

## DAe der öffentlichen GR-Sitzung vom 09.05.2019

Fraktion	Betreff des DAes
ÖVP	Grazer Nachhaltigkeitsbericht <i>Dringlichkeit und Antrag einstimmig angenommen</i>
KPÖ	Novellierung des Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetzes (WGG) <i>Dringlichkeit abgelehnt (gegen KPÖ, Grüne, SPÖ)</i>
Grüne	Graz braucht eine Offensive zur Verkehrsberuhigung <i>Dringlichkeit einstimmig angenommen, Abänderungsantrag mit Mehrheit angenommen (gegen Grüne, KPÖ, SPÖ, Neos)</i>
Grüne	Angemessene Radanbindung Reininghaus – Innenstadt <i>Dringlichkeit und Antrag einstimmig angenommen</i>
Neos	Koralmbahn Flughafenbahnhof <i>Dringlichkeit abgelehnt (gegen Neos, KPÖ, Grüne, SPÖ)</i>

GR Anna HOPPER

9. Mai 2019

**A N T R A G**  
**zur**  
**dringlichen Behandlung**

Betr: Grazer Nachhaltigkeitsbericht

Am 25. September 2015 wurden auf dem Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung in New York die 17 „Ziele nachhaltiger Entwicklung“ von der Generalversammlung der Vereinten Nationen verabschiedet und mit ihnen ein Katalog von mehr als hundert Indikatoren zur Überprüfung der Entwicklung in den verschiedenen Nachhaltigkeitsbereichen. Für alle Kommunen und Städte, aber insbesondere für stark wachsende Städte wie Graz sind urbane Nachhaltigkeitsstrategien eine Notwendigkeit. Wie auch in den „Sustainable Development Goals“ definiert, darf Nachhaltigkeit in diesem Kontext nicht nur in den klassisch definierten Disziplinen Ökologie, Soziales und Wirtschaft, sondern muss über- und ineinandergreifend gesehen werden.

Bei der 2018 durchgeführten Umfrage zur Lebensqualität haben von 20.572 Grazerinnen und Grazern 91,2 % angegeben, sehr gerne oder gerne in ihrem Stadtteil zu leben. Ein solches Ergebnis ist in vielen Städten nicht vorstellbar und zeugt von den erfolgreichen Entwicklungen in unserer Stadt in der Vergangenheit. Dieses Ergebnis ist ein klarer Auftrag an die politischen Verantwortlichen, dieses Niveau an Lebensqualität in Graz beizubehalten.

Um den Bürgerinnen und Bürgern weiterhin ein attraktives und selbstbestimmtes urbanes Leben zu ermöglichen, wurden bereits viele Strategien erarbeitet und implementiert, die sich mit allen Bereichen des Lebens befassen. Nachhaltig sind demnach nicht nur die Grundsätze zur Verkehrspolitik, in der volkswirtschaftlichen, umwelt- und energiepolitischen Maßnahmen Vorrang gegenüber einzelwirtschaftlichen Zielen haben. Nachhaltige Politik sind Investitionen in Bildung oder Forschung und Entwicklung. Die Verfügbarkeit von Wohnraum in einer Stadt oder die Richtlinien für ein gelebtes, gleichberechtigtes, inklusives Miteinander – Vorstellungen, die die Politik in einer Menschenrechtsstadt wie Graz auch vorlebt – sind in der Nachhaltigkeit einer gesellschaftlichen Entwicklung enthalten.

Die Vielzahl an Maßnahmen und Strategien, die im Sinne der Nachhaltigkeit verfolgt werden, stellt viele Städte vor die Herausforderung die Übersichtlichkeit und den Fortschritt in den unterschiedlichen Bereichen ersichtlich zu machen. Gleichzeitig ist eine gesamtheitliche Erfolgskontrolle bzw. Standortbestimmung für Städte hinsichtlich ihrer Ziele dadurch schwierig. Viele Städte sowie London oder Hamburg haben aus diesem

Grund bereits einen Nachhaltigkeitsbericht eingeführt. Am Beispiel von München betrachtet, handelt es sich um eine übersichtliche, transparente Analyse der zuvor definierten Nachhaltigkeitsziele anhand der jeweiligen Indikatoren und dem Fortschritt in den jeweiligen Zielbereichen. Diese umfassende Aufschlüsselung kann nicht nur als Wegweiser und Monitoring-System verstanden werden, sondern bietet darüber hinaus auch Grundlagen für innovative und strategische Stadtplanung.

