

Wir werden uns auch gerne davon überzeugen lassen. Die vermehrte Förderung der Wohneinheiten soll aber nicht so erfolgen, daß die Wohnbauförderungsmittel durch Ausbleiben der Rückflüsse in mehreren Jahren erschöpft würden. Es wäre doch uns allen nicht recht. Wir müssen ja auch auf diejenigen schauen, die später eine Wohnung wollen. Vor allem sind das unsere Kinder, die eines Tages vor der gleichen Tatsache stehen. Vielleicht werden später hier andere Leute sein, die sich genau mit diesen Dingen befassen. Wenn man vom Wohnungsfehlbestand redet, dann wollen wir uns ja eines wünschen, daß der qualitative Wohnungsfehlbestand immer bleibt, weil das ist ein Zeichen des steigenden Wohlstandes.

Wir dürfen vor allem feststellen, daß die mit dem Wohnbauförderungsgesetz 1968 eingeführte Subjektförderung im Jahre 1970 voll zum Anlaufen gekommen ist. Je nach Einkommen und auch nach Familienstand werden seit diesem Jahr — wie bereits gesagt wurde — in 103 Fällen die monatlichen Wohnbeihilfen und Eigenmitteldarlehen in 181 Fällen mit zusammen 8,5 Millionen S gezahlt. Das ist sicher nicht viel. Ich möchte aber die Schuld nicht nur auf die Verordnungen abwälzen, sondern auch sagen, daß dieses Gesetz im Jahre 1970 erst anläuft. Im Jahre 1968 hat es begonnen, wir wissen ja alle die Probleme der Förderung, mit dem Ansuchen, der Bewilligung und dem Baubeginn, Bau. Im Jahre 1970 werden die bewilligten Häuser fertig und im Jahre 1971 wird es weitergehen. Aber bereits jetzt zeigen uns die drei Durchführungsverordnungen über die angemessenen Gesamtbaukosten, über die Eigenmittel und auch über die Wohnbeihilfen, daß sie die gute Probe bestanden haben. Die betroffenen Familien werden sehr wohl wissen, wie wertvoll der Nationalratsbeschuß im Jahre 1967 gewesen ist, die soziale Wohnbauförderung ab 1. Jänner 1968 auf den Wohnungswerber und nicht auf die Wohnung auszurichten.

Eines möchte ich auch noch sagen. Sofort nach Inkrafttreten des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 haben wir uns energisch gegen die mißbräuchliche Ausweitung der Wohnhauswiederaufbaufälle, hervorgerufen durch die bekannte Volumenvergrößerung, gewendet. Wir haben eine Positivliste aufgestellt und es sind 4226 zu fördernde Wohnungen, die zur Abwicklung dieser Fälle nach dem ehemaligen Wohnhauswiederaufbaufonds übereinstimmend beschlossen worden sind. In ungefähr zwei Jahren werden diese Fälle abgeschlossen bzw. auch finanziert sein. Nach Ablauf dieser zwei Jahre ist es uns möglich, diese Beträge aus dem Wohnhauswiederaufbau für den übrigen Geschosßbau auch gezielt zur Verfügung zu stellen.

Wir haben seit 1967 bereits Mehrjahresprogramme eingeführt. Es ist uns gelungen, betonte Schwerpunkte zu setzen. Wir haben für Jungfamilien in Graz echte Erfolge erzielt. 354 Wohneinheiten sind bereits bezogen und 234 Wohneinheiten befinden sich im Bau.

Für Werkwohnungen haben wir zur Beseitigung der Wohnungsnot in unseren Ballungszentren vorgesorgt. Außerdem wird laufend die derzeitige

und auch die künftige Struktur unseres Bundeslandes berücksichtigt. In unserer Förderung wurden die Schwerpunkte in den letzten fünf Jahren beachtet. Ich habe es hier schwarz auf weiß, sei es Graz, Knittelfeld, Kapfenberg, Leoben, Bruck, Judenburg, Zeltweg, Voitsberg oder der weststeirische Raum. Äußerungen, die sagen wollen, das stimme nicht, muß ich zurückweisen. Ich kann es jedem, der es wissen will, schwarz auf weiß vorlegen, daß hier wirklich die Schwerpunkte beachtet wurden. Das ist auch naturgegeben. Dort kommt der größte Druck her. Wir werden auch in Zukunft im Rahmen von Mehrjahresprogrammen wichtige Projekte verwirklichen. Bereits jetzt ist für die Alpine ein Fünfjahresprogramm mit 751 Wohneinheiten geplant. Für die Bewohner größerer Städte, beispielsweise für Leoben und Trofaiach, sind Demonstrativbauprogramme eingerichtet. Dazu kommt noch, daß selbstverständlich auf die berechtigten Wünsche der Industrie bei Neugründungen oder Erweiterungen von Betrieben Rücksicht genommen wird. So wurde das Sonderprogramm des Jahres 1970 in der Höhe von 100 Millionen S ausschließlich für diese Zwecke verwendet. Wir können auch feststellen, daß gerade durch die Möglichkeiten im Wohnbauförderungsgesetz 1968 die Ausstattung der Bauten bzw. der Wohnungen besser geworden ist.

Es ist fast ein Schlagwort geworden, „schöner und besser wohnen“. Der, Gott sei Dank, gerade in den letzten Jahren erreichte Lebensstandard ermöglicht es, die Ausstattungen der Wohnungen wirklich zu verbessern. Die Geschosßbauten haben durchwegs Zentralheizung, ja sogar schon Elektroheizung. Auch die Wärmedämmung und Schallisolierung wurde wesentlich verbessert. Unsere Richtlinien haben den Anreiz dazu gegeben. Es sind jene Richtlinien, die — ich möchte es dankenswerterweise feststellen — vom Wohnbauförderungsbeirat beraten und einstimmig beschlossen worden sind. Viele andere Dinge, wie zum Beispiel Aufzüge, Badezimmer, Fernsehantennen, Hausrohrsprechanlagen, neue, moderne Fußböden und anderes mehr, haben den Wohnwert ganz wesentlich erhöht. Was uns alle miteinander freuen soll, liegt darin, daß alle diese Ausstattungen bei Wohnungen des sozialen Wohnungsbaues möglich sind. Das beweist auch die Richtigkeit der Förderung nach der Wohnnutzfläche.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir laden auch die gemeinnützigen Bauvereinigungen immer wieder ein, der Gefahr einer Typisierung von Wohnhäusern und Wohnungen entgegenzutreten und die Möglichkeiten unserer Richtlinien besonders für die Planung zu nützen, wobei wir sicher einer Meinung sind, daß man Fenster, Türen und andere Geräte ohne weiteres typisieren kann. Ich meine damit die Wohnungen an und für sich und auch die Häuser. Auch die Einfamilienhäuser zeigen eine wesentlich bessere Ausstattung. Wir haben im Jahre 1970 2992 Eigenheime gefördert. Gerade die Landwirtschaft ist daran, ihre Häuser, die zum Teil veraltet sind, zu erneuern, eine Notwendigkeit, die jeder feststellen kann. Der Abgeordnete Schaller hat sogar den Prozentsatz angegeben, wie viele Häuser erneuerungsbedürftig sind. Gerade für un-

sere bäuerlichen Menschen ist das Einfamilienhaus, ganz naturbedingt, die einzig mögliche Wohnform. Es darf daher für diese Berufsgruppe die Art und die Form der Wohnbauförderung nicht eingeschränkt werden. Gerade darum ersuche ich Sie alle im Namen unserer bäuerlichen Menschen.

Übrigens wird der Einfamilienhausbau immer wieder diskutiert und kritisiert. Es ist heute nicht ganz so zum Ausdruck gekommen wie in der Vergangenheit. Sosehr der Einfamilienhausbau als die beste Wohnform zu begrüßen ist, bringt er uns in der Vollziehung natürlich manche Schwierigkeiten, die nicht zu leugnen sind. Die nicht ganz glückliche Streuung in der Landschaft bringt den Gemeinden Probleme. Das ist nicht zu übersehen. Aber hier von der Wohnbauförderung allein etwas zu unternehmen, das wäre nicht zielführend, das würde zu nichts führen. (Landeshauptmann Krainer: „Wir haben auch keine Kompetenz dafür!“) Wir haben auch keine Kompetenz dafür. In dem Moment, wo ich den Wohnbauförderungsbeitrag bekomme, ist bereits die rechtskräftige Baubewilligung da. Daher ergeht an die Baubehörden die Einladung, das Ihre dazuzutun, damit solche Probleme ausbleiben. Herr Abgeordneter Schaller hat bereits auf die Erleichterungen, die im Juli 1970 verfügt wurden, hingewiesen, daß geordnete und geschlossene Einfamilienhaussiedlungen und Reihenhaussiedlungen besser gefördert werden. Das soll ein Anreiz sein, hier etwas planmäßiger vorzugehen, obwohl das nicht leicht ist. Denn hier spielen ja viele Dinge — auch das bäuerliche Erbrecht — eine Rolle. Wie ist es, wenn heute ein Besitz mit einer bäuerlichen Großfamilie übergeben wird. Zum Auszahlen ist oft nicht das Geld da, und die Tochter bekommt zum Beispiel 2000 m² Grundfläche. Das bekommt sie aber nicht beim Hof, denn nach mehreren Generationen sind sich ja die Leute fremd, sie bekommt den Grund irgendwo am Eck und dort baut sie dann ihr Häusl. Es ist sehr schwer zu sagen, du darfst dort nicht bauen. Hier wird man über die Baubehörden manches zu machen haben.

Neben dem Eigenheim ist es die Eigentumswohnung, die eine begehrte Wohnform ist. Herr Abgeordneter Pichler, ich möchte eines sagen. Wir sollen es unserer Bevölkerung unter gleichen Voraussetzungen ganz frei für jeden Staatsbürger überlassen, welche Wohnform er sich wählt. (Abg. Eichinger: „Sehr richtig!“ — Beifall bei der ÖVP. — Landeshauptmannstellvertreter Sebastian: „Das ist ja nicht bestritten. Die Frage ist ja die gesetzliche Regelung!“ — Landesrat Bammer: „Beseitigung der zwei Drittel im Gesetz!“ — Landeshauptmann Krainer: „Tut nicht so!“)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, das Wohnungseigentum wurde ja seinerzeit als Totgeburt bezeichnet und anfangs sogar da und dort torpediert. Heute ist es für alle eine Selbstverständlichkeit. Mehr als ein Drittel und wenn ich das Eigenheim dazurechne mehr als die Hälfte aller Wohneinheiten stehen heute in der Steiermark im Wohnungseigentum.

Wenn heute oft Mißbräuche der Vergangenheit in bezug auf das Wohnungseigentum aufgezeigt werden, dann hätte man vor 1966 bereits eine No-

vellierung der Wohnbaugesetze vornehmen können. Warum hat man es eigentlich nie gemacht, müßte man sich fragen. Ich bin zuwenig lang in der Politik tätig und weiß das nicht ganz genau. (Landeshauptmann Krainer: „Du willst es nicht sagen!“) Es war die kleine Wohnbaureform des Jahres 1967, die eine Wendung zum Besseren herbeigeführt hat, und es ist uns auch in der Steiermark bereits gelungen, manche Wohnung auf Grund dieser Reform einem Bedürftigen zur Verfügung zu stellen. Das Wohnungseigentum ist beliebt, das weiß jeder, der damit zu tun hat, so daß eine Verschlechterung dieser Förderung nicht zielführend sein kann. Man soll darüber sehr viel reden, denn man soll auch die politischen Folgen einer solchen Sache nicht übersehen. Wie bereits festgestellt, hat sich das Wohnbauförderungsgesetz 1968 bewährt. Da ist, glaube ich, Übereinstimmung anzunehmen, daß es sich wirklich bewährt hat.

Wir haben auch im Jahre 1969 von der ÖVP-Seite her bereits jene Novellierungswünsche bei der Wohnbauförderung angemeldet, die sich aus der ersten Praxis einer solchen diffizilen Materie ergeben haben. So wollen wir die Einbeziehung der Aufschließungskosten in die Gesamtbaukosten und die Anzahlungen erschwinglicher machen. Wir sind auch der Meinung, genauso wie Sie, Herr Abgeordneter Pichler, gesagt haben, daß der Einkommensbegriff kompliziert ist und entflechtet gehört, daß man darüber reden muß. Wir wollen eine Erhöhung des Prozentsatzes des Anteiles in der Steiermark auf die tatsächliche Höhe, die uns zusteht. Wir wollen auch eines noch — das möchte ich hier nur vermerken — daß nicht nur für die Landwirtschaft und das Gewerbe spezifisch genutzte Räume, sondern auch für die Wissenschaft benutzten Räume nicht eingerechnet werden.

Wir wollen eines aber auch erreichen, daß die Landesregierung durch Verordnung eine Abstufung der einzelnen Förderungen regeln kann. Das soll uns überlassen bleiben, wir wollen das beraten, wie und was man fördert. Man kann das Gesetz, glaube ich, auf keinen Fall deshalb als nicht ganz gut bezeichnen, weil diese Änderungswünsche vorhanden sind. Gesetze, meine sehr geehrten Damen und Herren, die mit dem täglichen Leben, die mit sozialen Verhältnissen zu tun haben, müssen in einer schnellebigen Zeit öfter geändert werden. Daraus darf man, glaube ich, da und dort kein politisches Kapital schlagen. Novellierungswünsche aber — und das darf ich hier vermerken —, die zu einer Diskriminierung — es ist ein Schlagwort, aber ich weiß momentan kein anderes und sage es nicht gerne — des Eigentumsgedankens führen, werden wir ablehnen, wobei ich noch eines sagen möchte. Auch ein 50jähriges Veräußerungsverbot ist sozusagen eine Quasi-Enteignung. Wenn ich über das Haus oder über die Wohnung 50 Jahre nicht verfügen kann, kann man es nicht als Eigentum bezeichnen. Novellierungswünsche, die zu einer Einschränkung der Länderrechte, zu einer Beschränkung der Rechte von Privatpersonen oder zu einem Abgehen von der Subjektförderung führen, werden von uns bekämpft. Ich glaube, man müßte sich bei dieser Novellierung wohl überlegen, ob man die Annuitäten-

zuschüsse starr gibt, und zwar für den Hilfsarbeiter genauso wie für den Generaldirektor. Das ist zumindest zum Teil wieder ein Abgehen von der Subjektförderung. Wir werden auch das bekämpfen. Die Bundesländer haben auch durch die erreichte Verlängerung aller Wohnbauförderungsmaßnahmen nicht nur die Möglichkeit, sondern auch die Aufgabe, die Wohnbauförderungsmittel nach dem echten Wohnungsbedarf zu vergeben. Wir sollen uns dieses erworbene Recht auch nicht durch eine vorgesehene Einflußnahme des Ministeriums durch Verwaltungsverordnungen leichtfertig nehmen lassen. Wissen Sie, erworbene Rechte hinzuschmeißen, ohne genau und sorgfältig darüber zu beraten, das kann zu Weiterungen führen, die man nicht absehen kann. Wenn ein erworbenes Recht da ist und wenn das erworbene Recht gut ist, dann sollen wir es nicht abgeben.

Nun, meine sehr verehrten Damen und Herren, noch eines zur Wohnungsverbesserung. Das ist ein Bundesgesetz aus dem Jahre 1969. Es findet bei der Bevölkerung großen Anklang. Es wurde hier übereinstimmend gesagt, daß von den Möglichkeiten sehr häufig Gebrauch gemacht wird, und zwar in einem Ausmaß, daß die gesetzlich vorgeschriebene Terminisierung einer Erledigung innerhalb von drei Monaten gar nicht mehr eingehalten werden kann. Das ist keine Nachlässigkeit der Beamten, die bemühen sich wirklich, ich möchte fast sagen, weit über ihren Pflichtenkreis hinaus. Ich möchte das hier sehr dankbar vermerken. Aber es geht einfach nicht, es liegen derzeit über 2100 Anträge, die auf eine Erledigung warten und wir müssen trachten, daß dieses Gesetz verlängert wird, sonst wären unter den 2100 manche Unglückliche, die nicht mehr zum Zuge kommen können.

Zum Abschluß gehören wohl noch einige Angaben über unsere Wohnbauleistungen in den vergangenen 25 Jahren. Hier kann ich berichten, daß in der Steiermark in dieser Zeit 99.994 Wohneinheiten, mit Ende des Jahres werden es vielleicht 100.000 werden, mit einem 1%igen Direktdarlehen von 6,9 Milliarden S und mit Annuitäten und Zinszuschüssen für ein Hypothekendarlehen von 2,2 Milliarden S gefördert wurden. Nun müßte man fragen, wem soll man nun danken, daß das möglich gewesen ist. Danken möchte ich dem Hohen Landtag, der durch Beschlüsse immer wieder die Voraussetzungen gegeben hat, danken allen, die an der Vollziehung mitgewirkt haben, aber danken wollen wir der fleißigen steirischen Bevölkerung, die uns ja die Steuermittel gebracht hat (Beifall), damit diese vielen Wohneinheiten gefördert werden können.

An den von mir gemachten Angaben ist ersichtlich, daß die Steiermark durch weitgehende Ausnutzung aller Wohnbauförderungsmöglichkeiten im Hinblick auf den bestehenden Wirkungsgrad und echte Schwerpunktbildung viel geleistet hat und auch Beachtliches erreicht wurde. Alle Berufsstände sind an der Wohnbauförderung beteiligt. Wenn ich nur die heurige Statistik mit 16. Dezember anschau, sind es fast 53% Arbeiter dieses Landes. Wir wollen sie bewundern, daß sie es zustande bringen, Wohnungen zu bauen. Es sind fast 18% öffentliche

Bedienstete, es sind über 12% Privatangestellte, fast 11% Landwirte und fast 7% selbständige Wirtschaftstreibende, Rentner und Pensionisten. Meine sehr geehrten Damen und Herren, auch im Jahre 1971 werden wir in diesem Land so eigenständig wie bisher die Wohnungspolitik und Wohnungswirtschaft fortsetzen und alles unternehmen, um den wohnungssuchenden Menschen dieses Landes jene Wohnform bzw. jene Wohnung bereitzustellen, die sie und ihre Familien für ein glückliches Leben brauchen. (Allgemeiner Beifall.)

Präsident: Wir kommen nun zum zweiten Teil der Spezialdebatte für das Bauwesen einschließlich Straßen- und Wasserbau. Ich mache die Damen und Herren aufmerksam, daß bisher zwölf Wortmeldungen vorliegen. Als erstem Redner erteile ich dem Herrn Dr. Heidinger das Wort.

Abg. Dr. Heidinger: Herr Präsident, Hohes Haus, sehr geehrte Damen und Herren! Ich verstehe es, daß nach der Wohnbaudebatte das Interesse des Hohen Hauses an den Straßen geringer geworden ist, obwohl ein prominenter Straßenbauer über das Verhältnis Motorisierung und Straßenbau folgenden sehr eindrucksvollen Vergleich angestellt hat. Er hat nämlich gemeint, der Straßenbauer sei in der Situation eines Schmiedes, der ein galoppierendes Pferd beschlagen müsse und in der Öffentlichkeit entsteht vielfach der Eindruck, daß das Pferd Verkehr wirklich galoppiert, der Straßenbau aber hinter diesem Pferd gemütlich dahertrabe. Und dieses Interesse, das nicht nur die Öffentlichkeit, sondern alle Generalredner dem Kapitel Straßenbau entgegengebracht haben, veranlaßt mich, einige Informationen und Überlegungen zu diesem Kapitel vorzutragen.

