

### **13 Anfragen (schriftlich)**

#### **13.1 Frage im Zusammenhang mit dem Endbericht ÖVS Graz (GR Martin Brandstätter, ÖVP)**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin!

Im Zusammenhang mit der außerordentlichen Sitzung des Gemeinderates am 10.6.d.J. und dem Endbericht ÖVS Graz richte ich an Sie, sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, namens des ÖVP-Gemeinderatsclubs folgende

#### **Anfrage:**

Was wollten Sie mit ihrer Aussage: „Ich habe die U-Bahn immer für einen Unsinn gehalten“, verdeutlichen und woher kam diese Erkenntnis?

***Die Anfrage wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen.***

#### **13.2 Fragen im Zusammenhang mit dem Endbericht ÖVS Graz (CO GR<sup>in</sup> Daniela Gmeinbauer, ÖVP)**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin!

Im Zusammenhang mit der außerordentlichen Sitzung des Gemeinderates am 10.6.d.J. und dem Endbericht ÖVS Graz richte ich an Sie, sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, namens des ÖVP-Gemeinderatsclubs folgende

#### **Anfrage:**

Warum ist in den vorliegenden Berechnungen bzw. Planungen nicht das LKH-Graz in die Streckenführung der S-Bahn-Tunnel-Varianten einbezogen, obwohl das LKH-Graz mit einer der größten Arbeitgeber in Graz ist?

Sind Sie bereit, dass beginnend mit September d.J. ein Sonderausschuss „Öffentlicher Verkehr“ eingerichtet wird, der vierteljährlich über den Fortschritt sämtlicher den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) betreffenden Projekte (z.B. Unterführungen und zweigleisiger Ausbau GKB, über die Gespräche mit Bund und Land, Gespräche mit den ÖBB, der GKB, der Steiermärkische Landesbahn, etc.) und Planungen informiert?

Sind Sie bereit, eine Informationskampagne in die Wege zu leiten, um die GrazerInnen periodisch über sämtliche geplante Bauvorhaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs (insbesondere Unterführungen und zweigleisiger Ausbau der GKB-Strecke) zu informieren?

***Die Anfrage wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen.***

### **13.3 Fragen im Zusammenhang mit dem Endbericht ÖVS Graz (GR<sup>in</sup> Anna Hopper, ÖVP)**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin!

Im Zusammenhang mit der außerordentlichen Sitzung des Gemeinderates am 10.6.d.J. und dem Endbericht ÖVS Graz richte ich an Sie, sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, namens des ÖVP-Gemeinderatsclubs folgende

**Anfrage:**

Inwieweit unterscheidet sich die Komplexität von bspw. der Stadtentwicklung im Bereich der Reininghausgründe von jener einer Verkehrslösung mit besonderer Tragweite wie dieser und weshalb wird die Entscheidung über eine solche Verkehrslösung, sofern alle Informationen gut aufbereitet sind, nicht wie ursprünglich gefordert, in Form einer Volksbefragung realisiert?

Wie ist vor dem Hintergrund der einhellig als notwendig bestätigten Transparenz aktuell geplant, die breite Öffentlichkeit über die vorliegende Studie, die Entscheidungsfindung sowie weitere aktuelle Projekte im Bereich der Bauvorhaben im Öffentlichen Verkehr zu informieren?

***Die Anfrage wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen.***

**13.4 Frage im Zusammenhang mit dem Endbericht ÖVS Graz  
(GR Markus Huber, ÖVP)**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin!

Im Zusammenhang mit der außerordentlichen Sitzung des Gemeinderates am 10.6.d.J. und dem Endbericht ÖVS Graz richte ich an Sie, sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, namens des ÖVP-Gemeinderatsclubs folgende

**Anfrage:**

Wann werden Sie endlich einen gemeinsamen runden Tisch mit allen strategischen Partnern einberufen, um die Frage der Zukunft des ÖVs in Graz seriös zu klären, damit die Grazer Bevölkerung nicht mit unnötigen Baumaßnahmen konfrontiert wird, die erst nicht den gewünschten Effekt haben und den Verkehr entlasten?

**Die Anfrage wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen.**

**13.5 Fragen im Zusammenhang mit dem Endbericht Graz ÖVS,  
(GR Dr. Peter Piffli-Percevic, ÖVP)**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin!

