wurde, weil es schlussendlich eine politische Entscheidung ist, und da kann jeder sein eigenes Modell propagieren. Das finde ich nicht schlecht, das finde ich gut, wenn die eine Fraktion das propagiert, die andere Fraktion das, und schlussendlich die Bürger das entscheiden, dann gibt es einen Volksentscheid und dann ist das durch. Und parallel zu diesem Volksentscheid, zu dieser Bürgerbefragung müsste man endlich einmal die Punkte umsetzen, wo der breite Konsens besteht. Das ist auf der Folie auch sehr, sehr gut dargestellt worden dieser Punkt, dieser Punkt, dieser Punkt Nahverkehrsknoten dort, Nahverkehrsknoten da. Das alles umzusetzen, das einmal zu realisieren, würde viel Geld kosten, würde viel Zeit in Anspruch nehmen, würde uns aber schon einen Riesenschritt weiterbringen. Und da sehe ich die Bemühungen bis dato nicht, da sehe ich auch die ehrliche

Kommunikation der Bevölkerung gegenüber nicht, weil man redet alles von Dingen, die ab 2040 dann laufen sollen, nur bis dorthin, da ist kein Weg der Bevölkerung aufgezeigt worden. Also mein Appell an Sie alle, dass man endlich den Mut findet, die Bevölkerung einzubinden, ehrlich einzubinden, nicht nur zu informieren, sondern wirklich sie zu befragen und auf der anderen Seite dann auch endlich eine Marschroute findet, um diese wichtigen Konsensprojekte umzusetzen. Die können wir rasch umsetzen, ich glaube, da gibt es auch wenig, wenig Gegenwind, bei einzelnen Projekten gibt es, glaube ich, Einstimmigkeit, und ich verstehen nicht, warum man sich nicht endlich auf einen Schritt-für-Schritt-Ausbau einigen kann, um dann irgendwann einmal das große Projekt umzusetzen. Dankeschön (*Appl.*).

Bgm.<sup>in</sup>-Stv.<sup>in</sup> Mag.<sup>a</sup> **Schwentner:**

Danke an alle Beteiligten, danke vor allem an den Stadtbaudirektor Bertram Werle und auch Wolfgang Feigl von der Verkehrsplanung, aber auch der Holding, Herr Solymos, für die Präsentation, aber vor allem für die Beteiligung an diesem wirklich langwierigen Prozess, auf den wir uns gemeinsam eingelassen haben, daran möchte ich erinnern. Danke auch für die Möglichkeit dieses Sondergemeinderates. Das Thema ist ein total wichtiges und relevantes, und je öfter und breiter wir das diskutieren, umso besser, da bin ich ganz bei euch und bei Ihnen, und ich finde das deswegen sehr, sehr wichtig. Wir haben den Verkehr in der Stadt Graz, der wurde in den letzten 20 Jahren stiefmütterlich vernachlässigt, leider. Viele der Themen, die jetzt aufschlagen, mit denen wir uns intensiv beschäftigen, mit denen wir auch im Alltag konfrontiert sind, wenn wir selbst zu Fuß, mit dem Rad, den Öffis oder auch mit dem Auto unterwegs sind, das ist dem geschuldet, dass es eben mehr oder weniger vernachlässigt wurde. Ich freue mich deswegen sehr, dass das Verkehrsthema in dieser Koalition wirklich Cheffinnensache ist, doppelte Cheffinnensache, in der gesamten Koalition unterstützt wird, Priorität hat, Priorität im Ausbau, in unseren Bemühungen, nämlich den Ausbau der aktiven Mobilität und in unseren Bemühungen, im öffentlichen Verkehr was voranzubringen. Wir haben uns gemeinsam auf diesen Prozess eingelassen und das

war ein sehr, sehr wichtiger Prozess, nämlich nach diesem ewigen Hin und Her, S-Bahn/U-Bahn usw., wo niemand von uns genau sagen konnte, was tatsächlich die beste Lösung ist, und schon gar nicht die Bevölkerung, die mehrfach zitierte, weil ohne faktische Grundlage können wir keine Entscheidungen treffen. Deswegen war dieser Prozess ein wirklich demokratischer und guter, unter Einbindung von Experten, leider nicht Expertinnen, aber Experten, profunden Experten, die uns diesen Bericht in der ganzen Breite dargelegt haben. Das ist ein komplexes Thema, deswegen eignet es sich auch nicht so leicht für eine Volksbefragung, mir erschließt sich auch nicht, was die Frage sein soll. Das bedarf einer umfassenden und grundsätzlichen Entscheidung. Wir stehen nicht nur, was die Verkehrswende anbelangt, vor einem großen Thema, nämlich vor dem Hintergrund der Klimakrise, und die Verkehrs- und Mobilitätswende ist ein Schlüssel dafür in unseren Städten, so auch in Graz. Und wenn wir das jetzt damit angehen, es ist ein Jahrhundertprojekt der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, dann freue ich mich darauf, wenn wir das gemeinsam tun, so wie wir diesen Prozess auch gemeinsam gestaltet haben. Der Herr Stadtbaudirektor hat es erwähnt in dieser Schlusserläuterung, Graz ist eine Stadt der kurzen Wege. So ist es auch immer in den Mobilitätskonzepten festgehalten, sie ist prädestiniert für den Ausbau von Fahrrad und Straßenbahn, und das muss man auch schon einmal festhalten, dass eh viel schon da ist, auf dem man aufsetzen kann, nämlich auf den bestehenden Systemen. Vielleicht ein paar wenige Zahlen zu unseren täglichen Herausforderungen, weil das genannt wurde von Stadtrat Hohensinner vorher, nämlich die Pendlerinnen und Pendler, und das: Was haben denn die Grazerinnen und Grazer davon? Wir haben 149.000 Autofahrten täglich, 149.000, jede zweite Autofahrt geht über die Stadtgrenzen, und natürlich haben die Grazerinnen und Grazer ganz viel davon, wenn es weniger Autos gibt, wenn wenige Autos hineinfahren, wenn die Luft besser wird und wenn wir den Platz haben für die Grazerinnen und Grazer und nicht für die Autos aus dem Umland. Dafür wollen wir auch die Möglichkeit schaffen. Mehr als, noch eine Zahl, ein Viertel aller Autofahrten ist unter 3,3 Kilometer. Das sagt uns die letzte Analyse des Modal Splits, also des Verkehrsverhaltens der Grazerinnen und Grazer. Also mehr als ein Viertel könnte sich das sparen, diese 3,3 Kilometer, und ganz leicht auf das Fahrrad

umsteigen oder eben zu Fuß gehen, wenn wir die Infrastruktur schaffen, wenn wir den Platz schaffen und wenn wir die Möglichkeiten geben. Der Platz wäre da, wenn wir ihn neu und gut verteilen. Und das nützt nichts, wenn wir nur alles unterirdisch bringen, aber das ist schon eine Bewertung. Also der Platz ist da und wir wollen ihn neu verteilen. Vielleicht zu dem, wir haben alle Ideen eingebracht in unterschiedlicher Ausarbeitung und die wurden von Experten bewertet, es hat tatsächlich kein Projekt gewonnen, kein Projekt ist eindeutig vorne, weil eben nach unterschiedlichen Kriterien bewertet und gesichtet wurde. Es geht aber gar nicht darum, dass jetzt ein Projekt gewinnt, sondern es geht darum, mit welchem Projekt, mit welcher Verkehrslösung die Grazerin und Grazer gewinnen. Wie gewinnen die Grazerinnen und Grazer Lebensqualität und haben alle etwas von der neuen Verkehrslösung? Da sind wir uns einig, ich sehe breites Nicken. Das ist auch die Grundlage für unsere Entscheidung, und das ist noch keine fertige Entscheidung, vielleicht ist das das Missverständnis in der Anfrage an den Herrn Landesrat. Weil natürlich wurde der Herr Landesrat informiert über unsere Pressekonferenz und darüber, Landeshauptmann-Stellvertreter und trotzdem auch Landesrat für Verkehr, Anton Lang wurde informiert gemeinsam mit den Kolleg:innen von der SPÖ, der wusste Bescheid, dass wir das präsentieren, dass der Bericht da ist, es war ein Mitarbeiter aus seinem Büro bei der Pressekonferenz, wir haben uns nachher darüber unterhalten. Vielleicht ist das Missverständnis in der Frage, es gibt noch keine Lösung und auch nur eine Richtungsentscheidung. Wir haben uns nicht für eine Lösung entschieden, sondern eine Richtung eingeschlagen, und diese Richtung schlagen wir transparent und demokratisch aufbauend auf dem Bericht ein, nämlich aufgrund von verschiedenen Aspekten, die uns wiederum der Expertenbericht sehr einschlüssig nachvollziehbar und schlüssig gibt, nämlich menschliche Aspekte, die waren schon genannt vorher. Wie schaffen wir den Umstieg schnell und bequem? Wir sind alle faul, wir wollen nicht viel herum, wir wollen schnell von A nach B kommen, und das sicher und bequem, vor allem auch sicher. Wie schaffen wir das bequem? Wir Menschen sind so. Das heißt, wie schaffen wir die Fahrten ins Umland sicher und bequem? Je häufiger das Verkehrsmittel gewechselt werden muss, desto unattraktiver wird das, haben wir gehört. Das heißt, die U-Bahn, die an der Stadtgrenze aufhört, ist

schon dafür nicht so gut geeignet, weil wenn man dann noch einmal und noch einmal umsteigen muss, dann steigt vielleicht niemand mehr um. Man braucht Sicherheit im Verkehr. Das heißt, wie ist das so gestaltet, dass wir uns alle sicher bewegen können, nämlich auch was die aktive Mobilität anbelangt? Wir haben auch aus dem Bericht erfahren, dass sich manche Projekte und Lösungen „kannibalisieren“, das heißt, die U-Bahn ist eine Konkurrenz zum Radverkehr, wir wollen aber den Radverkehr auch ausbauen und da auch mehr Attraktivität schaffen, das gemeinsam mit dem Land, und darüber bin ich sehr froh, dass es diese Zusammenarbeit gibt. Der zweite Punkt war: Welche Lösung ist klimagerecht? Wir haben die Klimakrise, die Verkehrswende ist der Schlüssel für die Bewältigung der Klimakrise vor Ort, schon gesagt. Das heißt, die CO<sub>2</sub>-Bilanz wird extrem relevant sein, manche Städte wie Berlin sagen mittlerweile Tunnelbauten ab, weil ein Tunnelbau extrem viel CO<sub>2</sub> bindet und deswegen schlecht für die Bilanz ist. Also je weniger Tunnel, je weniger unterirdisch, desto besser für das Klima. Wir wollen die aktive Mobilität deswegen immer gleichzeitig fördern und darauf schauen, welche Lösung ermöglicht auch gleichzeitig die Förderung der aktiven Mobilität, und wir wollen deswegen auf bestehenden Systemen aufbauen, weil wir gewährleisten wollen, dass erstens das Umland leichter erreichbar ist, wir haben die S-Bahn, wir haben die Straßenbahn, und wenn wir da ausbauen, ich bin ganz beim Herrn Kollegen Pascuttini, da ist viel vernachlässigt worden, da müssen wir extrem aufholen und diese Vorarbeiten sind ja auch Bedingung für den Referenzfall 2040. Das ist jetzt die Herausforderung für uns und die große Aufgabe, diese Mittel zu lukrieren, um die Unterstützung von Land und Bund zu bekommen. Und wie bekommen wir die? Nur dann, wenn wir gewährleisten, dass die Menschen aus dem Umland umsteigen. Also nicht, wenn das System an der Stadtgrenze aufhört, sondern dann, wenn man darüber hinausfahren kann, wenn die Leute einpendeln, weit draußen schon umsteigen, vielleicht mit dem Fahrrad zu ihrem Nahverkehrsknotenpunkt oder ihrem Bahnhof fahren, oder das Auto von mir aus dort stehen lassen und dann einpendeln. Nur dann gibt es Unterstützung vom Bund und auch vom Land, das Land hat ja auch Interesse daran. Das heißt, das ist unsere politische Entscheidung, wir haben eine Richtung eingeschlagen, es gibt noch einen weiteren Bericht bzw. Studie, auf die wir ja

noch warten, von dem Herrn Hüsler, der die Stadt Graz sehr, sehr gut kennt und den wir auch in Zürich unlängst getroffen haben gemeinsam mit dem Herrn König. Diese Studie, da gab es einen Zwischenbericht, die ist noch ausständig, und die warten wir auch ab, die wurde von Elke Kahr als Verkehrsstadträtin in Auftrag gegeben und die wird uns auch noch Zusatzinformationen liefern. Die wird dann im Laufe des Sommers kommen. Die Strategie wird noch zu erarbeiten sein, das stimmt, lieber Kollege Hohensinner, wir haben nämlich noch kein Mobilitätskonzept neu, das nächste endet 2020. Wir müssen ein nachhaltiges urbanes Mobilitätskonzept verfassen, und da werden auch diese Erkenntnisse aus der Studie von den Experten einfließen, und wir müssen die Richtung einlegen, weil wir dürfen nicht mehr viel Zeit versäumen und deswegen gab es diese richtungsweisende Entscheidung, aber nur die Richtung und nicht die Lösung. Danke (*Appl.*).

**GR Brandstätter:**

Sehr geehrt Frau Bürgermeisterin, werte Stadtregierung, verehrte Kolleginnen und Kollegen, lieber Zuseherinnen und Zuseher. Zunächst darf ich mich ganz herzlich bedanken vor allem bei den Experten, die es uns hier in diesem Gremium ermöglicht haben, eine umfassende Präsentation zu dieser weitreichenden Entscheidung für Graz zu bekommen, die, glaube ich, dringend notwendig war. Und möchte ich auch zu Ihnen, Herr Pascuttini, sagen, Sie haben ja selber in Ihrem Redebeitrag davon gesprochen, dass es einen drastischen Informationsmangel gibt, und im Nationalrat hat ihr Kollege 50 Anfragen an die Ministerin Gewessler auch zu diesem Thema gestellt. Ich glaube, das ist Grund genug dafür, dass man sagen kann, es braucht dringend diesen Sondergemeinderat und es braucht dringend eine Information nicht nur dieses Gemeinderates und dann darüber hinaus, sondern für die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt (*Appl.*).

Aber zurück zum Thema. In Graz wird in den kommenden Monaten eine weitreichende Entscheidung für die Zukunft dieser Stadt getroffen. Seit einiger Zeit ist klar, es braucht ein umfassendes Gesamtkonzept, das eine Weichenstellung im Bereich des

öffentlichen Verkehrs in Graz ermöglicht. Eingeleitet wurde diese Weichenstellung vom langjährigen Bürgermeister Siegfried Nagl, der vergangenes Jahr einen visionären Vorstoß gemacht hat, indem er vorgeschlagen hat, dass die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Graz unter der Erde liegen könnte. Von vielen Seiten wurde damals eine unterirdische Lösung als nicht zukunftsfähig abgestempelt und stattdessen wollte man ausschließlich auf den oberirdischen Tramausbau setzen. Am 9.10.2020 hieß es z.B. noch auf der offiziellen Facebook-Seite der KPÖ Graz: „Für die Verkehrsstadträtin Elke Kahr steht fest, die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in Graz heißt Straßenbahn und Bus. Eine U-Bahn wäre nicht nur sündhaft teuer, sondern auch verkehrspolitisch unsinnig.“ Michael Ehmann schrieb in einer Presseaussendung vom 18.2.2021: „Natürlich ist eine U-Bahn ein reizvoller Gedanke, um sich einen Namen zu machen, ein Denkmal zu setzen. Aber die aktuelle Verkehrsmisere löst das nicht.“ Von weiten Teilen der Kondition ist eine unterirdische Lösung in den letzten Jahren als Prestigeprojekt abgestempelt worden, als zu teuer oder als zu weit in der Ferne ad acta gelegt worden (*Appl.*).

Was der Herr Ehmann, der leider heute nicht da ist, aber vielleicht schaut er ja online zu, damals gesagt hat, dass eine Umsetzung bis 2036 nicht schnell genug sei und er empfunden hat und meinte, bis 2036 ist Graz bereits im Verkehr erstickt, wird sich aber ohnehin als Treppenwitz der Geschichte herausstellen, wenn man bedenkt, dass der Rahmenplan der ÖBB bis 2040 einen Ausbau der S-Bahn in und um Graz überhaupt nicht vorsieht und der Zeithorizont somit für dieses vorgesehene Projekt wahrscheinlich eher 2050 oder 2060 in der Umsetzung sein wird. Was aber aus dem Expertenberichten unbestritten hervorgeht, ist die Feststellung, dass die Verkehrsexpertenkommission den Weg unter die Erde ausdrücklich als wegweisendes Zukunftskonzept hervorgehoben hat. Insbesondere wird hervorgehoben, dass eine unterirdische Lösung die höchste Wirkung in der Kernstadt erzielen wird, aber nicht nur das, alle Experten bestätigen in dem Bericht auch, die Zukunft einer leistungsfähigen, urbanen Mobilität liegt neben dem Radverkehr in schnellen und attraktiven Verbindungen unter der Oberfläche. Damit wird vor allem eines bestätigt, wie von der Vorgängerkoalition, der Holding Graz und auch der MUM 2030+

angenommen, ist die einzige Lösung für einen nachhaltigen ÖV-Ausbau in Graz neben dem Gesamtkonzept, das für alle anderen Systeme sowieso vorgesehen ist, eine unterirdische Trassenführung. Eine unterirdische Trassenführung ist viel mehr auch eine Voraussetzung für die weiteren Ziele im Individualverkehr. Wollen wir Platz an der Oberfläche schaffen, z.B. für die von Bürgermeister Nagl eingeleitete Radoffensive oder für mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger an der Oberfläche, dann ist es dringend notwendig, einen Großteil des öffentlichen Verkehrs unter die Erde zu verlegen. Damit ist klar, dass wir als Volkspartei mit unserem Vorstoß für eine Untergrundlösung im öffentlichen Verkehr richtig gelegen sind und nur eine zukunftsfähige Gesamtlösung für den öffentlichen Verkehr in Graz möglich ist. Es ist dementsprechend sehr erfreulich, dass dieser Konsens nun zwischen allen Parteien in diesem Gremium zu herrschen scheint. Was jedoch aber sehr unerfreulich ist, ist die Art und Weise des Vorgehens der Koalitionsparteien. Es ist vollkommen unverständlich, warum nun nicht auf Basis dieses Expertenberichtes zunächst eine breite Information des Gemeinderates sowie eine breite Debatte über die verschiedenen Ansätze hier in diesem Gremium geführt wurde. Wie immer wieder betont wird, geht es ganz besonders darum, dass wir als Stadt Graz geschlossen hinter einer Lösung stehen, und diesen Wegen wollen wir als konstruktive Kraft in diesem Gemeinderat auch gerne unterstützen. Aber dann ist unsere Erwartungshaltung auch, dass das höchste Gremium dieser Stadt, dieser Gemeinderat, entsprechend darüber informiert wird, warum und auf welcher Basis welches Konzept den Vorrang bekommt, und dass man hier das gemeinsame Vorgehen bespricht, bevor man, ohne dem Gemeinderat den Bericht auch nur vorgelegt zu haben, einen Entscheidung bereits in einer Pressekonferenz verkündet. Wie einige Rednerinnen und Redner meiner Fraktion auch näher ausführen werden, sind auch die verschiedenen unterirdischen Lösungen ganz grundsätzlich unterschiedlich. Eine S-Bahn nimmt vor allem auf Pendlerinnen und Pendler Bedacht, das hat selbstverständlich auch Vorteile für den Grazer und die Grazerin, mit beispielsweise aber zwei bis drei Haltestellen im S-Bahn-Tunnel-kurz ist eine S-Bahn-Lösung für den innerstädtischen öffentlichen Verkehr kaum attraktiv. Die Feinverteilung müsste erst wieder oberirdisch passieren und man auf Straßenbahnen

oder Busse umsteigen. Und das beliebte Argument, dass die Mini-Metro die Pendlerinnen und Pendler gar nicht berücksichtigen würde, ist nachweislich falsch, weil es gerade Anknüpfungspunkte an den S-Bahnknotenpunkten gibt, die dann eine Feinverteilung über die Metro ermöglichen würden. Das heißt, wir haben hier neben der Taktung, die bei einer S-Bahn auch bei ca. 15 bis 20 Minuten in eine Richtung liegen wird und bei einer Metro z.B. bei vier bis fünf Minuten liegen könnte, ganz viele unterschiedliche Punkte, die wir umfassend berücksichtigen müssen. Das heißt nicht, dass jetzt das eine oder das andere Konzept aus unserer Sicht schon abschließend gewonnen hat, sondern dass es darum geht, dass wir einmal umfassend die Möglichkeit haben, hier zu diskutieren und das ist auch der ganz wesentliche Grund für diesen Sondergemeinderat (*Appl.*).

Aus all dem geht hervor, dass wir hier vor einer weitreichenden Entscheidung stehen, die sich nicht die Verkehrsstadträtin mit sich selbst ausmachen sollte, sondern bei der wir gemeinsam umfassend über die Vor- und Nachteile der verschiedenen Konzepte diskutieren müssen, um dann gemeinsam einen Konsens zu finden, damit wir alle hier einen Beschluss fassen können, der dann auch auf den anderen Ebenen dazu führt, dass wir Unterstützung bekommen. Der erste Schritt war, dass einige in diesem Gremium sich eingestanden haben, dass auch visionäre Projekte und Vorstellungen richtig sein können; der nächste Schritt wäre, offen über den Zeithorizont und die tatsächlichen Vor- und Nachteile der jeweiligen Projekte, vor allem für die Grazerinnen und Grazer, zu reden, und ganz besonders Bürgerinnen und Bürgern ein grundsätzliches Verständnis auch für komplexe Themen nicht schon zu einem Zeitpunkt abzusprechen, wo noch nicht einmal alle Studien auf dem Tisch liegen. Abschließend würde ich insofern von Ihnen, Frau Bürgermeisterin, gerne wissen, was Sie mit Ihrer Aussage: „Ich habe die U-Bahn immer für einen Unsinn gehalten“, aussagen wollen und woher diese Erkenntnis kam, aus dem Expertenbericht ist sie nämlich nicht herauszulesen. Vielen Dank (*Appl.*).