Ein Grazer Nachhaltigkeitsbericht, der alle 3 Jahre erstellt wird, würde demnach nicht nur der laufenden Erfolgskontrolle dienen, sondern auch der Verwaltung und Politik helfen, Transparenz hinsichtlich ihres Handelns herzustellen und auf dem Bericht basierend, Handlungsbedarf zu identifizieren. Die 17 Ziele nachhaltiger Entwicklung – Sustainable Development Goals – und die Indikatoren bieten bereits ein System, anhand dessen man einen Nachhaltigkeitsbericht erarbeiten kann. Neben den erhobenen Ergebnissen, wäre auch die Prognose der Entwicklungen hilfreich, um daraus konkrete, notwendige Handlungsaufträge abzuleiten und die Zukunft unserer Stadt nachhaltig zu gestalten.

Aus diesem Grund stelle ich im Namen des ÖVP Gemeinderatsclub folgenden

#### **Dringlichen Antrag:**

- 1) Der Gemeinderat beauftragt die Magistratsdirektion mit der Einsetzung einer Steuerungsgruppe, die mit der Aufbereitung und Erstellung eines Grazer Nachhaltigkeitsberichts betraut wird. In jedem Fall sollten sowohl Magistratsdirektion und Präsidialabteilung als auch das Umweltamt und die Holding Graz vertreten sein.
- 2) Im zu erstellenden Bericht wird Nachhaltigkeit gesamtheitlich und anhand der Sustainable Development Goals betrachtet und der Status Quo in den definierten Bereichen anhand der Indikatoren der Vereinten Nationen erhoben. Daraus ergeben sich Handlungsfelder, die der Verwaltung und Politik als Wegweiser dienen sollen.
- 3) Bei der Planung der Umsetzung und der Erstellung des Berichts soll von der Steuerungsgruppe auch die Vernetzung mit bestehenden, in der Stadt Graz verwendeten Management-Tools wie bspw. Balanced Scorecard in Betracht gezogen werden.
- 4) Der zu erstellende Bericht soll dreijährig erscheinen, um der Bevölkerung eine transparente Übersicht über die Entwicklungen in unserer Stadt zu geben.
- 5) Aufgrund des breiten Anwendungsfeldes wird einmal jährlich dem Stadtsenat ein Informationsbericht vorgestellt.



**KPÖ-Gemeinderatsklub**

8011 Graz – Rathaus  
Hofgebäude, Zimmer 114–118

Tel.-Nr.: + 43 (0) 316 – 872 2150  
+ 43 (0) 316 – 872 2151  
+ 43 (0) 316 – 872 2152  
+ 43 (0) 316 – 872 2153

Fax: + 43 (0) 316 – 872 2159

E-Mail: [kpoe.klub@stadt.graz.at](mailto:kpoe.klub@stadt.graz.at)

**Gemeinderat Manfred Eber**

Donnerstag, 9. Mai 2019

**Antrag zur dringlichen Behandlung**  
(gemäß §18 der Geschäftsordnung des Gemeinderates)

**Betrifft: Novellierung des Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetzes (WGG)**

Das Gesetz mit dem etwas sperrigem Titel "Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz" wurde 1979 beschlossen, selbstverständlich gab es seither einige Novellen dazu.

Auch die aktuelle Bundesregierung möchte nun einige Änderungen bewirken, diese befinden sich momentan bis 10. Mai in Begutachtung.

In meinem Antrag möchte ich nur auf einen Punkt dieser Novelle verweisen. Dabei geht es um den Plan, gemeinnützige Wohnungen künftig verstärkt und bereits ab dem fünften Jahr (bisher ab dem 10.) an die jeweiligen MieterInnen zu verkaufen.

Das mag sich für manche auf den ersten Blick vielleicht gut anhören. Tatsächlich aber lauern hier auch einige Gefahren bzw. negative Folgen.

