

Spezialrede zum Nachtragsbudget 2020 sowie zum Budget 2021 von Gemeinderätin Tamara Ussner

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrte Stadtregierung, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Wir leben in Zeiten multipler Krisen. Die Corona-Krise hat unser Leben grundsätzlich verändert, sie hat weltweit viele Todesopfer gefordert und Menschen in existenzielle Notlagen gebracht. Aber auch wenn die weltweite Pandemie derzeit im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung steht, geht die Klimakrise weiter, eine Krise, für die es keine Impfung geben wird. Die jetzt vor unseren Augen eskalierende Klimakrise und das damit zusammenhängende weltweite Sterben unserer Ökosysteme sind die größten Herausforderungen unserer Zeit. Wenn wir nicht schnellstmöglich handeln, sind unsere Lebensgrundlagen irreversibel zerstört.

Für Österreich und auch für Graz gilt, dass der Mobilitäts- und Verkehrssektor der größte Klimakiller ist. Die Corona-Krise hat jedoch vieles verändert, nicht zuletzt auch unser Mobilitätsverhalten und unsere Perspektive auf den öffentlichen Raum. Die Daten zeigen, dass sich die Menschen durch die Pandemie vermehrt mit dem Rad und zu Fuß fortbewegt haben. Aktive Mobilität und hier vor allem das Radfahren haben speziell in diesen besonderen Zeiten viele Vorteile:

- Der Radverkehr kann durch den geringen Platzverbrauch beides entlasten - den Autoverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel.
- Radfahren stärkt durch regelmäßige Bewegung das Immunsystem.
- Beim Radfahren ist die Ansteckungsgefahr mit Covid extrem gering.
- Radfahren setzt Null CO²-Emissionen frei und reduziert gleichzeitig auch den gesundheitsschädlichen Lärm.
- Nicht zuletzt ist die Radinfrastruktur, vor allem bei temporären Umgestaltungen wie Pop-up Radwege, vergleichsweise schnell, einfach und kostengünstig zu realisieren. Und wir wissen schon lange, dass die bereitgestellte Infrastruktur

maßgeblich das Mobilitätsverhalten der Menschen bestimmt.

Eine VCÖ-Befragung zu den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten¹, an der 2.500 Befragte teilnehmen, zeigt deutlich auf, dass die Menschen bereit sind, ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig zu ändern. So gaben mehr als 50% der Teilnehmenden an, dass sie künftig öfter mit Rad oder zu Fuß unterwegs sein werden. Die Krise bietet also auch eine große Chance, nämlich endlich die notwendige Mobilitätswende einzuleiten, die seit Jahrzehnten gefordert und schon lange benötigt wird. Auch die Akzeptanz für Maßnahmen, die die sanfte Mobilität fördern, aber auch den motorisierten Individualverkehr einschränken, war noch nie so hoch wie in jüngster Vergangenheit. Gerade in den Monaten, in denen viele auf die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel aus Angst vor einer Ansteckung verzichteten und der Autoverkehr deutlich reduziert war, haben Menschen das Radfahren neu entdeckt. Sie merkten, wie es sich anfühlt, wenn der öffentliche Raum nicht vom Autoverkehr dominiert wird und man sich mit dem Rad oder auch zu Fuß sicher durch die Stadt bewegen kann.

Aber auch abseits der Covid-Krise ist Mobilität ein grundsätzlich soziales Thema. An stark befahrenen Straßen wohnen hauptsächlich Familien mit niedrigerem Einkommen. Und obwohl 44% der Menschen im niedrigsten Einkommensviertel gar kein eigenes Auto besitzen, sind sie besonders stark von Abgasen und Lärm betroffen und damit den Gesundheitsrisiken, die damit verbunden sind, ausgesetzt. *„Gleichzeitig profitieren einkommensstarke Haushalte deutlich stärker von der Pendelpauschale und der steuerlichen Begünstigung der privaten Nutzung von Firmenwagen.“* - schreibt der VCÖ 2018 in einem Paper zum Thema Mobilitätsarmut.² Das bedeutet, dass Maßnahmen für mehr Kostenwahrheit im Verkehr nicht zu Lasten von Menschen mit niedrigem Einkommen gehen, im Gegenteil. Sie würden von einer echten Mobilitätswende mehrfach profitieren.