Noch im Jahre 1968 hat der OVP-Bundesminister für Bauten und Technik Dr. Kotzina den Auftrag gegeben, eine Prognose über die Entwicklung des Straßenverkehrs zu erarbeiten. Sie hat im Jahre 1969 vorgelegen und ist auch publiziert. Und auf Grund dieser Prognose hat ebenfalls noch die OVP-Regierung im Jahre 1969 den Entwurf eines neuen Bundesstraßengesetzes vorgelegt, das die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse und die voraussehbaren Entwicklungen des Bundesgebietes für die Neuordnung dieses Bundesstraßennetzes heranziehen sollte. Und wenn der Herr Vizebürgermeister Stoisser — ich kann nur die „Neue Zeit“ hier zitieren — gemeint hat, daß nun, weil ein sozialistischer Bautenminister dieses Ressort verwaltet, ein ganz anderes Verständnis für die Straßenwünsche der Stadt Graz vorhanden ist, so möchte ich sagen, daß in dem Entwurf aus dem Jahre 1969, er liegt mir hier ebenfalls vor, bereits die Übernahme der Grazer Gürtelstraße vorgesehen war. Und wir werden ja noch sehen, ob wir mit der Vollziehung bzw. mit der Gesetzwerdung, es liegt nun der Entwurf im Hohen Parlament, zufrieden sein können. Mit dem Entwurf können wir es jedenfalls, denn es werden der Steiermark von 1000 km neuen Schnellstraßen 250 km zugemessen und ich darf Ihnen kurz diese Schnellstraßen aufzählen. Es ist das die Mur-Mürztal-Straße vom Semmering bis Judenburg,

es ist ein Anschluß an die Autobahn von Ilz nach Fürstenfeld und weiter an die ungarische Grenze und es ist ebenfalls sehr wesentlich als Verbindung zwischen der Tauern- und Pyhrn-Autobahn die Schnellstraße Radstadt—Liezen. Ich möchte hier anmerken, daß ich vermisse, daß eine Schnellstraße von etwa Mooskirchen nach Köflach vorgesehen ist. Wir werden im Zusammenhang mit der Überlegung zur Gaberlstraße auf diese Frage noch zurückkommen müssen.

Es ist für die Steiermark weiters erfreulich, daß nun das offensichtlich bestehende Unrecht bezüglich der Bundesstraßen gutgemacht werden soll. Es sollen 320 km Landesstraßen als Bundesstraßen B übernommen werden. Damit würde der Anteil der Steiermark an Bundesstraßen auf 18 % steigen. Aber es wäre ebenso ein Irrtum, zu meinen, daß nun mit der Gesetzgebung, die für das Frühjahr erwartet werden kann, hokuspokus alle Straßenprobleme gelöst sind. Ich glaube, wir sind uns alle einig, daß es hier um Geld, Geld und noch einmal Geld geht. Ich darf Sie daran erinnern, daß ein km Autobahn zwischen 30 und 70 Millionen S, ein km Schnellstraße zwischen 15 und 40 Millionen S kostet und ein km normal ausgebauter, zweibahniger Bundesstraße etwa 8 Millionen S. Daß wir beim Straßenbau alle Anstrengungen unternehmen müssen, ist aus der Vorhersage über die Entwicklung des Pkw- und auch des Lkw-Bestandes klar. Für 1980 sind 300.000 Pkws, für das Jahr 2000, Vollmotorisierung in der Steiermark, 500.000 Pkws prognostiziert. Wir werden sicher im Jahre 1980 auf den Hauptstrecken unseres Landes überall einen durchschnittlichen Tagesverkehr von 15.000 bis 25.000 Fahrzeugen in beiden Richtungen haben, wobei das natürlich die in allen Generalreden erwähnte Straße Graz—Bruck sein wird. Es wird auf der Autobahn zwischen Köflach und Hartberg der Fall sein bzw. auf den anschließenden Bundesstraßen, und es wird auch in Bachsdorf—Lebring der Fall sein. Ich darf hier darauf hinweisen und das Hohe Haus darauf aufmerksam machen, daß die Prognosedaten zum Teil bereits wieder überholt sind. Für 1970 wurden im Jahr 1965 etwa für die Zählstelle Wildon 9000 Fahrzeuge durchschnittlich Tagesverkehr prognostiziert, und wir haben heuer feststellen müssen, daß es 12.000 Fahrzeuge sein werden, also 33 % mehr als in der Prognose. Damit ergibt sich automatisch der Schwerpunkt für unsere Straßenbaupolitik. Es müssen zunächst die internationalen Verbindungen sein, die Pyhrn-Autobahn und die Südautobahn, und ich glaube doch anmerken zu müssen, daß die Südautobahn ja immer wieder in Zweifel gezogen wurde bezüglich der Errichtung und der Trassierung. Es war die steirische Landesplanung unter Hofrat Dipl.-Ing. Wengert auf fachlichem Gebiet, und es war auf politischem Gebiet immer wieder Herr Landeshauptmann Ök.-Rat Dr. h. c. Krainer, der diese Trasse mit Recht verteidigt hat, weil sie die Entwicklungschancen gerade für den Raum Graz, für unsere Landeshauptstadt, und für die Oststeiermark wesentlich erhöht und weil sie damit Graz in den Schnittpunkt internationaler Verkehrslinien bringt. Die Pyhrnautobahn und die Südautobahn verbindet dar-

über hinaus die innerösterreichischen Zentralräume Wien—Graz—Linz, wo allein in den Zentralräumen 3 Millionen Menschen leben. Innersteirisch ist sicher die Schnellstraße in der Mürz-Mur-Furche und die Schnellstraße Bruck—Peggau—Anschluß an die Pyhrnautobahn von besonderer Bedeutung. Von den derzeitigen Landesstraßen möchte ich hier nur die Gaberlstraße erwähnen. Die Gaberlstraße, die mit hohem Bauaufwand des Landes zu einer guten und leistungsfähigen Straße ausgebaut werden soll, die den obersteirischen Raum Murau—Judenburg mit Graz unter Ausschluß des Murtales und der Engstellen von Leoben bis Graz verbinden soll. Hier möchte ich anmerken, daß die Bauführung nicht mit der Finanzierung, die durch den Hohen Landtag bereitgestellt worden ist, Schritt gehalten hat. Es sind hier Mittel vorhanden, die nicht verbaut werden konnten, und ich würde sehr bitten, daß man sich bemüht, hier aufzuholen.

Das sind die positiven Seiten, die ich über den Straßenbau in der Steiermark berichten kann. Der Kollege Loidl hat gemeint — ich glaube, es mir richtig notiert zu haben —, Bautenminister Moser wird dafür sorgen, daß die Rückstände im steirischen Straßenbau aufgeholt werden — ich glaube, so war es, Herr Kollege. Und da muß ich Sie leider enttäuschen. Wenn Sie feststellen, daß die Mittel für die Bundesstraßen B, zu denen auch die Schnellstraßenbauten gehören, zwar auf 3,5 Milliarden in ganz Österreich gestiegen sind bzw. die Präliminarien gestiegen sind, sind das 20 %. Und nun bitte gut aufgepaßt, Herr Kollege Loidl. Für die Steiermark sind 490 Millionen vorgesehen, vorher waren es 426 Millionen, das sind plus 15 %. Jetzt frage ich Sie, welches Rechenkunststück haben Sie aufgeführt, daß Sie sagen können, daß nun nachgeholt werden kann? Ich bitte darum, daß Sie mir gleich antworten, aber ich möchte Sie auf noch etwas aufmerksam machen. Sie haben in den vergangenen Legislaturperioden mit Berechtigung und mit großer Leidenschaft auf die Vorausplanung im Baugeschehen hingewiesen. Ich darf Ihnen nun versichern — der Herr Landesfinanzreferent hat sich diese Zahlen auch angeschaut —, daß, wenn die Mittel für die Bundesstraßen im nächsten Jahr nicht erhöht werden, nicht ein einziges Baulos neu in Bau genommen werden kann, weil alle Mittel gebraucht werden, um die bisher begonnenen Bauten fortzuführen. Das heißt, wir würden im Jahre 1972 in eine echte Lücke im Straßenbau hineinkommen, und ich würde bitten — da haben Sie sicher den besseren Draht als wir —, daß Sie auf den Herrn Bautenminister Einfluß nehmen, damit er wenigstens eine Nachdotierung von etwa 50 Millionen vornimmt. Dann würde auch Ihre Behauptung in der Generalrede berechtigt sein, denn dann hätten wir eine Steigerung von etwa 5 % gegenüber der österreichischen Durchschnittssteigerung. Darum würde ich Sie bitten. (Abg. Loidl: „Und sie wird berechtigt sein!“ — Abg. Eichinger: „Loidl, zeig', was du kannst!“) Lassen wir uns überraschen. Bezüglich der Autobahn vermisse ich auch ein Nachholen. Hier hat die Steiermark im Durchschnitt der österreichischen Bundesländer nur eine Erhöhung auf 311 Millionen erfahren, und es wird im Autobahnausbau etwa so ausschauen, daß 1973 die

Strecke Gleisdorf—Mooskirchen fertig sein wird, bis 1977 wird eine einspurige Bahn auf der Pack fertig sein können. Allein für diese Strecke sind 1,3 Milliarden notwendig. Es wird auch allenfalls noch die Ostumfahrung Gleisdorf, die Fortsetzung der Südautobahn bis Untergroßau möglich sein. Wenn die Mittel erhöht werden können, dann kann technisch die Bauführung abgekürzt werden, weil — und das möchte ich hier auch unterstreichen — die Planungen vorliegen. Es liegt nicht an der Planung — wie vielfach manche der Redner hier im Hohen Haus glaubhaft machen könnten —, sondern es liegt am lieben Geld.

Zur Pyhrnautobahn darf ich folgendes sagen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Ausbau von Bachsdorf bis St. Michael international gesehen und auch innersteirisch ein vorrangiges Verkehrsproblem ist. Aber wir haben Verständnis dafür, daß es völlig aussichtslos ist, diese Strecke in vertretbarer Zeit ohne Sonderfinanzierung durchzuführen. Bereits im Jahr 1968 hätte, wenn die Autobahn bestanden hätte, eine Belastung von etwa 5000 Fahrzeugen durchschnittlich im Tagesverkehr sich vorhersehen lassen, es wären die Verbindungen der Obersteiermark mit der Landeshauptstadt Graz um 30 km gekürzt, so daß sich hier besonders eine Mautfinanzierung rechtfertigen läßt. Wir haben das ja bereits zum Budget 1968 beantragt, und wir haben mit Befriedigung vermerkt, daß laufend Verhandlungen stattgefunden haben, die nun hoffentlich in ein reales Stadium treten, weshalb wir noch einmal in unserem Resolutionsantrag — und ich zweifle nicht, daß der gesamte Hohe Landtag diesen beschließen wird — beantragt haben, daß wir endlich zu der Gleinalm-Autobahn AG kommen. Ich darf zur Diskussion in diesem Hause sagen, daß wir damit auch bereits die Gruppe 8 berührt haben, weil im außerordentlichen Voranschlag 30 Millionen, bedeckt, für die Beteiligung des Landes daran vorgesehen sind.

Ich würde sehr bitten, daß alles vorgekehrt wird, daß wirklich 1971 der Bau begonnen werden kann und ich möchte auf die Finanzierung nicht näher eingehen, Sie werden mir ja auf Grund meines Berufes vielleicht glauben, daß die Anleihefinanzierung von etwa 1,5 Milliarden innerhalb der möglichen Bauzeit von fünf Jahren aufbringbar ist und daß die Mautgebühren wenigstens die Verzinsung des aufzunehmenden Kapitals von Anfang an — und hier liegen wir besser als die Brenner-Autobahn — decken würden. Das heißt, daß wir unter den gleichen Voraussetzungen, Bundesgarantie für die Anleihen und Bundesgarantie für die Kapitalrückzahlung, durchaus in der Lage wären, innerhalb von fünf Jahren dann zu einem Autobahnkreuz von St. Michael bis Bachsdorf und von der Pack bis Gleisdorf zu kommen. Dann hätten wir über die Bundesstraßen 113 und 112 zur Tauernautobahn bei Radstadt eine leistungsfähige internationale Transitstrecke und wir hätten gleichzeitig über die Wechsel-Bundesstraße, deren Ausbau ja bald abgeschlossen sein wird, den Anschluß an die niederösterreichische Südautobahn, die bis dahin bis Grimenstein vorgetrieben sein wird. Ich glaube, daß wir unter diesen Voraussetzungen doch emiger-

maßen Schritt halten können mit den Notwendigkeiten der Verkehrszunahme.

Nur noch ganz kurz zu den Landesstraßen. Ich glaube, daß wir im vermehrten Maß eine Koordinierung des Landesstraßenausbaues mit den Verkehrsrückgratstraßen der Steiermark anstreben müssen. Was sich hier etwa — das sage ich ganz offen — abgespielt hat im Zuge der Autobahnabfahrt Graz-Ost, war keine Meisterleistung der Koordinierung, wenn etwa jetzt erst die Verbreiterungen im Raume Liebenau teilweise durchgeführt sind. Hier etwas mehr Zusammenschau und Vorausschau innerhalb einer Abteilung würden nicht schaden. Das möchte ich in aller Offenheit und aller Freimut sagen.

Und wir freuen uns daher, es ist schon der zweite Ansatz, daß unter der Budgetpost 61,54 eine Million für die Erarbeitung des wissenschaftlichen Straßenbaukonzeptes für die Landesstraßen ähnlich wie dies für die Bundesstraßen vorgesehen ist und wenn diese Ausarbeitung vorliegt, dann ist meiner Meinung nach auch der Zeitpunkt gekommen und wir möchten das hier fordern, daß dann das Landesstraßenverwaltungsgesetz den neuen Gegebenheiten angepaßt wird, etwa in der Form, daß wir Landeshauptstraßen mit besonderen Ausbaudringlichkeiten gesetzlich statuieren und etwa die Frage prüfen, ob wir an Stelle der alten Bezirksstraßen Konkurrenzstraßen machen sollen. Konzepte und Planungen, und das möchte ich in aller Deutlichkeit sagen, liegen genügend vor. Es liegt am Problem des Geldes und natürlich dann an der Auswahl der Rangordnungen, wie diese Konzepte realisiert werden können.

Ich möchte nur zum Schlusse noch allen jenen danken, die im Straßenbau und im Straßenerhaltungsdienst tätig sind. Ich selbst bin ein Pendler, der sehr viel fährt, etwa 50.000 km im Jahr und ich muß also früh oder noch in der Nacht heraus und wenn ich da vorbeifahre an den Straßenarbeitern, die bereits „sandeln“, wie man so schön steirisch sagt, oder die sich also bemühen, die „Katzenaugen“ vom Dreck zu säubern, damit die Autofahrer nicht von der Straße abkommen, dann weiß ich, daß das kein leichter Dienst ist. Und es ist sicher auch gerechtfertigt, allen jenen, die als Bauarbeiter, Ingenieure, Planungsingenieure und Beamte mit dem Straßenbau zu tun haben, zu danken für ihre Bemühungen und sie zu bitten, daß sie weiterhin im Dienste des Landes tätig sind. (Beifall.)

Präsident: Als nächster Redner hat sich Herr Abg. Schrammel zu Worte gemeldet. Ich erteile ihm das Wort.

Abg. Schrammel: Verehrte Damen und Herren, Hoher Landtag! Übergehend von den Problemen des Straßenbaues zum Flußbau und Hochwasserschutz kurz einige Feststellungen. Der Bevölkerungszuwachs in der Steiermark in den letzten 90 Jahren seit der Volkszählung im Jahre 1880 macht immerhin 65 % aus. Die Siedlungsgebiete haben sich erklärlicherweise natürlich weiter ausgebreitet und kamen dadurch in die Gefahrenzonen der Flüsse und es wurden dadurch die Schäden durch Aus-

uferungen von Jahr zu Jahr immer größer. Die Siedlungsräume haben sich seit dem Jahre 1950 um etwa 30 % ausgedehnt.

Wenn wir bei dieser Gelegenheit auch eine Feststellung machen sollen, und zwar die eine, daß wir auch an die Baubehörden appellieren sollen, insbesondere an die Bürgermeister, die Baubewilligungen nur in solchen Zonen zu erteilen, wo eben nicht zu sehr die Gefahr besteht, daß durch Unwettereinflüsse, durch Ausuferungen von Flüssen und dergleichen größere Schäden angerichtet werden können.

Nun, auf Bundes- und Landesebene war man bemüht, neben den Eigeninitiativen die Flüsse auszubauen und die Katastrophen so weit zu bannen, daß sie einigermaßen erträglich waren. Wenn man bedenkt, daß im heurigen Jahr, 1970, das nun zu Ende geht, etwa 80 Millionen S für den Flußbau ausgegeben wurden, davon entfallen 44 Millionen S auf Bundesanteile und 18 Millionen S auf Anteile des Landes und ebenfalls 18 Millionen S als Interessentenbeiträge. Diese 80 Millionen S wurden aufgewendet für verschiedene Regulierungsarbeiten und wir wissen, daß diese 80 Millionen S bei weitem zuwenig waren.

Ich möchte hier nur einige größere Baumaßnahmen des heurigen Jahres herausgreifen, und zwar bei den Bundesflüssen die Raabregulierung, dann an der Mur Regulierungsarbeiten zwischen Judendorf und Straßengel, die Arbeiten an der Kainach im Raume Mooskirchen und an der Enns die Fortsetzung der Räumung und Schlensenkung unterhalb Liezen. Große Schäden verursachen auch die kleineren Gewässer, die sogenannten Konkurrenzgewässer und hier auch nur in Schlagzeilen einige herausgegriffen, die als Maßnahmen des heurigen Jahres hingestellt werden können. Die Regulierungsarbeiten am Gnasbach, an der Feistritz, an der Laßnitz, am Gradenbach sowie an der Mürz, an der Safen, am Safenbach, an der Rittschein, am Trauchenbach, am Saßbach, an der Schwarzau, an der Sulm, am Steinbach, am Breitenauerbach, am Mitterbach, am Katschbach und Schöderbach und sicher viele andere wären noch zu erwähnen.

Die Hochwasser im heurigen Jahr, 1970, waren auch in der Steiermark nicht unbeachtlich. Sie haben große Schäden verursacht. Es mußten infolge dieser Katastrophenschäden 10 Millionen S aus dem Normalprogramm des heurigen Bauprogramms herausgenommen werden, um zusätzlich für die Sanierungsarbeiten der Katastrophenschäden aufkommen zu können.

Die Baumaßnahmen für 1971 sind einigermaßen im Programm als Vorschlag ausgearbeitet, und ich darf hier nur einige Auszüge nennen: Im Spätherbst des Jahres 1971 wird mit den Bauarbeiten an der Mur für den Hochwasserschutz von Radkersburg begonnen werden. Die Detailplanung ist hierfür bereits fertig, und die zwischenstaatlichen Verhandlungen in der österreichisch-jugoslawischen Murkommission werden im Sommer 1971 zum Abschluß gebracht.

Die Fachabteilung III b des Landesbauamtes hat ein sogenanntes Langzeitprogramm für den vorbeugenden Hochwasserschutz ausgearbeitet. Das Lang-

zeitprogramm hat aber nur dann einen Sinn, wenn auch die dafür notwendigen Mittel bereitgestellt werden und wenn wir hier im Steiermärkischen Landtag gemeinsam die Regierung auffordern, bei der Bundesregierung massiv vorstellig zu werden, damit die Bundesmittel aufgestockt werden. Es wäre notwendig, daß erstens für den Flußbau die Mittel um mindestens 50 %, somit auf 120 Millionen Schilling pro Jahr, aufgestockt werden, zweitens zur Sicherung der ungestörten Durchführung eines langfristigen Bauprogramms sozusagen als Vorbeugemaßnahme für Katastrophenfälle sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene ein eigener Kredit vorgesehen wird, über den bei Eintreten von Hochwasserschäden verfügt werden kann.

Innerhalb der letzten 25 Jahre wurden für die Bannung von Hochwasserschäden 5,5 Milliarden S aufgewendet, davon allein in den Jahren 1965 bis 1969 2,7 Milliarden. Das heißt somit, daß während der Zeit der ÖVP-Regierung die Notwendigkeit eines Hochwasserschutzes recht erkannt wurde. (Abg. Pichler: „Wieso erst so spät?“) Wir haben erst in dieser Zeit eine ÖVP-Alleinregierung bekommen. (Abg. Pichler: „Da hat euch niemand gestört!“) Wir wollen ja nicht demagogisch sein. Hoffen wir, daß auch die jetzige Regierung diese gesetzlichen Maßnahmen in der Form weiter echt forciert und Mittel in einem erhöhten Ausmaß bereitstellt (Abg. Pichler: „Jetzt erhöht!“ — Abg. Eichtinger: „Weil die Katastrophen es erfordern!“), so wie es die Schäden, die durch die Ausuferungen und Katastrophenfälle entstehen, erfordern.