KO GR<sup>in</sup> Dipl.-Museol.<sup>in</sup> (FH) **Braunersreuther**:

Sehr geehrte Kolleg:innen, ich möchte nichts wiederholen, was schon gesagt wurde, aber auf einige Wortmeldungen gerne eingehen. Zunächst möchte ich mich aber auch bedanken für diese umfassende Studie, die wir zum guten Vergleich, glaube ich, der bestehenden und schon angefertigten Konzepte bekommen haben, und hier stellvertretend allen Mitarbeiter:innen, die an diese Studie mitgewirkt und an der Fertigstellung hingewirkt haben, mich bedanken. Ich finde diese Studie, vor allen Dingen die einleitenden Worte, die zeigen eines, was mir sehr gefallen hat. Was nämlich oft vergessen wird, Verkehrspolitik ist auch Sozialpolitik und muss deswegen auch als solche gedacht werden. Es gibt sehr viele Menschen, die auf ein gut ausgebautes und vor allen Dingen auch leistbares Öffi-System angewiesen sind, und deswegen ist es auch wichtig, dass wir hier keine Polit-Show abziehen und uns nicht streiten, sondern, wie bereits gesagt wurde, wir sollten uns auf eine Lösung und müssen uns auf eine Lösung einigen, weil mehrere können nicht parallel gebaut werden. Und das sollte eine gute Lösung, die der Bevölkerung dienlich ist, sein, denn das geht auch aus allen diesen Zahlen, die hier genannt werden, nicht hervor, wie die Qualität der Nutzbarkeit ist (*Appl.*).

Es haben sich bessere und mehr oder weniger gute Lösungen herausgestellt. Was sich aber auch ergeben hat, das ist im Vorfeld schon eine Kommunikation, die oft nicht so ganz, ich sage einmal, meiner Realität entspricht, aber ich habe jetzt bei der Eröffnung des Dramatiker:innenfestivals wieder gelernt und noch einmal mitbekommen, es gibt ja verschiedene Welten, aus denen man Dinge betrachten kann. Das eine ist, was gesagt wurde hier, dass der Straßenbahnausbau rausfällt. Das ist etwas, was ja so nicht stimmt, denn viele Konzepte, eigentlich alle Konzepte, vor allen Dingen die beiden S-Bahn-Tunnel-Konzepte, die binden ja einen Straßenbahnausbau mit ein, denn für den wirklichen Nahverkehr ist die Straßenbahn ja das bestgeeignetste Konzept. Aber natürlich, für eine überregionale Anbindung, und die ist immens wichtig, reicht die Straßenbahn nicht aus. Und ja, so eine überregionale Anbindung, die können wir als Stadt alleine nicht schaffen und nicht herstellen. Da brauchen wir Partner:innen dazu, und wir setzen hier auch auf Partner:innen, aber eben nicht auf private Partner:innen,

diese sogenannten Public-Private-Partnerships, die wurden ja in einigen Städten, vor allen Dingen in Deutschland, schon umgesetzt. Da zeigt sich aber immer wieder, und wir sehen das ja auch jetzt beim Bauen z.B. auf dem Reininghausgelände, dass private Partner:innen häufig nicht verlässlich sind. Wir wollen eben auch nicht auf sogenannte Parallelstrukturen setzen, die am Gemeinderat vorbei oder auch hinter dem Rücken von Abteilungen agieren, auf die MUM wird meine Kollegin später noch mal ein bisschen mehr eingehen. Wir setzen hier auf die öffentliche Hand und hoffen, dass die Dringlichkeit des öffentlichen Verkehrs in Zeiten des Klimawandels auf allen Ebenen erkannt wird und dass endlich gemeinsam an funktionellen Lösungen gearbeitet wird. Wie gesagt, die Überregionalität ist hier immens wichtig. Die angesprochene Mini-U-Bahn, die kann das leider nicht. Trotzdem danke an den Vorredner, die ÖVP hat jetzt offensichtlich die Schaufel gefunden, mit der man in die Erde gräbt, aber es braucht halt mehr als diese Schaufel und es braucht auch mehr als dieses Loch und einen Tunnel. Es braucht gute Konzepte, und vor allen Dingen es braucht eine Bewusstseinsänderung, um bei den Pendler:innen ein Umdenken hervorzurufen und das geht, wie bereits erwähnt wurde, nur im Zusammenspiel mit diesen Push- und Pull-Maßnahmen. Jetzt möchte ich auf einen zweiten Punkt eingehen, weil ich auf den in der Vergangenheit schon öfter angesprochen wurde und der hier auch schon Thema war, das Thema der Volksbefragung. Es wurde interpretiert, ich hätte eine Volksbefragung versprochen hier im Gemeinderat. Das muss ich dementieren, ich habe keine Volksbefragung versprochen, vor allen Dingen habe ich ausdrücklich gesagt, dass das zu dem jetzigen Zeitpunkt keine geeignete Maßnahme ist, denn was hier an Konzepten, und das ist ja kein Zufall, dass dieses Papier 280 Seiten hat, was hier präsentiert wurde, das ist für eine einfache Befragung, die man mit Ja oder Nein beantworten kann, viel zu kompliziert. Ich habe gesagt, dass, wenn Pläne spruchreif sind und einfache Ja/Nein-Befragungen gemacht werden können, dass wir dann eventuell darauf zurückgreifen können, habe aber auch keinen Zeitrahmen genannt. Aber wovon ich gesprochen habe, und dazu stehe ich nach wie vor, das ist von Partizipation, und Partizipation halte ich für ganz wichtig, weil eben auf Expert:innen zu vertrauen und die Bevölkerung einzubinden, das schließt sich meiner Meinung nach

überhaupt nicht aus. Und das sehen auch die Abteilungen so, denn auch die Verkehrsabteilung, die arbeitet jetzt schon so, dass sie bei Projekten die Bevölkerung intensiv miteinbindet, und das halte ich für immens wichtig, insbesondere weil, und das hat auch schon mehrmals Erwähnung gefunden, wir haben es hier mit einer Expertenstudie zu tun. In dieser Studie, ich habe mir die durchgelesen, wird genau eine Frau genannt, das ist die Sekretärin der Consulting Agentur. Die hat vielleicht diesen Bericht getippt und man könnte sagen, sie ist letztverantwortlich, als Expertin wird sie allerdings nicht genannt. Wir haben aber sehr viele Expertinnen in Graz und in jeder Stadt zum Thema Verkehr, denn das sind die Alltagsexpertinnen; denn wir haben kürzlich eine Studie präsentiert bekommen, wer den öffentlichen Raum und auch den öffentlichen Verkehr mehr nutzt, und das sind einfach Frauen. Das sind Frauen, die leider nach wie vor häufiger einkaufen gehen, die auch häufiger die Kinder herumbringen, sage ich jetzt einmal, sei es zum Spielplatz, zum Zahnarzt, zum Sportverein, zum Kindergarten oder leider auch zur Schule, und das leider häufig. Und das hat mich wirklich schockiert, in Volksschulen, die eigentlich sehr nah am Wohnort gelegen sind in der Regel, ist der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, nach wie vor bei 25 %, das ist schockierend und das muss unbedingt geändert werden, weil sonst werden Kinder nie ein anderes Verkehrsverhalten lernen, ein zeitgemäßes Verkehrsverhalten, das eben auf die sanfte Mobilität hin orientiert. Frauen haben auch, wenn sie älter werden, weniger Geld z.B. für Fernreisen und mehr Zeit an Jahren, weil sie im Schnitt älter werden und daher ein größeres Bedürfnis haben, sich im Stadtraum aufzuhalten. Im Bericht steht zwar drinnen, dass bei der Verkehrsplanung die Kinder im Blickfeld stehen sollen, aber Aspekte feministischer Stadt- und Verkehrsplanung finde ich in dem Bericht nicht, noch nicht, hoffe ich, denn der Bericht ist ja kein Endbericht, sondern der Bericht ist ja eine Präsentation bisher gemachter Studien. Jetzt ist die Politik gefragt und vor allen Dingen sehe ich uns in der Aufgabe und, glaube ich, auch in einer sehr guten Konstellation, diese feministischen und partizipatorischen Aspekte einzubringen in die zukünftige Planung des öffentlichen Verkehrs, denn alle werden sehen, Feminismus ist für alle gut und kommt allen zugute.

Und ich glaube, wir werden ein gutes Konzept des öffentlichen Verkehrs damit hinbekommen. Danke für die Aufmerksamkeit (*Appl.*).

GR Mag. **Pointner**:

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, sehr geehrter Stadtsenat, werte Kolleginnen und Kollegen, werte Presse, Zuseher:innen an den Geräten. Wir sind Jahrzehnte hinterher, ich komme gerade aus Stuttgart und Karlsruhe, -1 in beiden Städten, laut Check Stuttgart etwas größer, Karlsruhe vergleichbar, es ist passiert. Zürich, vergleichbar in der Größe, ungefähr -1, längst realisiert, platzt sogar aus allen Nähten, muss ausgebaut werden. Und so ist es halt, wir haben viel diskutiert und wir müssen jetzt ins Handeln kommen. Und es war ja, wie wir gesehen haben, eine Expertengruppe am Werk, die, wie der Herr Stadtbaudirektor toll herausgestellt hat, konsensual auch gearbeitet hat und fundiert in die Tiefe gegangen ist und gut gearbeitet hat und zwei Konzepte jetzt als das Beste herausgestellt hat, und das ist halt S-Bahn-Tunnel-lang oder -kurz. Und es war für alle Parteien möglich, Konzepte einzureichen, das Ganze war überparteilich. Das heißt, man hätte ja einbringen können, liebe FPÖ, Sie haben es nicht gemacht, es ist zu viel Opposition hier, wir machen halt was, wir haben einen Experten nominiert, den Herrn Steinbach, mit dem S-Bahn-Tunnel-kurz, und der ist halt auch als sehr gut qualifiziert und als Rückgratmöglichkeit herausgestellt worden. Und der Herr Stadtbaudirektor hat das ja ganz genau gesagt, es muss jetzt die Grundsatzentscheidung für das Rückgrat getroffen werden, und das ist nun einmal -1, um in Zukunft zu bestehen mit einer nachhaltigen Verkehrslösung. Und da stehen wir jetzt, wir haben eindeutige Ergebnisse, und das sind die S-Bahn-Tunnel. Unser S-Bahn-Tunnel hat den Vorteil, dass er der günstigere ist; wenn man das Ganze 100-jährig betrachtet, da ist das die bessere Lösung, und er ist der beste, wenn man Stadt und Region zusammen betrachtet, weil er die meisten Pendler abholt, und er ist ...

*Unverständliche Zwischenrufe aus den Reihen des Gemeinderates.*

GR Mag. **Pointner**:

Ich kenne den Herrn Haselsteiner leider nicht persönlich. Und der S-Bahn-Tunnel-kurz berücksichtigt noch besonders gut den Aspekt der sanften Mobilität, weil die wenigsten Fahrradfahrer abholt und am meisten Fahrradverkehr intakt lässt. Das ist die Gegenwart. Und wie geht es in die Zukunft? Da soll es konstruktiv weitergehen, nach meiner Information wird eine Arbeitsgruppe weiterlaufen und zwar eine nicht politische, sondern eine Expertenarbeitsgruppe, Stadtbaudirektion, die zuständigen Ressorts, und dazu habe ich jetzt ganz konstruktive Vorschläge zur Bürgerbeteiligung. Ich schlage vor, dass wir die Sitzungen dieser Arbeitsgruppe öffentlich machen und so den Bürger:innen die Möglichkeit geben teilzunehmen, weil wir haben hier ja nichts zu verstecken, da soll öffentlich diskutiert werden, da sind die Fakten auf dem Tisch und das können die Bürger besuchen bzw. streamen wir doch diese Sitzungen. Zweiter Vorschlag für diese Sitzungen, ziehen wir einen Ombudsmann oder eine Ombudsfrau bei mit Rederecht in der Sitzung. Wir haben keinen Landesvolksanwalt in der Steiermark. Also schaffen wir diese Position und nehmen Bürgerängste, indem die Bürger:innen Sorgen an diese Ombudsstelle für den Verkehr herantragen können, und die Ombudsfrau oder der Ombudsmann kann in den Sitzungen sich einbringen mit Rederecht. Das wäre der zweite Vorschlag. Und der dritte Vorschlag ist, dass die namhaften Experten, Verkehrsexperten wie Hüsler oder Steinbach, auch an diesen Sitzungen teilnehmen werden und ihre Expertise einbringen. Und so werden wir dann bis Jahresende ins Tun kommen und diese nötige Grundsatzentscheidung treffen können und Graz ein Stück weiter in eine gemeinsame europäische Moderne führen. Vielen Dank (*Appl.*).

GR<sup>in</sup> **Heinrichs:**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, sehr geehrte Stadtregierung, werte Damen und Herren hier im Saal und im Livestream. Anknüpfend an die Ausführungen meiner Kollegin Christine Braunersreuther möchte ich so knapp als möglich durchaus zur Historie, also zu den Hintergründen kommen, welche auch hinter dieser Sondergemeinderatssitzung stecken. Journalist:innen nutzen ihre perfekten Archive, und auch ich kann auf gut sortierte Unterlagen zurückgreifen, die ich so wichtig finde, dass ich sie heute in Erinnerung rufen möchte. Nachdem gestern in der Kleinen Zeitung über die Seiten 26 und 27 die Schlagzeile „Die Koalition lässt die Holding bluten“ mir damit das Stichwort, nämlich „Holding“, geliefert hat, darf ich also jetzt konkret an folgende Dinge erinnern: Nämlich an die Kleine Zeitung zum bemerkenswerten Datum 20.2.2020, noch dazu um 15.15 Uhr, nach dem damals erfolgten Prüfbericht, die Überschrift lautete an diesem Tag: „Rechnungshof: Wie die Holding Graz den Gemeinderat ausbremst“. Der Rechnungshof lobte damals durchaus die strategischen Planungen für die urbane Mobilität, kritisierte aber das Ausbremsen des Gemeinderates, wie die Kleine Zeitung schrieb. Die Kleine Zeitung weiter: „Da die strategische Steuerung seitens der Holding von der Stadt abgekoppelt wurde.“ Wir erinnern uns weiters, und wir entnahmen damals ebenso der Kleinen Zeitung, dass diese Bremsmanöver, wie ich sie jetzt schlicht benenne, diese Bremsmanöver, auf der Gründung der Gesellschaft der MUM – Moderne Urbane Mobilität 2030+, wir haben es heute schon mehrmals als Stichwort gehört, als Planungs- und Tochtergesellschaft der Holding fußten. Die KPÖ verwies in einer Aussendung am 24. Februar 2020 darauf, seitens der MUM ergingen Machbarkeitsstudien zu den bekannten Leuchtturmprojekten U-Bahn und Stadtgondel der vergangenen Periode. Sehr wichtig zum Rekapitulieren, die Gründung der MUM erfolgte ohne Abstimmung mit dem Kontrollgremium, dem Steuerungsinstrument der Stadt Graz gegenüber den Holding Graz Linien, damals wurde die in besagter Periode zuständige Verkehrsstadträtin Elke Kahr erst mit der MUM konfrontiert, als die Abteilung für Verkehrsplanung zur Übermittlung von Daten und Studien aufgefordert wurde. MUM, das ist also doch gewissermaßen ein Zauberwort, würde ich es nennen, das vielleicht medial zwar

bedacht, aber kaum gestreut wurde und somit, da gehe ich jede Wette ein, eher in ihrer ausgeprägten Bedeutungsschwere, so würde ich es nennen, bei den Bürgern und Bürgerinnen wahrscheinlich eher nicht so klar angekommen ist. Die MUM war mit einem Budget von 1 Mio. Euro ausgestattet, ebenso ohne Wissen der Verkehrsstadträtin und ohne Wissen des höchsten Gremiums der Stadt Graz, dem Gemeinderat. Was die Prüfer noch aufgedeckt hatten, beim Beschluss des Holdingaufsichtsrates zur MUM-Gründung war das Deckblatt der Präsentation zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs mit „ÖVP-Club-Klausur 21. März 2019“ beschriftet. Die Neue Zeit, meine Damen und Herren, beschreibt am 25. März 2021 unter dem Titel „Grazer Rechnungshofbericht deckt auf: ÖVP missbraucht ihre Macht in der Holding“, inwieweit die Holding seit deren Gründung 2010 mehr und mehr mit der ÖVP verwuchs und dass die Tochter der Holding MUM eben ohne Einbindung des Stadtsenats erwuchs. Der Schlusssatz des Artikels der Neuen Zeit lautete: „Die Allmacht der ÖVP vormals dürfte dem Steuerzahler weiterhin viel Geld kosten.“ Dieses viele Geld, soweit meine Überzeugung, hätten wir längstens und bereits dringendst für diverse Verkehrslösungen brauchen können. Soviel zu alleine gefällten Entscheidungen, das hört man immer, wenn man da drinnen sitzt. An den Infoständen, sehr geehrte Damen und Herren, sprechen wir mit Grazern und Grazerinnen, welche bei Themen wie Verkehr und Planung durchaus beschlagen sind, weil es sich um ganz zentrale Themen handelt, nämlich um Lebensqualität, darum hat sich auch „Mehr Zeit für Graz“ am 64. Forum im Mai 2021 in drei Online-Foren dem großen Kapitel Verkehrslösungen überaus engagiert gewidmet. Es existiert ein sehr umfangreiches Gesamtprotokoll, welches auf der „Mehr Zeit für Graz“-Website abrufbar ist, sieben Großprojekte wurden vorgestellt, viele Argumente und Diskussionsbeiträge sind darin festgehalten, falls es noch interessiert, wirklich sehr, sehr wichtig, das noch einmal nachzuvollziehen, es ist ja heute ein paar Mal gesagt worden, Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen, also es ist zu diesem Zweck schon einiges erfolgt. Das ist also dort zu checken, und was besonders auffällig ist, schon die große grundsätzliche Übereinstimmung bei den Vorschlägen, die Variante S-Bahn und Ausbau der Straßenbahnen. Es ging dort und es geht der Koalition heute um die Wichtigkeit

einander abgestimmter und damit attraktiver ÖV-Systeme. Nochmals, ein regionales S-Bahn-System bis in die Stadt, eng verzahnt mit Bim und Bus, sowie ein weiterer Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes. Und bemerkenswert, dass niemand außer der Holding auf die Idee gekommen ist, die Verkehrsprobleme der Stadt Graz, welche zu einem sehr großen Teil auf dem Ein- und Auspendeln basieren, mit einem zusätzlich sündteuren Verkehrssystem lösen zu wollen, so eine Metro, wenn es letztlich eine Mini-Metro ist oder geworden wäre, kann nur als ein Prestigeprojekt gemeint gewesen sein. Man hätte sich also, ohne mit der Wimper zu zucken, noch mehr verschuldet, als es ohnehin schon der Fall ist. Die Koalition wird sich nunmehr mit aller Kraft und den gegebenen Mitteln darum bemühen, den öffentlichen Raum, besonders hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs, sinnvoll und gut brauchbar zu gestalten. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit (*Appl.*).