So schmerzhaft und schwierig die Covid-Krise in vielen Bereichen ist, so bietet sie vor allem im Mobilitätsbereich eine neue Perspektive und neue Möglichkeiten. Städte wie Mailand und Brüssel, aber auch Wien und Innsbruck haben schnell reagiert und die einmalige Chance einer dauerhaften Veränderung des öffentlichen Raumes im Sinne der Lebensqualität, des Klimaschutzes und gegen Mobilitätsarmut genutzt. Das

¹ <https://www.vcoe.at/ergebnisse-corona-befragung>

² <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-factsheet-2018-02-mobilitaetsarmut-nachhaltig-verringern>

bräuchte es auch in Graz. Die Dringlichkeit der Mobilitätswende wird jedoch nicht ausreichend in diesem Budget abgebildet und viele Chancen, die es gäbe, werden liegengelassen.

So werden beispielsweise von Seiten des Bundes 300 Mio. € an zusätzlichen Mitteln für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs zur Verfügung gestellt, um in diesen schwierigen wirtschaftlichen Zeiten Investitionen zu ermöglichen, aber auch um die Weichen in Richtung Klimaschutz zu stellen. Und was macht Graz? Anstatt in das Straßenbahnnetz zu investieren und zukunftsfähige Verkehrslösungen für den Großraum Graz zu entwickeln, plant man an einer U-Bahn, die 5 bis 10 Mal teurer als die Straßenbahn ist und den Umlandverkehr nicht mitdenkt.

Das Schreiben des Bundesministeriums für Klimaschutz, das im Zuge einer Petition an die Stadt Graz geschickt wurde, liest sich geradezu wie ein dringendes Ersuchen an Graz, bei der Beantragung von Bundesmitteln nun endlich in die Gänge zu kommen: *„Wie bereits mehrmals in Gesprächen...kommuniziert, ist für eine konkrete KO-Finanzierung des Bundes die Einbettung der jeweiligen Projekte in eine regionales, über die Stadtgrenzen hinauswirkendes, klimaschutz-wirksames...Gesamtverkehrskonzept eine wesentliche Voraussetzung. Das BMK wiederholt daher das Angebot..., die Fördermöglichkeiten auszuloten...Es darf in diesem Zusammenhang um Übermittlung aussagekräftiger Unterlagen inklusive belastbarer Zeit- und Kostenpläne gebeten werden.“*

Ihre Behauptung, sehr geehrter Finanzstadtrat Riegler, Graz könne Bundesmitteln nur für ein U-Bahn-Projekt erhalten, stimmt also nicht. Vielmehr ist die Stadt – und hier liegt die Verantwortung sowohl beim Bürgermeister als auch bei der Verkehrsstadträtin – säumig bei der Vorlage schlüssiger Verkehrskonzepte. Dass Bürgermeister Nagl an der U-Bahn festhalten will ist nur mit einem Argument zu erklären: Schwarz-Blau setzt alles daran, unter keinen Umständen den Individualverkehr einzuschränken zu müssen. Koste es was es wolle!

Ja, es befinden sich drei Straßenbahnprojekte in Umsetzung und Planung, aber der Investitionsrückstau in diesem Bereich ist enorm. Auch nach Fertigstellung der Linienverlängerungen (Reininghaus, Smart City und Innenstadtentflechtung) bleiben die Grazer Wachstumsgebiete Wetzelsdorf und Straßgang, der Griesplatz, die Universität und Gösting ohne die dringend notwendige Straßenbahnbindung. Der Modal Split für Graz belegt die Defizite. Seit den 80er-Jahren (!) bleibt der ÖV-Anteil in

Graz bei knapp unter 20% stecken.

Beim Radverkehr würde es nicht an den notwendigen finanziellen Mitteln fehlen. 40 Mio. liegen im Fördertopf des Bundes für die Radoffensive. Im Herbst letzten Jahres haben Bürgermeister Nagl gemeinsam mit Verkehrslandesrat Lang ebenfalls Gelder für die Radinfrastruktur angekündigt, nämlich 100 Mio. € für 10 Jahre. In den vorliegenden Budgets bilden sich diese zusätzlichen Mittel jedoch nur im geringen Ausmaß ab, lediglich Mittel für Planungskosten sind eingestellt. Was von der großen Radoffensive dann wirklich auf den Boden kommt, das bleibt ungewiss.