Zum Abschluß darf ich noch dem Steiermärkischen Landtag zur Kenntnis bringen, daß ich mit Unterstützung meiner Kollegen und erfreulicherweise auch mit Unterstützung der übrigen Fraktionen eine Resolution im Finanz-Ausschuß einbringen durfte, die vorsieht, daß die Grenzvermarkungen nach Flußregulierungen, Straßenbauten und dergleichen — und hier gilt es für Gemeinde-, Landes- und Bundesstraßen und Flußbauten —, die durch den Ausbau beseitigt wurden, wieder mit öffentlicher Unterstützung so gesetzt und vermarktet werden, wie sie vorher waren. Diese Kosten sind beachtlich. Wir haben im ost- und südsteirischen, auch im weststeirischen Raum wiederholt größte Schwierigkeiten nach derartigen Baumaßnahmen bei der Feststellung der ordentlichen Grenzen. Ich darf nun den Steiermärkischen Landtag ersuchen, daß dieser Resolution die Zustimmung gegeben wird. (Allgemeiner Beifall.)

Präsident: Ich unterbreche jetzt die Sitzung bis 14.50 Uhr.

Unterbrechung der Sitzung: 12.45 Uhr

Fortsetzung der Sitzung: 14.50 Uhr

Präsident: Ich nehme die unterbrochene Sitzung wieder auf. Bevor ich mit der Beratung der Spezialdebatte zur Gruppe 6 fortfahre, werde ich die am 16. Dezember 1970 eingebrachten drei Anträge und eine Regierungsvorlage zuweisen.

Der Landesregierung weise ich zu:

den Antrag, Einl.-Zahl 145, der Abgeordneten Laurich, Brandl, Pichler, Spöner und Genossen, be-

treffend die Übernahme der Verbindungsstraße Selzthal—Admont durch den Bund;

den Antrag, Einl.-Zahl 146, der Abgeordneten Fellinger, Schön, Brandl, Karrer und Genossen, betreffend den Ausbau der Landesstraße 283 im Gemeindegebiet Leoben;

den Antrag, Einl.-Zahl 147, der Abgeordneten Gratsch, Heidinger, Klobasa, Zinkanell und Genossen, betreffend die Übernahme der Gemeindestraße vom Ortsanfang Laßnitztal bis zur Gemeindegrenze Laßnitztal—Nestelbach als Landesstraße.

Dem Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft weise ich die Regierungsvorlage, zu Einl.-Zahl 67 und zu Einl.-Zahl 70, zum Antrag der Abgeordneten Dr. Heidinger, Aichhofer, Lafer und Prenner, Einl.-Zahl 67 und zum Antrag der Abgeordneten Aichholzer, Zinkanell, Preitler, Klobasa und Genossen, Einl.-Zahl 70, betreffend Maßnahmen an Unwettergeschädigte, zu.

Wird gegen diese Zuweisungen ein Einwand erhoben? Das ist nicht der Fall. Als nächstem Redner zur Gruppe 6 erteile ich dem Abg. Brandl das Wort.

Abg. Brandl: Hoher Landtag, meine sehr geehrten Damen und Herren! Am Samstag vergangener Woche haben der Herr Bautenminister und der Herr Landeshauptmann den kreuzungsfreien Verkehrsknoten in Bruck a. d. Mur eröffnet und diesen dem Verkehr offiziell übergeben. Es ist unbestritten, daß dieses Bauwerk mit rund 140 Millionen S eine großartige technische Leistung für das Land Steiermark darstellt. Und es ist ebenso unbestritten, daß mit diesem Bauwerk eine Engstelle im Raum Bruck beseitigt wurde, die für die Abwicklung eines flüssigeren Verkehrs für die Zukunft sehr entscheidend sein wird. Aber, meine sehr geehrten Damen und Herren, es ist ebenso unbestritten, daß ein unbefriedigender Straßenzustand Richtung Semmering, Richtung Leoben und vor allem auf der Strecke Bruck—Graz und in weiterer Folge zur Grenze Spielfeld bestehen bleibt. Und diese Feststellung zwingt mich einleitend zu einigen kritischen Betrachtungen. Ich glaube, daß diese kritischen Betrachtungen auch dann notwendig sind, wenn hier im Hohen Hause von den Rednern der politischen Parteien mit vertauschten Rollen argumentiert wird, weil es selbstverständlich ist, daß wir Sozialisten in unsere Bundesregierung mehr Hoffnung setzen als Sie von der Österreichischen Volkspartei. (Landesrat Peltzmann: „Hoffnung haben wir auch gehabt, Brandl!“)

Man hört im Land Steiermark derzeit sehr viel davon, daß unsere schlechte Entwicklung, unser Zustand der derzeitigen Straßenverhältnisse auf eine Fehleinschätzung zurückzuführen wäre. Ich glaube jedoch, daß wir auch bereits vor 10 Jahren Verkehrsprognosen angestellt haben und daß bereits vor 10 Jahren vorausgesagt wurde, daß sich der Verkehr, die Verkehrsteilnahme, enorm erhöhen wird, beispielsweise 1960, wenn ich das richtig in Erinnerung habe, hat man für 1970 eine Verdoppelung des Verkehrs vorausgesagt. Ich möchte hier feststellen, daß es bei uns im Land Steiermark einige unveränderliche Merkmale gibt, die sich in der Zwischenzeit nicht anders gestaltet haben. Das sind zuerst einmal unsere Bevölkerungszentren in der

Obersteiermark. Es ist der Raum Leoben, Bruck, Kapfenberg, es ist das Mürztal, es sind dies Gebiete, von denen wir alle wissen, daß es entwicklungsfähige Gebiete für die Industrie sind, daß es Städte sind, wo man damit rechnen muß, daß durch die wachsende Industrie selbstverständlich auch eine Sogwirkung für das Hinterland entsteht und daß dadurch allein schon durch die Zufahrt in die Betriebe von den Pendlern her wesentlich mehr Verkehr entsteht.

Es ist darüber hinaus der Raum Graz, der selbstverständlich mit seiner Umgebung ebenfalls ein Schwerpunkt ist. Ich glaube, man hat auch vor 10 Jahren bereits gewußt, daß wir auf diesen schwierigen Strecken, die inmitten des Landes Steiermark liegen, einen Durchzugsverkehr haben, einen Durchzugsverkehr sowohl für den Gütertransport als auch für den ständig steigenden Urlaubs- und Reiseverkehr. Es war daher meiner Meinung nach auch bereits vor 10 Jahren völlig klar, daß sich der Verkehr dort am stärksten steigern wird, wo bereits vorher eine verhältnismäßig starke Verkehrsdichte aufzuweisen war. Und wir sind heute in einer verhältnismäßig unerträglichen Situation, wie ich bereits gesagt habe vor allem auf den Strecken Bruck bis Graz. Ich will damit zum Ausdruck bringen, daß man auf Grund dieser Prognosen schon viel früher mit entsprechenden Planungen beginnen hätte müssen, weil wir heute alle zusammen wissen, daß von der Planung angefangen bis zur Fertigstellung ein Zeitraum von fünf bis sieben Jahren vergeht, zumindest haben uns diese Zeiträume Fachleute gesagt.

Nun, meine sehr geehrten Damen und Herren, bin ich bereits bei der Kernfrage. Unser Herr Landeshauptmann ist seit fast zehn Jahren zuständiger Referent, er ist verantwortlich für den Straßenbau in der Steiermark. Ich sehe durchaus ein, daß der Herr Landeshauptmann derzeit persönlich in einer etwas schwierigen Situation ist. Für ihn selbst wäre dies ja kein Problem, denn ich weiß, daß er ein sehr robuster Politiker ist, aber das viel problematischere und viel katastrophalere ist ja, daß durch diese Fehleinschätzung im Land Steiermark das ganze Land und die Menschen des ganzen Landes die Folgen davon zu tragen haben. Und wenn ich hier ausspreche, daß der Herr Landeshauptmann ja nie ein besonderer Freund von Planungen war (Abg. Dr. Donfer: „Gott sei Dank!“), Sie sagen Gott sei Dank, Sie müssen aber dann auch gleich dazusagen, daß dies zum Teil die Ursache dessen ist, daß wir derzeit in einer derartigen Situation sind. Und ich weiß auch, daß der Herr Landeshauptmann inzwischen seine Meinung auf diesem Gebiet etwas korrigiert und etwas geändert hat, weil ganz einfach aus der Entwicklung heraus in allen Industriestaaten und in allen Bereichen eine gewisse Planung in die Zukunft notwendig ist, wenn wir in dieser Zukunft auch bestehen können. Ich darf daran erinnern, welche Schwierigkeiten, welche Auseinandersetzungen wir bei den Vorschlägen bezüglich der Bauwirtschaft gehabt haben, Terminplan, der Herr Kollege Loidl kann mir das bestätigen, daß eigentlich das Ministerium schon längst dafür war, daß es koordinierende Maßnahmen in der Bauwirtschaft gibt, war der

Herr Landeshauptmann immer noch der Meinung, es ist viel besser, wenn wir das dem freien Spiel der Kräfte überlassen. (Landeshauptmann Krainer: „Jetzt plauscht er wieder einmal, nur nichts übertreiben!“) Herr Landeshauptmann, ich war dabei bei diesen Verhandlungen und Sie haben dort sehr, sehr viel gesagt, ich könnte Ihnen auch stenographische Protokolle hier vorlesen, aber ich glaube, daß das keinen Sinn hätte, denn da würden so viele Widersprüche herauskommen, daß man letzten Endes heute damit auch nichts mehr anfangen kann, weil wir ja für die Zukunft arbeiten wollen, ich glaube, das ist ja letzten Endes entscheidend. (Abg. Dipl.-Ing. Dr. Eberdorfer: „Er ist nicht sehr plangläubig, der Herr Kollege!“ — Abg. Gerhard Heidinger: „Ohne Plangläubigkeit keine Straße!“ — Abg. Zinkanell: „... und kein Haus!“) Schauen Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, und letzten Endes ist dies auch eine Ursache dafür, daß wir in der Steiermark in den Rückstand gekommen sind, denn in den westlichen Bundesländern, in Tirol und Salzburg, hat man die Situation sehr wohl erfaßt, dort hat man in die Zukunft gesehen, dort hat man vorausgeplant und dort hat man auch bereits im Ministerium die entsprechenden Vorschläge gemacht und damit ist der Westen selbst mit einem wesentlich besseren Straßenkonzept ins Rennen gekommen. (Abg. Stoisser: „Bei der ÖVP-Mehrheit!“) Nein, nein, das liegt auf einer anderen Ebene. Die Steiermark ist zurückgeblieben, das ist eindeutig, wenn ich auch ehrlich sagen will, auch bei uns ist sehr viel geschehen, stimmt ja, daß sehr viel geschehen ist, die entscheidende Frage ist nur, ob diese Maßnahmen am richtigen Platz gesetzt sind. Ich bin niemandem eine Verbesserung oder eine Neuanlage einer Straße neidig, selbstverständlich, überall wird das begrüßt. Wenn man verhältnismäßig wenig Mittel zur Verfügung hat, dann muß man eben mit diesen Mitteln haushalten und trachten, sie dort einzusetzen, wo sie am wirksamsten sind (Abg. Dipl.-Ing. Dr. Eberdorfer: „Wo hätte weniger gebaut werden sollen?“) und besser. Ja, ich komme noch drauf, bestimmt, verlässlich. Die große offene Frage für unser Land ist daher, ob wir überhaupt imstande sind, das aufzuholen, was wir versäumt haben.

Und nun, meine Damen und Herren, lassen Sie mich ehrlich noch etwas aussprechen. Ich bin der Meinung, daß auch wir, der gesamte Landtag, an dieser Entwicklung nicht unschuldig sind, denn wenn ich mich zurückerinnere an die ganzen Straßengesänge, ich kann das auch immerhin schon 17 Jahre mitverfolgen. (Landeshauptmann Krainer: „Du warst auch dabei!“) Aber sehr beschränkt, sehr beschränkt, ich war auch dabei, ich gebe das zu, aber ich habe auch gesagt, wir sind alle mitschuldig, weil wir alle zusammen vielleicht zu eng unseren Horizont gesehen haben und unseren Bereich zuviel im Örtlichen und zuwenig darauf bedacht waren, daß wir Schwerpunkte bilden müssen, mit denen wir für die Zukunft entsprechende Veränderungen herbeiführen können. Inzwischen hat sich ja einiges gewandelt, hat sich einiges getan, ein Gesamtstraßenkonzept ist in Ausarbeitung und der Herr Abgeordnete Dr. Heidinger hat ja einige Details aus diesem Konzept vorgetragen, ich kann mir also

Wiederholungen daraus ersparen. Es gibt heute zum Glück Schwerpunktbildungen, man hat sie erkannt, man weiß sehr richtig, daß das Vorantreiben der Südautobahn, der Pyhnautobahn eine dringende Notwendigkeit ist, um vor allem die Entlastung der Bundesstraße 67 und der Bundesstraße 17 herbeizuführen. Man weiß heute auch, daß wir Schnellstraßen brauchen, weil diese Schnellstraßen dann in der Lage sind, den Verkehr wesentlich flüssiger zu gestalten. Wir sollten also dazu kommen, daß wir mehr Konzentration in unser ganzes Baugeschehen hineintragen und daß wir vielleicht — und das ist eine Anregung von mir, Herr Landeshauptmann —, wenn die Planung durchgeführt wird, vielleicht doch trachten sollen, daß wir dort, wo wir leichtere Bauabschnitte haben, diese leichteren Bauabschnitte vorziehen, um eine gewisse Erleichterung, um eine gewisse Entflechtung des Verkehrs herbeizuführen.

Und jetzt möchte ich noch etwas sagen, das habe ich einleitend auch schon angedeutet, wir haben nun einmal etwas größere Hoffnung in unsere (Glockenzeichen! Präsident: „Herr Abg. Brandl, ich unterbreche Sie nur einen Augenblick, bitte. Es liegt schon wieder eine solche Geräuschwolke über dem Saal, daß der Redner vor allem auf der Galerie nicht mehr verstanden wird. Bitte, Herr Abgeordneter, fortzufahren!“ — Abg. Pölzl: „Jetzt haben wir uns so geplagt, um diese Geräuschwolke zu erzeugen, Herr Präsident!“) Bundesregierung; für das Budget 1971 — auch das ist angedeutet worden — erhält die Steiermark wesentlich mehr Mittel für den Straßenbau, sowohl für den Autobahnbau als auch für den Bundesstraßenbau. Der Rechnungsabschluß 1969 hat für die Steiermark für den Autobahnbau 275 Millionen S vorgesehen und im Voranschlag 1971 sind, wie ich das aus der Zahl des Abgeordneten Dr. Heidinger entnehmen konnte, 311 Millionen S vorgesehen.

Für den Bundesstraßenbau waren es laut Rechnungsabschluß 1969 bei 414 Millionen, und im Voranschlag 1971 werden es knapp bei 500 Millionen S sein. Ich bin hier wesentlich optimistischer als Sie, Herr Kollege Dr. Heidinger. (Abg. Dr. Heidinger: „Nächstes Jahr reden wir weiter!“) Das wird für die Gesamtentwicklung der Steiermark sehr entscheidend sein, vor allem auch dadurch, weil durch ein neues Bundesstraßengesetz, das ja bereits ausgearbeitet ist und demnächst dem Parlament vorgelegt wird, ein aufeinander abgestimmtes Straßennetz vorgesehen ist, das nun eine sinnvolle Ordnung von Autobahnen einerseits, Schnellstraßen andererseits und den notwendigen Bundesstraßen vorsehen wird. Aber eine der wichtigsten und entscheidendsten Fragen wird die Finanzierung sein. Es gibt derzeit sehr große Diskussionen darüber, ob die Dieselpreiserhöhung notwendig ist, ob sie zweckmäßig ist, aber wir müssen uns alle zusammen darüber im klaren sein, wenn wir mehr tun wollen für bessere Straßen, dann brauchen wir auch die entsprechenden Mittel dazu. (Abg. Pölzl: „Sozialistische Preiserhöhung — gute Preiserhöhung!“) Und gerade diese Preiserhöhung ist gerechtfertigt, weil es selbstverständlich ist, daß die größeren Fahrzeuge unsere Straßen wesentlich mehr belasten.

Aber damit wird es nicht abgetan sein, es ist ein erster, ein wichtiger und ein notwendiger Schritt, aber auf längere Sicht gesehen werden wir Finanzierungsmethoden benötigen, die sich auf breiterem Raum entwickeln. (Abg. Pözl: „Sozialistische Preiserhöhung — gute Preiserhöhung, ÖVP — schlechte Preiserhöhung!“ — Präsident: „Wenn schon Dialog, dann bitte mit dem Redner! Bitte, Herr Abgeordneter, fortzufahren!“) Wir werden unter allen Umständen einen Straßensfonds brauchen, weil wir glauben, nur auf diese Art zu besseren Straßenbauten und zu besseren Verhältnissen zu kommen. Das heißt mit anderen Worten, daß bessere Straßen von jedem einzelnen von uns mehr Beitrag verlangen werden.

Vielleicht noch eines: Es wird für die Zukunft notwendig sein, daß wir uns eine etwas bescheidenere Bauweise angewöhnen. Es ist sehr schön, wenn wir riesige Stützmauern mit Natursteinen aussetzen, aber es ist eine sehr teure Angelegenheit. Wir können uns das infolge der derzeitigen Situation nicht leisten und werden hier etwas sparen müssen.

Zusammenfassend meine Feststellung, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß meine Kritik dazu beitragen soll, daß unser Straßennetz gezielter ausgebaut wird, daß es auch notwendig sein wird, der Bevölkerung ganz ehrlich und offen zu sagen, wie wir uns die Dinge vorstellen und ihr auch zu erklären, warum gewisse Belastungen notwendig werden, daß eine sinnvolle Ordnung zwischen den Schwerpunkten, besonders bei den Autobahnen, bei den Schnellbahnen und bei den Bundesstraßen notwendig wird und daß wir darüber hinaus — das ist ja unsere ureigenste Sache — auch unsere Landesstraßen entsprechend ausbauen und daß wir auch dort die Grundsätze einer gewissen Koordinierung gelten lassen. Nachdem derzeit an einem entsprechenden Konzept gearbeitet wird, darf uns das mit einer gewissen Hoffnung erfüllen, und ich möchte sagen, daß gerade unsere Landesbeamten, unser Landesbauamt es nicht immer leicht haben, weil sie in vielen Dingen überfordert werden. Wir als Abgeordnete haben es wesentlich leichter, denn wir fordern, wir kritisieren, wir machen auch entsprechende Vorschläge, während die Beamten des Landesbauamtes, der Baubezirksämter planen müssen, handeln müssen und letzten Endes dann kritisiert werden. Das ist die Situation, wie sie sich darstellt.

Ich darf daher auch von unserer Seite aus dem Landesbauamt und den Bezirksbauämtern, vom Herrn Landesbaudirektor angefangen (Abg. Fuchs: „Dem Referenten!“) bis zu den Straßenwärtern, den Schneepflugfahrern irgendwo auf einem Paß oder einer Bergstraße den besten Dank für ihre Arbeit im Interesse des gesamten Landes sagen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Unsere Straßen sind die Lebensadern unserer Wirtschaft, sie sind die Verbindungslinien der Menschen unseres Landes. Helfen wir alle zusammen, daß sie besser und schöner werden! Ich möchte meinen Diskussionsbeitrag als Autofahrer, der mit einer Kilometerleistung von rund 50.000 km im Jahr viel Unerfreu-

liches kreuz und quer auf unseren Straßen sieht, damit schließen, allen Mitbürgern unseres Landes, die dienstlich oder in ihrer Freizeit hinter einem Lenkrad sitzen oder auf einem Gaspedal stehen, zu sagen, daß uns die besten Straßen nichts nützen, wenn nicht mehr Selbstdisziplin und Rücksichtnahme auf Leben und Gesundheit unserer Mitbürger stärker als bisher in den Vordergrund gestellt wird. (Allgemeiner Beifall.)

Präsident: Das Wort erteile ich dem Herrn Abgeordneten DDr. Götz. Als nächster Redner vorge-merkt ist der Herr Abgeordnete Preamberger.

Abg. Dipl.-Ing. DDr. Götz:

Hohes Haus, sehr geehrte Damen und Herren!