**StR<sup>in</sup> Schönbacher:**

Ich begrüße Sie auch alle recht herzlich, werde das ein bisschen weniger technisch und mit Überschriften machen, sondern ein bisschen mit Beispielen untermalen. Aber ganz als Erstes möchte ich sagen, uns allen ist es wichtig, dass wir konstruktiv mitarbeiten, egal ob man jetzt in Regierungsverantwortung ist, in einer Koalition oder auch in der Opposition, weil ich erinnere mich zurück, seit 20 Jahren wird der Verkehr diskutiert und die Probleme, die wir im Alltag haben, und wir reden immer davon, dass die Basis die Nachhaltigkeit und die Bedürfnisse der Menschen nach einer guten Lebensqualität sind. Aber Lebensqualität fängt dann nicht damit an, dass in der Früh, wenn ich in die Arbeit muss, schon einmal entweder im Stau ewig stehe, im Verkehrschaos bin oder mit dem Bus das Gleiche mitmachen muss, nämlich wenn in der Triester Straße nur eine Spur befahrbar ist, stehe ich genauso im Stau, zusätzlich ist der Bus noch so voll, dass ich mich wahrscheinlich gar nicht hinsetzen kann, oder in der Straßenbahn, sondern dass ich mich hinstellen muss. Wenn ich jetzt z.B. noch ein Kind an der Hand habe und noch etwas dazu tragen muss und ich habe in der Straßenbahn nicht einmal einen Platz, dass ich mich anhalte, sondern ich muss freistehen, so wie es mir oft

passiert, dann ist das nicht unbedingt eine Motivation, dass man jetzt auf den öffentlichen Verkehr umsteigt. Deswegen ist es einfach so wichtig, dass wir nicht nur diskutieren, sondern dass wir Entscheidungen treffen. Und warum es so wichtig ist, dass die Bürger in diese Entscheidung miteingebunden werden, möchte ich jetzt einfach näher erklären, weil so wie es die zuständige Verkehrsstadträtin heute schon gesagt hat, vor 20 Jahren hätten wir schon etwas tun müssen, seit 20 Jahren wird schon diskutiert und gibt es die Probleme. Ein praktisches Beispiel, eine Grazerin die in Straßgang wohnt, braucht zum Arbeitsort nach Geidorf gleich lang wie eine Weizerin zum gleichen Arbeitsort nach Geidorf. Das ist jetzt nicht unbedingt eine Motivation, dass sich hier etwas verändert, das ist eine Benachteiligung einer Grazerin, muss ich dazusagen. Jetzt gab es eine Verkehrslösung, und zwar Park & Ride Fölling, deswegen sind wir so kritisch, weil Park & Ride Fölling in Mariatrost steht leer. Das heißt, die Weizerin müsste jetzt nach Fölling fahren, würde dann in Fölling ihr Auto abstellen und würde dann im Endeffekt in die Heinrichstraße oder nach Geidorf länger brauchen als zuvor. Das ist keine Motivation umzusteigen, und deswegen sind wir einfach kritisch und sagen, wir beschäftigen uns zwar mit den Fakten, aber oft nicht mit der Lebensrealität der Menschen, und deswegen ist es einfach so wichtig, dass man die Menschen da draußen fragt und nicht nur die Kommunisten ihre Anhänger und nicht nur die Freiheitlichen ihre Anhänger, sondern wir alle, alle Bürger, die sich einbringen wollen, sollen befragt werden. Und die, die sich nicht einbringen, denen ist es dann wahrscheinlich egal, das ist dann aber auch zu akzeptieren. Aber wir als Politik sind einfach der Bevölkerung, die uns wählt, verpflichtet, und warum sollten wir sie nicht befragen? Weil bei ganz einfachen Dingen wie bei einem Park, wie ich den gestalten möchte, werden die Bürger auch befragt, bei Dingen, die nicht so viel kosten wie ein ÖV-Ausbau, werden die Bürger wohl befragt und werden eingebunden und da sollen sie zwar mitreden dürfen, so wie es die ÖVP sagt, lassen wir die Bürger mitreden, aber entscheiden tun es dann im Endeffekt wir. Und ich sage einmal, bei dem Ausmaß von diesen Kosten müssen es einfach die Bürger mitentscheiden dürfen, und zwar von Alt bis Jung. Weil wer wird das dann einmal zahlen? Nicht wir, weil wir, der Gemeinderat und der Stadtsenat, werden das nicht zahlen, sondern alle Bürger, die Bevölkerung

muss das zahlen, natürlich muss es auch größer gedacht werden, weil die Grazer werden es nicht alleine zahlen, sondern natürlich muss Land und Bund auch dazuzahlen. Aber es ist einfach wichtig, dass man überlegt, was können die Menschen tatsächlich annehmen und ihnen dann auch die Möglichkeiten bietet. Weil wenn ich jetzt hergehe und sage, die Grundsätze für eine Verkehrspolitik sind auf fünf Punkte aufgeteilt, auf die Nachhaltigkeit erstens, zweitens auf die Stadt der kurzen Wege, so wie ich es heute schon angesprochen habe. Naja, das ist ein bisschen fragwürdig, die Wege sind kurz, aber im Endeffekt braucht man doch lang; dann die Mobilität in ihrer Gesamtheit betrachten, das wäre natürlich wirklich wichtig, und zwar insofern in der Gesamtheit, dass ich jetzt nicht jemanden ausgrenze, dass der Fußgänger gleich viel wert ist wie der Radfahrer, dass der Radfahrer gleich viel wert ist wie der Autofahrer, weil der hat auch seinen Grund, dass er fährt. Weil es gibt zwei Gründe, warum ich mit dem Auto fahre, ein Grund ist, weil ich einfach mein Auto gerne habe und gerne autofahre, warum auch nicht? Warum sollte da was Schlechtes daran sein? Und der zweite Grund ist, weil ich mir vielleicht als Mutter Zeit spare, weil ich, wenn ich von zuhause zu meiner Arbeit fahre und unterwegs ist der Kindergarten oder die Schule, mein Kind gleich mitnehme, weil es einfach mir Zeit spart, ich in der Früh vielleicht eine Stunde später aufstehen kann oder nicht so einen Stress haben muss mit meiner Familie und zum Schluss dann nicht um 8.00 Uhr in der Arbeit ankomme und schon grantig, gehetzt, genervt und verschwitzt meinen Tag beginnen muss. Also das sind meine praktischen Beispiele, wo mir einfach wichtig ist, dass wir das in unsere Diskussion auch mitbedenken. Der vierte Grund, der Vorrang der sanften Mobilität, das verstehe ich schon, das ist je eh gegeben im Straßenverkehr. Weil wenn ich mit dem Auto fahre, hat ja die sanfte Mobilität ja eh sowieso Vorrang, kann man aber natürlich ausbauen. Und natürlich Punkt fünf ist die Kooperation, aber nicht nur regional, sondern die Kooperation auch mit den Bürgern. Experten sind gut, ja, das ist klar Experten arbeiten etwas aus, Experten haben ein gutes Fachwissen, das ist ganz klar, aber die Mobilität beginnt im Kopf, und der Experte kann noch so oft sagen, das ist super, wenn der Bürger sagt, das interessiert mich nicht, das dauert mir zu lange oder das will ich nicht. Dann hilft es nichts. Deswegen müssen wir einfach die Bürger

befragen, im Sinne der Nachhaltigkeit. Weil ich vorhin schon Fölling erwähnt habe, auch noch dazusagen zum Beispiel Park & Ride Puntigam im Brauquartier steht leer, dafür ist aber der Parkplatz rund um den Zentralfriedhof immer sehr stark ausgefüllt. Das muss einen Grund haben. Warum ist das tatsächlich so? Auch das muss ich bedenken. Wenn es die Bürger nicht annehmen, sie werden vermutlich einen Grund haben und nicht weil sie einfach nur lustig sind. Wir haben im Stadtgebiet sehr viele Pendler, die von A nach B pendeln, wir haben natürlich aber ungefähr gleich viele Pendler, die von draußen hereinkommen. Und noch einmal, denen kann man es nicht schwermachen. Warum nicht? Weil nämlich für die Wirtschaftstreibenden die Mitarbeiter sehr, sehr wichtig sind und auch die, die dann tatsächlich konsumieren. Weil wenn nämlich ein Wirtschaftsbetrieb niemanden mehr hat, der konsumiert oder auch keinen hat, der zum Arbeiten kommt, weil die Leute suchen sich heute sehr wohl aus, wohin sie arbeiten gehen. Ist das jetzt eine halbe Stunde von meinem Wohnort entfernt meine Arbeit, oder eine Stunde oder eineinhalb Stunden. Das entscheidet man sehr wohl. Und das ist für die Wirtschaft auch sehr wichtig. Weil ich kann mir nicht vorstellen, dass irgendjemand hier drinnen haben will, dass noch mehr Geschäfte leerstehen. Da brauche ich keine Leerstandserhebung, da brauche ich nur durch die Gassen gehen und sehe, die Geschäfte stehen leer, und das regt mich auf, weil das schaut erstens nicht schön aus, zweitens, so wie in der Annenstraße, es versifft alles, es verschmutzt alles. Wer soll das wegräumen? Und drittens, das ist für uns als Grazer nicht schön und schon gar nicht für die Touristen, was auch wieder schlecht ist für die Wirtschaft und für den Tourismus. Deswegen ist es einfach so wichtig, dass wir gesamt groß denken, dass wir wirklich ganz, ganz groß denken und nicht nur, wie kommen wir von A nach B oder wie können wir den Bürgern etwas drüberstülpen oder wie kann man irgendein ideologisches Konzept erarbeiten und das dann einfach durchsetzen? Wie gesagt, wir wollen wirklich konstruktiv mitarbeiten. Es ist uns wirklich wichtig, dass die Bürger ihre Meinung dazu sagen können, weil wenn ich jetzt z.B. den Griesplatz hernehme, der ja lang diskutiert ist, dann alle Betriebe, die ich frage, die sich wirklich durchbeißen seit Jahren, und Gries ist ein Wirtschaftsstandort, weil wir haben einfach irrsinnig viele Betriebe in Gries, dann sagen die Betriebe oder die Inhaber am

Griesplatz zu mir, mir ist es jetzt völlig wurscht, ob da jetzt ein Busbahnhof ist oder nicht, ob die Busse da sind oder nicht. Ja, es ist vielleicht schön, wenn man jetzt eine Begegnungszone hat, aber wenn ich keine Parkplätze habe, dann habe ich bald keine Kunden mehr, und wenn ich keine Kunden mehr habe, kann ich niemanden mehr beschäftigen, weil ich muss nämlich mein Geschäft zusperren, was dann im Endeffekt bedeutet, dass uns auch Steuern entgehen, das darf man nämlich auch nicht vergessen. Deswegen ist uns das einfach so wichtig, dass die Bürger befragt werden, weil sie sind diejenigen, die bezahlen müssen, sie sind diejenigen, die schlussendlich unsere Lösung, die wir dann forcieren und auch festlegen, auch wirklich mittragen müssen. Sie müssen es dann tatsächlich auch nutzen und deswegen ist es uns so wichtig, dass wirklich jeder sich einbringen kann, egal ob er jung ist oder ob er schon ein Senior ist, hat seinen Beitrag auch schon geleistet, stärken wir doch die Demokratie. Wir fragen uns immer, warum gehen die Leute nicht zur Wahl? Ja warum nicht? Weil sie sich denken, es hilft eh nicht, wurscht, was ich sage und was ich ankreuze, die tun eh sowieso, was sie wollen. Also geben wir ihnen endlich einmal die Möglichkeit, dass sie sich einbringen, und wenn es dann zu einer Entscheidung kommt, dann sollten wir uns auch danach richten, was eben diese Bürgerbefragung dann auch tatsächlich ergeben hat. Weil wenn wir das nicht tun, dann wird schlussendlich keiner mehr zur Wahl gehen und dann schaut es mit unserer Demokratie aber auch schlecht aus. Also, wie gesagt, wir arbeiten gerne mit, wir zeigen einfach unsere Themen auch gerne auf, weil jeder hat einfach seine Unterstützer und jeder hat einfach andere Zugänge und das sollten wir einfach nicht ewig diskutieren, sondern wir müssen sehr schnell eine Entscheidung treffen. Und ein Arbeitskreis ist meiner Meinung nach jetzt, der ist ja recht nett, aber die Bürger gehören informiert, die Bürger gehören befragt und das gehört sofort gemacht, weil wir brauchen bald eine Entscheidung (Appl.).

**Vorsitzwechsel – Bgm.<sup>in</sup>-Stv.<sup>in</sup> Mag.<sup>a</sup> Schwentner übernimmt den Vorsitz (11.08 Uhr).**

Bgm.<sup>in</sup> **Kahr**:

Ich habe jetzt eigentlich nicht vorgehabt, mich zu Wort zu melden, weil eigentlich noch drei Kolleg:innen sind, aber ich muss ein bisschen versuchen, das Ganze wieder auf eine Ebene zu bringen. Ich bin ja selbst 29 Jahre hier im Haus, und wenn man hier so leidenschaftliche Plädoyers jetzt hört, in unterschiedlichster Weise, von Bürgerbeteiligung und was nicht alles schon längst gemacht gehört hat, dann frage ich mich eigentlich tatsächlich, warum hat man das eigentlich nicht so konsensual die letzten Jahrzehnte gemacht? Es war nämlich egal, wer Stadtrat war, ob das jetzt einer von den Blauen war, um das salopp zu sagen, ob es einer von den Schwarzen war, von den Roten oder auch von den Grünen, all das, was hier richtigerweise bisher schon angesprochen wurde, was fehlt, was es braucht, aber auch, verzeihen Sie den Ausdruck, in Show-Manier oft hier gesagt wird, damit versucht man ja letztendlich auch wieder Leute hier, die vielleicht zuhören um die Zeit, in der Regel arbeiten ja die Leute, ist auch viel Blendwerk dabei gewesen. Und das ist etwas, gerade bei dem Thema, wenn wir über den Verkehr reden, wir eigentlich so gescheit sein sollten, dass wir das endlich beenden. Es hat in der Vergangenheit durchaus auch schon in der letzten Periode Ansätze in die Richtung gegeben, nämlich indem wir erkannt haben, nämlich genau das, was alle unsere Verkehrsexpert:innen in unseren eigenen Ämtern und Abteilungen sagen, was die Kolleginnen und Kollegen bei der Holding Graz Linien sagen und was dankenswerterweise, und das war auch letztendlich ein guter Beschluss letztes Jahr, und hat über ein Jahr jetzt gedauert, dass nämlich alle Parteien Experten oder Expertinnen nennen können, um mitzuüberlegen und eine Entwicklung für uns, um uns eine Basis zu geben für weitere Entscheidungen, dass man zu dem Schluss am Ende gekommen ist, dass vieles von dem, was unsere Kolleg:innen eigentlich in der Vergangenheit auch immer schon empfohlen haben., Weil dass man mit manchen Straßenbahnlinien unter die Erde gehen müssen, das ist keine neue Erfindung, dafür hat es nicht die Metro-Debatte gebraucht, das ist schon in der Vergangenheit schon immer gesagt worden, ist ja logisch, weil man natürlich, um weiterzukommen, unter die Erde muss. Die Linie 2, die Sie ja teilweise selbst hier mitbeschlossen haben, und Herr Gemeinderat, da sind Sie noch nicht hier gesessen, Herr Brandstätter, weil Sie so

lachen, weil Ihr Kollege rechts von Ihnen weiß es, wurde immer auch im Verkehrsausschuss gesagt, dass diese Linie, Kollege Hüsler war da, man unter die Erde führen kann. Aber ist eh egal, es geht ja nicht darum, wer jetzt hier der Gescheitere ist oder der nicht Gescheitere, wichtig ist der Schluss, dass alternativlos es keine Alternative zu einem weiteren Ausbau der Straßenbahn und des Busnetzes und dann in weiterer Folge einer S-Bahn kommen muss, ist ja logisch. Wenn das Hauptproblem, was alle Verkehrssprecher in der Vergangenheit immer gesagt haben, dass die Einpendler:innen das sind, also nicht das Problem, die Leute sind eh super, aber weil sie keine Alternative haben, auf den öffentlichen Verkehr gut umzusteigen, ist es ja logisch, dass man auf dieses System setzen sollte, ich sage bewusst sollte. Und das ist unsere Überzeugung, dass das auch eine gute Entscheidung so wäre. Aber zuerst müssen wir die Hausaufgaben machen, und die sind heute nämlich auch schon angesprochen worden und haben auch, wenn man aufgepasst hat, recht ausführlich die Kolleginnen gesagt, und das sind Süd-West-Linie, Nord-West-Linie, Uni-Linie, Lösung in Liebenau und St. Peter, wir brauchen den Nahverkehrsknoten Gösting, wir brauchen den zweigleisigen Ausbau der GKB und wir brauchen den Nahverkehrsknoten Reininghaus, Wetzelsdorf, Webling, Straßgang. Das sind die Grundvoraussetzungen, um über ein weiteres System zu reden, und das wurde heute eh schon angesprochen. Und glauben Sie wirklich alle, dass wir das lösen werden können, wenn wir nicht an einem Strang ziehen? Also ich hoffe, Sie begreifen, dass wir keine Zeit mehr haben, Sachen rauszuzögern. Und wir brauchen selbstverständlich auch den Partner, und egal wer das künftighin auch sein wird, aber jetzt haben wir im Bund eine Partnerin, die uns jetzt helfen wird beim zweigleisigen Ausbau der Linie 1, beim 5er und auch bei der Innenstadtentflechtung. Das haben wir in der Vergangenheit nicht immer gehabt, Kollegin Schönbacher, es war auch einmal ein Minister von der FPÖ, aber sei es darum, wurscht, ist halt nicht passiert. Oft solche Kleinigkeiten wie Unterführung Römerweg hat nicht funktioniert, geschweigen denn erst der Nahverkehrsknoten. Also man muss immer ein bisschen ehrlich bleiben zu sich selbst. Es führt aber kein Weg daran vorbei, glauben Sie mir, wir reden sonst in zehn Jahren auch noch weiter, und da sind dann vielleicht andere Verkehrsstadträte oder Verkehrsstadträtinnen. Wenn wir in dieser

Frage nicht an einem Strang ziehen, und das wird jeder Fachmann und jeder Fachfrau zu Ihnen sagen, werden wir das, was wir für unsere Bevölkerung brauchen in Graz, aber auch für unsere Einpendlerinnen und Einpendler und Auspendler, nicht schaffen. Und deshalb versuche ich, dass ich immer, noch einmal, nicht nur Politik für kurzfristig hier für irgendwelche Menschen zu bedienen. Weil, noch einmal, wenn man die Bevölkerung befragt, sollen wir eine Baustelle machen oder nicht, es wird niemand ja sagen, ist klar. Und glauben Sie mir, das habe ich fünf Jahre auch erlebt (*Appl.*).

Die Menschen verstehen aber eines sehr gut, und da tu ich zum Unterschied von vielen anderen sehr viel, und ich bekomme viele Anrufe, wo mir gesagt wird, da ist eine Baustelle und da ist eine Baustelle, dann sage ich: Für was ist die denn? Das ist Infrastruktur für Sie. Wurst, ob das Kanal ist, ob das Wasser ist, ob das Gleisarbeiten sind oder ob das ein Radweg ist, ob das jetzt ein Schulneubau ist, jede Baustelle, die wir hier beschließen, ist letztendlich ja Infrastruktur für die Bevölkerung und Gott sei Dank haben wir das Geld noch, dass wir das auch machen können. Da haben die Leute aber keine Freude, aber sie verstehen es, wenn man ihnen sagt, dass das Ganze ein Ende hat und dass das letztendlich Infrastruktur für unsere Menschen hier in unserer Stadt ist. Und deshalb ist es auch aus meiner Sicht zu dem jetzigen Zeitpunkt nicht geeignet, hier die Bevölkerung zu fragen. Weil ich kann fragen, ob ich mehr Chirurgen brauche, wenn es eine Not ist, aber ich kann die Bevölkerung nicht fragen, wie der Chirurg denn am besten operiert. Und insofern finde ich, so brauchen wir die Fachleute noch länger an unserer Seite, und die Kollegin Schwentner hat dazu alles gesagt, was sie am Prozedere hier plant, und das ist vernünftig, und ich kann Sie hier eigentlich nur ersuchen, diesen Weg zu unterstützen, alles andere würden die Leute nämlich nicht mehr verstehen draußen (*Appl.*).

**Vorsitzwechsel – Bgm.<sup>in</sup> Kahr übernimmt den Vorsitz (11.16 Uhr).**

GR DI **Topf:**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, hohe Stadtregierung, werte Kolleginnen und Kollegen des Gemeinderates, liebe Zuhörerinnen und Zuhörer im Livestream. Ich entschuldige mich gleich zu Beginn, dass ich jetzt wieder einen eher fachlich orientierten Aspekt einbringe, nach den zeitlich sehr begrenzten Diskussionsmöglichkeiten (*Appl.*).