Im Zusammenhang mit der außerordentlichen Sitzung des Gemeinderates am 10.6.d.J. und dem Endbericht ÖVS Graz richte ich an Sie, sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, namens des ÖVP-Gemeinderatsclubs folgende

**Anfrage:**

- 1.) Wurde der Referenzfall betreffend 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  
a.) von den Experten und / oder  
b.) seitens der Stadt  
hinterfragt?
- 2.) Welches Anforderungsszenario wird seitens der Stadt Graz hinsichtlich der Leistungsfähigkeit dieses Referenzfalls zugrunde gelegt bzw. welche Hebung des ÖV-Anteiles wird durch die Realisierung des Referenzfalles bis 2040 erreicht werden können? (Wenn möglich differenziert nach ÖBB, GKB (Stammstrecke und S 6- Strecke) – und Landesbahnen (Strecken S 11 und S 31)
- 3.) Ist die Stadt mit dem weiteren Ausbau des S-Bahn-Systems - wie dem Referenzfall zugrunde gelegt - zufrieden bzw. entspricht das für die nächsten Jahre überhaupt den Anforderungen, die im Zusammenhang mit einem

offensichtlich von den Experten präferierten S-Bahn-Ausbau - Stichwort „Tunnel lang“ – an das übergeordnete S-Bahnnetz dann zukommen? (Wenn möglich differenziert nach ÖBB, GKB (Stammstrecke und S 6- Strecke) – und Landesbahnen (Strecken S 11 und S 31)

- 4.) Falls die im Referenzfall vorgesehenen Maßnahmen nicht oder nicht im vollen Umfang ausreichen – dafür ist unabhängig von Tunnel lang etc. ein Betrag von ca. 2,5 Mrd. Euro für den Zeitraum bis ca. 2040 veranschlagt: Welcher Betrag würde für welche zusätzlichen oder alternativen oder vorgezogenen Ausbaumaßnahmen dann schätzungsweise für einen nach den neuen Erfordernissen adaptierten Referenzfall zu veranschlagen sein?
- 5.) Die vergleichsweise zumindest teilweise neue GKB-Strecke der S 6, die von Graz Hbf. auf der Südbahnstrecke bis Werndorf und von dort bereits auf der Strecke der Koralmbahn zweigeleisig und dann weiter eingleisig über Deutschlandsberg nach Wies führt, wird derzeit schon elektrifiziert.
  - a.) Welche Hebung des ÖV-Anteiles für den innerstädtischen Verkehr und
  - b.) welche für den Pendlerverkehr kommt dieser GKB-Strecke heute und welcher Anteil in weiterer Zukunft zu bzw. welche Zugfrequenz liegt dem gerade beschriebenen Ausbau heute und in der Zukunft zugrunde?
- 6.) Die historische GKB-Strecke von Graz Hbf. nach Straßgang und weiter über Lieboch nach Köflach (S 7) bzw. Wies (S 61) ist der Schienenweg, der die Planungsregion Steirischer Zentralraum, bestehend aus der Stadt Graz, den Bezirken Graz-Umgebung und Voitsberg, zusammen mit der GKB-Linie S 6 bzw. eben der S 61 auch den südlich angrenzenden Bezirk Deutschlandsberg in der benachbarten Planungsregion zentral erschließt. Damit besteht ein ausbaufähiger Schienenweg mit beachtlichem ÖV – Potential, der auch schienenmäßig keine Alternative hat. Der Grazer Gemeinderat und der Verkehrs- bzw. Stadtplanungsausschuss hat sich gerade in den letzten Jahren

insbesondere im Zusammenhang mit der an der GKB-Stammstrecke gelegenen städtebaulichen Entwicklung des Reininghausareals wiederholt mit der Notwendigkeit einer Adaptierung dieser GKB Stammstrecke befasst. So sei z.B. auf den gemeinsam von GR. KO Mag. Gerald Hassler und mir eingebrachten Dringlichen Antrag vom 22.Sept. 2016 verwiesen, der auch von der KPÖ mitunterstützt wurde und breite Zustimmung im GR gefunden hat. Darin wird etwa im Punkt 3. ausdrücklich die Anbindung des Reininghausareals an die GKB bzw. S-Bahn durch einen neuen Nahverkehrsknoten „Reininghaus“ angesprochen – das ist heute bereits unbestritten – sowie die Prüfung einer Stadt-Land-Bahn bis nach Straßgang bzw. Über die Stadtgrenze hinaus ins weitere Umland.

