

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Lukas Hammer, Freundinnen und Freunde

betreffend unverminderte Fortsetzung der budgetären Offensive für Aktive Mobilität

eingebraucht im Zuge der Debatte über den Bericht des Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (67 d.B.): Bundesgesetz über die Bewilligung des Bundesvoranschlages für das Jahr 2025 (Bundesfinanzgesetz 2025 – BFG 2025) samt Anlagen (108 d.B.) – UG 41 Mobilität

BEGRÜNDUNG

Im Rahmen der für Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz entscheidend wichtigen Mobilitätswende kommt der besonders emissions- und belastungsreduzierenden Aktiven Mobilität mit Radfahren und Zufußgehen hohe Bedeutung zu.

In der letzten Gesetzgebungsperiode wurden daher die entsprechenden Budgetmittel des Bundes für Fuß- und Radverkehr bedarfsgerecht massiv erhöht. Im Vergleich zu 2019 – vor Grüner Bundesregierungsbeteiligung - wurde das Budget von damals 4 Millionen Euro sofort verzehnfacht und schrittweise weiter auf zuletzt 108 Millionen Euro pro Jahr angehoben, also nicht weniger als ver-27-facht.

Der Bund unterstützt damit Regionen, Städte und Gemeinden beim Bau von qualitätsvollen, sicheren Radwegen und breiteren Gehsteigen - um so zügig die Infrastruktur für Aktive Mobilität bereitzustellen, wie es sie im 21. Jahrhundert in Quantität und Qualität dringend braucht. Unter anderem konnte die Stadt Wien als großer Nutznießer dieser Bundesförderung ihren Rückstand im internationalen Vergleich bei Rad- und Fußverkehrsinvestitionen verringern (Wien inkl. Bundesförderung im Schnitt 2020 bis 2024 21 Euro pro Kopf - in Kopenhagen bereits im letzten Jahrzehnt 36 Euro, in niederländischen Großstädten bis zu 132 Euro pro Kopf).

Die starke Anhebung der Bundesmittel steht im Einklang mit Österreichs bisherigen und aktuellen Rad- und Fußverkehrszielen:

- Mit dem im Regierungsprogramm 2025-29 aufbauend auf dem Masterplan Radfahren 2030 festgeschriebenen Ziel der Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal Split auf 14 %, was einer Verdopplung nahekommt und beträchtliche Infrastruktur-Verbesserungen erfordert, sowie
- mit den dazu verankerten Maßnahmen „Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm für den Radverkehr“, „Ausbau von Radschnellverbindungen“, „Radverkehrssicherheit“ und „Weiterentwicklung mittelfristiger bundesrechtlicher Finanzierungsgrundlagen“, sowie

- mit dem Masterplan Gehen 2030.

Zugleich ist die Budgetausweitung auch ein wesentlicher Beitrag zur Umsetzung der 2022 beim 13. Österreichischen Radgipfel in Wien zwischen den Verantwortlichen von Bund, Ländern, Gemeindebund und Städtebund geschlossenen Vereinbarung „10-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Österreich“:

In Umsetzung von Punkt 3 dieser Vereinbarung („Investitionsbedarf feststellen, um Diskussionsbasis zur Bereitstellung entsprechender Finanzmittel zu schaffen“) wurden in einer entsprechenden fundierten „Grundlagenstudie Investitionsbedarf Radverkehr“ die nötigen Mittel mit knapp 7 Milliarden Euro für die nächsten 10 Jahre beziffert, von denen nach üblichem Finanzierungsschlüssel 50 % auf den Bund entfallen. Dieser Bundesanteil entspricht immer noch nicht einmal der Hälfte dessen, was allein der Bund (ASFINAG) in Straßenbau investiert.

Die Bundesmittel für die Infrastruktur für Aktive Mobilität massiv anzuheben war daher in den Jahren ab 2020 dringend erforderlich und bleibt weiterhin nötig.

Die von der neuen ÖVP-SPÖ-Neos-Bundesregierung geplante deutliche Kürzung der Budgetmittel für Aktive Mobilität um rund ein Drittel 2025 und noch mehr 2026 gefährdet Ausbaukurs und Zielerreichung nun jedoch massiv.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Zusammenwirken mit dem Bundesminister für Finanzen wird aufgefordert, die 2020 gestartete Offensive des Bundes für Aktive Mobilität ohne Abstriche fortzusetzen.

Dazu ist insbesondere jede Kürzung der in der XXVII.GP schrittweise auf 108 Mio Euro ver-27-fachten jährlichen Budgetmittel für den Rad- und Fußverkehr zu vermeiden, um die selbstgesteckten und mit Ländern, Städte- und Gemeindebund vereinbarten Ziele wie die Erhöhung des Radverkehrsanteils im Modal Split auf 14 % erreichen zu können.“


(NEH (EC))


(PRANKE)


(Hammerl)


GÖTTE


(SCHNEIDER)