Anlässlich der Präsentation des Endberichtes zur ÖV-Strategie Graz in der Sonderausschusssitzung am 24.5.2022 und der heutigen diesbezüglichen Berichterstattung, danke vielmals, Herr Baudirektor und die Kollegen, die sich hier zu Wort gemeldet haben mit Darstellung von qualitativen Makrokriterien, Kernaussagen und Schlussfolgerungen, die heute hier im Gemeinderatssitzungssaal präsentiert wurden. Betreffend Kombinationen für künftige Mobilitätssysteme muss, und das möchte ich jetzt doppelt unterstreichen, durch die Anwendung der Methode der Nutzwertanalyse eine weiterführende, vertiefende Gesamtbetrachtung der vorgeschlagenen und beurteilten allenfalls noch weiteren Varianten getroffen werden. Nach Recherche muss festgestellt werden, dass die Erstellung einer Nutzwertanalyse im Expertending an den Einschätzungen hinsichtlich Beurteilung von Kriterien und an der Festlegung von Gewichtungen gescheitert ist, da hier offensichtlich, jetzt sage ich es etwas pointiert, das subjektive Einzelinteresse am eigenen Konzept massiv im Vordergrund stand. Letztendlich war das Ergebnis ein eher grober Vergleich, ich unterstreiche das, Vergleich der Varianten und keine eingehende Bewertung mit Gewichtung. Eine betriebswirtschaftliche Betrachtung fand in Ansätzen statt, das ist heute auch geschildert worden, eine volkswirtschaftliche Aussage oder Aussagen in volkswirtschaftlicher Hinsicht fehlen zur Gänze. Jedenfalls, und das ist heute schon betont worden, ist auch der Abschlussbericht der Studie von Hüsler abzuwarten und mitzubetrachten, ebenso muss eine Vorabstimmung auch auf politischer Ebene, Bund und Land, mit ÖBB, GBK, dann Steiermark und Bus GmbH, Steiermärkische Landesbahnen mit den Rahmenplänen 2035 und 2040 erfolgen. Eine Entscheidungsfindung vorbei am Gemeinderat und ohne Information, Einbindung, Beteiligung der Grazer Bevölkerung kann und darf nicht stattfinden. Jetzt ein bisschen

zur Nutzwertanalyse, wieso mir das so wichtig wäre. Die Nutzwertanalyse vergleicht Alternativen mithilfe von ermittelten Nutzwerten und dient als Entscheidungshilfe bei der Auswahl von Handlungsalternativen. Sie ist eine qualitative Analysemethode, bei der auch nicht monetäre Kriterien in den Vergleich miteinbezogen werden, somit können die verschiedenen Alternativen anhand von qualitativen und quantitativen Kriterien verglichen werden. Das Ergebnis der Nutzwertanalyse ist eine Reihung der Alternativen anhand des Nutzens. Aufgrund einer Bewertung mit Gewichtung durch die Anwender:innen ist die Analyse nicht nur objektiv, sondern es können auch die subjektiven, und das ist entscheidend, bei Referenzen der Entscheidungsträger:innen berücksichtigt werden, das ist sozusagen der politische Teil der Nutzwertanalyse. Die Nutzwertanalyse ist damit eine Entscheidungshilfe, die besonders dann angebracht ist, wenn sehr unterschiedliche Kriterien bei vielen Varianten gegeneinander abgewogen werden sollen. Die Methode erlaubt eine klare Trennung von informativen Elementen, das sind messbare Größen, Zielerreichung, objektive Bewertungsgrößen, und normativen Elementen, das ist die subjektive Gewichtung der Kriterien. Damit sind eine klare Transparenz und die Nachvollziehbarkeit, und das ist ganz entscheidend wichtig, für die Entscheidungsfindung gewährleistet. Der Ablauf der Methode, ganz kurz geschildert, gliedert sich in folgende Punkte: Festlegen der Alternativen bzw. Entscheidungsvarianten, möglicherweise zusätzlich auch die innerstädtische GKB-Trassenführung auf der Ebene -1, das wird heute noch ausgeführt werden, Definition von Oberzielen, das sind Bau-, Verkehrs- und Mobilitätswirksamkeit, Betrieb, Umwelt, Stadtentwicklung, Umsetzung, Erstellung eines Zielsystems zur Strukturierung der Ziele, Definieren von Beurteilungskriterien und Hinzufügen zu dem zugehörigen Ziel, Gewichten der Kriterien im Zielsystem, Festlegung, dass es entscheidend wichtig ist, der numerische Teil sozusagen, Festlegung des Bewertungsmaßstabs z.B. mit einer Punkteskala von 1-5, Bewertung aller Kriterien, aller Alternativen, Ermittlung der Zielerfüllungsgrade – qualitativ und/oder quantitativ – der Alternativen, Ermitteln der Nutzwerte aus der Verknüpfung von Gewichtung und Bewertung. Das ist der Punkt, der bislang fehlt, ganz besonders fehlt, und dann letztendlich eine Entscheidung einer Alternative. Die abschließende Reihung der

Alternativen ist das Ergebnis der Nutzwertanalyse, anhand dieser gereihten Alternativen ergibt sich eine beste Lösung, welche den größten Gesamtnutzwert aufweist. Den Entscheidungsträger:innen wird somit eine Variante nahegelegt, welche die definierten Kriterien anhand der subjektiven Beurteilung der Anwender:innen am besten erfüllt. Als nachfolgende Schritte werden Sensibilitäts- und Kostenwirksamkeitsanalysen dringend empfohlen. Abschließend stellt sich für mich die Frage, ob die Frau Bürgermeisterin, die momentan nicht anwesend ist, gemeinsam mit den zuständigen Stadtregierungsmitgliedern bereit ist, eine externe Beratung zu beauftragen, welche die angesprochenen Nutzwert-, Sensibilitäts- und Kostenwirksamkeitsanalysen, die bei diesem Jahrhundertmobilitätsprojekt für Graz aus meiner Sicht auch für Förderzusagen, das unterstreiche ich auch wieder doppelt, von Land und Bund zwingend erforderlich sind, durchführt und die Ergebnisse dem Stadtsenat, soweit einem noch einzurichtenden ÖVS-Sonderausschuss vorlegt und auch der interessierten Bevölkerung präsentiert. Dankeschön (*Appl.*).

***Vorsitzwechsel – StR Mag. Krotzer übernimmt den Vorsitz (11.25 Uhr).***

GR<sup>in</sup> DI<sup>in</sup> **Würz-Stalder:**

Sehr geehrte Stadtregierung, liebe Kollegen und Kolleginnen, sehr geehrte Anwesende und Zuseher:innen im Livestream. Ich möchte noch kurz vor meinem Statement Anmerkungen zu meinen Vorrednern machen. Es ist die Frage nach einem Rahmenplan der ÖBB für die S-Bahn-Linien gestellt worden. Laut der letzten Information wird diese im Rahmenplan 2028 bis 2032 berücksichtigt sein, und ich möchte auch anmerken, dass ich nicht verstehe eigentlich, wie hier das aufkommen kann, dass am Gemeinderat mehr oder weniger vorbei diese Kenntnisnahme des Sonderberichtes verhandelt worden ist. Immerhin sind wir von allen Parteien vertreten im Sonderausschuss gesessen und haben diesen Bericht vorgetragen bekommen, auch wurde dieser sehr bald veröffentlicht. Ich möchte an dieser Stelle noch mal eine ganz

andere Perspektive einbringen, vor allem vielleicht sozusagen als Perspektivenwechsel zu den sehr eindrücklichen Beschreibungen von der Frau Schönbacher über die Verkehrssituation hier in Graz. Dabei möchte ich sozusammen auf eine immer wieder auftauchende Information Bezug nehmen, dass wir weltweit gesehen 2050 zu 75 % in den Städten leben werden, also das heißt 75 % der Weltbevölkerung. Das wird immer ein bisschen wie eine Drohung in den Raum gestellt, dass diese Urbanisierungswelle quasi global stattfindet. Vielleicht hierzu ein paar Zahlen aus der EU. 2020 lag der Urbanisierungsgrad, und der Urbanisierungsgrad meint den Anteil der Bevölkerung, der in Städten lebt, im Verhältnis zum Gesamtbevölkerung. Dieser durchschnittliche Wert liegt in der EU mittlerweile bei 75 %, den höchsten Anteil hat da z.B. Belgien mit 98 %, währenddessen Österreich sich am fünftletzten Platz befindet, noch vor Rumänien, Slowakei, Kroatien und Slowenien, mit 58,75 %. Warum erwähne ich das? In Graz lassen sich nämlich diese Entwicklungen, die weltweit passieren, natürlich auch feststellen, das beweisen die Diskussionen hier, das Ringen um Lösungen für die urbane Entwicklung in Graz. Dazu sollen noch zwei wesentliche Merkmale oder Faktoren der Urbanisierung erwähnt sein. Zum einen ist es das Bevölkerungswachstum, das trifft in Graz nicht zu in dem Sinn, aber es ist vor allem auch hier zu Lande, und überhaupt in europäischen Bereichen, die Migration vom Land in die Stadt, also die Landflucht, und das ließ sich in Graz auch ganz gut nachvollziehen. Wichtig ist dabei, was bewirkt jetzt diese Urbanisierungswelle in der Stadtentwicklung? Zum einen führt es zur Verdichtung, zur baulichen Verdichtung, aber auch zur funktionalen und räumlichen Verdichtung, also die zum physischen Wachstum in einer Stadt. Zum anderen gibt es aber auch die funktionale Ausweitung des städtischen Lebensmodells im ländlichen Raum, in dem angrenzenden. Es kommt also zu einer funktionalen und sozialen Urbanisierung der Region, und genau das lässt sich in Graz, und auch um Umland von Graz, sehr gut nachvollziehen. Das heißt, die Kernstadt wird immer dichter, auch die Relationen zwischen der Stadt und den angrenzenden Regionen werden aber dichter und intensiver. Das äußert sich in Arbeitsbeziehungen, Produktionsprozessen, Handelsbeziehungen, Dienstleistungs- und Bildungsaustausch, es sind vor allem wirtschaftliche und infrastrukturellen Verpflichtungen, die hier

passieren. Graz entwickelt sich damit zur drittgrößten Metropolregion in Österreich, einer Agglomeration, die die angrenzenden Umlandgemeinden inkludiert, aber auch Städte wie Leibnitz, Deutschlandsberg, Gleisdorf, Weiz umfasst. Das Bevölkerungswachstum war das dynamischste in den letzten zehn Jahren in Österreich, und leben hier in diesem Agglomerationsraum mittlerweile 650.000 Menschen. Und eine Nachricht die wichtig ist, sie wächst weiterhin. So hat z.B. die Statistik Austria bis 2050 ein Wachstum in diesen Regionen vorausgesagt, besonders Graz-Umgebung ist ein Bereich, der am stärksten in dem Bereich wächst. Ist das nur eine richtige Entwicklung, ist es eine bedrohliche Entwicklung? Ich würde sagen, es ist eine positive Entwicklung, und zwar deshalb, weil urbane Bereiche, städtische Bereiche immer die bessere Voraussetzung für die Transmission unseres Lebensumfeldes und damit unsere Lebensstile und Lebensverhältnisse in eine ökologischere und klimaschützende Zukunft sind. Das heißt, urban bedeutet eine nachhaltige Perspektive, die durchaus sich auf alle drei Ebenen der Nachhaltigkeit, nämlich auch der sozialen und auch der wirtschaftlichen, bezieht. Es ist klar, dass in dieser Metropolregion neben der Siedlungsverdichtung und dem Bodenschutz vor allem die Verkehrsrelationen, die Mobilität und die Pendlerbewegungen die Herausforderung für die nachhaltige Entwicklung darstellen. Die S-Bahnen, im Englischen die Overgrounds, bilden dabei ein wesentliches Rückgrat für diese Entwicklungen, und es geht hierbei in Kontakt zur Stadt hauptsächlich um die direkte Einbindung der Peripherie zum Stadtzentrum und zum Stadtkern. Damit ist nicht nur die Peripherie der Metropolregion gemeint, es ist auch die Peripherie direkt von Graz gemeint, die S-Bahnlösungen würden auch das erfüllen, es ist heute schon öfters erwähnt worden, worauf es ankommt bei dieser Einbindung, es ist die Einfachheit des Verkehrs, es ist sozusagen die Leichtigkeit, Umsteigerelationen sollten tunlichst vermieden werden. In jedem Fall profitieren alle von diesen Systemen, und ich erinnere vielleicht an die Erweiterung von Graz, wie Graz sozusagen die Umlandgemeinden 1938 einbezogen hat, das hatte zur Folge, dass die Straßenbahnen verlängert worden sind zu den damaligen Ortszentren. Diese Straßenbahnen bilden noch heute das Rückgrat der öffentlichen Verkehrsanbindung, und überall dort, wo das

nicht passiert ist, stehen wir jetzt vor der Herausforderung, das zu erfüllen. Also wenn Sie wollen, können die S-Bahnen eigentlich betrachtet auf den erweiterten Metropolraum als die Straßenbahnen in die Region betrachtet werden. Es ist sehr wichtig, diese Perspektiven einzunehmen, weil wir damit Entscheidungen für die nächsten, wie schon heute öfters erwähnt, für die nächsten 100 Jahre treffen. Noch ein Wort zu Qualität des Zentrums und des zentralen Raums der Kernstadt in dieser Metropolregion. Sie bietet einen Stadtraum, der, und das wurde heute auch schon öfters vom Stadtbaudirektor Werle z.B. auch angeführt, ein idealtypischer Raum für ein nachhaltiges Stadtleben und Stadterleben ist. Das heißt, fußläufige Distanzen zu wesentlichen Einrichtungen sind in dieser Stadt immer gegeben, vom Hauptplatz z.B. in 20-minütiger Entfernung der Bahnhof, die Messe, die Universität. Nicht jede Stadt kann das von sich behaupten, das so kompakt anzubieten. Dabei sind aber die Raumdimensionen auch durch eine unglaublich hohe bauliche Qualität geprägt, und sie haben eine Dimension, die tatsächlich für eine Nutzung und einen Aufenthalt und das Verweilen in dieser Stadt geprägt sind, also das ist eigentlich eine Stadt, die man genießen muss. Diese sehr guten physischen Grundlagen und Relationen gilt es aber auch sehr sorgsam zu verwalten. Das heißt, eine Innenstadt, die etwa für 650.000 Menschen als zentraler Ort zu verstehen ist, muss möglichst direkt und komfortabel angebunden sein, ein solcher Ort muss auch Platz für den Aufenthalt bieten, für die aktive Bewegung im Stadtraum, und es ist sozusagen auch der Grundstein für ein lebendiges, wirtschaftlich hochwertiges, qualitatives Leben in der Stadt. Das heißt, wir müssen diesen Platz sorgfältig verwalten, das heißt auch in unserem Fall in Graz, wir müssen diesen umgestalten, neu und fair verteilen, das wurde auch schon einige Male erwähnt. Damit könnte die Stadt Graz eine unglaublich wichtige, großartige Stadt für einen sehr, sehr großen Raum werden (*Appl.*).

***Vorsitzwechsel – Bgm.<sup>in</sup> Kahr übernimmt den Vorsitz (11.37 Uhr).***

Bgm.<sup>in</sup> **Kahr**:

Dankeschön, bitte ein bisschen auf die Zeit achten.

GR<sup>in</sup> DI<sup>in</sup> (FH) **Schlüsselberger**:

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, sehr geehrter Stadtsenat, lieber Gemeinderat, liebe Zuhörer und Zuhörerinnen. Heute ist das, finde ich, eine außerordentlich spannende Diskussion. Ich glaube, wenn jemand betroffen ist von einem Thema, desto mehr Expertise hat man, manchmal auch nur vermeintlich. Ich finde, der ganzen Diskussion fehlt ein wenig Pragmatismus und das Besinnen auf das, was auch unsere geschätzte Frau Bürgermeisterin gesagt hat, auf das zu hören, was Expertinnen und Experten sagen und vor allem das Ganze jetzt einmal voranzutreiben und nicht noch länger grundvoll, gehaltvoll oder grundlos zu diskutieren, das obliegt mir jetzt nicht, das zu bewerten. Schön wäre es, wenn wir in die Gänge kommen würden. Ein paar Punkte habe ich mir aber notieren müssen, weil ich es teilweise zum Schmunzeln fand, teilweise auch aufgegriffen haben, weil es mich interessiert hat. Es ist total oft der Mehrwert für Grazerinnen und Grazer gefallen und wie wir das vermitteln sollen. Ein bisschen schwierig ist es oft nur, wenn man nur einen Teilaspekt herausnimmt. Als Autofahrerin habe ich vom öffentlichen Verkehr einen anderen Mehrwert, als Mama, die mit der Tochter unterwegs ist mit dem Fahrrad will ich auch einen anderen Mehrwert. Wenn ich laufen gehe, habe ich einen anderen Mehrwert, wenn ich in die Innenstadt am Abend auf einen Cocktail fahren, dann habe ich einen anderen Mehrwert. Also ich glaube, wir sollten hier jetzt ein bisschen aus der Perspektivenbetrachtung rauskommen und wieder ans große Ganze denken. Was bringt uns als Graz voran? Was bringt die Bürgerinnen und Bürger insgesamt voran? Ja, es ist viel diskutiert worden aus den unterschiedlichen Perspektiven, die alle in ihrer Singularität richtig zu sein scheinen, wenn man es im großen und ganzen Kontext vermutlich betrachtet, ein wenig an Gewichtung verlieren. Viel wurde auch geredet über das Einpendeln von außen. Ja, absolut wichtig, und wenn ich im Grazer Stau stehe, mit welchem Verkehrsmittel auch immer, denke ich oft an Pendler:innen. Aber

wenn ich am Wochenende einmal Zeit habe und raus möchte aus der Stadt, kommt aber der Aspekt dazu, dass man auch gerne mal auspendelt und der Naherholungsraum um Graz rundherum ist schön. Und ich würde mich riesig freuen, wenn Pendlerinnen und Pendler leichter reinkommen, das heißt nämlich für mich, ich komme auch am Wochenende leichter heraus, muss dann nicht immer ins Auto einsteigen und kann einmal entspannt ins Umland fahren und dort meine Freizeit genießen. Über die MUM per se, glaube ich, ist genug gesagt worden, da möchte ich auch nicht viel sagen, außer, dass ich doch dem Eingangsstatement von Kurt Hohensinner etwas abgewinnen kann. Ja, die Basis für die ganze Diskussion hat vermutlich diese MUM-Studie gebracht. Somit hat die MUM eine Berechtigung. Darüber hinaus sollten wir uns aber einmal davon lösen und wirklich auf die Strategie wechseln, die vorgelegt wurde, die eine gute ist, die eine breite Einbindung von vielen Konzepten und die auch fachlich sehr, sehr gelungen ist und vielleicht mit Recht auch diese Nutzwertanalyse nicht gemacht hat. Und Nutzwertanalysen, als zahlenaffiner Mensch mag ich sie ja grundsätzlich, ich habe nur gerade in dieser Konstellation ein bisschen ein Problem, weil sie vereinfachen, und vor allem sie vereinfachen dahingehend, dass sie eigentlich nicht die Konsequenzen der unterschiedlichen Varianten gegenüberstellen, sondern einfach nur die Parameter der unterschiedlichen Varianten. Das heißt, ich nehme jetzt meine Konzepte, haue sie in ein luftleeren Raum und tu so, als wenn es rundherum nichts gäbe. Somit bin ich auch ganz bei den Expertinnen und Experten und kann verstehen, wenn die sagen, Nutzwertanalysen in dem Bereich sind schwierig, wir werden uns nicht einigen, wir sollten die Makrokriterien heranziehen und mit denen arbeiten, weil schließlich die Makrokriterien sind die Kriterien für unsere Bürgerinnen und Bürger, die Nutzwertkennzahl ist die Technik dahinter, die interessiert ehrlich gesagt wahrscheinlich nicht wirklich viele (*Appl.*).

*Unverständliche Zwischenrufe aus den Reihen des Gemeinderates.*

GR<sup>in</sup> DI<sup>in</sup> (FH) **Schlüsselberger:**

Zum Thema groß denken bin ich absolut bei der Stadträtin und ich finde auch Beispiele immer recht gut, allerdings das Beispiel mit der abgehetzten Mutter im öffentlichen Verkehr, die ihr Kind rausbringt und um 8.00 Uhr verschwitzt ins Büro kommt, kann ich gut nachvollziehen. Ich möchte aber das Beispiel von mir bringen als total gestresste Autofahrerin, die halt ab und zu wirklich aufs Auto angewiesen ist, weil ich vier verschiedene Stationen in der Steiermark an einem Tag anfahren muss und dann total gestresst und genervt im Stau stehe, weil eben teilweise sehr viel Potenzial im öffentlichen Verkehr nicht genutzt wird, weil halt das Auto auch teilweise recht komfortabel ist. Also es gibt in allen Perspektiven Beispiele, und ich bin genauso gestresst um 8.00 Uhr dann irgendwo in meinem ersten Kraftwerk, weil ich halt eineinhalb Stunden dorthin gebraucht habe, statt den veranschlagten 20 Minuten. Also auch dort sollten wir bei den Menschen, mit denen wir reden, breiter reden, vielleicht ein bisschen außerhalb der eigenen Bubble. Viel bleibt mir nicht mehr zu sagen, außer 2040 bin ich dann 56, also da sind wir beide schon in einem Alter, wo wir dann schon hoffentlich gemütlich beim Glaserl Wein unsere Abende verbringen. Ich hoffe, dass dann, 2040, ich in Graz als Bürgerin ein Verkehrskonzept vorfinde, das besonnen entschlossen worden ist, das nicht irgendwie sich verrieben hat in welchen politischen Präferenzen, in irgendwelchen Was möchte wer? Sondern dass einfach entschieden worden ist nach dem Grundsatz: Was brauchen die Grazerinnen und Grazer als Mehrwert, wie können wir als Graz den Zentralraum miteinbinden, damit alle davon partizipieren und was war die unpolitischste, aber sinnvollste Lösung für Graz? Danke (*Appl.*).