a.) Frau Bürgermeisterin, sind Sie bereit, in Ihrer Funktion als Vorsitzende der Planungsregion Steirischer Zentralraum die Frage der optimalen Weiterentwicklung bzw. Adaptierung dieses Schienenweges und die Frage, ob die vorliegende Ausbaukonzepte bestmöglich geeignet sind, den zukünftigen innerstädtischen und auch Stadtgrenzen überschreitenden Verkehrserfordernissen gerecht zu werden, in die Beratungen der Planungsregion einzubringen und dem Grazer Gemeinderat hierüber zu berichten ? Siehe hiezu auch die nachfolgenden inhaltlichen Fragen im Einzelnen.

b.) Dieser historische Schienenweg wird ebenfalls in naher Zukunft (nur!) von Graz Hbf. bis Wetzelsdorf zweigleisig ausgebaut und ebenfalls im Grazer Stadtgebiet und weiter bis Köflach bzw. in Richtung Deutschlandsberg elektrifiziert. Dazu kommen 5 Bahnunterführungen der Straßen unter der GKB im Grazer Stadtgebiet. Die Stadt Graz hat sich für die bereits vom Land Steiermark mit dem Bund abgeschlossene Art. 15a B-VG - Vereinbarung zu einer Zuzahlung zu diesen 5 Unterführungen von ca. 60 Mio. Euro verpflichtet. Wie hoch sind die Gesamtkosten für diese 5 Unterführungen für alle Zuzahler bzw. Kostenträger zusammen?

7.) Dem vorliegenden Expertenbericht ÖVS Graz Endbericht ist auf Seite 258 unter der Überschrift „Kapitel 6.Synthese, der über alle Konzepte hinweg einhellig empfohlenen Maßnahmen (Konsenspapier)“, Subüberschrift „S-Bahn“ zu entnehmen: „Der Ausbau der S-Bahn dient speziell der Verbesserung des stadtgrenzüberschreitenden ÖV-Anteils am Modal Split. Aufgrund der derzeit aktuellen Strategien zur Stärkung des ÖVs in der Fläche (z.B. Klimaticket) sind zusätzliche kapazitätssteigernde Maßnahmen absehbar und erforderlich. In allen Varianten wird der folgende Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur bis 2030 für sinnvoll erachtet und als Grundlage hinterlegt:

1. Ausbau der GKB im aktuell vorgesehenen Projekt: Elektrifizierung, zweigleisiger Ausbau ab Reininghausstraße bis NVK Wetzelsdorf, neue NVK Reininghaus, Wetzelsdorf, Webling, Straßgang und Seiersberg,
2. Ausbau der steirischen Ostbahn im aktuell beschlossenen Projekt: Elektrifizierung; neuer NVK Raaba,
3. Fertigstellung der Koralmbahn in der aktuell in Bau befindlichen Form inkl. Flughafenast.

In allen Konzepten wird darüber hinaus einhellig der Ausbau/ggfs. die weitere Prüfung der folgenden S-Bahn-Projekte empfohlen:

.....

7. Umsetzung der Stufe 3 des GKB-Weißbuches, also weitestgehend zweigleisiger Ausbau im Stadtgebiet sowie Kapazitätserweiterungen im Umland,

8. Prüfung weiterer S-Bahn-Halte im Stadtgebiet Graz, .....

Hiezu Frage wie zu Punkt 5.) s. oben:

Welche Hebung des ÖV-Anteiles für den innerstädtischen Verkehr und welcher für den Pendlerverkehr kommt der GKB Stammstrecke heute und welcher Anteil in weiterer Zukunft zu bzw. welche Zugfrequenz liegt dem gerade beschriebenen Ausbau heute und den weiteren Ausbaustufen s. oben) in der Zukunft zugrunde?