Wer bereits nach fünf Jahren in einer Genossenschaftswohnung über ein einigermaßen gutes und stabiles Einkommen verfügt, ist eher die Ausnahme. Doch auch diese zumeist Jungfamilien, die dann die Kaufoption ziehen möchten, können so schnell in der Schuldenfalle landen. Ein möglicher Arbeitsplatzverlust oder andere Gründe führen zu Einkommenseinbußen, die Kreditraten bleiben jedoch gleich.

Zugleich geht günstiger Wohnraum verloren. Privatisierte Wohnungen können naturgemäß nie wieder von den Genossenschaften angeboten werden, sie fehlen auf dem Wohnungsmarkt. Gleichzeitig geht damit auch ein kostendämpfendes Element auf dem Wohnungsmarkt verloren.

Und schließlich entsteht damit das Problem der Verwaltung von Mischhäusern. Gebäude, in denen sich sowohl Miet- als auch Eigentumswohnungen befinden, stellen Hausverwaltungen vor große Herausforderungen, wenn es etwa um Sanierungen geht. Die MieterInnen sind hier zudem immer am kürzeren Ast.

Ich erinnere daran, dass diese Praxis, nämlich Gemeindewohnungen an interessierte Mieterinnen und Mieter zu verkaufen, die wir auch in Graz bis vor einigen Jahren hatten, durch einen einstimmigen Gemeinderatsbeschluss beendet wurde.

Ich stelle daher namens des KPÖ-Gemeinderatsklubs folgenden

### **Antrag zur dringlichen Behandlung**

(gemäß §18 der Geschäftsordnung des Gemeinderates)

**Der Gemeinderat der Stadt Graz spricht sich in einer offiziellen Stellungnahme gegen jene Änderung im Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz aus, die in Hinkunft einen Verkauf von Genossenschaftswohnungen bereits nach fünf Jahren vorsieht.**

## Dringlicher Antrag der Grünen-ALG

eingebracht in der Gemeinderatssitzung vom 9. Mai 2019

von

**Klubobmann GR Karl Dreisiebner**

### **Betrifft: Graz braucht eine Offensive zur Verkehrsberuhigung**

Ende März präsentierte Verkehrsstadträtin Elke Kahr die neuesten Modal Split Ergebnisse, die einen erfreulichen Trend zeigen. Der Anteil jener Grazer\*innen, die ihre Wege hauptsächlich mit dem Auto zurücklegen, sank um mehr als 5%. 2013 wurden lt. Erhebung 46,8% der Wege mit dem Auto (LenkerInnen und MitfahrerInnen) zurückgelegt, die neue Erhebung, welche schon im Herbst 2018 durchgeführt wurde, kommt auf einen MIV-Anteil von 41,6%. Umgekehrt stieg der Anteil der Radler\*innen um knappe 5%, der Fußgänger\*innen-Anteil sowie der Anteil der Öffi-Nutzer\*innen blieben stabil. Alles in allem eine sehr erfreuliche Entwicklung, die die Grazer Verkehrspolitik motivieren sollte, mehr zu tun. Vielleicht sogar viel mehr zu tun.