GR<sup>in</sup> Dr.<sup>in</sup> **Unger:**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, sehr geehrte Damen und Herren. Ich würde ganz gerne ein bisschen an die Wortmeldung der Frau Kollegin Würz-Stalder anschließen. Ich möchte aber am Beginn ganz gerne zwei Dinge kurz richtigstellen, wenn ich das so nennen darf. Jetzt war öfters das Thema, dass quasi sehr lange geredet wird, ohne

konstruktiv zu sein. Ich betone, was auch unser Stadtrat Kurt Hohensinner von Beginn an und auch unsere Vorredner gemacht haben, unsere Fraktion ist selbstverständlich höchst interessiert an einem konstruktiven Umgang mit dem Thema. Es ist ein ganz wichtiges Thema, auch das wurde schon öfter gesagt, das uns sehr lange schon beschäftigt und dementsprechend muss auch etwas weitergehen. Also ich würde einfach noch einmal darum werben, dass die Punkte, die eingebracht werden, jetzt nicht als Verzögerungstaktik usw. eingeschätzt werden, sondern als das, was sie sind, einfach der Beweis, dass wir uns ernsthaft und konstruktiv mit den Themen beschäftigen. Und selbstverständlich, da möchte ich auf den Kollegen Topf verweisen, auch Experten in unseren Reihen haben, die auch durch ihre berufliche Laufbahn hinweg lange bewiesen haben, dass sie sich bei den Themen tatsächlich auskennen und es nicht darum geht, nur eine politische Meinung hier zu vertreten (*Appl.*). Was uns, glaube ich, alle eint, ist, wir wollen eine schnelle, eine sichere und eine stressfreie Mobilität für die Menschen, die in Graz sind. Das betrifft die Menschen, die hier leben, das betrifft die Menschen, die hierherkommen und auch diejenigen, die von hier woanders hinwollen, also die Pendler und Pendlerinnen in beide Seiten. Und selbstverständlich eint uns auch, dass Fragen des Umweltschutzes und des Klimaschutzes hier Berücksichtigung finden müssen, wir wissen alle, dass das die Zeichen der Zeit sind, und selbstverständlich ziehen wir hier alle an einem Strang. Für uns ist natürlich auch genauso wichtig, dass alle Beteiligten, das sind die von mir vorab genannten Gruppen, auch entsprechend gut eingebunden werden in den Überlegungen dazu und natürlich auch in den Auswirkungen, weil wir alle werden tagtäglich damit leben, wie wir den Verkehr in Zukunft regeln werden. Es hat, und das ist Verkehrsplanung eigentlich nicht immer innewohnend, eigentlich damit zu tun, dass Verkehr ein ständiger Begleiter der Stadtentwicklung ist. Wir haben gehört, das beschäftigt uns schon lange und das wird auch zukünftig so sein. Umso wichtiger ist es, dass wir viele mitnehmen, damit auch viele mitmachen. Nur dann kann so eine Lösung langfristig erfolgreich sein, das ist auch der Grund, warum wir uns intensiv damit beschäftigen. Also ja, wir sind selbstverständlich dafür, dass sich die Möglichkeiten, sich in Graz fortzubewegen, verbessern, ein ständiges Anliegen und ein ständiger

Auftrag. Was wir auch möchten ist, dass die Erwartungen, die die Menschen berechtigterweise jetzt in unsere Überlegungen und Bemühungen setzen, auch erfüllt werden. Weil Erwartungen, die wir dann enttäuschen müssen, werden einfach Schwierigkeiten machen in der Umsetzung und dem Mittragen durch die Menschen, die hier leben. Wir haben heute schon gehört, der öffentliche Verkehr ist auch ein soziales Anliegen. Ja, wenn man sozial als das geregelte Zusammenleben betrachtet, und so ist es ja auch grundsätzlich definiert, selbstverständlich. Es muss für Grazerinnen und Grazer leistbar sein, es muss aber auch für Graz leistbar sein. Diese Aspekte zu bewerten, ist schwierig, aber es wird einfach notwendig sein. Wir haben erst unlängst in der Zeitung gelesen, dass die Holding in den nächsten Jahren auch durch den öffentlichen Verkehr noch zusätzlich belastet wird. Das wird wahrscheinlich auch in Zukunft eine Herausforderung sein, einfach den Transport von Menschen auch finanzierbar zu gestalten und ihn sozusagen in einer harmonischen Einigung auch mit anderen wichtigen Anliegen der Stadt Graz in Verbindung zu bringen. Das Stichwort fußläufig ist gefallen. Fußläufig ist ja relativ. Wenn ich alleine daran denke, in welchem Umfeld ich mich bewege, sind gewisse Distanzen für gewisse Menschen null Problem und für andere ein großes Problem. Also die Bandbreite, dass man sagt, wir haben eine Stadt der kurzen Wege, stimmt, aber natürlich ist sie im individuellen Empfinden trotzdem oft eine Herausforderung, und für diese Menschen, die sich wirklich schweertun, möchte ich hier auch ganz dezidiert eine Lanze brechen (*Appl.*).

Ich glaube auch, dass es wichtig ist, bei diesen Konzepten ein paar Dinge noch mitzubedenken, die schon lange irgendwie in Diskussion sind. Ich denke nur an die Lösung für die Josef-Huber-Gasse, wo es auch darum geht, einen ganzen Stadtteil gut anzubinden und nicht irgendwelche sozusagen Schneisen zu haben, die den Menschen auch gewisse Wege wieder verunmöglichen. Ich denke auch daran, dass das LKH selbstverständlich als ganz großer Arbeitsbereich und Anknüpfungspunkt für Menschen einfach gut erreichbar sein muss. Das ist etwas, was auch in diesen Überlegungen noch entsprechend angedacht und vertieft werden sollte aus meiner Sicht. Ein letzter Aspekt noch ganz kurz, ich möchte kurz auf die Frage der Pendler und Pendlerinnen in Bezug auf die Umlandgemeinden eingehen. Das war vorher schon

Thema, der Großraum Graz wächst, Vorteile und Nachteile sind bereits ausgeführt worden. Ich glaube, dass wir auch im Hinblick auf diese Strategie jetzt ganz dringend mit den Umlandgemeinden sprechen müssen. Die Umlandgemeinden werden nämlich ganz wichtige Partner sein, und zwar in zweierlei Hinsicht. Einerseits, das wissen Sie wahrscheinlich alle durch die Vorbereitungen auch auf diese Sitzung, sind die Pendlerströme, die wir aus verschiedenen Bereichen aus dem Umland in die Stadt Graz haben, entsprechend auszuwerten. Von den Pendlern, die jetzt ungefähr, meinen Zahlen zufolge, aber die sind schon ein bisschen älter, 80.000 pro Tag sind, sind ungefähr die Hälfte davon jene, die nach Graz einpendeln, und da auch in ganz unterschiedliche Bezirke. Das heißt, man wird sich gut überlegen müssen, wo welche Stationen besonders sinnvoll sind, um die Menschen gut abzuholen und dann auch gut weiterzuverteilen. Und diese Weiterverteilung wird eine ganz maßgebliche Frage dafür sein, wie viel Raum wir an der Oberfläche zur Verfügung haben werden für all die Dinge, die wir sonst noch machen möchten. Also würde ich dafür plädieren, dass man diesen Umlandgemeinden und diesen Bewegungen ganz besonderes Augenmerk schenkt, auch deswegen, weil durch das Verkehrskonzept für Graz sich natürlich auch dort Dinge ändern werden müssen. Und ändern heißt auch, dass diese Umlandgemeinden mitmachen müssen, sie müssen das Konzept mittragen, sie müssen eventuell auch selber Maßnahmen ergreifen. Es kann sein, ich bin keine Expertin, aber ich könnte mir vorstellen, dass das auch ein verändertes Verkehrsaufkommen bedeuten kann, dass man Parkmöglichkeiten schaffen muss usw., die jetzt vielleicht noch nicht vorgesehen sind. Meines Wissens nach hat es mit den Umlandgemeinden in der Hinsicht noch keine vertiefenden Gespräche gegeben. Ich würde deswegen erstens einmal fragen, ob das stimmt meine Einschätzung, und zweitens fragen wollen, wann diese vertiefenden Gespräche stattfinden, weil sie aus meiner Sicht vollkommen unverzichtbar sind. Auch, und das ist eh schon mehrmals genannt worden, auch die Verbindungen und die Gespräche mit dem Land Steiermark, wo es ja natürlich eine ganz intensive Verbindung gibt, weil Projekte wie der S-Bahn-Ausbau, aber auch Möglichkeiten und Chancen, wie z.B. die Calls für den Mikro-ÖV sind eventuell Möglichkeiten, die wir auch für unser Projekt nutzen können. Also hier in vertiefende,

schnelle Gespräche zu gehen, die sich dem Inhalt und einer konstruktiven Planung in baulicher aber natürlich, ganz dringend, in finanzieller Hinsicht widmen, halte ich für höchst unverzichtbar und dringend geboten. Danke (*Appl.*).

GR Mag. **Winter:**

Hoher Gemeinderat, werte Stadtregierung. Ich war heute in der Früh der festen Überzeugung, dass wir eine sehr unideologische Debatte führen werden, und das freut mich, dass der ganz, ganz große Teil der Redner, wurscht welcher Couleur angehörig, auch ihre unideologische Reden vorbereitet hat. Mit einer Ausnahme, nämlich die Frau Kollegin Braunersreuther, schade, dass sie schon die Flucht ergriffen hat. Die hat uns hier heute von anderen oder unterschiedlichen Welten berichtet in ihrer Wortmeldung, und dann hat sich Kritik geübt gleichzeitig an den vorliegenden Konzepten, dass hier das feministische Gedankengut nicht in der Form eingeflossen ist. Das macht vielleicht Sinn in irgendeiner von diesen anderen Welten oder in einer unterschiedlichen Welt, bei uns eher weniger. Der springende Punkt ist aber der, wir haben hier sehr, sehr gute Konzepte vorliegen, und wir haben auch sehr, sehr fachlich ausgereifte Konzepte vorliegen. Und egal, für welches Konzept wir uns im Endeffekt entscheiden, Leistung, und hinter diesen Konzepten, die uns vorgelegt worden sind, steht sehr, sehr viel Leistung, Leistung hat kein Geschlecht, das möchte ich in dem Zusammenhang auch noch einmal ganz klar betonen (*Appl.*).

*Zwischenruf Bgm.<sup>in</sup>-Stv.<sup>in</sup> Mag.<sup>a</sup> Schwentner: Die Leistung (lacht).*

GR Mag. **Winter:**

Ja, die Leistung, das ist aber dennoch eine neutrale Angelegenheit, wie Sie wissen. Ich möchte fortfahren mit einer unideologischen Wortmeldung und in dem Sinn auch meine Sicht als Bürger des Bezirks Straßgang wiedergeben. Was erleben wir in

Straßgang? Was erleben wir im Grazer Westen zweimal täglich? Wir erleben in der Kärntner Straße, wir erleben in der Straßganger Straße, wir erleben in vielen anderen Nebenstraßen eine Situation, die sich im Prinzip in der Nähe des Verkehrschaos befindet. Wir erleben, das ist natürlich auch schon angesprochen worden, eine Vielzahl von Pendlern, die hier jeden Morgen nach Graz hereinpendeln und am Abend wieder zu ihren Familien, zu ihren Wohnstätten zurückpendeln. Und es ist einerseits sehr, sehr gut, dass wir als Graz ein großer Arbeitgeber sind und ein Wirtschaftswachstum in der Stadt auch erleben, aber natürlich bringt das auch das eine oder andere Problem mit sich. Und ich glaube, in einem Punkt sind wir uns einig, es braucht Lösungen, es braucht eine Debatte, welche Lösung die beste sein wird. Aber ich glaube, es kann sich niemand, nachdem de facto der ganz, ganz große Anteil der Mandatäre eher nicht die Expertise besitzt, ein Konzept zu 100 % als richtig, als besser und dem anderen überlegen darzustellen und zu bewerten, wirklich eine offene Diskussion und auch in dem Sinn eine freie Diskussion, welches Konzept hier als geeignet und als für uns beste Variante zu akzeptieren ist. Und völlig egal, welches Konzept, alleine oder eine Mischung aus verschiedenen Konzepten, wir am Ende des Tages beschließen werden und für welches Konzept wir uns entscheiden, für mich sind drei Punkte sehr, sehr wichtig, die unabhängig von der Auswahl hier entscheidend sind. Das ist das eine vielstrapaziert Wort der Bürgerbeteiligung. Wir wissen, dass eine große Anzahl der Bürger in den Bezirken sich sehr, sehr gut auskennt und sehr, sehr viel Expertise auch besitzt, welche Konzepte in ihrem Bereich, in ihrem Bezirk als sinnvoll zu erachten sind. Und wie wollen Bürger eingebunden werden, wenn nicht im Rahmen von einer Volksbefragung? Ich habe viele andere Konzepte erlebt, wo man Versammlungen, wo man Initiativen gestartet hat, wo man Dialoge geführt hat, und eine große Anzahl der Bürger, und durchaus die Mehrheit der Bürger trotzdem unzufrieden aus diesem ganzen Projekt herausgegangen sind. Das wäre der erste Punkt. Das Zweite, es wird keine Pauschallösungen geben. Wir haben in Graz den Segen, dass wir eine Stadt mit sehr, sehr viel Geschichte und sehr, sehr viel Historie sind. Wir haben aber auch den Fluch, dass wir eine Stadt mit sehr, sehr vielen historischen Einzelheiten und eigenen Strukturen haben. Und genau aus diesem Grund heraus wird es nicht möglich sein, hier

ein Pauschallösung über die ganze Stadt auszurollen, sondern auch die einzelnen Bezirke, auch die einzelnen Stadtteile miteinzubeziehen, zu hinterfragen, weil unterschiedliche Strukturen so sind, wie sie sind und das ist mehr umkehrbar. Und im der dritte wichtige Aspekt, und den möchte ich noch einmal betonen, wir müssen alle Verkehrsteilnehmer in gleicher Weise und gleichberechtigt in diesen Dialog und in diese Befragung miteinbeziehen. Es ist egal, ob es der Fußgänger ist, es ist egal, ob es der Radfahrer ist, es ist aber auch egal, ob es der Öffi-Nutzer oder der PKW-Lenker ist. Wir haben hier eine Gleichberechtigung von verschiedenen Teilnehmern und ich hoffe, und das war immer wieder der Unterton von gewissen Parteien in diesem Saal, dass es ein Aufwiegeln von Radfahrern gegen Autofahrer und Autofahrer gegen Radfahrer in jeder Hinsicht gibt, und das müssen wir vermeiden. Und wenn wir diese drei Aspekte, völlig egal, welches Konzept umgesetzt wird, nicht miteinbeziehen, wird jedes der Konzepte scheitern. Dankesehr (*Appl.*).

**Bgm.<sup>in</sup> Kahr:**

Vielen Dank, als Nächste ist die Frau Gemeinderätin Robosch, dann der Herr Gemeinderat Lohr, hier kommt wieder ein bisschen Schwung in die Runde. Ich mache nur darauf aufmerksam, manche müssen aus beruflichen Gründen früher gehen, ich sage es nur.

**GR<sup>in</sup> Robosch:**

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, geschätzte Stadtregierung, geschätzte Zuseherinnen und Zuseher im Livestream. Ich möchte nur ganz kurz noch bei einem Zitat von unserer Bürgermeisterin anschließen, die gesagt hat, wir haben keine Zeit mehr. Und mit diesem Zeitdruck und auch mit dieser Ungeduld bin ich auch seit 2017 sehr oft hier gestanden und habe gesagt, wir haben keine Zeit mehr. Mir wurde dann immer wieder gesagt, dass wir über Dinge wie die Süd-West-Linie, die Nord-West-

Linie, die Innenstadtentflechtung schon seit den 90ern diskutieren. Seit den 90ern, da war ich irgendwie so hoch (*deutet mit der Hand ihre damalige Körpergröße an*). Nicht ganz noch ausgewachsen und trotzdem ist seit dem in genau diesen Dingen sehr oft die Realisierung ausgeblieben, obwohl es einen fachlichen Konsens scheinbar dazu gegeben hat. Das heißt, der politische Wille ist leider in den letzten Jahren, oder Jahrzehnten fast, nicht zustande gekommen, damit diese Realisierung jetzt schon da gewesen wäre, sondern sie wurde immer und immer wieder in die Zukunft verschoben. Wir wissen, die Innenstadtentflechtung ist quasi der kritische Punkt, um alle anderen Überlegungen überhaupt erst möglich zu machen im Straßenbahnausbau. Wir wissen auch, die Süd-West-Linie und die Nord-West-Linie, in welcher Ausbaufom auch immer, ist der kritischste Punkt, um die Flächenabdeckung des ÖVs wirklich garantieren zu können. Trotzdem sind beide Dinge nicht vorhanden. Wir wissen aber auch, dass jetzt, und Kurt, du hast es vorher gesagt in deinem Eingangsstatement, es einen breiteren politischen Konsens für den großen Wurf gibt. Und da muss man vielleicht auch sagen, dass der Grund für diesen Sondergemeinderat der Endbericht dieser Expertengruppe ist. Und in dieser Analogie sagen wir auch, dass der Verdienst, der scheinbar auch bei der ÖVP liegt, dass ein gewisser Visionär, wie er heute schon genannt worden ist, in einem Schnellschuss und auch millionenschwer mit der MUM, haben wir schon gehört, die U-Bahn vorgeschlagen hat. Und das war der Ausgangspunkt, dass sich erst ganz viele Experten zusammengefunden haben in dieser Expertengruppe, damit andere, und vielleicht auch zukunftsstärkere, Konzepte neben der Metro auch Platz finden, deswegen sind wir heute da, deswegen haben wir überhaupt diese Grundlage, auf der wir diskutieren können. Und ich glaube, da ist es auch sehr wichtig zu sagen, wenn es diesen politischen Konsens für den großen Wurf jetzt gibt, dann sollten wir auch auf diesem diskutieren und alle dahingehenden Vorarbeiten noch abwarten. Weil wir haben noch eine weitere Studie, die aussteht, die jetzt noch nicht vorliegt, wir haben auch noch andere Eckdaten, die wir einheben müssen, auf denen wir diskutieren müssen. Aber nur um auf ein Ding noch einzugehen, das vorher schon gefallen ist, was in dieser Diskussion und in diesem Rahmen, wie ich finde, nicht ganz passend ist, ist, sich hier rauszustellen und zu sagen,

aus diesem Konzept liest man heraus, dass es faktisch falsch wäre, dass die U-Bahn oder die Metro, wo man sie nennt, keine Pendler:innen abholt. Ich glaube, uns persönlich als Mandatare und Nicht-Expert:innen steht diese Wertung nicht zu, aber es gibt sehr wohl ganz genaue Zielsetzungen und ganz genaue Aussagen, die sich z.B. auf Seite 20, Punkt 4 in dieser Studie, die uns heute hier präsentiert worden ist, zu lesen sind, wo ganz klar steht, es ist sehr wohl der Ausbau in die Fläche und es ist sehr wohl auch quasi hier zu lesen, dass es einen linearen Einzug von der Metro und auch von S-Bahn-Systemen gibt, wo eben Nicht-Pendler:innen so abgeholt werden, wie die Grazerin oder der Grazer durch die Metro abgeholt wird. Auf diesen Daten sollten wir diskutieren und nicht auf irgendwelche „das ist faktisch falsch und das ist faktisch richtig“. Wenn bitte, zitieren wir ganz klar, wo das in der Studie steht, und nicht einfach nur hier herauszustellen und einfach Dinge zu behaupten. Und es wurden sehr oft auch die einfachen Bürgerinnen und die einfachen Bürger in Graz und die Verkehrsbedürfnisse dieser angezogen, und sehr oft wurde auch mein Heimatbezirk angesprochen, Straßgang, sehr oft wurde auch die Kärntner Straße angesprochen, in der ich 26 Jahre meines Lebens gewohnt habe. Und ich glaube auch, dass wir hier hinschauen müssen nicht nur auf einen kleinen Punkt, sondern auf den Punkt, was das große Ganze, was die gesamte Stadt und auch den gesamten Zentralraum wirklich einbindet und was die Verkehrslösungen für alle bietet. Denn Verkehrslösungen sind nämlich nicht, wie schon oft angesprochen wird, den Fahrradfahrer oder die Fahrradfahrerin gegen den Öffi-Nutzer und die Öffi-Nutzerin anzusprechen, sondern wir sehen auch in dieser Studie, dass es einen massiven Wechsel und einen massiven Austausch beider Gruppen gibt in Bezug auf den ÖV und in Bezug auf den Fahrradverkehr in Graz, aber es gibt sehr wohl einen Platzmangel und es gibt sehr wohl auch eine Klimakrise, vor der wir diese Entscheidung treffen. Und da, noch einmal, meine Generation hat keine Zeit mehr, meine Generation wird die sein, die von einem guten ÖV-Konzept profitieren wird, die von der Verkehrswende profitieren wird, wenn wir sie heute einleiten. Und deswegen, bitte warten wir alle Fakten ab, die auf dem Tisch liegen sollten, diskutieren wir anhand dieser Fakten über eine Lösung, die allen hilft, allen Verkehrsteilnehmer:innen, vor allem aber auch meiner Generation, die die

Klimakrise bewältigen muss und die auch wirklich einen Planeten und eine Stadt braucht, in der es zu leben gilt. Danke (*Appl.*).

Bgm.<sup>in</sup> **Kahr**:

Danke liebe Frau Gemeinderätin, ich darf auch recht herzlich die Kollegen vom ORF-Team aus Wien, glaube ich, begrüßen bei der heutigen Gemeinderatssitzung. Also das zeigt, das Verkehrsthema interessiert auch die Kollegen. Schön, dass Sie da sind.