- 8.) Als eine akzeptable leistungsfähige Bedienqualität von bis zu 8 S-Bahn-Zügen pro Richtung pro Stunde wird im vorliegenden S-Bahn-Konzept als gut und als erreichbar dargestellt bzw. diesem zugrunde gelegt (das wär z.B. Ei 7,5 Minuten-Takt) aber es wird auch von wesentlich kürzeren Interwallmöglichkeiten von 2-3 Minuten, die technisch möglich wären, gesprochen Reicht demnach ein zweigeleisiger GKB-Ausbau nur bis Wetzelsdorf aus, um aufgrund der nur eingeschränkt möglichen Zugfrequenz auf einer eingleisigen Strecke innerstädtische Bedienqualität im erforderlich anzustrebenden Ausmaß – Stichwort Hebung des ÖV-Anteiles auf 30 % und mehr – zu erreichen
- 9.) Ist es auch vorgesehen, dass die GKB-Züge, die über Lieboch zum Grazer Hbf. hereinkommen nicht schon dort am Hbf. an einem eigenen Bahnsteig enden sondern ebenfalls bis an den gegenüberliegenden Stadtrand – z.B. bis zum NVK Gösting oder bis Graz-Nord/Andritz durchgebunden werden, wenn sie z.B. schon nicht in das innerstädtisch relevante S-Bahn-Netz eingebunden werden bzw. werden können?
- 10.) Wenn im derzeitig geplanten Ausbauvorhaben der GKB-Stammstrecke im Grazer Stadtgebiet von den 12 schienengleichen meist mit Lichtsignalen nach der Eisenbahnkreuzungsverordnung gesicherten Bahnübergängen 7 schienengleich verbleiben, wie lange sind die durchschnittlichen Wartezeiten für den querenden Straßenverkehr unter Zugrundelegung der höchsten möglichen bzw. wünschenswerten Zugfrequenz / Stunde:
- a.) bei durch Lichtsignale gesicherten Bahnübergängen bei eingleisigem Betrieb bzw. bei zweigeisigem Betrieb? Sowie
- b.) bei durch Bahnschranken gesicherten Bahnübergängen bei eingleisigem Betrieb bzw. bei zweigeisigem Betrieb? Festgestellt werden soll und muss, dass natürlich Sicherheitsaspekte für die VerkehrsteilnehmerInnen insgesamt besondere Beachtung erhalten müssen.

- 11.) Wie hoch sind die Kosten für die Umstellung einer durch Lichtsignale gesicherten auf eine durch eine Schrankenanlage gesicherte Eisenbahnkreuzung?
- 12.) a.) Wie viele weitere Eisenbahnkreuzungen an der GKB-Strecke innerhalb der Stadt sind für eine spätere Errichtung einer Bahnunterführung vorgesehen?  
Und  
b.) welche Kosten werden dafür für die Stadt, für das Land respektive insgesamt dafür zu veranschlagen sein?
- 13.) Hat für die derzeit für eine Unterführung unter der GKB-Strecke vorgesehenen 5 Örtlichkeiten eine Bürgerinformation, vor allem unter dem Aspekt, was dies für die anrainenden BewohnerInnen, die im Bereich von ca. 100 bis 150 Meter links und rechts der Bahn bzw. neben den unmittelbar vor ihren Häusern und Liegenschaften für die Unterführung abgesenkten Straßenabschnitten liegen, hinsichtlich der Erreichbarkeit ihrer Häuser und Grundstückszufahrten bedeutet, stattgefunden?
- 14.) Es sind neue Nahverkehrsknoten bereits festgelegt, weitere geplant bzw. im Expertenpapier vorgeschlagen und darüber hinaus steht die Schaffung weiterer Haltestellen möglicherweise bevor (s. oben Punkt. 7.). Ist unter diesen Gesichtspunkten umfassend die Machbarkeit der Haltestellenerrichtung und die Erreichbarkeit dieser Haltestellen entlang der dort unterführten Straßen und NVKen speziell an den Punkten, wo auch die zuführenden Straßen und Gehwege unterführt werden, geprüft worden sowie auch die Möglichkeit der Verknüpfung mit dem durch die Unterführungen geleiteten Busverkehr?
- 15.) Ist die Problemstellung der Erreichbarkeit für die Anrainer (s. oben Punkt 13.)) in allen Fällen vorgeprüft worden, in denen noch keine Bahnunterführungen

geplant sind, aber wo solche wahrscheinlich sein werden oder wo sich die Notwendigkeit ergeben könnte/sollte?