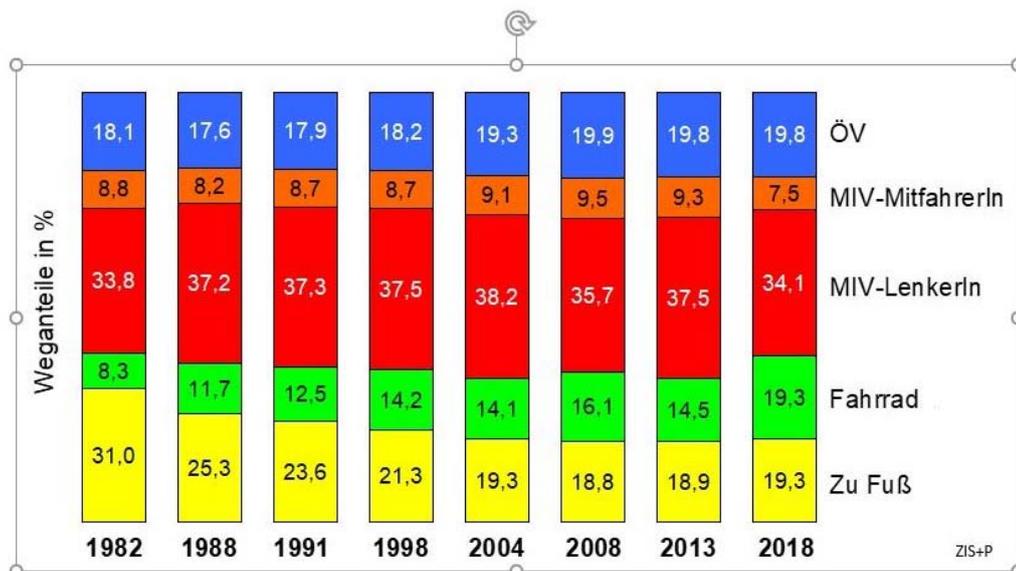


Tabelle 2019 (Quelle: © Stadt Graz Verkehrsplanung/ZIS+P)

Bei tiefergehender Betrachtung der neuen Modal Split Erhebung stellt man aber auch fest, dass es diese erfreulichen Verschiebungen nicht in allen Bezirken gleichermaßen gibt. In den inneren sechs Bezirken ist der Umstieg auf nachhaltige und urbane Mobilität stärker als in den Außenbezirken. Auch das gilt es, als Auftrag an die Verkehrspolitik zu interpretieren.

Aber zurück zu jenen sechs innerstädtischen Bezirken, wo der Umstieg zum urbanen Mobilitätsverhalten schon stark ist, wo immer weniger Menschen selbst ein Auto besitzen und die durchschnittlich mehr als drei täglichen Wege tatsächlich immer häufiger mit dem Fahrrad, zu Fuß, mit den Öffis und per Car-Sharing erledigt werden. Es ist an der Zeit, die Verkehrsflächen und die Infrastruktur für jene Mobilitätsarten, die offensichtlich immer stärker im Kommen sind, auszubauen. Das bedeutet, Räume für Menschen zu schaffen, mehr beruhigte Zonen zu schaffen, die eine bessere Mobilitätsqualität, aber auch mehr Lebensqualität bieten.

Rund um das Rathaus entsteht zwar aktuell eine Fußgänger\*innen-Zone und auch im Bereich der nördlichen Mariahilferstraße und der Stockergasse gibt es Pläne für eine weitere Fußzone. Aber reicht das für Graz? Und reicht das für zigtausende Wege, die tägliche ohne Auto stattfinden und wo Menschen zum zu Fuß gehen und zum Radeln deutlich mehr Raum brauchen? Ist es neben der Lebensqualität in den Straßenzügen nicht auch für die Wirtschaft mittlerweile eher hemmend als fördernd, dass es zwar viel Verkehr, manchmal auch Stau und jedenfalls verparkte Straßenflächen vor ihren Betrieben gibt, dafür aber viel zu wenig Raum, damit Kund\*innen flanieren, radeln, schauen und auch sitzen können? Und ist es schlussendlich nicht auch für unser Stadtklima schädlich, wenn es statt zunehmend entsiegelter Flächen und Bäume nur Asphalt gibt?

Eine Offensive für Verkehrsberuhigung ist aus unserer Sicht unumgänglich und dringend erforderlich. Damit kann Stadt neu gestaltet, bespielt, bewirtschaftet und erlebt werden. Dies sollte koordiniert und offensiv passieren – zumindest in den inneren sechs Bezirken. Straßen wie die Grillparzerstraße im Bereich des Margaretenbades, die Griesgasse von der Belgiergasse bis zur Feuerbachgasse oder wenn verkehrstechnisch möglich auch bis zum Griesplatz, die Zinzendorfgasse, die Technikerstraße und die Gartengasse, die Klosterwiesgasse zwischen Jakominiplatz und Grazbachgasse, die Bürgergasse sowie die Kaiserfeldgasse bieten sich für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen an. Hier gibt es mancherorts auch Initiativen von Bürger\*innen, die sich eine lebenswertere Wohnumgebung wünschen und sich eine aktive Begleitung und Unterstützung durch die Stadt erwarten.