Im Zuge der Generaldebatte habe ich versucht, dem Gedanken der Region das Wort zu reden, und ich bitte, mir eine kurze einleitende Wiederholung zu entschuldigen, aber einer Presseberichterstattung habe ich entnommen, daß es nicht ganz verständlich war. Ich darf also nochmals zu diesem Gedanken folgendes sagen. Bis nun sind die Geldmittel, natürlich auch jene für den Straßenbau, aufgeteilt worden im Finanzausgleich nach den bestehenden Gebietskörperschaften Gemeinde-Land-Bund. Innerhalb dieser Gebietskörperschaften, im besonderen bei den Gemeinden, gab und gibt es eine Abstufung, den sogenannten abgestuften Bevölkerungsschlüssel, je nach Einwohnerzahl der Gemeinde. Nun ist es leicht verständlich, daß es etwa im Bereich Graz-Bruck — und das ist einer der sieben österreichischen Zentralräume — Gemeinden von ganz unterschiedlicher Größe gibt, daß aber diese ganze Region in zunehmendem Maß mehr Aufgaben übertragen bekommt und daß es daher notwendig ist, vielleicht im Prinzip dem abgestuften Bevölkerungsschlüssel folgend, aber räumlich Überlegungen anzustellen, die nicht mit den Grenzen der jetzt bestehenden Gemeinden ident sind, sondern die über größere Räume hinausgehen. Wenn ich eine Prognose zur Hand nehme, um das etwas zu erhärten, dann zeigt ein Bild der Bevölkerungsentwicklung, ausgehend von der letzten Volkszählung des Jahres 1961, prognostiziert für das Jahr 1980, eine Zunahme in Graz auf rund 303.000 — Index 128 —, Graz-Umgebung von 88.000 auf 148.000, also eine 133 %ige Indexziffer, Leoben von 85.000 auf 91.000, Bruck von 69.000 auf 73.000. Alle übrigen steirischen Bezirke sind in dieser vom Ministerium ausgearbeiteten Untersuchung unter der Indexzahl 100, das heißt Abnahme der Bevölkerungsziffer, am krassesten in den Bezirken Feldbach, Murau und in Radkersburg, wo von derzeit 25.803 nur mehr 20.700, also 80 %, prognostiziert werden.

Noch drastischer wird dieses Bild, wenn man die Arbeitsbevölkerung betrachtet, wo überhaupt nur zwei Bezirke, nämlich Graz-Stadt und Graz-Umgebung, Indexziffern von über 100 aufweisen, Graz fast 126, Graz-Umgebung 109 und alle übrigen Bezirke vergleichsweise in dieser Prognose weniger Arbeitsbevölkerung in 10 Jahren aufweisen werden als zur Zeit. Das heißt also zusätzliche Verdichtung als zusätzliche Pendlerbewegung in diesem Zentralraum der Steiermark. Es ist daher ebenso ver-

ständig, meine Damen und Herren, wenn ich als Abgeordneter dieser Stadt Graz nun ein ganz wesentliches, für die Zukunft entscheidendes Verkehrsproblem dieser Stadt zur Sprache bringe. Ich bin nicht der erste im Zuge der Budgetdebatte, der darüber spricht, der erste war Abg. Hasiba, der dies bei Gruppe 3 getan hat und unter dem Umweltschutz die Frage der Pyhrnautobahn zur Diskussion gestellt hat. (Abg. Pözl: „Sie haben das nicht bei der Gruppe 3 getan, weil Sie dachten, der Pözl redet sicher darüber und der ist vor mir!“) Ja, ich habe das bewußt nicht bei der Gruppe 3 getan, weil ich meine, so berechtigt alle Überlegungen wie Luftverschmutzung, Lärm, Reifenabrieb und anderes mehr für eine Trassenführung wichtig sind, so möchte ich doch auch behaupten, daß damit sehr viel emotionelle Erwägungen verbunden sind, die ich grundsätzlich bei den folgenden Bemerkungen ausschließen will, wiewohl sie auch eine Berechtigung haben, das bestreite ich gar nicht. Aber, wenn man davon ausgeht, daß dieser Verkehr zum größten Teil auf alle Fälle durch Graz durchgeht, dann ist die Lärm-, Geruchsbelästigung, Abgasbelastigung usw. gegeben, vielleicht nicht in jenem Ausmaß, wenn man auf den Reifenabrieb zu sprechen kommt, wie auf einer Autobahn.

Meine Damen und Herren, warum ich nochmals im Landtag dieses Thema anschneide, hat auch einen speziellen Grund. Der Schutzverband hat vor kurzem, nämlich am 7. Dezember, einen Brief des Herrn Bundesministers Moser bekommen, den ich nicht zur Gänze vorlesen will, sondern nur den zweiten Absatz: „Wie Ihnen bekannt sein dürfte, obliegt die Planung der auf steirischem Gebiet gelegenen Abschnitte der Pyhrnautobahn im Rahmen der Wirtschaftsverwaltung des Bundes dem Landeshauptmann der Steiermark.“ Das heißt, ich konnte mich des Gefühls nicht erwehren, daß hier das „Schwarzpeterl“-Spiel wieder einmal einen gewissen Anfangspunkt bekommen hat. Es wird die Verantwortung der Steiermark zugeordnet, ob zu Recht, ob zu Unrecht, ist im Augenblick völlig egal, Tatsache ist sicher, daß die Steiermark und in dem Fall in der mittelbaren Bundesverwaltung der Landeshauptmann bei der weiteren Entwicklung dieser Frage ein gewichtiges Wort mitzureden hat. Und nun, meine Damen und Herren, in Stichworten. Wir meinen und hier deckt sich meine Auffassung mit den Ausführungen des Herrn Abg. Hasiba, allerdings muß ich sagen, leider nur hier im Landtag. Die ÖVP-Fraktion in der Gemeinde hat diese Ansicht nicht geteilt, wie Sie wissen. Die Tatsache nämlich, daß zuerst informiert, dann diskutiert und dann entschieden wird. Im Bereich der Gemeinde war das sicher anders und hätte es nicht eine Indiskretion vor dem 14. Mai 1970 gegeben, dann wäre auch die nachträgliche Information nicht erfolgt. Allerdings eine Information, die nur mehr erfolgte, um einen bereits feststehenden Beschluß gewissermaßen zu untermauern. Nun, meine Damen und Herren, welche Bedenken bestehen gegen jene mehrheitlich beschlossene Lösung der Führung der Pyhrnautobahn durch den Westteil der Stadt Graz? Erstens einmal, daß das vorliegende Werk ausschließlich ein Werk von Verkehrstechnikern ist. Nun ist aber ein Stadtorganismus, die Führung

einer Verkehrslinie zumindest auch Gegenstand von soziologischen, von städteplanlichen, von hygienischen Überlegungen. Es ist ein Teamwork erforderlich, um eine beste, eine optimale Lösung herbeizuführen. Am Rande erwähnt, es halten viele, auch ich nicht, für sehr sinnvoll, diese Autobahn unmittelbar an den Baugründen des neuen Unfallkrankenhauses vorbeizuführen. Es halten viele nicht für sinnvoll, auch ich nicht, auf dieser Autobahn im ersten Ausbau, in der ersten Ausbaustufe von Lannach, sofern dies nach den letzten Pressemeldungen gebaut wird, 250 Tankwagen pro 24 Stunden und im zweiten Ausbau 400 Tankwagen pro 24 Stunden durch Graz durchzuführen.

Aber, meine Damen und Herren, darf ich Ihnen doch die Meinung zweier Experten sagen? Der eine ist der Stadtplaner bzw. der Berater für die Erstellung des Flächennutzungs- und Bebauungsplanes, zum damaligen Zeitpunkt Rektor der Technischen Hochschule Wien, Prof. Dr. Wurzer. Er hat in einer entscheidenden Sitzung des Planungsbeirates folgendes ausgeführt, wobei ich hinzufügen möchte, er hat damals, damit also kein falsches Bild entsteht, die Erklärung abgegeben, daß er als Städteplaner wissen muß, wo die Trasse geht, weil er sonst seine Planungen natürlich nicht weiter und zu Ende führen kann und daß er jede Trasse berücksichtigt, wenn dafür eine entsprechende Entscheidung vorliegt. Aber er hat auch auf die Schwierigkeiten hingewiesen, und zwar hat er wörtlich ausgeführt: „In diesem Gebiet befinden sich derzeit 5,1 km Bundesstraßen, 12,9 km Landesstraßen, 74 km Gemeindestraßen und 39 km Privatstraßen, die so oder so umgestaltet werden müssen, wenn das Straßennetz nach dem Bau der Autobahn funktionieren sollte.“ Er führt weiters aus — und das möchte ich besonders betonen, weil es immer wieder bestritten wird und gesagt wird, das sei nicht richtig —, daß sich die Forderung östlich und westlich der Autobahn ergibt, leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen zu schaffen, an welche das gesamte Straßennetz angebunden werden kann. Mit anderen Worten, wir brauchen beiderseits der Autobahn Begleitstraßen, die als Sammelschienen des Verkehrs zu den Auf- und Abfahrten der Autobahn führen. Für ein funktionierendes Straßensystem sind 6 Straßenüberführungen notwendig, 5,7 km Sammelstraßen, vierspurig, 4 km neue Wohnstraßen und 143 Umkehrplätze. Aus all diesen Gründen — das war also das Ende seiner Ausführungen — ersucht er, zumindest eine weitere Variante ins Auge zu fassen. Und der von der Technischen Hochschule beigezogene Prof. Dr. Schuster hat zu dem gleichen Problem ausgeführt: „Wenn man versucht, den ganzen Fragenkomplex logisch zu durchdenken, so falle folgender Widerspruch auf. Einmal wird die Stadt Graz in ihrer Bedeutung herausgehoben als Quelle und Ziel des Verkehrs, den die Pyhrnautobahn zu bewältigen hat, dann aber wird den Vertretern der Grazer Interessen klargemacht, daß sie sich ja nicht allzusehr hineinmengen sollen, damit nicht zum Schluß die Bundesstellen sagen, dann bekommt ihr überhaupt keine Autobahn. Sicher sei einigen Mitgliedern des Beirates dieser Widerspruch auch aufgefallen. Wenn dem so ist, daß die Stadt Graz vor allem als Quelle

und als Ziel den Bau der Pyhrnautobahn motiviert und tatsächlich nur 12 oder 15 % Verkehr an der Stadt Graz vorbeigeleitet werden müssen, so würde er sagen, dann baut man eine Autobahn bis Graz und von Graz wieder nach Süden und im Bereich der Stadt Graz ist eine Autobahn vorläufig nicht nötig." Ich würde gern noch einiges mehr dazu sagen, aber mir scheint gerade diese letzte Äußerung absolut logisch und überlegenswert. Nun steht dem aber entgegen die Meinung — ich möchte hier behaupten, daß sie eine mehr der Mode denn dem Zweck entsprechende Meinung ist —, ja man müßte aber doch die Autobahnen in die Stadt hineinführen. Meine Damen und Herren, es ist ein Unterschied, ob man es mit Millionenstädten zu tun hat, wo man allenfalls noch einer Autobahn bestimmte innerstädtische Funktionen zuordnen kann, oder ob es sich um eine Stadt mit 250.000 Menschen dreht, wo eine Verquickung innerstädtischer Verkehrsträger und Autobahn nicht möglich ist, ohne daß entweder die eine oder die andere Verkehrsfunktion dabei Schaden nimmt.

Ich habe eigentlich die Absicht gehabt, noch mehr zu zitieren, ich möchte meine Ausführungen aber verkürzen, aber ich stelle jedem der Damen und Herren die Unterlagen zur Verfügung. Nur eines noch: Prof. Roth, das ist ein Dozent für Planung und Städtebau aus Zürich, hat den Bau der Autobahn durch Boston von diesem Gesichtspunkt verfolgt. Er kommt zu dem Ergebnis, daß er als in keiner Weise vertretbar abgelehnt werden muß, daß er katastrophale Folgen für die Zerschneidung dieser Stadt Boston in Amerika gehabt hat, jenes Bostons, das beispielsweise in der Aussendung der Erklärung für geplante Trassenführung als Beispiel einer Autobahnführung herangezogen wurde, allerdings im positiven Sinn. Die praktischen Erfahrungen sprechen dagegen. Wenn man hier eine Reihe von durchaus ernstzunehmenden Bedenken berücksichtigt, ist dagegen im Grunde genommen nur ein Gegenargument geblieben, nämlich das Gegenargument, daß 85 % bis 87 % reiner Ziel- und Quellverkehr sind und nur 12 bis 15 % Durchgangsverkehr und daß daher die Straße dort gebaut werden muß, wo dieser Ziel- und Quellverkehr stattfindet. Ich habe mir erlaubt, an Hand einer kleinen Skizze Ihnen etwas zu demonstrieren. Ich kann das leider nur einseitig machen, Herr Landeshauptmann. (Landeshauptmann Krainer: „Geben Sie es dann her!“) Gerne. Wenn nun wirklich — und das bezweifle ich nicht, weil die Ziffern der Verkehrserhebungen stichhältig sind — hier in dieser Stadt Graz der Hauptanteil des Verkehrs stattfindet, dann kann mir kein Verkehrsplaner mit noch so bewegten Worten klarmachen, daß sich dieser 85 %ige Verkehrsanteil zwischen dem Nord-, dem Mittel- und dem Südknoten vollziehen wird. Das ist purer Unsinn. Wenn man weiters weiß, daß $\frac{2}{3}$, nämlich 66 % dieses Verkehrs im Umkreis von 25 km von Graz entstehen, das heißt möglicherweise dort, wo gar keine günstige Auffahrt auf die Autobahn ist, dann werden natürlich andere Zubringerstraßen nach Graz nach wie vor benützt werden. Ein einfaches, wirkliches leicht verständliches Beispiel — ich appelliere jetzt an alle Autofahrer unter Ihnen —, wenn Sie an den Nordknoten von Norden nach Graz kom-

men und im Osten der Stadt zu tun haben, dann werden Sie aller Voraussicht nach bei der ersten Abfahrtsstelle abzweigen und auf den Geidorfplatz, in die Elisabethstraße oder sonstwohin fahren. Und das gleiche gilt vom Süden. Wenn Sie vom Süden kommen und im 5. oder 7. Stadtbezirk zu tun haben, werden Sie ebenso abfahren. Die letzte Beweisführung ist ebenso falsch, daß diese Straße eine wirkliche Entlastung für den innerstädtischen Verkehr darstellt. Das, meine Damen und Herren, war der Grund, warum ich hier die Entfernungen von jenen Punkten eingetragen habe, die Sie jeden Tag in Graz als Verkehrspunkte zumindest in den Rush hours, also in den Spitzenzeiten, feststellen können:

Grabenstraße—Wickenburggasse 2,7 km,
Geidorfplatz 3 km,
Lendplatz 2,1 km,
Elisabethstraße 3,2 km,
Hauptplatz 2,6 km,
Eisernes Tor 2,8 km,
Radetzkyplatz 2,5 km.

Kein verkehrsneuralgischer Punkt in der Stadt ist also weniger als 2 km von dieser Autotrasse entfernt, und sagen Sie mir ehrlich, ob Sie glauben, daß nun diese wirklich bestehenden Verkehrsschwerpunkte irgendeine Entlastung durch die Tatsache erfahren, daß hier eine Autobahn geht. Ich glaube nicht daran. Ich bin überzeugt davon, daß die Stadt Graz früher an dem Verkehr in diesen Zentren erstickt, bevor der Druck in dieser Verkehrsader so stark wird, daß man sagen kann, er rechtfertigt eine Autobahn. Die Folge war — und ich sage das nur am Rande und keineswegs, um hier irgendwie demagogisch etwas zu behaupten — daß uns unterstellt wurde, wir seien überhaupt gegen die Autobahn. Das ist ebenso barer Unsinn. Nur wenn das Land Steiermark und die Stadt Graz die Möglichkeit haben, in einer Größenordnung von etwa 750 bis 800 Millionen Schilling für den Verkehr dieser Stadt etwas zu tun, dann ist es doch nie zu spät, zu überlegen, wie man diese Geldmenge am besten einsetzt. Am besten wäre eine Lösung, die — ich habe sie früher zitiert — auch Prof. Schuster vorgeschlagen hat, nämlich zu sagen, führen wir die Autobahn bis zum Nordknoten, und führen wir sie ab dem Südknoten, und richten wir das ein, um das sich die Stadt Graz seit 10 Jahren bemüht hat, nämlich einen Tangentenring, einen äußeren Verkehrsring um Graz, der wirklich eine Sammel-funktion des städtischen Verkehrs hat. Lassen wir dieses Autobahnstück offen als mögliches Umfahrungsstück hinter dem Plabutsch zu jenem Zeitpunkt, wo der Durchgangsverkehr und der Autobahnverkehr eine solche Schließung erfordert. Daß das einmal der Fall sein wird, daran zweifle ich nicht, weil mir die Straßenbauabsichten von Kroatien und Slowenien bekannt sind, weil die Magistrale Nord bis zur Grenze gebaut wird, weil es etwa die Kroaten außerordentlich stört, daß 80 % der Grenzübergänge bei Triest erfolgen und nur 20 % bei Spielfeld und den anderen Grenzübergängen. Natürlich besteht dort ein Bestreben, einer Verschärfung der gesamten Verkehrssituation durch Straßenbaumaßnahmen entgegenzuwirken. Natürlich

wird sich dieses Verhältnis ändern. Aber solange dieser Druck nicht da ist, können wir mit dem Autobahnstück Graz warten. Wir können nicht warten mit einem ganz Graz umschließenden Verkehrsring, der eine echte Entlastung darstellt. Wir könnten — streng genommen — nicht warten mit den beiden Muruferstraßen, die diesen Ring durchschneiden, die mit die Möglichkeit bringen, gewisse innerstädtische Zonen vom Individualverkehr freizuhalten, aber dazu muß die andere Verkehrsverbindung und die andere Verkehrsvoraussetzung da sein. Meine Damen und Herren! Ich kann ja nichts anderes tun, als diese Bitte an das Hohe Haus zu richten, ich kann keinen anderen Schritt wählen als mein Ersuchen an den Herrn Landeshauptmann, diese Frage wirklich nochmals gründlich auch von dem kritischen Gesichtspunkt her zu betrachten, ob hier wirklich dem technischen Prinzip Rechnung getragen wird, nämlich mit den geringstmöglichen Mitteln den größtmöglichen Erfolg zu erzielen. Selbst — wenn Sie wollen — leider nur mehr am Rand Techniker, möchte ich doch behaupten, daß ich zutiefst davon überzeugt bin, daß es mit der jetzt geplanten Lösung doch sicher nicht der Fall ist. Ich bin zutiefst davon überzeugt, daß weder dem Verkehr dieser Stadt noch geschweige denn einem überörtlichen steirischen Verkehr mit der derzeit in Bearbeitung befindlichen Planung wirklich gedient ist.

Zum Abschluß daher nochmals eine Verdoppelung dieses Ersuchens und dieser Bitte, weil ich überzeugt bin, daß hier nicht nur Verkehrsprobleme, sondern weitgehende und tiefgreifende städtebauliche Lösungen getroffen werden, von denen ich weiß, daß sie weder gut noch im Sinne einer Stadtentwicklung vertretbar sind. Von denen ich weiß, daß der Entwurf des Flächennutzungsplanes, der in dieser Woche vor zwei Tagen vorgelegt wurde, sofort zur Folge hatte, daß im Bereich der ganzen Pyhrnautobahn sämtliche Flächen nur mehr als Industrie- und Wirtschaftsflächen ausgewiesen sind. Aber, meine Damen und Herren, sie sind heute noch über 50 % Wohnflächen. Es läßt sich wahnsinnig leicht auf einem Plan ein Band von Industrie- und Wirtschaftszonen einzeichnen. Das ist sehr leicht geschehen. Es ist nur die Frage, daß man die richtige Farbe nimmt, um das recht drastisch zu schildern. Aber dort wohnen noch Menschen, und sie wohnen dort, wo keine Ablösungen erfolgen werden, wo der Grund nicht in Anspruch genommen wird, sondern wo nur neben ihren Fenstern die Pyhrnautobahn mit all den Folgen vorbeiziehen wird, und so schön die Eröffnung des Verkehrsknotens in Bruck ist, ich bin davon überzeugt, daß er rein städtebaulich eine scheußliche, eine brutale, eine nur unter dem Diktat des Verkehrs erfolgte Lösung ist, die keine Rücksicht darauf genommen hat, wer dort noch wohnt, die keine Rücksicht darauf genommen hat, wie diese Stadt nach diesem brutalen Eingriff aussieht. Und ich möchte alles tun, um zu verhindern, daß das in Graz auch der Fall sein wird. (Beifall bei FPÖ und ÖVP.)