- 16.) a.) Hat die Stadt Abwägungen getroffen, welche Vorteile sich für die Bewohner:innen in den Stadtbezirken Eggenberg, Wetzelsdorf und Straßgang daraus ergeben, dass anstelle von letztlich viel zu wenigen Bahnunterführungen eine weitgehende / durchgehende Tieferlegung der GKB-Trasse erfolgt – die letztlich ohnedies auf dem gesamten innerstädtischen Streckenabschnitt zweigleisig auszubauen sein wird?
- b.) Wieviel Fremdgrund wird bei einem durchgehend oberirdischen zweigleisigen Ausbau im Grazer Stadtgebiet in Anspruch zu nehmen sein?
- c.) Wieviel Fremdgrund wird bei einer Tieferlegung in durchgehend zweigleisiger Ausführung auf Dauer in Anspruch zu nehmen sein?
- d.) Wieviel Fremdgrund wird auf Dauer bei der Errichtung der 5 geplanten Bahnunterführungen in Anspruch zu nehmen sein?
- 17.) Kann sich die Stadtplanung, die Grünraumplanung bzw. die Verkehrsplanung die Errichtung eines oberirdischen Trassenparks unter Einschluss eines hocheffizienten Radweges von Straßgang bis nach Reininghaus und dann weiter in die Stadt bei einer Tieferlegung der GKB-Trasse vorstellen (z.B. ein Trassenpark und eine Radautobahn auf der Oberfläche der zuvor in offener Bauweise tiefergelegten, durchgehend zweigleisigen GKB-Strecke)?
- Abschließende und zusammenfassende Fragen:
- 18.) Die Rathauskoalition hat offensichtlich auf der Grundlage des vorgelegten Endberichts ÖVS Graz die S-Bahn bzw. einen offensiven S-Bahn-Ausbau bzw. eine deutliche Erweiterung des S-Bahn-Systems als bevorzugte ÖV-Lösung für Graz ins Auge gefasst bzw. sich dafür entschieden „Richtungsentscheidung“ – wie von der Rathauskoalition im Sondergemeinderat immer wieder zu hören war.

Aufgrund der Tatsache, dass an der GKB-Stammstrecke Graz Hbf-Straßgang und weiterführend gerade konkrete Planungen in einem auch für die Stadt Graz erheblichen finanziellen Ausmaß vor einer unmittelbaren Umsetzung stehen – nochmals das Stichwort der gerade erst abgeschlossenen Art.

15a-Vereinbarung des Landes mit dem Bund – ergibt sich im Gegensatz zu allen sonstigen erst in bestenfalls mittlerer ja in Wirklichkeit in weiterer Zukunft realisierbaren Projekte (Umsetzung bzw. Verkehrswirksamkeit dieser S-Bahn-Projekte erst ab 2040) die Chance, bei der GKB-Stammstrecke schon wesentlich früher hinsichtlich der dringend erforderlichen Hebung des ÖV-Anteiles in Graz relevant zu werden. Wird diese Chance nicht genutzt, ist umgekehrt diese S-Bahn-Strecke höchstwahrscheinlich in kürzester Zeit irreversibel mit erheblichem finanziellen Aufwand auch der Stadt Graz im wahrsten Sinne des Wortes in einen Zustand einbetoniert, der sie an der offensiven S-Bahn-Strategie für alle Zukunft nicht teilhaben lässt!

Beispielgebend dürfen folgende drohende Konsequenzen angeführt werden:

- 5 Bahnunterführungen anstelle der Führung der GKB-Trasse in Tieflage, bei zu wenigen Haltestellen bzw. NVK's;

- vieles davon zumindest langfristig nur eingleisig;

- Aufwand für Elektrifizierung auf diesem für einen geforderten modernen ÖV-relevanten Standard nicht adaptierten städtischen Schienensystem – möglicherweise ein verlorener Aufwand;

- Chance für die Hebung der Lebensqualität und eines zentralen durchgehenden Grünraumelementes für drei Bezirke im Westen der Stadt unwiederbringlich vertan bzw.

- genauso wie die mögliche Radautobahn aus bzw. in diese Bezirke).

- u.v.m.