Alle genannten Straßenzüge sind mögliche Beispiele für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Neugestaltung. Es geht dabei nicht ausschließlich um durchgehende Fußgänger\*innen-Zonen, es kann auch die Begegnungszone das bessere Mittel sein, es kann eine Fahrradstraße werden oder ein Rückbau zugunsten von mehr Flächen für Menschen. Vielleicht gibt es statt der von mir genannten Straßenzüge besser geeignete, vielleicht ergeben Bürger\*innen-Beteiligungsverfahren neue Möglichkeiten. Aber gehen wir es an und geben wir den Grazerinnen und Grazern Platz in ihrer Stadt zurück. Jetzt und in den nächsten Jahren.

In diesem Sinne stelle ich folgenden

### **Dringlichen Antrag**

1. Verkehrsstadträtin Elke Kahr wird ersucht, die Abteilung für Verkehrsplanung zu beauftragen, entlang der Ausführungen im Motivenbericht Straßenzüge – bevorzugt in den ersten sechs Grazer Stadtbezirken - dahingehend zu prüfen, ob verkehrsberuhigende Maßnahmen – wie etwa Fußgänger\*innen-Zonen, Begegnungszonen und dergleichen mehr - sowie gestalterische Maßnahmen zeitnahe (2020 und 2021) umsetzbar sind.
2. Verkehrsstadträtin Elke Kahr möge diesbezüglich dem Gemeinderat bis zur Oktober-Sitzung einen detaillierten schriftlichen Bericht mit Vorschlägen für Straßenzüge, für geeignete Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie den jeweiligen Umsetzungshorizonten zur Diskussion vorlegen.

GR HR DI Georg Topf

9.05.2019

## **A B Ä N D E R U N G S A N T R A G**

Betr.: Abänderungsantrag zum DA der GRÜNEN, eingebracht von KO Karl Dreisiebner, betreffend Graz braucht eine Offensive zur Verkehrsberuhigung

Sehr geehrter Herr Bürgermeister!

Der Gemeinderat der Stadt Graz hat heute unter TOP 24 den Bau der Verlängerung der Straßenbahn nach Smart City – Waagner Biro Straße auf der Tagesordnung. Die Verlängerung der Straßenbahn nach Reininghaus und die Innenstadtentflechtung, welche in der jüngeren Vergangenheit beschlossen wurden, runden das enorme Investitionsprogramm der Stadt Graz bzw. auch des Landes Steiermark in das Straßenbahnnetz der nächsten Jahre ab.

Der Masterplan ÖV mit den Stufen 1 und 2 bringt Änderungen sowie erhebliche Verbesserungen der Busanbindungen im Grazer Westen bzw. auch im Süden. Die Holding Graz-Linien plant für die nächsten Jahre massive Investitionen für weitere Ausbaumaßnahmen im Straßenbahn- und Busnetz.

Wir als Grazer Volkspartei haben darüber hinaus in jüngerer Vergangenheit mehrfach Ideen präsentiert, um neue Dimensionen für den ÖV zu erschließen, die auch bereits breit diskutiert wurden und werden.

Damit treten weitreichende gesamthafte Auswirkungen auf das Verkehrssystem in den erreichten Stadtbezirken ein, weshalb ich namens des Gemeinderatsclubs der ÖVP den

### **A n t r a g,**

stelle, der Gemeinderat der Stadt Graz möge beschließen:

Frau Verkehrsstadträtin Elke Kahr wird beauftragt, im Hinblick auf das durch den Gemeinderat beschlossene Ausbauprogramm bei den Straßenbahn- und Buslinien sowie unter Einbeziehung einer aktualisierten Mobilitätsstrategie und den damit zusammenhängenden Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr eine gesamthafte Darstellung der Verkehrsflüsse bzw. des Verkehrssystems zumindest innerhalb der ersten sechs Grazer Stadtbezirke zu erstellen und das Ergebnis sowie die daraus gezogenen Schlüsse dem zuständigen Verkehrsausschuss bis zu seiner Dezembersitzung zu berichten.