3. Präsident Feldgrill: Als nächster Redner hat der Herr Abg. Preamsberger das Wort. Nach ihm Abg. Lind.

Abg. Preamsberger:

Hohes Haus! Verehrte Damen und Herren! Wenn nun über die Straßen gesprochen wurde, müßte man annehmen, daß ich nun über den Brückenbau spreche und dann für Stahlbaubrücken plädiere, das bleibt Ihnen erspart. Ich spreche zu einem anderen wichtigen Problem, das uns allen große Sorgen bereitet und wir haben also am gestrigen Tag recht viel darüber gesprochen wie man dem Naturschutzjahr und wie man dem Umweltschutz auch irgendwie gerecht wird und man hat auch darüber die verschiedenen Varianten der Maßnahmen erwähnt und es fällt nun heute beim Abschnitt 68, Post 782, Beiträge an die Gemeinden für Anlagen zur Beseitigung fester Abfallstoffe, das heißt Müll, dieses Problem besonders in diesen Fragenkomplex hinein. Ich weiß, daß es keine Landesangelegenheit ist, aber es ist für mich keine besonders erfreuliche Tatsache, daß gerade diese Post und dieser Zuschuß von 1.500.000 S um keinen Schilling erhöht wurde. Wir haben also hier wohl sehr viel darüber gesprochen wie wir diesen Problemen gerecht werden, es aber verabsäumt, den Gemeinden durch einen höheren Zuschuß einen Anreiz zu geben, hier bei der Müllablagerung dementsprechende Schritte zu unternehmen. Wir haben gestern gehört von den Bürgermeistern, daß die Gemeinden nicht mehr in der Lage seien, durch die Verschuldung ihren Aufgaben überhaupt gerecht zu werden. Die Beseitigung der Abfallstoffe ist ein wichtiges Problem der Reinhaltung der Landschaft, zur Reinhaltung auch des Wassers und darüber hinaus, wenn man es beseitigen will, auch für die Reinhaltung der Luft. Die gesetzlichen Bestimmungen sind zum Teil gegeben, aber wir müssen zur Kenntnis nehmen, daß durch das Anwachsen der Bevölkerung der steigende Lebensstandard, die zunehmende Industrialisierung und die Ballungsräume, die daraus geschaffen werden, immer mehr Anfall an Abfallstoffen für Luft, Wasser und in der Landschaft hervorbringen. Es wäre also zur Reinhaltung der Landschaft unbedingt notwendig, ungeordnete und ungesetzbare Aufbewahrungs- und Ablagerungsstätten von festen und flüssigen Abfallstoffen zu beseitigen. Sie führen nämlich zur Verunstaltung unserer Landschaft und es ist nicht besonders erfreulich für ein Fremdenverkehrsland, wenn nicht richtig gelagerte Deponien in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen bei Fremdenverkehrsorten abgelagert werden. Hier wäre Abhilfe zu schaffen durch die geordneten Aufbewahrungs- und Ablagerungsstätten und wir wissen ganz genau, daß es für viele Gemeinden schon äußerst schwierig ist, überhaupt dementsprechende Plätze zur Müllablagerung zu finden. Die Kompostierungen kosten natürlich auch dementsprechend viel Geld, die einfachste und billigste Beseitigung wären die Verbrennungsanlagen. Nun, die Verbrennungsanlagen wären eine der radikalsten Lösungen und ist auch die beste. Denn es werden alle Abfallstoffe, feste, flüssige, Gifte und Öle vernichtet. Wenn wir wissen, daß durch die Kunststoffindustrie Probleme der Verpackung entstehen, es beginnt schon beim Eisbecher. Wenn er weggeworfen wird, gibt es keine Verrottung, sondern wir müssen hier Vorsorge treffen, daß diese Abfallprodukte be-

seitigt werden. Es wäre also ein richtiges Konzept, nicht den Gemeinden diese Probleme zu überlassen, sondern es müßte eine überregionale Planung erstellt und auch durchgeführt werden. In der Steiermark besteht ein diesbezügliches Konzept seit 1964, die Durchführung und die Weiterbearbeitung läßt jedoch auf sich warten. Gleich damit zusammenhängend vielleicht, auch wenn man von den Verbrennungsanlagen spricht, möchte ich, weil ja mit Recht auch das Argument gebracht wird, daß dadurch auch die Luft verunreinigt werden kann, darauf hinweisen, daß es ohne weiteres möglich ist, die technischen Voraussetzungen sind gegeben, daß man Filteranlagen einbaut, um die Staubentwicklung hintanzuhalten und es gibt Filteranlagen, um die Schadgase zu beseitigen. In Deutschland und in der Schweiz ist es schon eine Selbstverständlichkeit, daß man alles daransetzt, in den Gemeinden dementsprechende Verbrennungsanlagen für Müll neu zu bauen. In Amerika und in England gibt es schon seit vielen Jahren für alle Größen von Marktgemeinden und Städten diese Verbrennungsanlagen und es wäre auch notwendig, in Österreich sich planend mit dieser Frage zu befassen, denn die Industrie — und in der Steiermark gibt es Industrien, die auf diesem Gebiet bereits Erfahrungen haben, daß man in der Größenordnung der Verbrennungsanlagen vielleicht doch rationalisierend hier und planend eingreifen kann, wenn man also vorausplanend sagen kann, wieviel an Verbrennungsanlagen in Österreich notwendig sind. Natürlich ist alles mit Geld verbunden und es ist nicht möglich, daß die Gemeinden diese Probleme allein lösen können und daher ist es auch notwendig — und ich bin so korrekt, dies ausdrücklich festzustellen —, daß die Bevölkerung auch umzudenken hat, daß nicht nur der Verbrauch gefördert wird, sondern auch für die Beseitigung der Reste dieses Verbrauchs Mittel aufgewendet werden müssen. Gutes Wasser, eine geordnete Müllbeseitigung, eine Reinigung der Abwässer und eine reine Luft kosten natürlich sehr viel Geld und dies kann nur von der ganzen Gesellschaft getragen werden. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit. (Beifall.)

Präsident: Ich erteile Herrn Abg. Lind das Wort. Nach ihm kommt Abg. Buchberger.

Abg. Lind:

Hohes Haus, sehr geehrte Damen und Herren! Eine gute wirtschaftliche Entwicklung hängt selbstverständlich von einer ausgezeichneten Verkehrserschließung ab. Ein funktionierendes Verkehrsnetz kommt mir gerade so vor als die Adern im menschlichen Körper. Wenn diese Adern funktionieren, wird auch der Körper gesund sein, wird es keine toten Stellen geben, wenn wir uns bemühen, die Straßen besser auszubauen, dann wird das auch für unser Land der Fall sein. Die Entwicklung auf dem Gebiete des Verkehrs ist unüberschaubar. Es sind hier Ziffern vor uns, die wir kaum in unsere Köpfe hineinbringen. Der Bahntransport funktioniert noch nicht in diesem Ausmaß, als dies eben auch in Zukunft der Fall sein muß. Österreich hat

aufgrund der geographischen Lage eine besondere Aufgabe übernommen. Es hat auch für einen gewissen Transitverkehr zu sorgen, es fließt ein risiger Verkehr durch unser Land, aber dieses Land ist auch dafür verantwortlich, daß der Verkehr im Inland funktioniert und daß auch unsere eigenen Einwohner sicher mit ihren Fahrzeugen über die Straßen gelangen können. Der Südautobahnbau ist für die Steiermark von besonderer Bedeutung und ich glaube, wir müssen dieser Südautobahn den Vorrang einräumen. Wenn auch dankenswerterweise die Wechsel-Bundesstraße fertiggestellt ist, so bringt aber diese Fertigstellung wieder neue Probleme. Der Verkehr durch die Oststeiermark wird dadurch besonders anwachsen.

Es wird notwendig sein, schon in der nächsten Zeit durch die größeren Ortschaften, zumindest durch Hartberg, eine grüne Welle durchzuziehen, damit der Verkehr in der Stadt reibungslos abgewickelt werden kann. Die Südautobahn bringt den Anschluß von Wien, einem Teil von Niederösterreich, einem Teil der Steiermark, des Burgenlandes sowie auch Kärntens an das Weltverkehrsnetz. Aber auch in wirtschaftlicher Hinsicht ist es notwendig, daß durch die Südautobahn unterentwickelte Gebiete aufgeschlossen werden, somit auch die Oststeiermark. Das ist von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung. Die letzten Verkehrszählungen haben ergeben, daß bereits durch Kaindorf, also eine Ortschaft vor Hartberg, wenn man von Graz nach Hartberg fährt, an einem Tag 4769 Fahrzeuge bei der Verkehrszählung 1970 gezählt wurden. In Hartberg vermehrt sich der Verkehr noch, es kommen Fahrzeuge aus Richtung Wien, die in das Burgenland weiterfahren, es kommen auch Fahrzeuge aus anderen Richtungen. Das bedeutet einen Stunden durchschnitt von beinahe 500 Fahrzeugen. Wir sehen also, welche Probleme an uns herankommen. Wenn jetzt ein enormer Anstieg durch diese Fertigstellung der Wechsel-Bundesstraße auf der Strecke von Graz nach Wien zu verzeichnen ist, so glaube ich, daß gerade deshalb der Autobahnbau Süd besonders voranzutreiben ist, wenn wir uns nicht einer Katastrophe im Raume Hartberg und darüber hinaus gegenübersehen wollen. Hoffentlich erfährt dieser Autobahnbau durch die neue Situation, durch die neue Regierung keinen Abbruch. Aber es soll keine roten oder schwarzen Straßen geben — sicherlich werden die Straßen schwarz sein, weil sie mit Schwarzdecken versehen sind, aber ich glaube, wir werden diesbezüglich hier in der Steiermark die geeignete Unterstützung von unserem Bautenminister erwarten können.

Nun zum Landesstraßenbau selbst. Hier sei vor allem unserem Landeshauptmann ganz besonders gedankt. Es wurden auf diesem Gebiete kolossale Leistungen erbracht, und ich muß hier dem Abgeordneten Brandl widersprechen, der es so hingestellt hat, als wäre in der letzten Zeit in der Steiermark überhaupt nichts geschehen. Das ist nicht der Fall. Ich werde diesbezügliche Beweise erbringen. Ich möchte aber auch bitten, daß man der Oststeiermark ein besonderes Augenmerk widmet und daß man den Bau der Labillstraße vorantreibt, den Ausbau der Landesstraße von Oberweissenbach

nach Unterstorcha, die Umfahrung von Altenmarkt, die Umfahrung Söchau, daß man aber auch noch bessere Querverbindungen zwischen der Ost- und Obersteiermark herstellt. Die Querverbindungen sind von besonderer Wirtschaftlichkeit. Der noch raschere Ausbau der Alplstraße ist besonders wichtig, der Ausbau der Straße Wenigzell—Kreuzwirt, der Pöllauer Straße sowie auch der Schäßferner Straße. Ich möchte auch darum bitten, daß in der nächsten Zeit eine Reihe von Gemeindestraßen vom Land Steiermark übernommen werden. Es sind den Gemeinden unerträgliche Lasten aufgebürdet, es gibt eine Reihe von Straßen mit überörtlichem Verkehr, und es gibt noch Pfarren, die noch nicht an das Landesstraßenverkehrsnetz angeschlossen sind. Die Gemeinden erfahren aber auch eine neuerliche Belastung durch die Abgabe von Bundesstraßen an die Gemeinden, wenn eine Umfahrung gebaut wird und wenn diese Umfahrung eine Schnellstraße wird. Die neuen Schnellstraßen übernehmen nicht die Funktion der alten Bundesstraßen, ein gewisser Schwerfuhrwerksverkehr, ein gewisser anderer Verkehr bewegt sich noch auf diesen ehemaligen Bundesstraßen, und die Gemeinden sind nicht in der Lage, für die Erhaltung dieser Straßen aufzukommen. (Landeshauptmann Krainer: „Aber, lieber Lind, die Straßen sind so alle gut hergerichtet!“) Der Schutz des menschlichen Lebens muß immer im Vordergrund stehen. Deshalb wollen wir uns besonders bemühen, auf dem Straßenbausektor voranzukommen. Ich glaube, wir tragen große Verantwortung und wir müssen unsere besten Kräfte in den Dienst dieser Straßenbaumaßnahmen stellen.

Neue Betriebe werden entstehen, es wird eine Vollbeschäftigung geben, wenn das Straßennetz noch besser ausgebaut und die Südautobahn fertiggestellt wird. Aber auch für den Fremdenverkehr ist ein gutes Straßennetz von besonderer Bedeutung. Ich denke hier gerade an die Oststeiermark, wo sehr viel aufzuholen ist. Es fehlen eine Reihe von Betrieben. Durch den Strukturwandel ist es notwendig, die Arbeitskräfte die frei werden, aufzufangen. Es soll kein Steiermarkmodell geben ohne die fertige Südautobahn. Ich möchte darum bitten, daß bei Planungen und beim Ausbau der neuen Straßen auch auf die Landschaft Rücksicht genommen wird, daß schöne und gute Straßen gebaut werden.

Zu den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Brandl möchte ich noch sagen, daß keine Fehleinschätzungen bei uns in der Steiermark waren und daß gute Planungen waren. Es gibt bei uns Gott sei Dank keinen politischen Interventionsteppich, wie das vielleicht in anderen Ländern der Fall ist. Man ist hier rein von wirtschaftlichen Überlegungen ausgegangen und hat gut geplant. Und ich glaube, daß wir Oststeirer darauf Anspruch erheben dürfen, zu den Bevölkerungszentren zu zählen, daß auch wir Oststeirer das Anrecht haben, unsere Gebiete zu erhalten, damit bei uns keine Entsiedelung einsetzt. Hier hat der Herr Landeshauptmann sehr sinnvoll geplant und einen großen Beitrag geleistet, daß diese Südautobahntrasse entstanden ist, die uns sehr viel bringen wird. Es gibt bei uns viele entwicklungsfähige Gebiete, und ich bitte, darauf be-

sonders Rücksicht zu nehmen. Ich glaube, daß wir Oststeirer gleichberechtigt mit den übrigen Steirern sind.

Der Bau der Südautobahn wird selbstverständlich auch die Strecke von Graz bis Bruck sehr entlasten, und ich glaube, daß erst durch die Umleitung des Verkehrs über die Südautobahn nach Wien es noch besser ermöglicht wird, die Straße nach Bruck auszubauen, aber auf der anderen Seite können wir sagen, daß es der Idee des Herrn Landeshauptmannes entsprungen ist, daß die Pyhrnautobahn, beginnend von Peggau, errichtet wird, daß mit der Pyhrnautobahn eine große Entlastung des Verkehrs von Graz nach Bruck erfolgen wird. Von Fehlplanungen kann sicher keine Rede sein. Ich bin fest davon überzeugt — und das wissen auch Sie ganz genau —, daß der Herr Landeshauptmann ein sehr, sehr gutes „G'spür“ hat und daß er manchmal den Planern sagt, so müssen wir das machen. Dieses G'spür ist ausgezeichnet, es ist bis jetzt noch niemandem gelungen, in dieser Form verschiedene Dinge zu machen. (Abg. Brandl: „Das ist es ja, daß er alles nach dem G'spür macht!“ — Landesrat Gruber: „Das bestreiten wir in keinem Fall, daß der Herr Landeshauptmann ein gutes G'spür hat, nur beim Straßenbau sind wir für die Planung!“ — Abg. Strenitz: „Keine Brücke ohne Straße!“) Damit bestätigen Sie meine Argumente.

Ich habe heute unter anderem hier auch gehört, daß man vor allen Dingen die Bauabschnitte dort fortsetzen soll, wo leicht zu bauen ist. Die Südautobahntrasse ist eine Trasse, die leicht gebaut werden kann, und ich bin fest davon überzeugt, daß das ganze Verkehrsproblem dann gelöst ist, wenn die Südautobahn ihrer Vollendung entgegensteht. Die Niederösterreicher setzen den Südautobahnbau bis Grimmenstein in Kürze fort, und ich glaube, es ist unsere innigste Verpflichtung, alles daranzusetzen — ich bitte die Kollegen, auch den Bauenminister daran zu erinnern und ihn zu bitten, daß er weitermacht. Es dürfte dann diese zentrale Entwicklung auch auf die Oststeirer übergreifen. Vielleicht sind Ihnen die Oststeirer nicht immer sehr angenehm (Abg. Brandl: „Wieso?“). Vielleicht wäre es Ihnen lieber, wenn mehr Betriebe in der Obersteiermark bestehen würden, weil die Beschäftigten dieser Betriebe andere politische Ansichten haben. (Abg. Gross: „Aber nein!“) Sie können Ihre Argumente bestätigen, wenn Sie dem Bau der Südautobahn weiterhin Ihre kräftige Unterstützung geben. (Abg. Gross: „Tun wir auch!“) Ich danke für die Aufmerksamkeit. (Beifall.)

Präsident: Ich erteile dem Herrn Abg. Buchberger das Wort.

Abg. Buchberger: Hohes Haus, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Damen und Herren Abgeordneten haben jetzt emsig mitgehört und gemeinsam die Zustimmung gegeben, als die globalen Straßenwünsche der Steiermark erörtert worden sind. Es ist gewiß eine Selbstverständlichkeit, und wir wissen ganz genau, daß es notwendig ist, ein entsprechendes Straßennetz durch unser Land zu bauen. Aber als Vertreter eines Bezirkes muß es natürlich auch selbstverständlich sein, die

lokalen Wünsche auf dem Sektor des Straßenbaues nicht zu übersehen, ohne deswegen unter Umständen ein Straßensänger genannt zu werden. Ich sehe die Situation vor allem aus der Warte des Bezirkes Weiz. Sie wissen, daß unser Bezirk mit Ausnahme von Gleisdorf (Binder) und der Elin in Weiz kaum einen entsprechend größeren Industriebetrieb aufzuweisen hat. Sie werden mir bestätigen, wenn Sie die Entwicklung in der letzten Zeit verfolgt haben, daß sich vor allem im nördlichen Teil unseres Bezirkes Weiz in erster Linie der Fremdenverkehr sehr positiv entwickelt hat. Wenn wir die Statistik in bezug darauf verfolgen, können wir sehen, daß der Bezirk Weiz fremdenverkehrsmäßig bereits an zweiter Stelle nach dem Bezirk Liezen rangiert. Natürlich setzt eine entsprechende Entwicklung des Fremdenverkehrs genauso wie jeder andere Wirtschaftszweig entsprechend gute Straßenverhältnisse voraus. Wir haben — und das muß ich hier ganz offen sagen — im Raume des Gebietes von Birkfeld noch offene Wünsche.

Ich muß in diesem Zusammenhang aber auch erwähnen, daß auch schon in den letzten Jahren schwerpunktmäßig in diesem Gebiet Positives geleistet worden ist. Wenn es dort auch nicht möglich ist, mit wenig Geld große oder weite Strecken von Straßen zu bauen auf Grund der geographisch schwierigen Lage, so kann trotzdem die Feststellung gemacht werden, daß in letzter Zeit, in den letzten Jahren dort auf dem Sektor des Ausbaues unserer Straßen Positives geleistet worden ist. Ich möchte aber in dem Zusammenhang noch hinzufügen, daß es auch in Zukunft notwendig sein wird, diesen Schwerpunkt weiter im Auge zu behalten. Gerade im Raume Birkfeld, der verkehrstechnisch sehr ungünstig gelegen ist und in wirtschaftlicher Hinsicht nur auf den Fremdenverkehr hin orientiert ist, wird es auch in Zukunft notwendig sein, hier entsprechende Vorsorge auf dem Sektor des Ausbaues unserer Straßen zu legen. Ich darf Dich, Herr Landeshauptmann, in bezug dessen bitten, im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung des oberen Feistritztales auch weiterhin die Probleme des Ausbaues unserer Landesstraßen in diesem Raume nicht zu übersehen.

Darf ich ein Zweites hinzufügen. Die Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei haben in der letzten Zeit einen Antrag eingebracht, der beinhaltet, daß in der nächsten Zeit nach Möglichkeit Landesstraßen in die Hoheit des Bundes übernommen werden sollen. Wir haben diesen Antrag deshalb gestellt, weil wir der Meinung sind, daß dann, wenn Landesstraßen in die Hoheit des Bundes übernommen werden, das Land um so leichter dann die Möglichkeit hat, wiederum Gemeindestraßen in die Hoheit des Landes zu übernehmen. Und in der weiteren Folge wäre das eine wesentliche Entlastung für die Gemeinden, wo ja immer wieder, das wissen wir, im speziellen der Ausbau des Gemeindegewernetzes eine besondere Rolle spielt. Wir können daher nur hoffen und wünschen, daß in nächster Zeit diesem Antrag entsprechend Folge geleistet wird und eben ein entsprechender Anteil von Landesstraßen durch den Bund übernommen wird. Von der Warte des Bezirkes Weiz her noch

einmal die Bitte, daß dieser Bezirk, der sich im wesentlichen auch in Zukunft auf den Fremdenverkehr hin orientieren wird, auch auf dem Sektor des Straßenbaues nicht übersehen wird. (Beifall.)