- nur bei einer zumindest teilweisen Tieferlegung der GKB-Trasse im Stadtgebiet kann dann auch bei einer alternativen unterirdischen Linienführung ( unterirdische Anbindung von Reininghaus oder Anbindung der Green City etc. ) optimale innerstädtische Verkehrswirksamkeit erreicht

werden.

a.) Es stellt sich daher für die Attestierung der Ernsthaftigkeit der Verfolgung der von den Experten vorgeschlagenen S-Bahn-Strategie durch die Stadt Graz die Frage, sind Sie bereit, beim Land Steiermark und beim Bund und bei der GKB unverzüglich vorstellig zu werden, damit sicherstellt wird, dass auch die GKB-Stammstrecke ihren optimalen Anteil an der Hebung des ÖV-Anteiles im Personenverkehr (innerstädtisch und auch stadtgrenzüberschreitend) in Hinkunft zu leisten im Stande sein wird?

b.) Es gilt, die für die allernächste Zeit an der GKB- Stammstrecke zur unmittelbaren Umsetzung geplanten und aufgezählten irreversiblen Maßnahmen so lange auszusetzen, bis die Prüfung der oben skizzierten Fragen erfolgt ist und gegebenenfalls Umplanungen im Sinne der neuen S-Bahn-Strategie vorgenommen sind. Sind sie bereit, sich für die befristete Aussetzung all dieser Maßnahmen unverzüglich einzusetzen?

19.) a.) Im vorliegenden Expertenbericht ÖVS kommen diese zum Schluss, dass die von der Stadt angestrebte Hebung des ÖV-Anteiles auf 30 % von keinem der über die politischen Parteien und von den von der Stadt immer wieder beauftragen Fachleuten eingerichtet und beurteilten Projekten erreicht werden kann. Gibt sich die Stadt mit dieser Nichterreicherung zufrieden oder besteht nicht die Notwendigkeit, dass der Auftrag für die Findung eines adaptierten Konzeptes ausgearbeitet und erteilt wird, das die von der Stadt zu stellenden Anforderungen auch tatsächlich erfüllt?

b.) Bei der Sondersitzung des Gemeinderates hat sich klar gezeigt, dass bisher weder mit den Verantwortlichen bei den ÖBB noch bei der GKB oder den Landesbahnen noch mit den politisch Verantwortlichen in Bund und Land konkrete Gespräche geführt wurden, wohingegen seitens der Stadt bereits eine weitgehende Richtungsentscheidung gefällt wurde – in diese Richtungsentscheidung waren sie jedenfalls nicht eingebunden. Ist nach den der Stadt vorliegenden Informationen überhaupt die Bereitschaft

insbesondere der ÖBB und des Bundes gegeben, einer für den Bund und den ÖBB-Bereich so weitgehend betreffenden Ausbauvariante einer innerstädtischen S-Bahn näherzutreten?

c.) Wäre es nicht gerade nach der Erkenntnis, dass die von der Stadt angestrebte Hebung des ÖV-Anteiles auf 30 Prozent durch keines der eingereichten bzw. beurteilten Projekte erreicht wird, überhaupt notwendig und sinnvoll, mit dem Land Steiermark und dem Bund in Gespräche einzutreten, um gemeinsam zu klären, durch welche Adaptierungen oder neue Überlegungen die von der Stadt zu stellenden Anforderungen auch tatsächlich erfüllt werden können ?

***Die Anfrage wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen.***

### **13.6 Frage im Zusammenhang mit dem Endbericht ÖVS Graz (GR DI Georg Topf, ÖVP)**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin!

Im Zusammenhang mit der außerordentlichen Sitzung des Gemeinderates am 10.6.d.J. und dem Endbericht ÖVS Graz richte ich an Sie, sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, namens des ÖVP-Gemeinderatsclubs folgende

#### **Anfrage:**

Sind Sie, werte Frau Bürgermeisterin, gemeinsam mit den zuständigen Stadtregierungsmitgliedern bereit, einen externen Beirat, dessen Mitglieder weder an der Erstellung von Vorschlägen bzw. Konzepten beteiligt waren noch als Experten an der Entscheidungsfindung teilgenommen haben, zu beauftragen, der die angesprochenen Nutzwert-, Sensitivitäts- und Kostenwirksamkeitsanalysen, die bei

diesem „Jahrhundertmobilitätsprojekt“ für Graz aus meiner Sicht auch für Förderzusagen von Land und Bund zwingend erforderlich sind, durchführt und die Ergebnisse dem Stadtsenat sowie dem Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung bzw. einem noch einzurichtenden Sonderausschuss „Öffentlicher Verkehr“ vorlegt?