## **Dringlicher Antrag**

### **der Grünen-ALG**

eingbracht in der Gemeinderatssitzung vom 09. Mai 2019

von

**GR<sup>in</sup> Tamara Ussner**

#### **Betrifft: Angemessene Radanbindung Reininghaus - Innenstadt**

Graz hat ein massives Problem mit dem KfZ-Aufkommen in der Stadt und dem KfZ-Verkehr in Richtung der Innenstadtbezirke. Anstatt das umweltfreundlichste, kostengünstigste und gesündeste Fortbewegungsmittel Fahrrad massiv zu fördern, wird die Errichtung einer KfZ-Unterführung in der Josef-Huber-Gasse geplant, die täglich tausende Autos mehr über den ohnehin schon belasteten Griesplatz in die Innenstadt befördern soll.

Es braucht ein grundlegendes Umdenken, wie Mobilität in Graz funktionieren soll, das haben viele Bezirksvertreter\*innen, Architekt\*innen, Stadtplaner\*innen und Grazer\*innen verstanden. Die Gründe dafür sind vielfältig und sprechen für sich: Graz hat noch immer ein Feinstaubproblem und ein massives Problem mit gesundheitsschädlichen Stickoxiden. Der Verkehr ist in Österreich noch immer Hauptemittent an klimaschädlichen Emissionen und der öffentliche Raum wird in Graz stark vom Auto dominiert.

Auf Initiative des ÖVP-Bezirksvorstehers in Liebenau wurde kürzlich ein Bezirksratsantrag mit Mehrheit angenommen, der Fahrradhighways aus allen Bezirken in die Innenstadt fordert. Dies für alle Bezirke zu fordern, ist ein wichtiger und zukunftsweisender Ansatz. Besondere Bedeutung sollte eine qualitätsvolle und leistungsstarke Radanbindung in die Innenstadt aber in jedem Fall für den neuen Stadtteil Reininghaus haben, der ja als innovativer und autoarmer Stadtteil gedacht wurde und angepriesen wird.

Auch bei der sehr gut besuchten Stadtteilversammlung Gries im April zur geplanten Unterführung Josef-Huber-Gasse sowie beim Stadtwandern mit Stadträtin Judith Schwentner in Reininghaus waren die Forderungen der Grazer\*innen klar: Es braucht eine angemessene, das heißt leistungsstarke und qualitätsvolle Verbindung für den Radverkehr von Reininghaus in die Innenstadt.

Die derzeitigen Planungen der Radverkehrsverbindung von Reininghaus in die Innenstadt sind nicht zeitgemäß und werden den Anforderungen nicht gerecht. Geplant ist ein Radweg, der durch einen rd. 140 Meter langen Tunnel (Unterführung Josef-Huber-Gasse) gemeinsam mit dem Autoverkehr geführt wird. Darüber hinaus sollen sich die RadfahrerInnen die Fläche auch noch mit den Fußgänger\*innen teilen.

Das neue Entwicklungsgebiet Reininghaus soll ein innovatives Projekt im Bereich der Stadtplanung darstellen. Innerhalb des neuen Stadtteils wurde die sanfte Mobilität auch berücksichtigt, aber das darf keine Insellösung bleiben, die an den Grenzen der Reininghausgründe wieder aufhört. Die verkehrliche Anbindung an die Innenstadt darf gerade bei einem neuen Stadtteil, der als Vorzeigeprojekt dienen soll, nicht dermaßen rückständig gestaltet sein, dass wieder zu einem großen Teil auf den KfZ-Verkehr gesetzt wird.

Die gesamte Zukunftsfähigkeit des Projekts hängt auch davon ab, wie sich der neue Stadtteil auf den historisch gewachsenen Teil der Stadt auswirkt. Die Art der Mobilität, die die Bewohner\*innen nutzen werden, um in die Innenstadt zu kommen, zählt hier maßgeblich dazu. Diese Wahl der Verkehrsmittel entscheidet sich durch die angebotene Infrastruktur, deshalb ist eine angemessene Hochleistungsverbindung für den Radverkehr zwischen den Innenstadtbezirken und dem Entwicklungsgebiet unumgänglich.