Präsident: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abg. Preitler das Wort. Nach ihm folgt der Abg. Dr. Dorfer.

Abg. Preitler: Hoher Landtag! Meine Damen und Herren! Es ist heute schon so viel über das Problem Straßenbau gesprochen worden und große Wünsche sind geäußert worden. Aber ich möchte nur ein paar bescheidene kleine Wünsche auch in diesem Hause vorbringen, und zwar handelt es sich um die Landesstraße von Gratkorn nach Rain, zu den beiden Lungenheilstätten und auch Gratwein, Judendorf, St. Oswald. Diese Straße stellt auch die Verbindung her über das weststeirische Bergland in das Industriezentrum der Weststeiermark, Voitsberg, Köflach, und es ist ein leidliches Problem. Diese Straße führt über die Bundesbahn und dieser Bundesbahnschranken in Gratwein bringt wesentliche Verkehrshindernisse. Mit diesem Problem haben sich schon die Gemeinden Gratwein und Gratkorn mehrmals befaßt. Die Bürgermeister der beiden Gemeinden haben auch bei der Bundesbahn diesbezüglich vorgesprochen, aber es ist keine Linderung erfolgt. Und ich kann mir auch vorstellen warum, Gratwein ist ein Verschub- und ein Verladebahnhof und diese Straße führt unmittelbar neben diesem Bahnhof vorbei. Mehr als 700 Arbeiter, die täglich diese Bahnlinie überqueren müssen, müssen oft 20 bis 30 Minuten lang warten. Beschwerden sind eingereicht worden von der Rettung, von der Feuerwehr und von verschiedenen Stellen. Und deshalb ist es wirklich notwendig, daß bei dieser Straße, bei dieser Bahnübersetzung eine Unter- oder Überführung in nächster Zeit erfolgen soll. Wenn diesbezüglich ein Antrag im Landtag eingebracht wird, dann möchte ich alle Abgeordneten ersuchen, diesem Antrag zuzustimmen, damit recht bald dieser Übelstand im Interesse dieser Bevölkerung abgeschafft werden kann. Ein weiteres Problem ist Gratkorn, die alte Bundesstraße. Gratkorn ist ein größerer Ort in der Nähe unserer Landeshauptstadt Graz. Und dort, meine lieben Damen und Herren, müssen recht schlechte Bürger wohnen. Diese Gemeinde hat man wohlweislich mit dem Straßennetz äußerst bedacht. Wir haben eine alte Bundesstraße, die führt mitten durch die Ortschaft. Wir haben zusätzlich eine Schnellstraße, die durchschneidet die Ortschaft und jetzt kommt noch zusätzlich am Rande unserer Ortschaft eine Autobahn. Und wenn heute schon von diesem Benzingestank soviel gesprochen wurde, von der schlechten Luft, dann sind es gerade die Gratkorn, die dieser Luft nicht entgehen können. Und das Problem ist es, daß die Bundesstraßenverwaltung mit dem Ersuchen an die Gemeinde herangetreten ist, die alte Bundesstraße soll diese leidliche Gemeinde, die ohnedies schon gestraft ist, übernehmen. Ich möchte dazu sagen, daß diese alte Bundesstraße zeitweise noch vom Bund beansprucht wird. Heuer im Herbst ist die Umfahrung vier Wochen lang durch die Ortschaft gegangen, weil die

neue Schnellstraße gesperrt wurde wegen Bauarbeiten und nicht befahrbar war. Außerdem ist die alte Bundesstraße von der südlichen Ortseinfahrt sowie auch von der Nordseite her Zubringerstraße nach Gratwein, Rain, zu den Heilstätten Hörgas und Enzenbach sowie nach Judendorf und wie ich früher erwähnt habe, schon in die Weststeiermark. Deshalb ersuche ich den Landtag, und es wird auch diesbezüglich ein Antrag eingebracht werden, daß dieses Straßenstück nicht dieser Gemeinde auferlegt wird, daß dieses Straßenstück auch das Land, weil es auch Landesinteressen beinhaltet sowie auch Bundesinteressen, daß auch dieses Teilstück durch den Ort, Auffahrt und Abfahrt von der Schnellstraße, durch das Land übernommen werden soll. Auch diesbezüglich wird ein Antrag eingebracht und ich bitte ebenfalls, diesem Antrag die Zustimmung zu geben. (Beifall.)

Präsident: Der Herr Abg. Dr. Dorfer hat als nächster Redner das Wort. Nach ihm Herr Abg. Dr. Eichinger.

Abg. Dr. Dorfer: Hohes Haus, meine Damen und Herren! Lassen Sie mich einige Gedanken zu Straßenbauproblemen unserer Landeshauptstadt Graz vorbringen. Ich glaube, daß es bei Graz — grob gesprochen — darum geht, daß diese Stadt einen Anschluß an die internationalen großen Verkehrsautobahnen bekommt, daß es aber schließlich auch darum geht, daß ein Verkehrschaos, vor allem im historisch gewachsenen Stadtkern unserer Landeshauptstadt, auf lange Sicht vermieden wird. Es ist ein besonderes Glück, daß es unserem Landeshauptmann auf Grund vehementester Einsätze in Wien gelungen ist, diese Trasse der Südautobahn zu erreichen. Wir sind jetzt so weit, daß daran gegangen wird, die Pyhrnautobahn, wie wir heute schon hörten, zu trassieren bzw. in absehbarer Zeit schon zu bauen. Das Wirtschaftsdreieck Wien—Linz—Graz wird damit auch zu einem echten Verkehrsdreieck werden.

Wir müssen uns aber, meine Damen und Herren, darüber im klaren sein, daß es Jahre geben wird, in denen wir im Norden unserer Landeshauptstadt ein Teilstück der Pyhrnautobahn haben, in denen wir eine Autobahn im Süden unserer Stadt haben. In diesen Jahren ist es notwendig, den Durchzugsverkehr von Autobahn zu Autobahn durch die Stadt Graz zu leiten, diesen Durchzugsverkehr über die derzeit zumindest für diesen Zweck noch völlig unzulänglichen Straßen unserer Landeshauptstadt zu leiten. Es ist daher dringend notwendig, daß die Nordeinfahrt unserer Landeshauptstadt ehestens in Angriff genommen wird. Am linken Murerer ist es schon ein echtes, schlechtes, seit Jahren bestehendes Provisorium, das nun endlich in der Planung fertig ist und es ist erfreulich, daß auch im vorliegenden Budget 1971 bereits Mittel für diesen Zweck vorgesehen sind. Wir müssen hier fordern, daß diese linke Nordeinfahrt von Graz etwa Ende 1973 fertig ist und meine Bitte an den Herrn Landeshauptmann geht dahin, dieses Bauvorhaben möglichst dringlich voranzutreiben. Für den Durchzugsverkehr in Graz von Autobahn zu Autobahn ist aber

besonders wichtig auch ein vordringlicher Ausbau, der schon in Angriff genommen wurde, aber möglichst rasch weitergeführt werden soll, im Zuge der Wienerstraße, Triesterstraße bzw. Kärntnerstraße. Es muß hier eine leistungsfähige Durchzugsstraße geschaffen werden. Die Planung ist vorhanden, es hängt jetzt nur noch davon ab, von Wien auch die nötigen Bundesmittel zur Verfügung zu bekommen. Bedauerlich in diesem Zusammenhang ist, daß wir an der Kreuzung Eggenbergergürtel—Annensstraße eine niveaugleiche Kreuzung und nicht eine Über- und Unterführung haben, so daß natürlich gerade für die Übergangszeit es dort auf lange Sicht zu größeren Stauungen und Verkehrsschwierigkeiten kommen wird.

Einige Worte, Hohes Haus, möchte ich nur noch feststellen zur Bundesstraße 67 Graz—Bruck, und zwar wieder für die Zeit bis zur Fertigstellung der Schnellstraße Bruck—Peggau bzw. der Autobahn Peggau—Graz. Wir sind uns, glaube ich, darüber im klaren, daß für diese Straße mit enorm hohen Verkehrsziffern, mit beachtlich hohen, schweren und schwersten Verkehrsunfällen etwas geschehen muß. Was geschehen kann, kann einerseits nur auf dem bautechnischen Sektor, andererseits aber auch in straßenpolizeilicher Hinsicht geschehen und ich glaube, es wäre Aufgabe von Sachverständigen, herauszubekommen, welche Möglichkeiten einer Verkehrsunfallverminderung hier noch gefunden werden können.

Ob das jetzt mit einem zusätzlichen Überholverbod und gewissen Verkehrsbeschränkungen zumindest in Teilbereichen möglich ist, sollen meines Erachtens Sachverständige entscheiden. Erfreulich ist, daß die Planung — wie wir von zuständiger Seite hören können — für die Strecke Graz—Bruck so gut wie fertig ist und es wieder nur noch an den Mitteln vom Bund her liegt, daß dieses gesamte Straßenstück auch ausgebaut werden kann.

Aber jetzt, meine Damen und Herren, einige Gedanken zu internen Straßenfragen von Graz. Hier scheitern gute Gedanken, Pläne und Vorhaben an der tristen finanziellen Situation unserer Landeshauptstadt. Wir haben in Graz 31 km Bundesstraßen, 79 km Landesstraßen, 480 km Gemeindestraßen, und von diesen 480 km Gemeindestraßen sind 165 km noch nicht staubfrei. 150 km Straßen im Bereiche von Graz, die allgemein von der Öffentlichkeit benützt werden, sind überhaupt noch Privateigentum. Das Traurigste an dieser Situation ist aber, daß im Grazer Gemeindebaubudget für das Jahr 1971 nur etwa 9 Millionen S Straßenbaumittel für die Gemeindestraßen in Graz — insgesamt ist es eine Summe von knapp 18 Millionen S — zur Verfügung stehen. Dieser Betrag reicht für die Gemeindestraßen gerade aus, um das Material für die Erhaltung und Bearbeitung der bestehenden Gemeindestraßen anzukaufen. Im heurigen Jahr etwa war es so, daß sämtliche Straßenbaumittel in diesem Budget für die Stadt Graz für die Behebung von Winterschäden aufgegangen sind, so daß Zusätzliches überhaupt nicht gemacht werden kann, weil dieser Betrag für diesen Zweck ein sehr lächerlicher und völlig unzulänglicher Betrag ist. Ich kann hier nur fest-

stellen, daß in dieser Sache in Graz für die nächste Zeit sehr wenig, wenn nicht gar fast nichts geschehen wird.

Und nur noch eine Bitte an die zuständigen Instanzen. Es ist gestern vom Abgeordneten Hasiba gesagt worden, daß wir in etwa zehn Jahren um 100 % mehr Kraftfahrzeuge als jetzt, also doppelt soviel, auf unseren Straßen laufen haben werden. Wenn man sich vorstellt, was das für die Verkehrsentwicklung in der Frage Parkraumnot oder überhaupt für den Verkehr in unserer Stadt bedeutet, so kann man ahnen, was da auf uns zukommt, wenn wir jetzt schon die Stockungen vor allem im Bereich unserer Innenstadt täglich erleben müssen. Ich glaube, es ist hier notwendig, daß die Gemeinde Graz ehestens darangeht, die Projektierung einer Unterflurstraße in Graz in die Wege zu leiten. Hier muß ich wohl sagen — und es könnte die Gemeinde Graz allerbest verwaltet sein und finanziell noch so gut dastehen —, ist es notwendig, daß der Bund genauso, wie er dies bei der U-Bahn in Wien schon vor Jahren zugesagt hat, auch in Graz mit wesentlichen Mitteln einspringt, damit wir für Graz ehestens auch mit einer Unterflurbahn rechnen können. Diese Forderung muß hier einmal ausgesprochen werden, und es muß in einigen Jahren so weit sein, daß zumindest ein Plan für eine Unterflurstraße in Graz vorliegt, damit auf längere Sicht, auf 10, 15, 20 Jahre in unserer Landeshauptstadt, vor allem im Zentrum, ein Verkehrschaos verhindert werden kann. (Allgemeiner Beifall.)

Präsident: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abg. Eichtinger das Wort, darauf folgt der Herr Abg. Ing. Stoisser.

Abg. Prof. Dr. Eichtinger: Hoher Landtag, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich spreche zu Wasserleitungen und Kanalbauten. Es hat am Vormittag bereits der Herr Dr. Strenitz einige Beispiele gebracht, daß man z. B. im Ruhrgebiet die Sonne fast nicht mehr sieht. Man könnte das ergänzen. In Amerika hatte man einen Fluß, der bereits brannte, weil die Ölrückstände so groß waren. Auch das Fischsterben im Rhein ist ja allen noch in bester Erinnerung. Darum freue ich mich, daß im Land Steiermark im kommenden Jahr etwa 220 Millionen S verbaut werden, und zwar 70 Millionen für Wasserversorgungs- und 150 Millionen für Abwasseranlagen. Lassen Sie mich ein Problem herausgreifen, das ist der Mürzverband. Ich möchte Ihnen sagen, welche Sorgen wir damit haben. Einerseits werden wir als sehr vorbildlich für ganz Österreich hingestellt, zum anderen bedenkt man aber oft nicht, welche Probleme hier besonders auftauchen. Es geht darum, daß das Mürztal von Mürzzuschlag — jetzt will man auch noch Spital dazunehmen — bis Kapfenberg einen großen Kanalstrang zubekommt, damit die Abwässer geklärt in die Mur abgeleitet werden. Das ganze Projekt kostet etwa 150 Millionen S, die Bauzeit soll etwa zehn Jahre betragen. Nun haben wir in den letzten Jahren 35 Millionen S hineingebaut, und wir müssen leider Gottes feststellen, daß wir noch keinen Kläreffekt erreicht haben. Das heißt mit anderen Worten: Die gesamte Strecke wurde in vier Ab-

schnitte aufgeteilt, jeder Abschnitt wurde ein Stück gebaut, was aber fehlt, ist die Kläranlage. Ich bin sehr froh, daß von der Fachabteilung III a vorgeesehen ist, im übernächsten Jahr eine solche moderne Kläranlage zu bauen, damit endlich ein echter Effekt erzielt wird. Das ist ungefähr so wie in Graz, wo die Kanalisation durchgeführt wurde, das Wasser aber ungeklärt und konzentriert in die Mur hineinfließt. Aus diesem Grunde möchte ich hier ersuchen, daß man an den Bund herantritt, daß man die Darlehenssumme vergrößert und die Laufzeit verlängert. Wir haben 35 Millionen S verbaut, und wir müssen heute bereits jährlich 1 Million S zurückzahlen, obwohl uns noch 115 Millionen S zustehen. Das bedeutet mit anderen Worten, jede Million, die wir jetzt schon zurückzahlen müssen, schädigt uns um 3 weitere Millionen, die wir vom Bund ansonsten bekommen müßten. Deshalb bitte ich Sie hier im Land um die Unterstützung. Es ist auch eine sehr schwere Belastung für die Gemeinden, denn alle in diesem Mürzverband vereinigten Gemeinden müssen pro Einwohner S 60.— bezahlen, für das nächste Jahr ist eine Summe von 90 S vorgesehen. Das bedeutet zum Beispiel für Kindberg bei 6000 Einwohnern eine jährliche Summe von 540.000 S. Auch hier wäre anzuregen, daß vielleicht doch der Bund etwas mehr einsteigt und uns hilft. Nun wurde auch von der Mur gesprochen. Hier möchte ich den Vorschlag bringen, daß man für das gesamte Gebiet der Mur eine große Planung durchführt, einen großen Murverband schafft, um diese größte Kloake Österreichs wegzubringen.

Zum Müll möchte ich eines sagen. Es sind 1,5 Millionen S vorgesehen. Es dürfte aber nur dann eine Subvention erfolgen, wenn man weiß, die Gemeinden haben sich zu einem Verband zusammengeschlossen und bauen gemeinsam eine Müllverbrennungsanlage.

Einen Straßenwunsch möchte ich unterbringen, das ist der möglichst rasche Ausbau der Schnellstraße durch das Mürztal. Zur gestrigen Debatte zum Krankenhaus möchte ich sagen, der Herr Landesrat Gruber war sehr emotionell, ich kann es etwas ruhiger sagen, die Landesregierung hat bereits den Ankauf eines Grundstückes beschlossen, und ich nehme deshalb auch an, daß wir im Mürztal im Bereiche von Bruck, Kapfenberg ein modernes Krankenhaus erhalten werden. (Landesrat Gruber: „Sie können mir glauben, Herr Kollege, das hat mich wirklich aufgeregt!“) (Beifall.)

Präsident: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abg. Ing. Stoisser das Wort. Darauf folgt der Herr Abg. Loidl.

Abg. Ing. Stoisser: Sehr geehrter Herr Präsident, Hohes Haus! Ich möchte hier als erstes eine Richtigstellung bringen. Vorgestern bei meiner ersten Rede habe ich mich als einzigen Handwerksmeister bezeichnet. Ich habe mich inzwischen informieren lassen, Herr Wimmeler von der freiheitlichen Fraktion ist ebenfalls ein Handwerksmeister. (Landeshauptmannstellvertreter Sebastian: „Und der Kollege Peltzmann!“) Aber der Draht zwischen FPÖ und ÖVP funktioniert eben nicht so wie zwischen

FPO und SPO, sehr zu meinem persönlichen Bedauern, aber nicht wegen der Wahlarithmetik. (Landesrat Gruber: „Das ist nicht richtig! Wenn Ihr keinen guten Draht hättet, dann hättet Ihr in Oberösterreich keinen Landeshauptmann!“)

Im Konzept der Straßensänger bin ich nun der elfte Solosänger, und ich möchte den Refrain über Planung, Dringlichkeit, Abstimmung des Straßenbaues, Bauausführung und Standardisierung, eventuelle Maut usw. nur streifen und meinen Vers für die Region Süd-West bringen.

Vielleicht vorher noch eine Anregung für die Bundesbahn. Wenn die Strecke Bruck—Graz—Spielfeld eine engere Frequenz bekäme, so würde das die Straßen sehr entlasten. Denn ich bin überzeugt davon, daß die Leute, zum Beispiel von Frohnleiten nach Graz, besonders bei schlechtem Wetter, viel lieber mit der Bahn fahren würden. Das wäre auch ein Weg zur Entlastung der Straßen. Die Region Süd-West hat laut Statistik das halbe Pro-Kopf-Volkseinkommen von Bruck und zirka 40 % dessen von Graz. Das ist ein Zeichen dafür, daß die Straßen und die Verbindungen nicht ganz so sind, wie sie sein sollten. Herr DDr. Götz hat heute schon gesagt, daß die Zuwanderung nach Graz noch größer werden wird und daß dort das Straßenproblem ein dringlicheres wäre. Ich würde sagen, daß man gerade in diesen Gegenden, wo das Pro-Kopf-Einkommen niedriger ist, die Straßen bauen sollte, damit es dort besser wird. Und nun zu Details. Die Bundesstraße 67 ist beim Grenzübergang bei Spielfeld fertig. Es wäre hier zweckmäßig, wenn man bis zur Murbrücke, das sind 1,2 km, die Straße vierbahnig ausbauen würde. Man hätte dann auch eine Abstellmöglichkeit für die LKWs, die durch das Wochenendfahrverbot die Strecke zwischen Graz und Leibnitz verstellen. Man könnte dafür vielleicht die Knotenprojekte, die man für Ehrenhausen und Perbersdorf geplant hat, in einem zusammenziehen, das neu projektieren und dafür für ein Jahr zurücksetzen. Die Bundesstraße 77, die Soboth-Bundesstraße. Hier wurden bereits über 200 Millionen verbaut, und es wäre sehr günstig, wenn die Fertigstellung ehebaldigst wäre, denn dann hätte die Region Süd-West, also die Bezirke Deutschlandsberg, Radkersburg, Leibnitz, eine zusätzliche Verbindung nach Kärnten. Die Bundesstraße 67 soll heuer einen neuen Belag im Bereiche Wildon bekommen. Gewarnt durch die Umfahrungen und die Verkehrsstockungen zwischen Bruck und Graz würde ich empfehlen, für eine entsprechende Umfahrung zeitgerecht zu sorgen, denn dort dürfte es sonst zu fürchterlichen Verkehrsstörungen kommen. Die Pyhrnautobahn ist mit dem Projekt von Graz bis Weitendorf fertig. Hier im Haus liegt bereits ein Antrag vor, daß die Umfahrung Wildon durch wenigstens einen Ast der Pyhrnautobahn durchgeführt werden sollte. Ich bitte, dies vordringlich zu behandeln. Bei der Planung der Pyhrnautobahn wäre es auch zweckmäßig, die Knoten ehemöglichst festzulegen, zum Beispiel spielt das eine wesentliche Rolle für die Straßenplanung der Stadtgemeinde Leibnitz. Die Bundesstraße 68 im unteren Murtal zwischen Mureck und Radkersburg sollte auch fertiggestellt werden. Bei den Landesstraßen nehmen wir mit

Dank zur Kenntnis, daß bei den in Bau befindlichen Bauvorhaben zirka 30 Millionen präliminiert sind. Neue Erfordernisse wären: die Landesstraße Landscha—Leibnitz — hier wäre eine Unterführung der Bahn im Rahmen der Elektrifizierung ein Bauvorhaben, und soviel ich weiß, ist das auch schon im Plan drinnen. Die Straßen Stainz—Schlieb, Hart—Neudorf und unter Umständen auch die Umfahrung von Kaindorf sind weitere Wünsche bezüglich der Straßen

Und nun zu den Flußregulierungen. Es sind in Arbeit und im Projekt die Verbauung der Murofer bei Wildon, wo es bei jedem Hochwasser immer wieder zu Überschwemmungen kommt, Arbeiten bei der Sulm und bei der Laßnitz. Die Regulierung der Schwarzau wäre dringend notwendig, da Wolfsberg im Schwarzautal bei jedem geringsten Hochwasser überschwemmt wird.