Wir alle kennen den Spruch: „*Das Budget einer Stadt ist in Zahlen gegossene Politik*“ aber ein Budget ist auch eine Offenlegung der politischen Prioritäten. Diese Regierung hat in den vergangenen Jahren ihre Prioritäten klar kommuniziert: Es wurde von einer extrem kostenintensiven Olympiade, von bunten Bienenstock-tiefgaragen, von Mur- und Plabutschgondeln geträumt. Diese Projekte kamen aus unterschiedlichsten Gründen nicht zur Realisierung, aber auch weiterhin sollen teure U-Bahnen statt Straßenbahnen geplant und ein 30 Millionen teurer Autotunnel in der Josef-Huber-Gasse gebaut werden. Dieser Autotunnel, der zusätzlichen Autoverkehr in das ohnehin belastete Griesviertel bringen wird, ist - im Gegensatz zur großen Radoffensive und zu einem zügigen Ausbau des Straßenbahnnetzes – in den vorliegenden Budgets abgesichert.

Gehen wir doch einmal das Gedankenexperiment ein, die Zeit, die uns bis zum Kollaps des Klimasystems bleibt, würde nicht drängen. Die Kipppunkte der Klimakrise und der Kollaps unserer Lebensgrundlagen wären noch Jahrzehnte von uns entfernt. Was wäre das Schlimmste das uns bei einer Verkehrswende passieren könnte? Bessere Luft und dadurch eine gesündere Bevölkerung? Weniger Lärm und auch dadurch eine gesündere Bevölkerung? Straßen für Menschen statt für Autos, auf denen Kinder wieder spielen können? Mehr Bäume in der Stadt, mehr Natur für urbane Wildtiere und eine bessere Lebensqualität für alle Menschen? Das alles hört sich für mich jedenfalls sehr ansprechend an, es hört sich nach einer Stadt an, in der ich leben möchte.

Aber leider ist dieses Gedankenexperiment nicht die Realität, sondern die Zeit drängt massiv. Die Gletscher der Westantarktis schmelzen schneller als in allen systemischen Berechnungen dargestellt wurde, die Arktis verliert rasant an Fläche, Permafrostböden tauen massenhaft auf und setzen Unmengen an Methan frei, und der Amazonaswald –

die grüne Lunge der Erde - verschwindet in ungeahntem Tempo.

„Was kann eine kleine Stadt wie Graz schon tun?“, haben wir schon oft hier im Gemeinderat gehört. Im Jahr 2019 wurde das Treibhausgasbudget der Stadt Graz veröffentlicht. Es wurde vom Umweltamt gemeinsam mit dem Wegener Center erarbeitet und zeigt auf, dass wir schon seit 2016 jährlich 5,6% CO₂ Äquivalente einsparen hätten müssen, um unseren globalen Beitrag zu einem Ziel von 1,5 Grad Erwärmung beizutragen. Es gibt also konkrete Fakten, die uns als Grundlage dienen könnten, um die notwendigen Maßnahmen im Kampf gegen die Klimakrise zu setzen.

Nun werden Sie, Herr Bürgermeister und Sie, Herr Finanzstadtrat, sicher der Meinung sein, dass dieses Budget trotzdem ein Schritt in die richtige Richtung sei. Angesichts der katastrophalen Lage unserer Klimakrise kann ich nur mit einem Zitat von Greta Thunberg antworten: *„Wir müssen uns klarwerden, dass die Zeit für kleine Schritte in die richtige Richtung vorbei ist und wir müssen die Ausmaße begreifen um die nötigen Maßnahmen zu setzen.“*

Deshalb gibt es von unserer Seite keine Zustimmung zu diesem Budget, weil es weder klimafit ist, noch zu der grundlegenden Verkehrswende beiträgt, die wir angesichts der Klimakrise aber auch angesichts der Coronakrise so dringend benötigen würden.