GR Ing. **Lohr**:

Hoher Gemeinderat, sehr geehrte Zuhörer. Ja, auch ich habe mir vorgenommen, nicht auf die moralisierenden Beiträge der Frau Vizebürgermeister und der Frau Bürgermeister einzugehen, sondern auch ich werde mich dem Endbericht widmen. Der Endbericht schlägt kein absolutes Konzept als bestgereihtes vor, er stellt die Potenziale der Raumnutzung gegenüber und das, finde ich, ist ein wesentlicher Punkt. Wir haben gehört, die unterirdischen Linienanteile weisen einen höheren ÖV-Anteil als die oberirdischen auf. Ist auch ganz logisch, versteht jeder Grazer, jeder, der in der Stadt unterwegs ist, braucht kein Experte zu sein, weil unsere Bürger sind die Experten. Sie wissen, im oberirdischen Bereich ist nicht mehr Platz, der Ausbau der Tram und Straßenbahnlinien wird irgendwann sein Ende finden. Kollegin Schönbacher hat das auch sehr schön am praktischen Beispiel gezeigt, wenn ich in der Früh in der vollgestopften Straßenbahn stehe, ruft das nicht weitere Bürger auf einzusteigen und auch die Bequemlichkeit wird vermisst. Auch das ständige Auflassen von weiteren PKW-Parkplätzen wird nicht zur großen Lösung für den Öffi-Verkehr führen, auch das möchte ich der Frau Vizebürgermeister ausrichten. Die unterirdische Schnellbahnverbindung, ja, sie eröffnet eine neue Ebene, das kann meiner Meinung nach die S-Bahn sein mit allen ihren Ausbauvarianten, sie dient als Zubringer aus den Umlandgemeinden, das haben wir schon diskutiert, die Pendler aus Bruck, Deutschlandsberg, aber auch Gleisdorf, die aus dem Osten dürfen wir nicht vergessen,

werden hier angesprochen. Die unterirdische Tunnel-Variante löst dann die erwähnten Probleme im Innenstadtbereich. Es ist uns auch bewusst, dass während der Bauarbeiten eines neuen Öffi-Systems es zur Änderung in der Straßenraumgestaltung kommt und da sage ich auch, und vor allem sagt die freiheitlich Fraktion, auch diesen Umstand kann man den Grazern zumuten, man kann sie damit konfrontieren, die Grazer werden das verstehen. Diese Baufeldeinrichtungen werden ja dann auch im Papier genauer besprochen. Der S-Bahn-Tunnel-kurz soll in offener Bauweise errichtet werden, das führt zu massiveren und langfristigeren Beeinträchtigungen und Verkehrsbehinderungen, den S-Bahn-Tunnel-lang hingegen, dem kann ich z.B. was abgewinnen, der wird nämlich bergmännisch vorangetrieben, da haben wir auf der Oberfläche weniger Platzbedarf, weniger Behinderungen. Bei allen Varianten sind sicherlich Servitute sowie Flächen für die Remisen notwendig, auch hier müssen wir unsere Aufgaben machen und rechtzeitig Vorbehaltsflächen ausweisen. Da jetzt schon mehrere Bezirke angesprochen wurden und noch einige kommen, meine Kollegen haben vor allem den Westen genannt mit Gösting und Straßgang, da möchte ich noch einen Blick in den Osten richten. Hier ist mir der Bereich St. Leonhard und Ries sehr wichtig. Es befindet sich ja nicht nur das LKH mit dem größten Krankenhaus, sondern auch die Medizinische Universität in diesem Bereich, hier sind tausende Patienten, Bedienstete und Studenten, die hier jeden Tag einpendeln. Um das Umsteigen dort auf das Öffi zu erleichtern, ist allerdings im Einzugsbereich eine neue und großzügige Park-&-Ride-Anlage nötig. Also das ist wieder eine Forderung, wo die FPÖ klar sagt, man muss auch den Autofahrer mitbedenken, dass auch der rechtzeitig umsteigen kann. An diesem Beispiel zeigt sich eben, die Variantenentscheidung muss alle Verkehrsmittel einbeziehen und darf eben auch diese Schnittstellen mitdenken, wo der IV auf den ÖV umsteigt. Mein Schlussappell, wir haben das schon von Anfang an in der Debatte gesagt, haben Sie keine Angst vor den Grazer Bürgern, lassen Sie eine Befragung zu. Eine Bürgerbeteiligung in so kleinen Bereichen, wie etwa die Neos fordern, dass man hier wieder zehn Aktivbürger in einem Raum einlädt, das deckt meines Erachtens dieses Spektrum nicht ab, das sind meistens die selben zehn Aktivbürger, die zu jedem Bebauungsplan kommen, aber die stellen sicher nicht diese

Bandbreite von Jung und Alt und über alle Verkehrsmittelbenutzer ab, eine breitflächige Einbindung der Grazer und alle Grazer befragen (*Appl.*).

GR Dr. **Hackenberger**:

Sehr geehrte Stadtregierung, liebe Kolleginnen und Kollegen des Gemeinderates, sehr geehrte Zuschauer. Heute wurde schon so viel und erfreulicherweise so vieles einvernehmlich und mehr oder minder in Harmonie gesagt, dass ich mich hier kurzhalten kann. Es ist zweifellos wichtig und steht im Vordergrund, dass eine möglichst breite politische Entscheidung fallen kann, und das haben uns heute der Stadtbaudirektor und seine Kollegen deutlich gemacht, die Entscheidung ist dringend und sie ist jetzt zu fällen. Sie hat auch Auswirkungen auf eine sehr, sehr lange Zeit. Wenn man sich den bisher abgelaufenen Prozess ansieht, muss man eigentlich sagen, dass man den unter dem Titel „Besser geht's nicht“ sehen muss. Es ist tatsächlich das Gegenteil von einer Freunderlwirtschaft hier passiert, es sind von allen politischen Parteien Menschen nominiert worden, die Fachpersonen sind und die sich in diesen speziellen Angelegenheiten des öffentlichen Verkehrs sehr gut auskennen. Und, das muss man als Dank den Experten sagen, sie haben ein Konsenspapier zusammengebracht, was natürlich nicht das gesamte Spektrum abdeckt, aber was immerhin über einen weiten Teil des Problems eine einvernehmliche Lösung von Fachleuten herbeigeführt hat, auf die man sehr, sehr gut aufbauen kann. Klar ist auch, dass ein Mehrwert für das gesamte Umland inklusive der Stadt Graz geschaffen werden muss, was vordergründig offensichtlich derzeit am ehesten durch die S-Bahn mit der langen Tunnelvariante geschehen kann. Ich habe etwas schockiert, obwohl das ohnehin in den Unterlagen schon stand, wahrgenommen und gehört heute, dass 85 % der Pendler, die nach Graz einpendeln, mit PKW kommen, dass mehr als 50 % der Pendler weniger als 10 Kilometer des Weges zurücklegen, dass mehr als drei Viertel der Wege in Graz kürzer als 10 Kilometer sind, 63 % sogar kürzer als 5 Kilometer. Das ist eigentlich eine schockierende Angelegenheit, das sind schockierende Daten, die darauf hinweisen, dass entweder ein ganz erhebliches Defizit im öffentlichen Verkehr

besteht oder das Bewusstsein in der Bevölkerung noch einen gewissen Raum nach oben hat. Kritisiert wurde heute immer wieder, dass die Experten keine Reihung vorgenommen haben bzw. dass sie keine Auswertung vorgenommen haben, die eine klare Entscheidungsfindung innerhalb dieser fünf verschiedenen Szenarien erlaubt. Ich glaube, dass das eine Überforderung gewesen wäre, dass es auch nicht die Aufgabe der Experten ist, Ökologie gegen Ökonomie, Pendler gegen Innenstadtbewohner abzugleichen, sondern das ist, glaube ich, eben eine urpolitische Aufgabe, die man auch nicht an die Bevölkerung abtreten kann. Denn so wichtig direkte Demokratie ist, es ist, glaube ich, nicht sehr vernünftig herzugehen und die Bevölkerung quasi gegeneinander auszuspielen, indem man beispielsweise die Grazer über den öffentlichen Verkehr und die Projekte, die sie bevorzugen, befragt, und die Menschen, die außerhalb von Graz wohnen, dabei außer Acht lässt. Es ist vorhersehbar, wie die Entscheidungen ausgehen. Also das ist sehr kritisch zu sehen. Wenn man sowas ansteuert, dann muss man das sehr, sehr genau überlegen, dass man hier nicht viele Bürger, die sehr betroffen sind vom Ausgang der Entscheidung, vor den Kopf stößt. Was ich als sehr angenehm empfunden habe heute, ist, dass ein hohes Maß an Harmonie da war. Ich hoffe, dass das im weiteren Prozess auch so weitergehen wird und danke Ihnen für die Aufmerksamkeit (*Appl.*).

**GR<sup>in</sup> Hopper:**

Geschätzte Stadtregierungsmitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, Zuhörer:innen online und auch oben. Ich werde versuchen, meine Wortmeldung möglichst kurz zu halten, es ist mir aber dennoch wichtig, ein paar Sätze dazu zu sagen. Es ist sowohl eine Reaktion auf das, was unsere Frau Bürgermeisterin jetzt vorher gesagt hat, als auch teilweise auf das vom Kollegen Hackenberger. Ich finde das auch tatsächlich extrem cool und wirklich eine Auszeichnung für unser Gremium, dass wir heute sehr, sehr sachlich diskutieren, dass uns sehr, sehr viel eint und auch die Zugänge zu vielen Dingen einen, die Wege dorthin allerdings manchmal ein bisschen unterschiedlich wahrgenommen werden, aber das gehört ja auch dazu. Meine Kolleg:innen haben

vorher bereits einige wesentliche Punkte beschrieben, die, glaube ich, auch ganz gut veranschaulichen, wieso es wichtig ist, dass wir uns heute einfach auch noch einmal austauschen, dass wir uns nicht irgendwie über Medien, Soziale Medien oder sonst irgendwo Dinge ausrichten, sondern wirklich auch direkt in den Diskurs und in die Debatte eintreten. Wir thematisieren heute die Lösungsfindung, und das ist eh schon öfters angesprochen, von einer Problematik, die uneingeschränkt von allen Fraktionen, glaube ich, mitgetragen werden muss, damit wir, wenn wir uns selbst als seriös, auch wenn sie das Gremium verstehen wollen, auch wirklich ernst nehmen können. Und es ist jetzt auch schon ein paarmal angesprochen worden im vergangenen Jahr, im Februar-Gemeinderat wurde ja eigentlich auch durch den dringlichen Antrag von Georg Topf eine einstimmige Basis für die jetzt vorliegende Studie gelegt. Das Ziel, die Vorschläge und Konzepte für ganzheitliche urbane Mobilität offen und ohne Vorbehalte zu diskutieren, wurde von allen Fraktionen, die jetzt hier sind, gutgeheißen, und auch Interessensgruppen sowie Bürgerinnen und Bürger in transparenter Weise zu informieren, ebenso einstimmig gutgeheißen, in allen Wortmeldungen ist alles nachzulesen. Und aktuell tun wir uns insbesondere, und deswegen war uns wichtig, dass wir uns heute treffen, mit dem Finden dieser transparenten Weise, wie das kommuniziert wird, wie Entscheidungen getroffen werden, ein bisschen schwer uns suchen das gerade ein bisschen vergebens. Und auch diese offene Art und Weise zu diskutieren, hat uns einfach in der Präsentation der Studie und auch mit der angekündigten Festlegung eines Weges einfach ein bisschen irritiert. Ein paar andere Sachen haben uns dann auch noch irritiert, die ich wichtig finde, hier zu erwähnen. Weil die Frau Bürgermeisterin hat zu Recht eingemahnt, dass wir hier kollektiv Schulter an Schulter, und ich glaube, das war schon auch, so hätte ich es zumindest wahrgenommen, an jede Fraktion, die jetzt aktuell nicht Teil der Koalition sind, gerichtet, und genauso wichtig ist es mir, dass ich genau diese Einfeldung auch noch einmal an die aktuelle Koalition mitgebe, und ein paar Impulse dazu möchte ich auch kurz loswerden. Im Februar des letzten Jahres hat der Herr Klubobmann Ehmann noch festgehalten, dass es wichtig ist, dass der Herr Bürgermeister, der zum damaligen Zeitpunkt ja auch Zentralraumvorsitzender war, mit allen Bürgermeisterinnen und

Bürgermeistern aus allen Umlandgemeinden zu reden hat, bevor man überhaupt eine Richtung vorgibt, die diese Probleme lösen soll. Und jetzt auf einmal ist es kein Problem mehr, wenn wir einfach in der Präsentation der Studie diese Richtung vorgeben. Also da spahlt es sich bei mir einfach, weil die Information nicht da ist, ob diese Gespräche geführt worden sind, obwohl sie in der Vergangenheit eingefordert wurden von Teilen dieser Koalition. Eine Entscheidung über Stadtentwicklungsprojekte, und der Kollege Pascuttini hat ein paar andere Gründe oder Projekte schon aufgezählt, wo in der Vergangenheit Volksbefragungen gefordert wurden. Ein weiteres Beispiel, Stadtentwicklungsprojekte beispielsweise im Stadtteil Reininghaus, dort wurden damals lautstark Volksbefragungen gefordert und wären aus der damaligen Sicht von der Bürgermeisterpartei dringend notwendig gewesen, und auf einmal sagt man: Ok passt, nein, stimmt eigentlich, wir haben eh Experten, auf die vertrauen wir, auf die setzen wir. Da spahlt sich auch irgendwas bei mir. Noch im letzten Gemeinderat wurde uns, die Kollegin Braunersreuther hat das eh schon ein bisschen revidiert, aber ganz klar ist es mir noch immer nicht, muss ich ganz ehrlich sagen, noch bestätigt, dass die Bevölkerung selbstverständlich in die Entscheidungsfindung in Form einer Befragung, oder auch nicht, müssen wir dann im Protokoll noch einmal nachschauen, aber wir hätten es auf alle Fälle auch so verstanden, auf alle Fälle in Form einer Befragung eingebunden wird. Und auf einmal sieht man auch in der Berichterstattung, dass davon keine Rede mehr ist, dass teilweise sogar die zuständige Verkehrsstadträtin die Grazerinnen und Grazer mit einer Befragung überfordert sehen würde. Und im vergangenen Jahr war auch noch die Verkehrsstadträtin der Meinung, dass man sich für zukunftsfähige gemeinsame Lösungen auch entsprechend Zeit nehmen sollte, und das zeigt wirklich, dieser Prozess, wie wichtig das ist, dass wir die Datenlage jetzt auch haben. Aber auf einmal ist jetzt sowohl auf das Gemeinsame vergessen, irgendwie, zumindest hat mit uns irgendwie davor jetzt nicht jemand versucht, intensiver darüber zu reden, in welche Richtung man vorgehen möchte. Das war bei der Medienpräsentation dann sehr, sehr klar, also das Gemeinsame ist irgendwie ein bisschen komisch und ohne unsere Initiative würden wir uns auch nicht in dieser notwendigen Zeit auch hier intensiver mit diesem

Thema befassen. Und insbesondere auch mit dem Prozess, der dann dahingehend noch notwendig ist, um da auch wirklich zu einer Entscheidung zu kommen. Also die im Regierungsprogramm festgeschriebene Zusammenarbeit auf Augenhöhe wird also ausschließlich in der Koalition gelebt, das ist auch ganz toll so, das freut mich auch für die Parteien in der Koalition, aber eben auch nur dort und nicht darüber hinaus. Und das im Regierungsprogramm festgeschriebene Bekenntnis, Grazerinnen und Grazer zu Teilnahmen an demokratischen politischen Prozessen einzubinden und das Bekenntnis, Transparenz bei Entscheidungsfindungen vorzulegen, wird erst gar nicht gelebt, zumindest nicht hier, wenn öffentlich einfach festgelegt wird, dass das die Linie ist, die eingeschlagen wird. All das wäre aber aus unserer Sicht dringend notwendig, wenn wir hier im Gemeinderat, wie gesagt, seriös arbeiten wollen und uns auch wirklich als dieses Gremium ernst nehmen wollen, dass man gemeinsam und auf Augenhöhe hinter einer so wichtigen Lösung auch steht, insbesondere ist es dann auch notwendig. Und das möchte ich auch noch anmerken, wenn man der Bevölkerung in vergangenen Sitzungen, in vergangenen Projekten und in den letzten Perioden vorgegeben hat, dass das die Art und Weise ist, wie man selbst auch Politik machen möchte. Wenn eine Befragung also eingefordert wird, wenn die Einbeziehung der Bevölkerung eingefordert wird, dann sollte man hier auf alle Fälle konsequent bleiben. Offensichtlich sieht man eher weniger die Notwendigkeit aktuell. Und da möchte ich auch ganz kurz auf den Kollegen Pascuttini replizieren, der gesagt hat, die ÖVP weiß noch nicht, wie sie das machen will. Für uns ist klar, es gehört die Bevölkerung, und da scheint eigentlich ja auch Konsens zu herrschen, die Bevölkerung eingebunden in den Prozess und auch begleitet. In welcher Form tatsächlich eine Befragung oder zu welchem Zeitpunkt eine Befragung notwendig ist, das ist abhängig von dem Prozess, der tatsächlich auch, aus unserer Sicht, jetzt noch nicht feststeht, und das gehört auch tatsächlich einmal definiert. Wenn eine umfassende Information der Bevölkerung zugesagt wird, dann sollte man auch hier konsequent bleiben können als Stadtregierung, weil aktuell gibt es eigentlich für die Grazerinnen und Grazer natürlich die Information, diese gesamte Studie über 300 Seiten zu lesen, aber das würde ich mir jetzt auch zutrauen zu sagen, und das tut mir leid, wenn ich da jemandem zu nahe

trete, ich glaube schon, dass es auch für uns wichtig ist als Mitglieder des Gemeinderates Rückfragen stellen zu können. Und dass wir nicht mit diesem gesamten Papier dann superhappy sind, weil ich glaube schon, dass wir grundsätzlich auch Fragen zu dem einen oder anderen Aspekt vielleicht haben, die auch heute schon aufgetaucht sind. Wozu es auch keine Informationen gibt für die breite Bevölkerung, was wir aber sehr, sehr wichtig finden würden, ist tatsächlich über den weiteren Prozess, weil wir haben jetzt gerade vorher auch vom Kollegen Hackenberger gehört, dass wir in der Vergangenheit dieses Gremium tatsächlich sehr, sehr breit aufgestellt hatten und sehr, sehr gemeinschaftlich hier auch gearbeitet haben, verschiedene Ideen angeschaut haben und aber auch klar war, dass es dann diese Studie gibt. Die weiteren Schritte dann danach gehörten auch kommuniziert, damit man das mitbekommt. Und wenn man sich dazu bekennt, tatsächlich die beste Lösung für die Grazer Verkehrspolitik unterstützen zu wollen, dann sollte man auch hier wirklich konsequent bleiben und wirklich ehrlich konsequent bleiben und nicht tatsächlich vorab ohne die entsprechenden Detailunterlagen, die auch schon eingefordert wurden und sogar schon zugestanden wurden, tatsächlich Entscheidungen vorzugeben. Niemandem wurde bisher, aus meiner Sicht, verständlich erklärt, und auch der breiten Öffentlichkeit nicht, wie in dem Fall Stadträtin Schwentner zu dieser Entscheidung kommt oder auf der Basis welcher Parameter oder Schwerpunktsetzungen sie tatsächlich zu dieser Entscheidung gekommen ist zu sagen: Ok, das ist deswegen wichtig. Das ist eigentlich so erst heute hier passiert und deswegen sind wir sehr froh, dass wir uns heute zusammensetzen. Unabhängig von einem Jahrhundertprojekt, und das ist mir auch noch wichtig dazuzusagen, weil es schon ein paarmal erwähnt wurde, auch die Frau Bürgermeisterin ist konkret darauf eingegangen, nämlich ist es, glaube ich, wichtig, dass wir bei allen Verkehrsentwicklungen und Verkehrsbauvorhaben wirklich proaktiv informieren und auch die Bevölkerung mitnehmen, also unabhängig von diesem Jahrhundertprojekt. Weil ich glaube, es kann nicht sein, dass wir uns in Graz damit zufrieden geben, dass, wenn Bürgerinnen und Bürgern eine Baustelle auffällt, sie jedes Mal bei der Frau Bürgermeisterin anrufen müssen. Also ich glaube, dass das wichtig ist, dass wir da wirklich breit informieren, damit diese Fragestellungen

nicht aufkommen, und vollkommen richtig, wie die Bürgermeisterin gesagt hat, auch darauf aufmerksam machen, dass es dazu beiträgt, dass unsere Bürgerinnen und Bürger eine bessere Infrastruktur bei uns in der Stadt haben. Ich möchte abschließend auch, wie ein paar Kolleg:innen das schon vor mir das auch schon gemacht haben, noch ein paar Fragestellungen tatsächlich festhalten, die aus meiner Sicht noch zu beantworten wären, um der einhellig zugestimmten Transparenz und Nachvollziehbarkeit auch wirklich gerecht zu werden. Und zwar das eine, das mich wirklich interessiert und was für mich so ein Knotenpunkt ist, ist, wie sich die Komplexität dieser Verkehrslösung von der Komplexität eines Stadtentwicklungsprojektes unterscheidet, weil natürlich die dahinterliegende Frage auch ist, wieso man, wenn man zuerst ankündigt, tatsächlich zu befragen und zu sagen, es ist uns wichtig und wir möchten die Menschen miteinbeziehen, dann eine harte Bremsung hinlegt und sagt, nein, das wollen wir eigentlich doch nicht. Wie ist aktuell geplant, die breite Öffentlichkeit transparent über die Ergebnisse dieser Studie zu informieren? Das wäre mir wichtig, und ich glaube, da reicht es nicht, nur das Ding zu veröffentlichen, ich glaube, da braucht es wirklich eine entsprechende Aufbereitung dafür. Und sofern wir diese Entscheidungsfindung den Weg, den die Frau Stadträtin in dieser Medienpräsentation der Studie vorgegeben hat, wenn das dieser Weg ist, wie ist der Plan, auch diese Entscheidungsfindung tatsächlich der breiten Öffentlichkeit zu erklären, damit auch nachvollziehbar ist, wieso es dazu kommt? Wenn das nicht der Fall ist, dann müsste die Öffentlichkeit, aus meiner Sicht, ganz klar darüber informiert werden, was die nächsten Schritte sind. Und eine zweite Frage, die sich aus dem Komplex ergibt, den ja auch die Frau Bürgermeisterin angesprochen hat, wie es in der Zukunft gedacht ist, die Bevölkerung über anstehende Verkehrsprojekte noch intensiver zu informieren, inklusive darauf aufmerksam zu machen, dass es dazu beiträgt, dass in dem einen oder anderen Bereich in Graz hoffentlich viele Verbesserungen kommen werden. Ich danke für die Aufmerksamkeit (*Appl.*).

Bgm.<sup>in</sup> **Kahr:**

Dankeschön, ich würde jetzt vorschlagen, die Frau Vizebürgermeisterin Schwentner wird noch zum Schluss zu der Diskussion ein paar Stellungnahmen machen und vor allem einen Ausblick geben, und was mir wichtig ist aber, dass die Antragstellerin oder der Antragsteller auch noch ein Schlusswort hat auf jeden Fall.

Ach so, es gibt noch Wortmeldungen, dann müsst ihr aufzeigen.