Und nun zum Schluß noch eine Frage. Es wurde im Unterland mit der Regulierung sämtlicher Flüsse und Bäche im Oberlauf begonnen und ich habe mich mit Fachleuten unterhalten und habe gefragt, ob das richtig ist. Sie sagen, technisch ist es nicht richtig, aber wissen S', dort, wo sie am meisten schreien, die bekommen ihre Regulierung zuerst, womit ich hier nun schreie: in Leibnitz brauchen wir auch eine Regulierung. Wir wollen nämlich unser Bad fertigstellen, und ein Projekt ist zur Überprüfung mit einem Stollen durch den Seggauberg, und wir würden uns sehr freuen in Leibnitz, wenn die Prüfung ehebaldigst fertig wäre und wir dann mit der Fertigstellung der Regulierung rechnen könnten. Danke schön. (Beifall.)

Präsident: Als nächster Redner hat der Herr Abg. Loidl das Wort. Nach ihm spricht Abg. Karl Lackner.

Abg. Loidl:

Hohes Haus, meine Damen und Herren! Bevor ich mich meinem Thema zuwende, darf ich vielleicht eine Bemerkung zu den Ausführungen des Herrn Abg. Dr. Götz bezüglich der Führung, der beabsichtigten Führung der Pyhrnautobahn machen. Er hat hier sicher sehr anschaulich und ich glaube auch für die Zuhörer und Zuschauer ziemlich einleuchtend Argumente vorgebracht. Sie können mir aber glauben, daß es in dieser Frage sehr viele Argumente dagegen gibt, die, wenn sie entsprechend vorgebracht und begründet werden, mindestens ebenso einleuchtend sind. Es ist ohne Zweifel so, daß diese Trassenführung nicht einfach mit einem Federstrich gemacht wurde, ich selbst habe gesehen, daß 7 oder 10 Varianten berechnet, gezeichnet wurden. Das Für und Wider wurde in langen Sitzungen von Fachleuten beraten. Ich bin nicht kompetent und verstehe auch nicht so viel davon, um das entsprechend darlegen zu können und daher würde ich, bevor man sich eine Meinung bildet, vorschlagen, daß der Landtag sich die Zeit nimmt, die kompetenten Planer dieses Straßenstückes anhört und dann die Argumente gegeneinander abwägt, damit in einer so bedeutenden und wichtigen Frage Klarheit geschaffen wird. Denn alles andere verzögert doch immer wieder den Beginn dieses so notwendigen Baues. Ich möchte nur auf eines hinweisen,

meine sehr verehrten Damen und Herren, daß es ja schon damit anfängt, daß Graz überhaupt keine wirkliche Straße hat und erst eine Straße bauen muß, damit der Verkehr irgendwie abrollt, um woanders bauen zu können. Diese Gesichtspunkte müßte man bei diesen Dingen berücksichtigen, aber das ist eine solche schwierige Sachfrage, daß man wirklich die Fachleute hören soll und natürlich müßten dann die Politiker entscheiden.

Und nun möchte ich Sie mit allem gebührenden Respekt als die hochverehrte Bauherrschaft anreden und den Herrn Landeshauptmann als Oberbauherrn (Landeshauptmann Krainer: „Polier!“), ich kann aber bedauerlicherweise dieses dreifache traditionelle Hoch, Hoch, Hoch! auf die Bauherrschaft nicht anbringen, oder noch nicht anbringen. Deswegen habe ich mich heute wieder, vielleicht zum Leidwesen von manchen, zum Wort gemeldet. Ich bin immer noch der Auffassung, daß die Tatsache, daß die öffentliche Hand 80 % der Bauvorhaben finanziert, sie verpflichtet, sich um die Geschehnisse in der Bauwirtschaft zu kümmern, ja beim Straßenbau sind es praktisch 100 %, also die öffentliche Hand, die hochlöbliche Bauherrschaft hat hier eine Monopolstellung. Ich weise nur ganz kurz darauf hin, es wäre eine Ihrer wichtigsten Aufgaben, für eine kontinuierliche Beschäftigung zu sorgen und ich verschone Sie wiederum mit meinem Terminplan etc., etc., etc., hier anzufangen. Ich möchte Ihnen nur mitteilen, wir sind hier unnachgiebig, wenn das nicht geht, vielleicht geht etwas anderes. Wir haben uns jetzt zusammengefunden, das Landesarbeitsamt, die Bauinnung und meine Gewerkschaft haben zusammengespart Schilling um Schilling und ein Meinungsforschungsinstitut beauftragt, festzustellen, was die wirklichen Ursachen der immer wiederkehrenden Winterarbeitslosigkeit mit allen ihren Folgen sind. Wenn wir das Ergebnis haben, dann werde ich hier und meine Kollegen woanders wieder argumentieren und vielleicht finden wir dann doch irgendwelche Lösungen. (Abg. Dr. Heidinger: „Schreiben Sie dem Bautenminister Moser auch einen Brief!“) Natürlich, ist ja der Oberbauherr, wenn Du willst.

Sehen Sie meine Damen und Herren, Sie haben vorhin stundenlang Bauwünsche geäußert und Pläne entwickelt, was alles gebaut werden soll, die Regierung will 5000 Wohnungen mehr, Ihr wollt schnell die Autobahn, Straßen, Schulen und viele, viele Dinge sollen gebaut werden. Das ist für die Bauwirtschaft eine sehr schöne Aussicht und man könnte also ohne große Sorgen in die Zukunft blicken. Aber es wandelt sich alles sehr schnell und ich habe hier vor Jahren schon gesagt — in einem anderen Zusammenhang — es könnte einmal der Tag kommen, sehr geehrte Bauherrschaft, wo nicht mehr die erste Sorge von Ihnen sein wird, wo Sie das Geld hernehmen, sondern, es könnte der Tag kommen, wo es die Frage der Arbeitskräfte sein wird, ob sich jemand findet unter den Bedingungen unter denen die Bauarbeiter heute noch arbeiten müssen, diese schwere gefährliche Arbeit zu verrichten. Ich habe damals, wenn Sie sich erinnern, Fotografien gezeigt und an dem Zustand hat sich nichts geändert.

Meine Damen und Herren, ich möchte Ihnen jetzt ganz kurz und ungeschminkt die Situation schildern. Vielleicht machen Sie sich Sorgen, wenn nicht, dann werden Sie sich nächstes oder übernächstes Jahr, falls die wirtschaftliche Situation in den übrigen Wirtschaftszweigen gut bleibt, bestimmt Sorgen machen müssen. Es wird Ihnen dann bestimmt nicht billiger kommen, als das heute der Fall sein würde. Wir haben, weil wir nicht gar so rückschrittlich sind, ohne davon viel zu reden, jeden einzelnen Bauarbeiter, der in der Steiermark und in ganz Österreich arbeitet, in der Datenverarbeitung erfaßt. Wir wissen also die Daten jedes einzelnen Bauarbeiters, wir könnten Ihnen sagen, wie viele Leute heute Geburtstag haben, aber das ist nicht so interessant. Interessant ist, daß in 976 Betrieben am 29. November 24.890 Bauarbeiter beschäftigt waren. Davon waren nicht weniger als 3152 Ausländer, das sind 13 %.

Meine Damen und Herren, wer die Situation in Jugoslawien kennt, weiß, daß, wenn die 10 %-Grenze erreicht oder gar überschritten wird, das schon ein sehr gefährlicher Zustand am Arbeitsmarkt ist. Ich nehme an, es ist Ihnen bekannt, daß in den letzten Monaten zahlreiche Baustellen schon sehr stark mit Personal unterbesetzt waren, ja daß große Baustellen, ich weiß es selbst, vorübergehend eingestellt wurden, weil man irgendwoanders die Leute dringender gebraucht hat. (Abg. Dr. Dorfer: „Ausländerbeschäftigungsgesetz!“) Ihr redet alle, ohne die Dinge recht zu kennen.

Wir haben — und da könnte ich viele zum Zeugen aufrufen — Tür und Tor geöffnet, Wer hereinkommen wollte, ist hereingelassen worden. Jedes Ansuchen um Beschäftigung von Ausländern wurde positiv behandelt. Aber sie sind eben nicht gekommen, weil die Verhältnisse bei uns nicht so anziehend sind. (Abg. Dipl.-Ing. Fuchs: „Das stimmt nicht!“) Dann erkundigen Sie sich. Das ist in der Bauwirtschaft der Fall.

Meine Damen und Herren! Daß diese Unterbesetzung der Baustellen mit erheblichen Mehrkosten verbunden ist, das darf Sie nicht wundern und wird seinen Niederschlag natürlich in den Baupreisen finden. Ich höre jetzt schon den Herrn Landesrat Peltzmann, wie er mit seinen Statistiken jonglieren wird (Abg. Brandl: „Sehr richtig!“) und wie er dann zeigen wird, wo die Ursachen dieser Preissteigerungen liegen. Ich sage Ihnen, daß eine der Ursachen die mangelnde Besetzung der Baustellen ist. (Landesrat Peltzmann: „Ich sage das, was Ihr gesagt habt!“) Meine Damen und Herren! Welcher Wandel sich vollzogen hat und wie gefährlich das wird, geht daraus hervor, daß wir bereits 65 % der Beschäftigten als Facharbeiter und als qualifizierte Arbeitskräfte brauchen und nur mehr 35 % echte Hilfsarbeiter sind. Das drückt aus, wie sehr sich die Bauwirtschaft in jeder Hinsicht, in den Baumethoden und in technischer Hinsicht gewandelt hat. Wenn Ihnen die nächste Zahl nicht alarmierend erscheint, dann verstehe ich das nicht mehr. Nur mehr 4,5 % der Beschäftigten — wir haben es durch unsere Computer ganz genau in Altersgruppen festgelegt, es stimmt auf die Person — haben wir Lehrlinge. (Landesrat Peltzmann: „Das stimmt!“) Unter diesen

4,5 % sind ganz wenige, welche eine abgeschlossene Hauptschulbildung hinter sich haben. Ich glaube, das muß auch zu denken geben, wenn wir mindestens 10, 12 oder 15 % bei unser Fluktuation brauchen würden, um den Nachwuchs einigermaßen zu bekommen. Ich bemerke das alles nicht ohne Grund. Dazu kommt noch, daß die Überalterung unserer Bauarbeiter sehr groß ist. Nur rund $\frac{1}{3}$ sind jünger als 30 Jahre, über 61 geht die Zahl wieder stark zurück, weil die wenigsten durch die Schwere der Arbeit überhaupt ins Pensionsalter kommen und fast $\frac{2}{3}$ in die Frühinvalidität gehen müssen. Es ist ein bißchen sonderbar, daß sich in erster Linie der zuständige Gewerkschaftssekretär Sorgen macht. Man könnte ja nach altem, klassischem Muster sagen: Seien wir froh, daß wir sehr wenige sind, dann werden wir noch dringender gebraucht und tun uns noch leichter bei der Durchsetzung unserer Forderungen. Aber das wäre kein Standpunkt, denn wir haben in der Bauwirtschaft eine sehr wichtige Aufgabe zu erfüllen, und deswegen sage ich Ihnen das. Ich weiß, daß sich der Herr Hofrat Dr. Schönbeck sehr ernste Sorgen macht, ob im nächsten Jahr die Aufträge, die schon finanziert, geplant und baureif sind, aus diesen Gründen angefangen oder beendet werden können. Die Leute bauen nicht für sich, sondern für die Bevölkerung und für Sie. Einige Bauunternehmer trösten sich damit, meine Kollegen, die jetzt in München sind — das sind sehr viele —, werden 1972 schon wieder zurückkommen. Ich glaube es nicht recht. Wenn man einmal 7, 8 Mark verdient, kehrt man nicht mehr zurück und arbeitet um 23 Schilling. Die werden zum Großteil sich weiterhin in Deutschland Arbeit suchen. Mir scheint diese Hoffnung weder begründet noch ausreichend zu sein. Warum sage ich das? Was sind die Ursachen, daß das so ist? Es wird niemand bestreiten, daß der Bauberuf ein schöner Beruf ist, und es muß einen Grund geben, warum so viele abwandern und niemand nachkommt. Ich glaube, daß es nicht die Gefährlichkeit und die Schwere der Arbeit ist — die gibt es woanders auch — und daß es auch nicht die Verdienstmöglichkeiten sind. Ich bin zutiefst davon überzeugt, daß es einfach die gesellschaftliche Unterbewertung des Bauarbeiters ist, die bis zur gesellschaftlichen Diskriminierung geht. Das kann man mit noch so schönen Worten, die bei irgendwelchen Gelegenheiten vorgebracht werden, nicht aus der Welt schaffen. Das sind letzten Endes Tatsachen. Diese Unterbewertung findet einen ihrer sichtbaren Ausdrücke in den Zuständen, die man den Bauarbeitern im Hinblick auf die sanitären Einrichtungen, auf die Unterkünfte und dergleichen nach wie vor zumutet. Ich habe volles Verständnis gehabt, als heute vormittag von den Schwesternunterkünften die Rede war. Ich gebe zu, daß die Schwestern, Mädchen und Frauen da noch viel, viel besser zu behandeln sind als etwas rauhere Bauarbeiter. Aber irgendwo muß doch auch eine Grenze der Menschenwürde und der Menschlichkeit gesetzt werden. Ich habe diese Wirklichkeit mit Bildern gezeigt, und es hat sich daran kaum etwas geändert. Sie können ruhig sagen, das ist Sache der zuständigen Gewerkschaft, diese Übelstände abzustellen. Ich bin nicht so unbescheiden, als daß ich nicht meine, daß wir eine schlag-

kräftige Gewerkschaft sind. Aber in dieser Frage sind wir im großen und ganzen nicht weitergekommen, und ich möchte fast sagen, daß wir gescheitert sind. Das hat Ursachen, meine Damen und Herren, ganz bestimmte Ursachen, und deswegen lege ich dieses Problem vor Ihnen dar, weil Sie die Bauherrschaft sind, an die ich mich hier wende. Die Aufträge werden öffentlich ausgeschrieben und dann an den Billigsten vergeben, wobei wir immer die Auffassung vertreten haben, daß der Billigste nicht der Bestbieter sein muß und oft auch nicht ist. Uns ist allerdings auch noch nicht eingefallen, welches Vergabesystem hier einwandfrei wäre. Das ist wirklich sehr schwierig. In den Ausschreibungen sind die Leistungspositionen angeführt. Eine dieser Leistungspositionen ist die Baustelleneinrichtung. In dieser Baustelleneinrichtung sind die Unterkünfte und die sanitären Einrichtungen inbegriffen. Damit der Bauunternehmer der billigste wird — woanders kann er das nicht —, setzt er bei dieser Position einen sehr niedrigen Betrag ein. Ich weiß Fälle, wo man infolge der Größe der Baustelle 500.000 S oder 700.000 S hätte einsetzen müssen, und 40.000 S oder 30.000 S sind tatsächlich drinnen. Damit ist der Same des Übels gelegt, und daraus resultieren diese bekannten Dinge. Ich möchte die Bauunternehmer hier wirklich nicht in Schutz nehmen, man wirft mir sehr oft vor, daß wir Hand in Hand arbeiten. Wir arbeiten nur Hand in Hand, wenn es um die Abstellung von Übelständen geht, im beiderseitigen Interesse. Aber eine solche Auftragsvergabe ist doch höchst unmoralisch. (Landesrat Peltzmann: „Die Billigstbieter gelten!“) Und es kann einfach nicht so weiterpraktiziert werden. Mein Vorschlag wäre — und ich glaube, das ist die einzige mögliche und richtige Lösung —, daß bei allen öffentlichen Ausschreibungen die Unterkünfte, die sanitären Einrichtungen, die Quartiere als gesonderte Position anzuführen, auszuschreiben und anzubieten sind und daß diese Leistungen dann von der Baukontrolle und Bauleitung genauso kontrolliert werden auf ihre Einhaltung und Gewährung, wie das bei der Zusammensetzung der Zementmischung, der Betonmischung, der Mauerstärke oder ähnlichem ist.

Das wäre übrigens gar nichts Neues, meine Damen und Herren, weil das bei den Kraftwerksbauten seit eh und je so praktiziert wird, und wer dies kennt, weiß, daß nicht zuletzt aus diesen Gründen bei den Kraftwerksbauten selten oder nur ganz wenig Mangel an Arbeitskräften ist. Meine Damen und Herren, ich bitte Sie, unterschätzen Sie diese Dinge nicht, nehmen Sie sich wirklich einmal die Mühe und verfolgen Sie eine Arbeitswoche eines solchen Bauarbeiters, der da von der Ost- oder von der Südsteiermark, von der Weststeiermark hereinkommt, der am Montag sehr früh wegfährt, oder Sonntag abends. Dann schauen Sie sich das einmal an, wo er hinfährt und wie er dort arbeitet, unter welchen Bedingungen er seine Jause einnimmt, wo er sein Mittagessen ißt, was er ißt, was er am Abend macht und wo er sich dann hinlegt, wenn er müde von der Arbeit ist, um zu schlafen. Wenn Sie sich das anschauen, meine Damen und Herren, dann werden Sie in 70 von 100 Fällen, die 30 Fälle sind jene, die beweisen, daß es auch

anders ginge, dann werden Sie auch verstehen, daß es keine jungen Menschen mehr gibt, die bereit sind und einen solchen Beruf ergreifen wollen. Dann werden Sie auch verstehen, daß die Kollegen, wenn sie z. B. in der Papierfabrik in Gratkorn als Bauarbeiter beschäftigt sind, bei der ersten besten Gelegenheit auch Maurer- und Zimmerleute in die Papierfabrik als Hilfsarbeiter, Maschinenarbeiter gehen, weil sie dort eine andere Behandlung erfahren. Es gibt sicher noch, meine Damen und Herren, eine ganze Reihe anderer wichtiger Dinge, aber ich habe mir vorgenommen, heute nur dieses eine herauszugreifen, es bewußt etwas ausführlicher und eingehender zu schildern, weil es meines Erachtens ein sehr wichtiger psychologischer Grund ist. Ich ersuche Sie, aber auch ansonsten mitzuhelfen, daß das — um dieses Fremdwort zu gebrauchen — Image des Baugewerbes, des Bauarbeiters gehoben wird, denn sonst muß ich Ihnen sagen, können Sie sich eines schönen Tages zum freiwilligen Arbeitsdienst melden und einen Teil der Straßen in der Freizeit selber bauen. Ich würde Sie sehr, sehr bitten, daß Sie das beherzigen und vor allen Dingen geht meine Bitte an den Herrn Landeshauptmann als Baureferenten zu prüfen, ob es möglich wäre diese Frage, die Quartiere als Bauleistung, aufzunehmen. Ich bitte Sie um Ihre Unterstützung. (Allgemeiner Beifall.)