Im Sinne des obigen Motivenberichtes stelle ich namens der Fraktion der Grünen – ALG folgenden

### **Dringlichen Antrag**

1. Der Gemeinderat tritt an Verkehrsstadträtin Elke Kahr mit dem Ersuchen heran, die Verkehrsplanung der Stadt Graz mit der Erarbeitung einer Hochleistungsverbindung für den Radverkehr aus dem Entwicklungsgebiet Reininghaus in die Innenstadt zu beauftragen.
2. Dem Gemeinderat wird bis Oktober 2019 ein Zwischenbericht der Planungen zur Diskussion vorgelegt.



## Dringlicher Antrag

an den Gemeinderat in der Sitzung vom 9. Mai 2019  
eingebracht von **Nikolaus Swatek**

### Betrifft: Koralmbahn Flughafenbahnhof

Die Inbetriebnahme der neuen Koralmbahnstrecke im Jahr 2025 ermöglicht erstmals eine schnelle Verbindung von Graz nach Klagenfurt unter einer Stunde.

Doch in der aktuellen Planung bringt das erfreuliche Projekt auch einen Dämpfer mit sich. Denn obwohl die Koralmbahn direkt unterirdisch am Grazer Flughafen vorbeifährt und die Voraussetzungen für den Bau eines Bahnhofs fertig gestellt werden, wird sie in absehbarer Zeit keinen Halt am Flughafen machen. Denn die ÖBB plant erst in 30 Jahren finanzielle Mittel für die unterirdische Haltestelle direkt am Grazer Flughafen frei zu machen.

Dabei würde die direkte Anbindung der Koralmbahn an den Flughafen diesen stark aufwerten. Die Fluggäste aus Graz, die mit der Bahn anreisen, könnten sich in Zukunft die beschwerlichen hundert Meter zwischen Haltestelle und Abflughalle sparen, die sie zu Fuß mit teilweise schweren Koffern hinter sich bringen müssen. Doch auch für Anreisende aus Klagenfurt wäre die direkte Anbindung, ohne zuerst nach Graz zu müssen, um dann wieder zum Flughafen zu pendeln, ein wahrer Gewinn.

Im Jahr 2050 könnten laut Studie bereits 100.000 Flugtaxi auf unserer Welt im Einsatz sein (1), die Menschheit das erste Mal den Mars betreten(2) oder der Grazer Flughafen endlich direkt an die Koralmbahn angebunden werden. Um hier mit mehr Geschwindigkeit voran zu gehen, ist es daher dringend notwendig als Stadt Graz und Eigentümer des Flughafens in Gespräche mit ÖBB und dem Verkehrsministerium zu kommen und sich weiters auch zu überlegen, welche Anreize, z.B. finanzieller Natur, durch eine etwaige Kostenbeteiligung, man für einen schnelleren Bau anbieten könnte.

Gemäß §18 der Geschäftsordnung des Gemeinderates stellte ich den

## **dringlichen Antrag:**

1. Stadtrat Dr. Günter Riegler wird ersucht mit der Österreichischen Bundesregierung, insbesondere Verkehrsminister Norbert Hofer, sowie den Verantwortlichen der Österreichischen Bundesbahnen Gespräche zu führen, um einen Vollausbau des Grazer Flughafentunnels, an der Koralmbahn, samt Haltestelle so schnell wie möglich durchzuführen.

2. Die zuständigen Stellen der Stadt Graz werden beauftragt, zu prüfen, welche Anreize, etwa finanzieller Natur, man für einen zeitnahen Ausbau Bund und ÖBB anbieten könnte.

(1) Roland Berger/ New developments in aircraft electrical propulsion

<https://www.rolandberger.com/de/Media/Elektrifizierung-der-Luftfahrt-Start-ups-treiben-Innovation-2.html>

(2) NASA-Journey to Mars

[https://www.nasa.gov/sites/default/files/atoms/files/journey-to-mars-next-steps-20151008\\_508.pdf](https://www.nasa.gov/sites/default/files/atoms/files/journey-to-mars-next-steps-20151008_508.pdf)