

Spezialrede zum Doppelbudget 2013/14 von Gemeinderat Manfred Eber 16. Mai 2013

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
werte Mitglieder der Stadtregierung und des Gemeinderates, sehr geehrte Damen und Herren!

Bebauungsplanung, Flächenwidmung, Stadtentwicklung

Was hat die Bebauungsplanung mit dem Budget zu tun, was der Flächenwidmungsplan?

Die KPÖ setzt sich für eine soziale Stadtentwicklung ein, das heißt, die Stadt soll für die Menschen, die in ihr arbeiten, wohnen und leben, da sein und nicht in erster Linie für Investoren.

Überschreitungen der Bebauungsdichte, Ausweisungen als Bauland - auch bei vorhandener Hochwasserproblematik - Umgehung des Altstadtschutzes – das sind nicht nur einige Schlagworte, das sind Fragestellungen, mit denen wir uns im Gemeinderat bzw. in den zuständigen Ausschüssen immer wieder auseinandersetzen müssen.

Ein Beispiel: Wenn ein stadtbekannter Bauherr auf jeder freien Wiese Reihenhäuser aufstellt, dann führt dies zu zahlreichen Problemen:

Verhüttelung mitten in der Stadt, Hochwasserprobleme durch die Bodenversiegelung, Vorrang für den motorisierten Individualverkehr statt für den Öffentlichen Verkehr usw. Der Bauherr hingegen kann sich über lukrative Gewinne freuen.

Ein anderes Beispiel: Wenn Investoren durch die sogenannte „Schließung von Baulücken“, wie in der Oeverseegasse/Lissagasse oder am Schönaugürtel/Obere Bahnstraße Bauklötze hinpflanzen, gehen auf der anderen Seite wertvolle Lebensräume für die angrenzenden BewohnerInnen verloren. Innenhöfe mit oft wertvoller Grünausstattung werden auch hier dem Profitinteresse der Investoren geopfert.

Was bedeutet das nun für die Entwicklung unserer Stadt?

Grünräume, gerade in Zentrumsnähe, werden sukzessive zerstört, Nutzungskonflikte zwischen „alten“ und „neuen“ BewohnerInnen, zwischen Gewerbe- und Wohngebiet, stehen quasi auf der Tagesordnung, fehlende Einrichtungen in vielen Stadtteilen sorgen dafür, dass fehlende konsumfreie Räume und Räumlichkeiten oft auch zu mangelnden sozialen Kontakten führen.

Die Tatsache, dass rund 40.000 Menschen in Graz armutsgefährdet und damit de facto von einer wirklichen Teilhabe am sozialen und kulturellen Leben, auch von der Teilnahme am öffentlichen Verkehr, ausgeschlossen sind, sollte uns allen zu denken geben. Hier gilt es gegenzusteuern.

Ich möchte mit meinem Beitrag nicht schwarz-zeichnen. Diese Stadt hat auch viel zu bieten. Aber wenn wir nicht heute schon genau hinsehen, wo sich soziale Probleme und Konflikte, vielleicht noch im Verborgenen, zuspitzen, werden wir morgen ein böses Erwachen haben.

Bei der Erstellung von Bebauungsplänen, aber auch in der Diskussion um Flächenwidmungspläne und Stadtentwicklungskonzepte, geht es oft – und oft in erster Linie – um die Sicherheit und auch um die Interessen für die Investoren.

Wer aber kümmert sich um die Anliegen und die berechtigten Interessen der AnwohnerInnen, der Menschen, denen es nicht so gut geht in unserer Stadt?

Ich meine, gerade diese Menschen benötigen eine starke Vertretung und diese Vertretung wollen wir sein, diese Vertretung sind wir.

Verkehr:

Mit dem Wechsel der Verkehrsagenden von Frau Stadträtin Rucker zu Herrn Stadtrat Eustacchio sind vermutlich weniger aufregende Veränderungen zu erwarten, als manche vermuten möchte.

Die Umbenennung des Shared Space am Sonnenfelsplatz in „Begegnungszone“ ist ja noch kein Hinweis auf eine radikale Änderung in der Grazer Verkehrspolitik.

Auch die Überlegung der Rathauskoalition, gratis zwischen Hauptplatz und Jakominiplatz zu fahren - so zumindest wird Stadtrat Eustacchio in der Kleinen Zeitung zitiert - zielt wohl eher auf eine Tourismus- und Wirtschaftsförderung ab und nicht auf eine Entlastung der Menschen in unserer Stadt.

Dabei bräuchte Graz tatsächlich eine andere Verkehrspolitik, den Ausbau und die Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs, vor allem auch eine Senkung der Tarife. Wer meint, Schwarzfahren dadurch in den Griff zu bekommen, dass man nach 20 Uhr nur mehr vorne einsteigen darf und ein gültiges Ticket vorweisen muss, der irrt. Günstigere Tarife würden vielleicht nicht nur die eine oder andere Schwarzfahrt verhindern, sie würden wohl auch so manchen zum Umsteigen auf den Öffentlichen Verkehr animieren.

Zur Finanzierung brauchen wir eine Nahverkehrsabgabe. Diese soll aber nicht eine Massenbelastung für die Menschen in unserer Stadt, in unserem Land darstellen, sondern von den Unternehmen eingehoben werden, die davon, vom Öffentlichen Verkehr, letztlich auch profitieren.

Und wenn ein Unternehmen nicht mehr in der Lage ist, beispielsweise einen Euro für jeden Mitarbeiter, jede Mitarbeiterin in der Woche aufzuwenden, damit diese schnell und günstig zur Arbeit und wieder nach Hause kommen können, dann läuft wohl etwas anderes in diesem Unternehmen schief.