Bgm.<sup>in</sup>-Stv.<sup>in</sup> Mag.<sup>a</sup> **Schwentner:**

Ich möchte gerne die Fragen von der Frau Gemeinderätin Hopper beantworten und wenn es sich ausgeht, komme ich wieder, ich weiß nicht wie lange mein Termin dauert, aber ich muss leider sofort weg. Der Ausblick, der mehrmals gefordert wurde und das weitere Vorgehen, ich möchte daran erinnern, dass wir uns einstimmig im Gemeinderat auf einen sehr guten Prozess geeinigt haben, und wir haben eigentlich diesen Weg kein einziges Mal verlassen; nämlich im Gegenteil, wir haben genau das befolgt, wie wir es im Prozess einstimmig beschlossen im Gemeinderat haben, den haben wir einfach weiterverfolgt. Der Prozess war der, dass nach Erscheinen der Studie möglichst zeitnah der Gemeinderat informiert wird über einen Ausschuss. Den haben wir einberufen, kurz davor haben wir eine Pressekonferenz gemacht, weil natürlich auch die Öffentlichkeit informiert werden muss, das hast du, liebe Gemeinderätin, jetzt auch mehrfach eingefordert und darauf aufmerksam gemacht, also beides ist passiert. Wir sitzen jetzt hier, ich finde das gut, dass wir einen Sondergemeinderat haben, dass wir Zeit haben, dieses Thema, den öffentlichen Verkehr, und heute schon mehrmals das Wort davon, das ist ein Jahrhundertprojekt, das wir möglichst in großer Breite gemeinsam tragen sollten, dass wir das heute hier diskutieren. Wie geht es weiter? Es geht so weiter, wie es die Verkehrsplanung plant. Wir haben unsere Experten und Expertinnen in der Stadt Graz, die Verkehrsplanung, die Stadtbaudirektion und auch die Holding, das sind Leute, die bisher eingebunden wurden, und wir haben, und das ist eine politische Entscheidung, die müssen wir irgendwann fällen, weil wir nicht so viel Zeit haben, die Anna Robosch hat gesagt, wir

müssen sorgen, dass zukünftige Generationen sicher fahren können, dass wir den öffentlichen Raum gestalten. Und alles das passiert in der Fortsetzung des Mobilitätskonzeptes, ich habe es schon erwähnt heute, das alte ist ausgelaufen, das wurde nochmal fortgeschrieben, das war in der letzten Koalition auch nicht mehr möglich offensichtlich. Wir machen das, wie uns das die EU-Kommission auch empfiehlt und vorgibt, nämlich nach den SUMP-Prinzipien, das heißt Sustainable Urban Mobility Plan, und genau der bindet nicht nur die Verkehrsplanung ein, sondern denkt den gesamten städtischen öffentlichen Raum. Im Rahmen dieses SUMP im Mobilitätskonzept neu werden wir auch die Ergebnisse der Studie einfließen lassen, werden die Hüsler-Studie, auf die wir ja warten und auf die ich großen Wert lege, wird einfließen, und wir werden sozusagen immer wieder darüber im Gemeinderat natürlich berichten. Und nicht nur das, es wird auch Beschlüsse brauchen im Gemeinderat, und wir werden dem Transparenzgebot, das uns ganz wichtig ist, in jedem Fall immer nachkommen. Also keine Sorge, die Diskussion wird weiterlaufen, sie haben auch die Möglichkeit, wenn Sie sich uninformiert fühlen, immer bei mir nachzufragen, persönlich, aber es ist nicht meine eigene Entscheidung, sondern es ist basierend auf einem, vielleicht wie es jahrelang die Praxis war, nämlich irgendwelche Ideen zu entscheiden, wird basierend auf einem Expertenbericht, der umfassend ist wie noch nie, schlagen wir jetzt eine Richtung ein und nicht mehr passiert gerade, und das muss so sein aufgrund der Klimaverhältnisse, aufgrund der Situation, die wir in der Stadt Graz vorfinden, aufgrund der Sicherheit der Menschen, die sich durch die Stadt bewegen, egal mit welchem Verkehrsmittel, ich will da gar nicht gegeneinander ausspielen, aber es geht immer um die Fußgänger:innen vor den Radfahrer:innen, vor dem öffentlichen Verkehr, vor den Autos, weil es eben um alle Menschen geht, um Kinder und ältere Menschen, und weil wir schauen, wie die unterwegs sind, das sagt uns die letzte Mobilitätsstudie, dann wissen wir, dass wir genau auf die noch viel besser schauen müssen. Genau in dem Sinne arbeiten wir weiter, ganz transparent, demokratisch und wie vereinbart. Danke (*Appl.*).

**GR Huber:**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, sehr geehrte Stadtregierung, werte Kolleginnen und Kollegen und liebe Zuseherinnen und Zuseher. Ich glaube, meine Vorredner haben alle schon gut dargelegt, dass es wirklich um eine Entscheidung geht von einer enormen Tragweite für die Zukunft der Stadt sowie das tägliche Leben der Bevölkerung. Und eine Entscheidung mit dieser Tragweite muss gut abgestimmt und vorbereitet sein und darf auf keinen Fall voreilig getroffen werden, und deswegen hat mich die Tatsache etwas überrascht, als die Stadtregierung vor der Presse hingetreten ist und verkündet hat, dass man jetzt die S-Bahn baut, ohne jemals im Vorfeld ernsthafte Gespräche mit dem Bund, dem Land, den ÖBB oder den Umlandgemeinden von Graz geführt zu haben. Und ehrlich gesagt, so eine Vorgangsweise finde ich grob fahrlässig. Mit der Entscheidung, eine S-Bahn zu bauen, haben Sie sich auch dafür entschieden, die Entscheidungshoheit in diesem Projekt abzugeben, denn eines ist auch klar, da hat jetzt die ÖBB buchstäblich das Steuer in der Hand und die Stadt Graz hat da wenig Mitspracherecht. Denn wir sind hier jetzt von den Entscheidungen der ÖBB abhängig, egal ob es die Taktung, die Streckenführung, aber auch wie z.B., wie lange täglich die fahren wird. Weil wer garantiert uns, dass die ÖBB nicht sagen, dass um 18.00 Uhr Schluss ist, weil es sich nicht mehr rentiert, obwohl wir eine S-Bahn vielleicht bis 20.00 Uhr oder 22.00 Uhr brauchen würden? Und aus eigener leidvoller Erfahrung aus meinem Heimatbezirk Gösting weiß ich, dass die ÖBB ein schwieriger Verhandlungspartner ist, für die eigentlich nur zählt, ob ein Projekt rentabel ist oder nicht, und die Interessen der Bevölkerung eigentlich hintanstellen. Und deswegen glaube ich, an diesem Punkt sollte man erst einmal die Rahmenbedingungen abklären, bevor man medial eine Lösung präsentiert. Und da Sie sich ja auch mit der Entscheidung, eine S-Bahn zu bauen, eher für die Pendler:innen entschieden haben anstatt für die Grazer Bevölkerung, habe ich einmal nachgefragt, ob Sie zumindest mit den Umlandgemeinden gesprochen haben, und auch da wurde mir gesagt, dass keine Kontaktaufnahmen Ihrerseits erfolgt ist. Und mein persönliches politisches Highlight der Woche war die Stadtteilversammlung in Wetzelsdorf. Da sind die Anliegen und Fragen der Bürgerinnen und Bürger beantwortet worden und irgendwann sind wir zum

Thema S-Bahn gekommen, und dann stellt sich der Bezirksvorsteher Christoph Richter der KPÖ hin und sagt wortwörtlich: „Ich bin auch sehr überrascht über das Vorgehen der Stadtregierung in diesem Punkt.“ Auch eine interessante Aussage. Also zusammenfassend kann man sagen, ihr redet weder mit den strategischen Partnern der Stadt Graz noch mit der Bevölkerung und auch nicht mit den eigenen Parteikollegen, wie man heute schon bei der FPÖ mit dem Anton Lang gehört haben. Und da muss ich sagen, eine seriöse Kommunikation einer Stadtregierung sieht auch anders aus (*Appl.*).

Und abschließend würde es mich interessieren, sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, warum Sie hier Entscheidungen mit enormer Tragweite treffen, ohne die wichtigsten strategischen Partner im Vorfeld einzubinden. Was waren da Ihre Beweggründe und wann holen Sie diese Runde endlich nach? Danke (*Appl.*).

**GR Dr. Piffl-Percevic:**

Frau Bürgermeisterin, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Zuseherinnen und Zuseher. Ich möchte mich vorweg sehr, sehr herzlich bedanken, dass wir heute doch eine so profunde Erörterung hier im Gemeinderat haben. Gegenüber den Möglichkeiten, die wir bisher hatten, eine sehr kurzfristige und kurze Information im Planungsausschuss, auch danke dafür. Einige Fragen waren möglich, aber nur einige; das Ganze ist ja ohnedies nur ermöglicht worden, weil der Prozess, der in der vorigen Periode aufgesetzt wurde mit einer Strukturierung, auch die Gremien, wo auch die Verkehrsplanung der Stadt, der Herr Baudirektor als Planungs Koordinator z.B. eingebunden war, natürlich die Experten, die von den Parteien nominiert wurden, aber auch weitere Experten. Und was wurde dort gemacht? Also dieser Prozess, zu dem bekennen wir uns und da sehen wir, auch aus meiner Sicht, kein Abgehen davon. Das ist aber noch nicht die Aussage, dass alle Entscheidungen oder alle Schritte inhaltlich sozusagen damit sakrosankt sind, damit meine ich, und das wurde schon angesprochen, praktisch die Reihung durch die Politik, die sich erkennen lässt, die aber so nicht gerechtfertigt ist. Nochmals zu den Experten, einen herzlichen Dank an alle,

die hier teilgenommen haben, auch einen herzlichen Dank an die Fraktionen, die Projekte eingemeldet haben. Die Grünen haben es im Wahlkampf angekündigt, aber dann doch nicht tauglich getan. Ich glaube, das waren sechs Seiten für diesen S-Bahn-Ring, sie haben einen Experten drinnen gehabt, aber kein Projekt eingemeldet. Und ich möchte nochmals jetzt zu dem Ergebnis kommen, das hier in großartiger Weise uns vorliegt. Es ist schwierig, sich wirklich einzulesen, gerade wenn man kein Fachmann oder Spezialist ist. Wir finden z.B. den so oft zitierten Referenzfall sehr ausführlich in fünf Seiten dargelegt, wir finden ihn auch in der Presseunterlage dargelegt, aber jetzt nicht im Range eines Projektes. Das ist alles kein Vorwurf, sondern damit ich erkläre, weswegen ich da folgende Problematik sehe. Dieser Referenzfall definiert bei der Bundesbahn durch den Rahmenplan 2025 plus, wir haben von der Kollegin Würz-Stalder gehört, sie hat von 2028 plus geredet, da wissen wir noch gar nicht, was da drinnen stehen kann, wir haben aber auch hier in dem Papier immer von 2040, der Nahverkehrsknoten Gösting ist bis 2040 nicht drinnen. Also da gibt es doch einen Fragebedarf. Und vorweg möchte ich sagen, ich habe 18 Fragen, ich behellige Sie nicht damit, einige sind natürlich schon beantwortet worden heute. Ich werde mir erlauben, dann in den nächsten Tagen das noch à jour zu bringen, aber die letzte Frage, die möchte ich Ihnen nicht ersparen. Das ist genau die Frage: Wurde der Referenzfall den S-Bahn-Ausbau in Graz und im Einzugsbereich unserer Landeshauptstadt im Hinblick auf seine Leistungsfähigkeit bzw. Tauglichkeit im Sinne der neuen S-Bahn-Strategie von den Experten und oder seitens der Politik hinterfragt? Nochmals, der Referenzfall findet sich in fünf Seiten unter dem Kapitel 3.2.2, also das ist auch kein Vorwurf, nur er ist nicht hochrangig dargestellt und er ist auch nicht als hinterfragbar dargestellt. Entschuldigen Sie mir das Wort, aber er wird so quasi als gottgegeben angenommen mit ein paar Ausnahmen, bin ich sehr froh, nochmals, Knoten Gösting steht dafür. Aber ich glaube, die Zeit, die uns verbleibt, und wir haben noch keine endgültige Entscheidung, wir haben heute gehört, es ist eine Richtungsentscheidung, außerdem es kommt im Sommer das noch zu erwartende Papier, das von der Stadt und vom Land in Auftrag gegeben wurde vom Herrn Hüsler, wo auch noch weitere Haltestellen der S-Bahn, das ist eine genauere S-Bahn-Betrachtung. Also damit das klar ist, die Sache ist

für uns auch deswegen jetzt noch so aus dem Stehgreif entscheidungsreif. Ich möchte klar sagen, wir sind an keiner Verzögerung, Anna Robosch, an keiner interessiert, aber wenn es um so eine weitreichende Entscheidung geht, sollten wir uns die Zeit nehmen, die uns zur Verfügung steht, und da ist, glaube ich, kein Widerspruch von der Frau Bürgermeister und von der Koalition. Zumindest bis Ende des Jahres werden die Experten ein weiteres Mandat haben, um hier noch Klarheit zu verschaffen, diese Zeit, das ist keine Verzögerung, sollten wir aber ganz konzentriert nützen. Also die eine Frage habe ich gestellt und auf die bitte ich insbesondere eine Antwort. Und ich komme jetzt auch zum Referenzfall, zu einem, heute schon auch von der Frau Bürgermeister angesprochen, sozusagen Paradebeispiel aus meiner Sicht, das ist die GKB, die von Lieboch über Straßgang an den Hauptbahnhof hereinführt. Das ist auch quasi ein Referenzfall, weil das ist schon im Gange, das ist zuletzt bearbeitet worden im Vorjahr im Zuge der 15a-Vereinbarung des Landes mit dem Bund über die Verkehrsinnovationen der Bahn. Das hat die Stadt Graz und der Herr Bürgermeister Nagl dem Land mitgeteilt, dass wir 60 Mio. Euro, mit dem Gemeinderat akkordiert, für fünf Straßenunterführungen unter der Bahn mitzahlen. Wir haben aber 12 schienengleiche Bahnübergänge derzeit noch, und wenn wir die für Straßen unterführen, verbleiben sieben. Insgesamt derzeit sind vier durch Schranken abgesichert, ich möchte mich bedanken allen, die dazu beigetragen haben, immerhin auch einen weiteren Schranken zu schaffen nach diesem furchtbaren Busunfall. Aber ich glaube, wir sollten die Zeit nutzen und uns fragen ganz konkret, die GKB ist im Vorjahr unter dem Aspekt auch betrachtet worden, es gibt ja die Süd-West-Linie und möglicherweise einen Ast der U-Bahn hinunter, der ist, wenn wir das verfolgen in der Entscheidungsfindung, weggefallen und es bleiben „nur noch“ die Süd-West-Linie und eben die GKB für diese Bezirke Eggenberg, Wetzelsdorf und Straßgang in dem Bereich und natürlich die Umlandgemeinden. Das ist meine letzte Frage: Sind Sie bereit, das noch einmal vertiefend anzuschauen in der zur Verfügung stehenden Zeit, auch grafisch in etwa so auf, die Daten sind ja vorhanden, aufzubereiten wie die anderen Projekte? Nur dann, wenn Sie diese Zeit dazu auch nützen, würde ich erkennen, dass wirkliche Ernsthaftigkeit gegeben ist. Ich glaube, wir können eben nochmals nicht

sagen, das ist 15a, das ist schon im Gange, wir schauen das gar nicht an. Ein Projekt bitte, das ist das Projekt der Neos, hat sehr wohl die GKB eingebunden in den Tunnel kurz, sie soll in der Reininghausstraße abgesenkt werden, unter dem Bahnhof stehenbleiben und dann um den Schloßberg herumfahren. Also das Potenzial der Stammstrecke der GKB, und Frau Bürgermeisterin, die ist das Rückgrat der Planungsregion Steirischer Zentralraum (*Appl.*).

Ich appelliere damit, Frau Bürgermeisterin, das ist ein Rückgrat des Schienenweges, und auch deswegen, ich wollte das ja nur unterstreichen, wäre es sinnvoll, die verbleibende Zeit noch einmal intensiv zu nutzen, ob dieser Referenzfall, ich nehme an, das ist ein zulässiger Ausdruck dafür, wirklich optimal für diese neue zu verfolgende Strategie auch geeignet ist. Das könnte auch in eine Betrachtung führen, dass nicht in Reininghaus erst diese GKB untertauchen könnte, zumindest denkbar, sondern doch wesentlich früher, z.B. auch den Stadtteil Reininghaus zentral anbinden oder gar weiter südlich. Die Fragen, habe ich schon angekündigt, werde ich noch geschlichtet und reduziert vorlegen. Ich möchte mich abschließend wirklich herzlich bedanken nochmals für das, was wir heute zu diskutieren in der Lage sind mit der Präzision, aber die Zeit, die uns verbleibt, die sollen wir kreativ nutzen. Herzlichen Dank (*Appl.*).

**Bgm.<sup>in</sup> Kahr:**

Nur zur Information, entschuldigt haben sich der Herr Klubobmann Pascuttini, Herr Gemeinderat Ram, Stadtrat Krotzer und Vizebürgermeisterin Schwentner und jetzt soeben auch die Klubobfrau Braunersreuther. Ich muss das nur sagen, weil das hat teilweise berufliche Gründe, und beim Kollegen Ram ist es wegen Kinderbetreuung.

**StR Dr. Riegler:**

Jetzt kommen wir schon zu meinem Beitrag, ich möchte einmal zunächst einerseits einen Zwiespalt absprechen, der heute den ganzen Tag sich so durchzieht, oder einige Zwiespälte. Der erste ist, es wird von allen Seiten beschworen, wie wichtig es ist, eine

konstruktive und fachliche Diskussion zu führen und ja nichts auf parteipolitischem Niveau abzuhandeln. Gleichzeitig postet die Frau Robosch auf Instagram schon seit Stunden, wo sie sich lustig macht darüber, dass ja die ÖVP irgendwie falsche Modelle weiterhin verfolgt. Es wird von der Frau Schlüsselberger beanstandet, dass irgendwie grundlos diskutiert werden würde, die Frau Kahr höchstpersönlich redet davon, dass wir ja sowieso nur eine Show-Politik miterleben. Also eine derartige Geringschätzung des Gemeinderates habe ich in den ganzen Jahren, seit ich seit 2004 in diesem Haus bin, nicht erlebt (*Appl.*).

Inhaltlich bin ich völlig bei euch und insbesondere auch bei der grundsätzlichen Position, dass breiter Konsens erwünscht ist, das hat ja die Frau Schwentner gesagt. Auch hier ein weiterer Zwiespalt; auf der einen Seite sagt die Frau Stadträtin Schwentner im selben Atemzug, es sei der öffentliche Verkehrsausbau stiefmütterlich behandelt worden, was übrigens eine Kritik an dich, liebe Elke, ist, weil du hast eigentlich in den letzten Jahren die Verantwortung für das Verkehrsressort gehabt und unter deiner Mitverantwortung sind zwei Straßenbahnlinien verlängert und die Ausschreibung für 15 Straßenbahngarnituren durchgeführt worden. Gleichzeitig sagt im nächsten Atemzug die Frau Schwentner, aber es ist alles nicht so tragisch, weil wir können eh auf so viel aufbauen, was bereits vorhanden ist. Also was jetzt? Ich würde gerne die Frau Schwentner dazu fragen, aber leider sie ist ja nicht da, wie übrigens auch einige Klubobleute nicht da sind, was im Übrigen auch zeigt, wie wichtig ihnen hier im Haus die Diskussion wirklich ist. Ein wesentlicher Punkt, in dem ich voll und ganz der Frau Stadträtin Schwentner zustimmen möchte, ist, es geht um die Lebensqualität für die Grazerinnen und Grazer. Und da ist der entscheidende Punkt, und auf den wird letztens Endes die Diskussion hinauslaufen, wollen wir einen Pendlerzug, wird hauptsächlich die Problemlösung darin gesucht, dass wir für Ein- und Auspendler:innen eine möglichst bequeme Möglichkeit schaffen wollen, in offener Bauweise noch dazu quer durch die Stadt hineinzukommen, oder aber geht es uns darum, dass wir den Grazerinnen und Grazern, und das hat die Studie eindeutig ergeben, die Möglichkeit anbieten wollen, viel schneller als bisher vom Hauptbahnhof zum LKH über die großen Distanzen hinweg, Graz ist nämlich keine Stadt der kurzen,

sondern eine Stadt der langen Wege, wenn Sie von Wetzelsdorf nach Andritz fahren müssen, wollen wir den Grazerinnen und Grazern die Möglichkeit anbieten, deutlich schneller befördert zu werden oder wollen wir primär einen Pendlerzug? Und auf diese Zuspitzung, meine Damen und Herren, werden wir uns in den nächsten Monaten einlassen müssen. Ich möchte zu der Abhandlung der Kennzahlen etwas sagen. Die Kennzahlen, die sind hervorragend aufbereitet in diesem Gutachten, bin schwer begeistert. Ich bin sehr dankbar für diese Expertensicht. Man müsste allerdings vielleicht noch, vielleicht habe ich es überlesen, noch den Zusatzaspekt hereinbringen Kosten pro Zeiteinheit, Kosten pro beförderter Kapazität in der Engpassphase. Denn wir wissen, dass die Linie 7 vom LKH und die Linie 5 von Puntigam jeden Morgen zu den Hauptstauzeiten, zu den Schulbeginnzeiten, total überlaufen sind, auf 110 % Kapazitätsauslastung stehen. Das heißt, der Vorschlag, mit dem wir gekommen sind in der letzten Gemeinderatsperiode, der eben die Möglichkeit aufzeigen sollte, auf -1 zu gehen, was im Übrigen von allen hier heute in der Regierungskoalition befindlichen Parteien damals als Prestigeprojekt und Schmach abgetan wurde, und jetzt wird es aber von Expertensicht gutgeheißen. Die damalige Überlegung war eben, dass wir den Grazer Kindern, den Grazer Erwachsenen, die in die Schulen oder in die Arbeit müssen, eben eine Möglichkeit bieten wollen, entlang der Hauptverkehrsrouten, Leonhard, Bahnhof, Puntigam, Wetzelsdorf, dort eine besonders schnelle und leistungsfähige Beförderung zu ermöglichen. Und das ist sehr schade, dass ihr euch offensichtlich immer noch darauf beschränkt zu sagen, wie bauen jetzt in der Extremversion 73 zusätzliche Kilometer an Straßenbahn zu den 62, die wir bis jetzt haben. Und jetzt würde ich gerne fragen, habt ihr eine Ahnung, wie lange das ungefähr dauert, wenn man die Dauer eines Straßenbahnkilometers in der Planung und in der Errichtung hernimmt? Habt ihr da ungefähr eine Vorstellung? Das sind ungefähr 60 Jahre. Das heißt, wenn tatsächlich dieses Straßenbahnmaximalkonzept, auf das ihr euch in Wahrheit verständigen wollt, wenn ihr das tatsächlich durchziehen wollt, dann reden wir ungefähr vom Jahr 2100. Und der Grund, warum das in Wahrheit so gewollt ist, die Judith Schwentner hat es ja auch angesprochen, ist diese klassische Extinction-Rebellion-Argumentation, nämlich zu sagen, ja, der Tunnelbau ist ja so