***Die Anfrage wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen.***

**13.7 Fragen im Zusammenhang mit dem Endbericht ÖVS Graz  
(GR<sup>in</sup> Dr.<sup>in</sup> Claudia Unger, ÖVP)**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin!

Im Zusammenhang mit der außerordentlichen Sitzung des Gemeinderates am 10.6.d.J. und dem Endbericht ÖVS Graz richte ich an Sie, sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, namens des ÖVP-Gemeinderatsclubs folgende

**Anfrage:**

Haben Sie schon mit dem zuständigen Referenten im Land Steiermark, LH-Stellvertreter Anton Lang, sowie mit den betroffenen Umlandgemeinden von Graz Gespräche geführt?

Wenn nein, welche realistischen Zeithorizonte haben Sie dafür in Ihrem Terminkalender vorgesehen?

Haben die betroffenen Gemeinden ihre Unterstützung zugesagt?

In welchem Umfang wird das Land Steiermark als finanzieller Unterstützer tätig und dadurch auch strategischer Mitplaner?

***Die Anfrage wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen.***

**13.8 Fragen im Zusammenhang mit dem Endbericht ÖVS Graz  
(GR<sup>in</sup> Sabine Wagner, ÖVP)**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin!

Im Zusammenhang mit der außerordentlichen Sitzung des Gemeinderates am 10.6. d.J. und dem Endbericht ÖVS Graz richte ich an Sie, sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, namens des ÖVP-Gemeinderatsclubs folgende

**Anfrage:**

Werden die vorliegenden Konzepte – S-Bahn-Tunnel kurz bzw. lang – im Hinblick auf die angepeilte Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split auf 30 % noch weiter verfeinert oder soll es bei den jeweils ausgewiesenen weitaus niedrigeren Anteilen bleiben?

Wird das vorliegende Konzept noch stärker an die Bedürfnisse der Grazer Bevölkerung angepasst oder bleibt es bei dem klar erkennbaren Schwerpunkt für die Pendler?

Welche Vorgespräche hat es schon zum Zeitpunkt der Entscheidung, welchem Konzept der Vorzug gegeben wird, mit Bundesministerin Leonore Gewessler, Verkehrslandesrat Anton Lang, den ÖBB, der GKB und anderen Partnern gegeben?

Gibt es Signale, dass die ÖBB ihren Rahmenplan 2040 dahingehend ändert, dass ein S-Bahn-Projekt in Graz noch in diese Planung aufgenommen wird?

Sind Sie bereit, eine umfangreiche und laufende Kommunikation zu diesem Prozess zu starten und wenn das Vorhaben konkret ist, auch die Bevölkerung zu befragen?

***Die Anfrage wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen.***

**13.9 Urbane Begrünung – Höhe der bis 30. Juni 2022 ausbezahlten Fördermittel (GR<sup>in</sup> Sabine Reininghaus, Neos)**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,

am 17.2.2022 hat der Gemeinderat eine Richtlinie zur Förderung einer „urbanen Begrünung“ beschlossen. Mit der Förderrichtlinie sollen private Initiativen, wie Dach und -Fassadenbegrünungen, das Anlegen von Gemeinschaftsgärten oder das Pflanzen von Stadtbäumen finanziell unterstützt werden und dahingehend auch forciert werden.

Nachdem der Förderzeitraum der Richtlinie am 31.12. dieses Jahres abläuft, ergeht nach § 16 der Geschäftsordnung für den Gemeinderat folgende schriftliche

**Anfrage:**

- 1.) Wie hoch waren/sind die gewährten und ausbezahlten Fördermittel im Zeitraum Februar bis 30. Juni 2022 und wie teilen sich die gewährten und bereits ausbezahlten Fördermittel auf die jeweils förderfähigen Objekte, wie Dachbegrünung, Fassadenbegrünung, das Anlegen von Gemeinschaftsgärten und Baumpflanzungen auf?

- 2.) Welche und wie viele Förderansuchen erwartet man sich für den Zeitraum Juli bis 31. Dezember 2022?

***Die Anfrage wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen.***