CO<sub>2</sub>-belastend und daher bauen wir eigentlich in Wahrheit keinen Tunnel. Ich glaube, das ist eigentlich der entscheidende Punkt. Ihr habt in Wahrheit bei mehreren Gelegenheiten in Interviews und auch heute im Gemeinderat eigentlich durch die Blume gesagt, wir wollen das gar nicht. Und daher glaube ich, dass genau mit dieser Gegnerschaft zum Tunnelbau, mit dieser Gegnerschaft zu einer wirklich schnellen innerstädtischen Verkehrslösung in Wahrheit ein Begräbnis vorbereitet wird, nämlich man glaubt, das Thema jetzt damit abzuhandeln, indem man sich auf die S-Bahn festlegt, indem man sagt, ja, jetzt schauen wir einmal, dann werden wir schon sehen, und die nächsten drei Jahre passiert einmal gar nichts. Also meine Sorge wäre tatsächlich, dass, wenn man schon dieses S-Bahn-Konzept für gutheißt und wenn man schon von diesem S-Bahn-Konzept, z.B. was die Graz-Köflacher-Bahn, Straßgang, hier hereinkommend betrifft, sicherlich sinnvoll und notwendig ist, wenn man dieses S-Bahn-Konzept schon gut findet, dann müsste man schleunigst einmal mit Bund, mit ÖBB, mit den Rahmenplänen des Verkehrsministeriums reden und vereinbaren und ganz konkrete Aussagen hereinbekommen, dass die nämlich tatsächlich bereit und gewillt sind, in einem 6-8-Minuten-Takt quer durch Graz eine S-Bahn fahren zu lassen. Ich habe hier meine Zweifel. Ich muss ganz offen anmelden, ich glaube, dass es hier um eine Verschiebungstaktik auf den Sankt-Nimmerleinstag geht, um eben genau dieser Thema -1, das von allen Experten als gut und richtig befunden wurde, davonzukriegen. Abschließend vielleicht noch, es ist für mich eine besonders interessante Wendung, Herr Hackenberger, Sie haben das ja ausführlich begründet, warum man eigentlich keine Bürgerbeteiligung und keine Volksbefragung haben möchte, dass ausgerechnet von jener Partei, die eigentlich auf einem großen Schild ständig Bürgerbeteiligung vor sich herträgt. Wir haben bei der Tennenmälzerei ein fertiges Konzept und ihr seid hergekommen und habt gesagt, nein, das können wir auf keinen Fall machen, 177.000 Euro für einen Bürgerbeteiligungsprozess, wo es aber noch gar keine Anrainer gibt, weil ja bei der Tennenmälzerei und den umliegenden Gebäuden ja momentan erst eine Entwicklung stattfindet und die Bürger noch gar nicht vorhanden sind. Gleichzeitig sagt ihr aber hier bei dieser Gelegenheit, also da bitteschön, das ist zu komplex, da können wir keinesfalls eine Bürgerbeteiligung haben. Und das ausgerechnet von jener

Partei, die durch Haimburg eigentlich überhaupt erst zu einer Parlamentspartei geworden ist und die zu Recht immer wieder eingefordert hat, dass man selbstverständlich kämpfen muss für öffentliche Meinung, dass man Menschen einbeziehen muss und dass man insbesondere die Grazerinnen und Grazer miteinbeziehen muss (*Appl.*).

Daher von unserer Warte aus ein klares Bekenntnis zu diesem Prozess. Wir werden sehr genau darauf achten, was hier tatsächlich geplant wird. Ich möchte wirklich appellieren, schmeißt nicht zu früh alle anderen Konzepte, alle mitstreitenden Konzepte, in den Orkus, fixiert euch nicht zu rasch auf die S-Bahn. Die S-Bahn ist ein wichtiges ergänzendes Instrument, wenn wir an Straßgang, Webling und an die Graz-Köflacher-Bahn denken. Ich glaube aber nicht, dass es den Grazerinnen und Grazern ein besonderes Anliegen sein muss, dass man unbedingt vom Fröbelpark zum Ostbahnhof unter Ausparung des LKH/Med.-Uni-Campus kommt. Also das bitteschön ist keine ernstzunehmende, leistungsfähige, schnelle ÖV-Lösung, daher unsere Hand ist ausgestreckt, wir würden gerne mit Ihnen, mit euch, tatsächlich einen Diskussionsprozess durchführen, der uns tatsächlich allen hilft, dass wir in Graz in 20 bis 30 Jahren wirklich eine leistungsfähige Lösung haben. Dankeschön (*Appl.*).

**Bgm.<sup>in</sup> Kahr:**

Ich habe jetzt noch zwei Wortmeldungen, die Frau Gemeinderätin Wutte und der Herr Gemeinderat Hackenberger. Ich sehe jetzt viele jüngere Frauen und Männer, seid ihr von einer Schule? Von der HLW Schrödinger, herzlich willkommen im Namen von allen Kolleginnen und Kollegen hier im Gemeinderat (*Appl.*).

**GR<sup>in</sup> Wutte:**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, liebe Zuschauer:innen. Sehr schön, dass ihr die Debatte mitverfolgen könnt, die jetzt ein bisschen länger war als vielleicht ursprünglich erwartet, aber vielleicht auch eine spannende Gelegenheit für euch,

Auseinandersetzungen im Gemeinderat mitzuverfolgen. Ich werde versuchen, mich kurz zu fassen, weil ich weiß, dass viele beruflich weiter müssen. Was mir am Anfang wichtig ist zu betonen, also ich finde bei den letzten Wortmeldungen würde ein Stück weit dieser konstruktive Weg verlassen, es wurden irgendwie unnötig einzelne Leute angegriffen. Z.B. ist es sicher nicht so, dass hier irgendjemand nicht da ist heute, weil er das geringschätzen würde, sondern Menschen sind nicht da, weil sie Betreuungspflichten haben, weil sie eben neben ihrer Tätigkeit im Gemeinderat auch berufliche Verpflichtungen haben usw. Das muss man an der Stelle einmal festhalten, natürlich ist uns allen die Debatte wichtig (*Appl.*).

Die Frau Vizebürgermeisterin und viele vor mir haben das Entscheidende gesagt, ich fasse es gerne noch einmal zusammen, der gesamten Koalition ist es ein großes Anliegen, dass wir transparent weiterarbeiten und dass wir auf Basis von Fakten Entscheidungen treffen. Kollege Piffli-Percevic hat da ein paar sehr spezifische Fragen gestellt, die ich jetzt als Nicht-Verkehrssprecherin nicht im Detail beantworten kann, aber ich würde wirklich dazu einladen, solche Fragen auch noch einmal zu übermitteln, dass man sie systematisch durchgehen kann und schauen kann sozusagen, ob man da noch was einfließen lassen kann, weil das ist ganz sicher unser Zugang. Was mich jetzt gerade an der letzten Wortmeldung und bei einigen irgendwie negativ aufgefallen ist, ist dieses Auspielen von Grazer:innen und Pendler:innen gegeneinander. Das geht mir wirklich nicht in den Kopf, was damit eigentlich beabsichtigt ist, weil das eine ist, die Klimakrise wird uns alle betreffen, in Graz und auch außerhalb, und CO<sub>2</sub> hat ja kein Mascherl; also es ist jetzt nicht so, dass wir nur für Graz denken dürfen, sondern wir müssen natürlich das Umland mitdenken. Die Alex Würz-Stalder hat es auch ausgeführt, die Zukunft wird bedeuten, dass Graz mit dem ganzen Großraum von Graz stark vernetzt sein wird, also wäre es hier auch wirklich ein Stück weit zukunftsvergessen und unachtsam, jetzt zu sagen, wir handeln nur für die Menschen, die Hauptwohnsitz in Graz haben und jemand, der zwei Kilometer hinter der Ortstafel wohnt sozusagen, für den machen wir keine Politik. Das ist ja echt eine seltsame Vorgehensweise. Und was auch schon betont wurde, all diese Menschen, die jetzt mit dem Auto nach Graz hineinpendeln, die beeinträchtigen ja auch die Lebensqualität der

Menschen in Graz massiv, weil diese Unmengen von Autos, die tagtäglich in die Stadt hineinströmen, die nehmen uns ja die Möglichkeit, was anderes mit dem Straßenraum zu machen, eben mehr Platz für Fußgänger:innen, für Radfahrer:innen, aber auch einfach für Sitzgelegenheiten, für Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu schaffen. Wir werden sehr genau darauf achten, wie weit da gearbeitet wird. Was wir gemacht haben ist, eine erste Richtungsentscheidung zu treffen aus, unserer Meinung nach, wohlüberlegten Gründen, die von den Expertinnen auch eindrucksvoll dargelegt wurden. Das sind ökonomische Überlegungen, das sind ökologische Überlegungen und das ist eben vor allem anderen der Gedanke, nicht eben klein-klein zu denken, sondern wenn wir eine wirklich tragfähige Lösung für die Zukunft wollen, Graz nicht an der Stadtgrenze aufhörend zu denken, sondern eben den Großraum-Graz zu sehen und eine Lösung für möglichst viele Menschen über die Stadtgrenzen hinaus zu finden. Und in dem Sinn hoffe ich sehr, dass wir konstruktiv weiterarbeiten können. Danke (*Appl.*).

**GR Dr. Hackenberger:**

Liebe Zuschauer, liebe Stadtregierung, liebe Kolleginnen und Kollegen. Ich fasse mich am Ende dieser Debatte so kurz wie möglich. Sie haben mich seitens der ÖVP dazu motiviert, noch irgendetwas zu den letzten Breitseiten gegen die Regierung und gegen uns etwas zu sagen. Ich war schon am Anfang sehr irritiert über die Debatte, was die Transparenz anbelangt. Ich meine, man muss sich überlegen, ob man jetzt laut lachen oder die Zähne fletschen soll. Sie erinnern sich sicher wenigstens die letzten eineinhalb bis zwei Jahre zurück. Vor, ich denke, ungefähr einem Jahr gab es ganzseitige Inserate für eine U-Bahn, für eine Mini-Metro. Freunde haben mich angesprochen, die beim Lions Club sind, dass da Leute aufgetreten sind, die massiv die Metro beworben haben etc. und man hat bis zum Schluss den Bericht, der von den Bürgern und Bürgerinnen dieser Stadt für nicht ganz wenig Geld bezahlt wurde, nicht gesehen. Kein Mensch, der beworben wurde, hatte eine Ahnung, auf welcher Grundlage diese Werbung erfolgt ist. Deswegen appelliere ich an Sie, dass Sie bitte nicht die Wogen so hochgehen lassen sollen, halten Sie den Ball flach, wenn wir kooperieren wollen, dann ist das nicht

angezeigt, wenn man selbst im Glashaus sitzt, mit Riesensteinen herumzuwerfen. Das ist das eine, und das Zweite ist das Thema Geringschätzung. Ich habe heute keine Geringschätzung von Seiten der Koalition erlebt, überwiegend, das muss ich sehr positiv anmerken, auch nicht von Seiten der Opposition. Wenn Sie aber in den Schlussworten hergehen und sagen und unterstellen, dass in Wirklichkeit diese Stadtregierung ja ganz etwas anderes vorhat, dass die überhaupt keine Idee dahingehend haben, dass wir einen guten öffentlichen Verkehr in Graz haben, sondern dass es ganz gegenteilige Ideen sind, den Verkehr zum Erliegen zu bringen, die ganze Idee zu konterkarieren, dann dokumentieren Sie selbst, Herr Stadtrat Riegler, eine Missachtung aller, die heute hier aufgetreten sind und wohl auch aller, die sich in den letzten ein, zwei oder drei Jahren sehr, sehr bemüht haben, in Sachen öffentlicher Verkehr etwas weiterzubringen (*Appl.*).

Ich bitte Sie, zur Ermöglichung eines vernünftigen friedlichen und konstruktiven Diskurses von derartigen Angriffen, die vollkommen unberechtigt sind, Abstand zu nehmen. Danke (*Appl.*).

**CO GR<sup>in</sup> Gmeinbauer:**

Werte Stadtregierung, liebe Kolleginnen und Kollegen im Gemeinderat, die noch da sein können, liebe Gäste am Balkon und liebe Zuseher:innen und Zuhörer:innen. Ich will nichts wiederholen, aber ich möchte auf zwei, drei Punkte noch einmal hinweisen, weil es einfach wichtig erscheint, ich glaube, dass man bei aller Diskussion und bei allem, was in den nächsten Monaten und Jahren an Entscheidungsfindung in dieser Stadtregierung und vom höchsten politischen Amt in dieser Stadt, vom Gemeinderat, getroffen wird, darf nicht außer Acht gelassen werden, dass wir hier jetzt von Zeitrahmen sprechen, wo wir die Hausaufgaben bis 2040 umzusetzen hätten, damit wir dann, was auch immer letztendlich der beste Weisheitsschluss für den zukünftigen Verkehr in dieser Stadt sein wird, dann uns daran machen können, diesen auch umzusetzen ab 2040. Und wie die Anna Robosch heute schon gesagt hat, sie hat keine Zeit mehr, die Jugend am Balkon oben wird das bestätigen, muss ich Sie enttäuschen,

ihr müsst Zeit mitbringen, das wird Jahrzehnte dauern, das umsetzen zu können. Und bei all dem muss aber auch immer mitbedacht werden, wie wird der Verkehr bitte in 20, 40 und 60 Jahren ausschauen? Wie entwickeln sich bitte unsere CO<sub>2</sub>-Ausstöße, mit welchen PKWs fahren wir dann überhaupt noch und wie wird der PKW-Verkehr sich weiterentwickeln, wenn uns auch dahingehend klimaschonende Angebote gemacht werden, die man sich auch leisten kann vorausgesetzt? Also ich glaube, dass uns in der Konzeption und in der Umsetzung für den zukünftigen Verkehr in Graz auch einiges wieder einholen wird, sodass wir unsere geplanten Pläne auch wieder nachbessern müssen. Und alles, was heute an Ideen hier heute eingebracht worden ist oder auch jetzt durch die Studien belegt sind, das man weiterdenken kann, muss auch immer wieder evaluiert werden, ob man in den kommenden Jahrzehnten noch am richtigen Weg ist. Und eines hat mich heute auch aufmerksam werden lassen, wenn unsere Frau Vizebürgermeisterin darauf aufmerksam macht, dass das Land und der Bund nur dann zuzahlen, wenn wir die Einpendler zum Umsteigen bringen, dann muss ich ehrlich gesagt noch einmal drauf hinweisen, auch wenn diese Vision von uns immer getadelt wird oder wurde, mit unserer Metroversion, wir haben diesen Denkanstoß für das zukünftige Verkehrskonzept für Graz mit dieser Vision überhaupt einmal ins Rollen gebracht und haben dann natürlich alle Parteien miteingeladen mitzudenken. Wir haben nicht von Haus aus gesagt, dass die Metro die beste Idee ist für Graz. Es war ein Denkanstoß, ein Projekt, eine Konzeption, die von vielen Experten aus verschiedenen Richtungen zu Papier gebracht wurde, und viele Meinungen von Seiten der Stadtplanung, von den externen Experten und natürlich von dieser Projektgesellschaft, die heute auch schon verurteilt worden ist, weil man ja 1 Mio. Euro dafür gegeben hat, eine Expertise zu erstellen für ein vielleicht zukünftiges Verkehrsprojekt, was aber Gott sei Dank auch Mitbewerb bekommen hat. Und auch dieser Mitbewerb, der heute angesprochen wurde, auch wenn der Kollege Pointner sagt, seine S-Bahn-Vision ist die günstigere, wer sagt uns denn, dass das Günstigere das Richtigere sein muss? Und ich möchte nur darauf hinweisen, dass eure S-Bahn-Vision mit 48 Kilometer Straßenbahnausbau zur Feinverteilung, wenn ich das jetzt dann hernehme, und da habe ich mich erkundigt, und man hat mir gesagt, derzeit bauen wir in Graz bitte einen

halben Kilometer Straßenbahn in einem Jahr. Das heißt, bei 48 Kilometer brauchen wir fast 100 Jahre, um dann diese Schienen zu verlegen. Also man muss wirklich für Jahrzehnte in die Zukunft denken, wie wir das angehen können, und das natürlich unter der Voraussetzung der Finanzierung. Und wenn das Land und der Bund nur dann mitzahlen, wenn wir jetzt den Fokus auf die Einpendler legen und die Grazerinnen und Grazer dann darauf vergessen und glauben, dass wir die Autos wegzaubern können, damit wir eventuell nur mehr mit dem Straßenbahnausbau zukünftig unsere Verkehrsteilnehmer abholen, glaube ich nicht, dass diese Vision der Weisheit letzter Schluss ist. Und, Frau Kollegin Schlüsselberger, ich glaube schon, dass es für diese wichtigen Entscheidungen ganz wichtig ist, eine Nutzwertanalyse zu erstellen. Denn erst diese macht es bei verschiedenen Projekten auch die Möglichkeit, dass man wirklich Parameter gegenüberstellt, wo man dann auch eine Reihung dieser Projekte wirklich vorsehen kann. Und diese Reihung heißt ja dann auch noch nicht, dass der Erste jetzt das Beste ist, aber es kann auch sein, dass das Land und der Bund, nämlich die Fördergeber für dieses zukünftige Projekt, auch diese Nutzwertanalyse benötigen, um eine entsprechende Finanzierung zusagen zu können. In diesem Sinne bedanke ich mich auch ganz herzlich noch einmal für meine Fraktion, dass diese Diskussion größtenteils auf fachlicher und sachlicher Ebene stattgefunden hat, und wir werden weiter dranbleiben und freuen uns, wenn wir alle gemeinsam mit zukünftigen Expertinnen und Experten an einem Tisch vertreten sein dürfen, um für diese Stadt wirklich das Beste herauszuholen, und es sollte wirklich dringend und bald eine Entscheidung fallen, denn es gibt wirklich nicht mehr viel Zeit dafür. Danke für die Aufmerksamkeit und ein schönes Wochenende darf ich wünschen (*Appl.*).

**Bgm.<sup>in</sup> Kahr:**

Dem kann ich mich nur anschließen, liebe Clubobfrau Gmeinbauer. Erstens einmal danke für die richtigen Schlussworte, nämlich, noch einmal, in dieser Frage des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs müssen wir an einem Strang ziehen, und das war in der Vergangenheit so und wird auch in der Zukunft so sein. Es wird kurzfristige

Maßnahmen brauchen, die uns auch gelingen werden, die ja schon de facto auf Schiene sind, es wird mittelfristige brauchen und es wird welche Entscheidungen geben, die wir in diesem Jahr noch treffen werden gemeinsam, die aber noch lange brauchen werden in der Umsetzung. Nämlich egal, für welche Variante wir uns entscheiden werden, weil wir alle wissen, dass so ein Projekt nicht von heute auf morgen geht, vor allem auch im Hinblick auf die Finanzierung. Danke für die, ich kann mich nur anschließen, wirklich konstruktive Sitzung, für Ihr Zeitnehmen.

Sondersitzungen haben halt einfach ein Recht, das ist auch gut so, dass es dieses Instrument gibt, aber es muss halt auch innerhalb von 10 Tagen einberufen werden. Und nachdem ein Feiertag war, war eigentlich nur dieser Freitag überhaupt mehrheitlich möglich bei den meisten, nur damit Sie das auch wissen, weil wir haben hier sehr wohl rückgefragt. Alles Gute und ein schönes Wochenende und ein Danke vor allem für die Kollegen der Verkehrsplanung, von der Finanz, dem Stadtrechnungshof, Stadtbaudirektion für ihr Kommen, für die Präsidiale und die Schriftleitung für die Protokollführung und selbstverständlich auch für euch, für die Kommunikationsabteilung. Danke (*Appl.*).

außerordentliche öffentliche Sitzung des Gemeinderates vom 10. Juni 2022

Damit ist die außerordentliche öffentliche Sitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Graz beendet. Bürgermeisterin Kahr schließt die öffentliche Sitzung des Gemeinderates um 13.10 Uhr.

Die Vorsitzenden:

-----  
Bürgermeisterin  
Elke Kahr

-----  
Bürgermeisterin-Stellvertreterin  
Mag.<sup>a</sup> Judith Schwentner

-----  
Stadtrat  
Mag. Robert Krotzer

Schriftführer und Schriftprüfer:

-----  
Der Schriftführer:  
Wolfgang Polz

-----  
Der Schriftprüfer:  
GR Ing. Roland Lohr

wörtliches Protokoll erstellt von: Bettina Strametz