Präsident: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abg. Karl Lackner das Wort. Nach ihm folgt Herr Abg. Haas als letzter Redner zu dieser Gruppe.

Abg. Lackner:

Hoher Landtag! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Loidl, ich kenne Deine Sorgen, die Du mit den Straßenbauern, mit den Bauarbeitern überhaupt hast, ich bestätige sie. Es ist nur kein politisches, sondern ein rein menschliches Problem und es ist nicht leicht, diese Dinge zu bewältigen, aber es lohnt sich, daß man sich wirklich bemüht, das Beste zu tun.

Ich möchte heute jetzt nicht etwa die Straßenswünsche der Obersteiermark einzeln anmelden, sondern nur vermerken, daß es überhaupt selbstverständlich ist, daß die Straßen der Obersteiermark und im besonderen die des Ennstales aufgrund der zunehmenden Fremdenverkehrsentwicklung sowieso Vorrang Numero eins haben. Ich möchte vielmehr ein ganz anderes Problem berühren. Bei jedem Bau oder Neubau muß die Landwirtschaft durch die Zurverfügungstellung von wertvollem Boden immer große Opfer bringen und es darf dabei ja nicht übersehen werden, daß die Bauern trotzdem noch da sind und daß sie trotzdem in ihrer Wirtschaftsführung nicht beeinträchtigt werden. Es ist sicherlich für einen Autofahrer kein Vergnügen, wenn er durch die Gegend fährt und auf einmal ist er in einem Rudel Kühe. Auch für den Bauern ist es eine Qual, wenn er heute das Pech hat, mit seinem Vieh eine stark frequentierte Straße entlang fahren oder sie überqueren zu müssen. Abgesehen davon, daß es eine gewaltige Arbeitsbelastung ist und es oft vorkommt, daß ihm das Gesetz mehr Begleitpersonal vorschreibt, als er überhaupt noch hat. Abge-

sehen von der Verantwortung, die man dem Bauern auferlegt, wenn irgendwas passiert. Es ist daher wirklich notwendig, und ich fordere die Straßenbauer der Steiermark auf, daß sie in Hinkunft bei jeder Projektierung von vornherein schon neben dem Straßenbau soviel Unter- und Überführungen als möglich einplanen, damit man nicht erst dann bei den Grundablösungen mühselig verhandeln und streiten muß um diese Dinge. Das ist eine Notwendigkeit, die einfach sein muß und außerdem schalten wir mit diesen Über- und Unterführungen eine Reihe von Unfallsquellen von vornherein aus. Desgleichen dürfen wir auch nicht auf unser wertvollstes Kleinod, unsere Kinder, vergessen, die auch oft täglich einen gefährvollen Schulweg benützen müssen. Auch für diese Kinder ist es in Zukunft notwendig, daß die entsprechenden Schutzwege errichtet werden. Erst, wenn man alle diese Dinge richtig in Angriff genommen hat, dann dürfen wir uns über unsere Erfolge und Leistungen freuen. (Beifall.)

Präsident: Ich erteile dem Herrn Abg. Haas das Wort.

Abg. Haas:

Hohes Haus, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich weiß schon, daß man bei einer Wortmeldung in der Gruppe 6 von vielen Kollegen mit mildem Spott als Straßensänger abgestempelt wird. Dennoch soll es mich nicht verdrießen, ich glaube als 12. oder 13., mein Lied in diesem Straßenzkonzert zur Gruppe 6 zu singen. Einfach deshalb, meine sehr geehrten Damen und Herren, weil ich auch weiß, daß der Bau, die Verbesserung, die Erhaltung unserer Straßen neben dem Schulbauproblem draußen am Lande das Problem Numero eins ist. Um so mehr dann, wenn es sich um ein Gebiet, wenn es sich um einen Bezirk handelt, der die höchste Pendlerquote im Lande hat, ich meine den Bezirk Graz-Umgebung, den zu vertreten ich hier die Ehre habe und über dessen Straßenbauprobleme ich für einige Minuten mir die Ehre nehme zu sprechen. Der Herr Abg. Dr. Götz hat ich glaube schon mit Zahlen belegt, daß der Bezirk Graz-Umgebung der Bezirk mit dem größten Bevölkerungszuwachs ist. Er ist mit 15.000 Tagespendlern auch der größte steirische Pendlerbezirk. 15.000 Menschen also, die tagtäglich und noch viele Tausende mehr, die aus anderen Bezirken kommend unsere Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen frequentieren, um zur Arbeit nach Graz und von der Arbeit aus Graz zu kommen. Darüber hinaus all die vielen Tausende Grazer, die vor allem zum Wochenende in das Grün der Umgebungsgebiete hinausflüchten, um dort draußen Ruhe und Erholung zu finden. Während also die ganze Woche über ein Menschenstrom nach Graz hineinflutet, ist es so, daß zum Wochenende noch viele Tausende mehr hinaus in die Umgebungsgemeinden und die Erholungsgebiete um Graz strömen. Hinzugefügt sei noch, daß auch der Fremdenverkehr in der letzten Zeit in der Umgebung von Graz einen sehr beachtlichen Aufschwung genommen hat. Alles zusammen also Gründe, die dem Straßenbau in einem solchen Raum besondere Bedeutung zuweisen.

Es kann ehrlicherweise nicht geleugnet werden, daß es mit diesen Straßen rund um Graz bis vor wenigen Jahren nicht zum besten bestellt gewesen ist.

Es kann aber ebensowenig geleugnet werden, daß gerade in diesen letzten Jahren in einem großen Nachziehverfahren Beachtliches geleistet und aufgeholt worden ist, sowohl bei den Landesstraßen als auch bei den Gemeindestraßen. Um der Wahrheit die Ehre zu geben, muß schon gesagt werden, daß auf dem Gebiete der Landesstraßen noch eine ganze Menge von Wünschen anzumelden ist, vor allem was die Asphaltierung mancher Straßenstücke angeht. Um so mehr haben wir uns über die Zusage des Herrn Landeshauptmannes im Mai gefreut, daß im Rahmen eines Sonderprogramms die Sanierung und Asphaltierung der Landesstraßen im Raume um Graz herum sehr zügig vorangetrieben werden soll. Unsere Bürgermeister haben diese Zusage mit sehr großer Genugtuung zur Kenntnis genommen und hoffen, Herr Landeshauptmann, daß dieses Sonderprogramm recht kräftig dotiert sein wird, und ich hoffe es mit ihnen. (Landeshauptmann Krainer: „Alles wird nicht möglich sein!“) Ein besonders herzliches Dankeschön möchte ich bei dieser Gelegenheit aber dem Herrn Landeshauptmann als dem zuständigen Straßenreferenten sagen für die kräftige Förderung des Gemeinde- und Güterwegebaues im Raum um Graz. Waren im Jahre 1960 zwei Gemeinden mit zwei Projekten im Wegbauprogramm, so sind es heuer bereits 45 Gemeinden mit 110 Projekten. Das allein illustriert schon, daß sich hier ein sehr beachtlicher Wandel vollzogen hat, und jeder, der mit seinem Fahrzeug dort unterwegs ist, wird mir dies bestätigen können. Ich weiß schon, wenn ich hier vom Güterwegbau gesprochen habe, daß ich mich bereits ein wenig aus dem Kapitel 6 hinausbegebe und in das Kapitel 7 hineingerate. Aber ich glaube, ich bin ja der letzte Redner zu diesem Kapitel und schaffe damit den Übergang. Gestatten Sie mir, einige Bemerkungen dazu zu machen, weil der Herr Landeshauptmann sowohl für dieses Kapitel als auch für das Kapitel 7, bezüglich des Güterwegebaues, der zuständige Referent ist und ich im weiteren meine, daß dieser Abschnitt, der fiskalisch unter der Gruppe Landwirtschaftsförderung beheimatet ist, eigentlich sehr wenig mit reiner Landwirtschaftsförderung zu tun hat. Zum überwiegenden Teil werden diese Mittel für den Bau von Gemeinde- und Güterwegen in den Gemeinden verwendet, und selbst der Bau der Hofaufschließungs- und Forstaufschließungswege — das haben sehr viele Verkehrszählungen und Untersuchungen ergeben — dient heute in überwiegender Weise dem nichtlandwirtschaftlichen Verkehr. Es hat sich bei solchen Zählungen, die von der Kammer und auch von verschiedenen Gemeinden durchgeführt wurden, herausgestellt, daß rund 75 % der dort gezählten Fahrzeuge nichtbäuerliche Fahrzeuge waren. Um so erboster — und das möchte ich hier bei dieser Gelegenheit anmerken — sind unsere Bauern, die für den Bau dieser Wege sehr erhebliche Mittel aufwenden, die diese Wege dann allein zu erhalten haben, darüber, daß sie nun auch über die Dieselpreiserhöhung vorrangig dazu herangezogen werden, den Bau der Autobahnen und der Schnell-

straßen — die sicherlich sehr notwendig sind, aber auf denen unsere Bauern mit ihren Traktoren gar nicht fahren dürfen — mitzufinanzieren. Man spricht zwar im sozialistischen Lager sehr gönnerhaft davon, daß 60 Millionen Schilling in Form einer erhöhten Treibstoffvergütung ausgeworfen werden, verschweigt aber dabei geflissentlich, daß man 240 Millionen Schilling der Landwirtschaft über diese Dieselpreiserhöhung abknöpft. Wie sich das mit der Ankündigung des Herrn Bundeskanzlers verträgt, die Einkommenslage der Bauernschaft zu verbessern, darüber werden wir uns in der Gruppe 7 noch ausgiebig unterhalten.

Noch ein paar Bemerkungen zum ländlichen Wegebau. Erstens würde ich sagen, der Wegbedarf ist immer noch riesengroß trotz aller Anstrengungen, die auf diesem Gebiet unternommen worden sind. Nach den verfügbaren Zahlen sind es immer noch 5134 bäuerliche Betriebe, die verkehrsmäßig nicht erschlossen sind, die noch keinen mit LKW befahrbaren Weg haben. Man schätzt, daß allein der Kostenaufwand für diese Verkehrserschließung etwa 500 Millionen Schilling betragen würde. Gigantische Summen, die also nicht allein für den Autobahn- und Schnellstraßenbau erforderlich sind, sondern ebenfalls auch für die Verbesserung der Kleinstruktur im ländlichen Raum. Zweitens wäre zwischen den Dienststellen, die mit dem ländlichen Wegebau befaßt sind, Herr Landeshauptmann, eine klarere Kompetenzabgrenzung anzustreben, also zwischen der Agrartechnischen Abteilung und der Landwirtschaftskammer, damit nicht in Zukunft gewisse Überschneidungen auftreten, die auch bisher schon zu gewissen Eifersüchteleien geführt haben. Eine Teilung in der Weise, daß man der Kammer die Erstaufschließungen überläßt und alle anderen Wegebauvorhaben von der Agrartechnischen Abteilung durchführen läßt. (Landeshauptmann Krainer: „Lieber Freund, das geht nicht. Das ist zu kostspielig!“) Es ist ja der gleiche Topf, aus dem das Geld fließt. Als Drittes würde ich meinen, da nicht nur der Bau, sondern vor allem auch die Erhaltung unseres Wegnetzes nicht nur gewaltige Mittel kostet, daß wir Überlegungen anstellen müssen, wie wir diese Wegeerhaltung ein wenig effizienter machen können und ob man nicht prüfen sollte, wieder jene überörtlichen Bezirksverbände zu schaffen, die es vor dem Kriege bereits einmal gegeben hat. Das waren einige wenige Anmerkungen zu diesem Thema. Zum Schluß sei noch eines gesagt. So gewaltig die Probleme auch sein mögen, die auf dem Gebiet des Wegebaues, auch des ländlichen Wegebaues, noch vor uns liegen, soll nicht übersehen werden, daß bereits Gewaltiges geleistet worden ist. Allein in den letzten 5 Jahren sind es 5180 km Gemeinde- und Güterwege gewesen, die gebaut worden sind. Das entspricht etwa der Strecke Graz—Lissabon und wieder zurück. Es ist interessant, daß $\frac{1}{3}$ dieser Wege bereits Asphaltstraßen sind, daß alle Bundesländer zusammengenommen gerade soviel an Kilometer Asphaltstraßen im ländlichen Raum zu bauen in der Lage sind, wie es die Steiermark allein in einem Jahr zuwege bringt. Erfreulich ist es auch, darauf hinweisen zu können, daß die Mittel im Budget 1971 für den ländlichen Wegebau um 3,6 Millionen Schilling aufgestockt werden. Ich

glaube, meine Damen und Herren, es hat nichts mit Lobhudelei zu tun, wenn ich am Schluß dem zuständigen Referenten, unserem Landeshauptmann, dafür auch danke, daß er neben den gewaltigen Projekten des Autobahn- und des Schnellstraßenbaues den ländlichen Wegebau nicht verkümmern läßt, sondern bemüht ist, ihn kräftig voranzutreiben. Dem möchte ich aber auch anschließen ein kurzes Wort des Dankes an alle Beamten, Techniker, Arbeiter sowohl in der Landesstraßenverwaltung als auch an alle jene, die im ländlichen Wegebau tätig sind. Insbesondere ein Wort des Dankes dem Leiter der Agrartechnischen Abteilung, Herrn Hofrat Hödl, der nach langen Jahren verdienstvollen Wirkens in dieser Funktion aus dem Amt scheidet und in den Ruhestand tritt. Ich glaube, namens aller Fraktionen hier sagen zu können, wir wünschen ihm noch viele, viele Jahre Kraft und Gesundheit. (Beifall.)

2. Präsident Ileschitz: Herr Landeshauptmann Krainer ist als nächster Redner am Wort.

Landeshauptmann Krainer:

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich bin sehr glücklich, daß ich mich jetzt nach allem, was gesagt und berichtet worden ist, sehr kurz fassen kann. Es ist hier im Zusammenhang mit unserem Baugeschehen in Wirklichkeit nichts anderes sichtbar oder hörbar geworden, als im wesentlichen der Straßenbau. Ich will das nicht übersehen, was der Herr Abg. Loidl gesagt hat zu den Bauleuten, zu den Maurern, Zimmerern und zu ihren Mittätigen. Es ist sicher ein sehr ernstes Problem, ich könnte mir schon vorstellen, daß man auch eine Lösung findet, es müßte nur ein vernünftiges Zusammenwirken sowohl der Bauherren als auch der Baumeister und ich glaube auch mit der Gewerkschaft notwendig sein, damit man gerade die Frage der Unterkünfte löst, die sicher Anstoß erregt nicht nur bei den dort untergebrachten Arbeitern. Im besonderen dann, wenn die öffentliche Hand Bauherr ist, kann man darüber keine Freude haben und es wirkt immer störend. Aber wie gesagt, das Baugeschehen dieses Landes ist ja viel, viel umfassender. Wirklich sichtbar sind natürlich vor allem die Straßen. Aber hier haben wir es mit einem Dilemma zu tun, das sicher in den nächsten 20 Jahren, wenn es gut geht, erst eine Lösung erfahren wird. Etwa in 20 Jahren, ja geben wir uns keiner Täuschung hin. Die unerhört bewegte Entwicklung des Verkehrs und die damit natürlich weiter notwendigen Verkehrsflächen sprechen ja für sich. Wenn man bedenkt, daß wir im Jahre 1960 in der Steiermark etwa 52.000 PKW, 9000 LKW — das sind nur runde Zahlen — und etwa 15.000 Zugmaschinen und Traktoren gehabt haben und diese Zahl sich bis 1969 (also nicht 1970) auf 158.300 PKW und auf 53.600 LKW und Zugmaschinen erhöht hat, wozu noch etwa 150.000 verschiedene Kleinmotorfahrzeuge zu rechnen sind, dann ist damit wohl ausgesagt, daß sich das Verkehrsgeschehen nicht nur explosiv entwickelt hat, sondern daß die Prognosen für die Zukunft ein weiteres doppelt so großes Aufkommen bis 1985 erwarten lassen. Das heißt also, daß wir in Wirklichkeit vom Verkehr überwältigt

und daß wir vom Verkehr gejagt und getrieben sind, daß der Verkehr uns weit voraus eilt und daß es nur dann möglich sein wird, annehmbare Verhältnisse auf unseren Straßen sichtbar zu machen, wenn wirklich eine breit gefächerte Anstrengung in der Finanzierung des Straßenbaues möglich wird. Es wurde viel davon gesprochen, daß wir zu wenig geplant haben. Ich gebe zu, daß wir mehr darauf gesehen haben, zu bauen und immer nur das zu planen, was gerade in den nächsten Jahren zu bauen war. Daß mit dem stärkeren Einsetzen der Mittel hier die Planung zu kurz gekommen ist, steht außer Frage. Wir wären heute à jour, aber das Geld haben wir nicht. Es würde heute gar keine Schwierigkeit sein, unser Bauvolumen auf dem Sektor Straßen auszuweiten, ob das nun die Autobahnen sind, Bundesstraßen, Landesstraßen oder auch die Güterwege. Wir wären imstande, mindestens etwa um 30 bis 40 % Mittel mehr einzusetzen und sie zu verbauen, als wir heute zur Verfügung haben. Aber darüber Klage zu führen, oder gar den Versuch zu unternehmen — wir haben jetzt einen sozialistischen Minister und der ist an den Dingen schuld —, das wäre unsinnig und unaufrichtig, wir hoffen ja, daß uns der neue Minister als Steirer (Sebastian: „Weil er mehr gibt als der andere vorher!“) Schauen Sie, tun wir damit auch nicht protzen, weil das gar keinen Sinn hat. Die Baupreiserhöhung nimmt uns den größten Teil davon weg, aber es ist der Wille da, ans Werk zu gehen. Und es ist ja nicht so, daß uns boshafterweise nicht mehr Mittel in der Vergangenheit zugeflossen sind, es war halt die Auffassung der Bundesregierung vor zehn Jahren, daß die Weststraßen wegen des Fremdenverkehrs vordringlich behandelt werden müssen und die anderen Straßen, vor allem die Südoststraßen, erst dann zum Zuge kommen. Ein sehr unangenehmer Entschluß der damaligen Regierung, aber in Hinsicht auf die handelspolitischen und auf die Fragen des Fremdenverkehrs überhaupt, der ja unser Handelsdefizit abzudecken hat im wesentlichen, war es vom Standpunkt der Regierung aus sicher nicht einfach schlechter Wille, die anderen zu bevorzugen und uns zu vernachlässigen, sondern das lag einfach in der Zeit, hier das zu tun, was vom gesamtösterreichischen Standpunkt aus richtig war. Nur, das muß man auch sagen, tut uns heute weh, daß zwar die Straßen dort schon alle fertig sind, aber daß noch immer bezahlt werden muß. Daß wir nicht einen wirklich erhöhten Betrag für das kommende Jahr oder auch schon für das heurige Jahr zur Verfügung gestellt bekommen haben, liegt ja darin begründet, daß 400 Millionen allein von der Brenner-Autobahn noch bezahlt werden müssen. 400 Millionen S, wenn wir davon die Hälfte hätten, würden wir sehr froh und sehr glücklich sein. Aber nun sicher, das muß man auch vermerken, daß die Entscheidung, die Tauernautobahn einer Süd- oder Pyhrnautobahn vorzuziehen, sicher falsch war. Das ist gar keine Frage. Es ist geschehen, trotz vielen Widerstandes, der nicht nur von einigen Bundesländern ausgegangen ist, sondern auch von Wien selbst, sowohl vom Finanzministerium ausgegangen ist als auch von Fachleuten, oder auch von der Verkehrswirtschaft, die zu Recht erkannt hat. Das — darüber können wir sehr froh

sein — hat die Steiermark eingeleitet. Mit einer wissenschaftlichen Untersuchung war es möglich, eindeutig und klar festzustellen, daß in Österreich natürlich auch der Fremdenverkehr und die Fremdenverkehrswirtschaft eine Rolle spielt, besonders in den Sommermonaten, aber daß der wesentliche Verkehr ein Wirtschaftsverkehr ist und daß dieser Verkehr natürlich die ganze Wirtschaft in Österreich stimuliert, und zwar in dem Dreieck Wien—Linz—Graz. Auch, daß hier letzten Endes mehr als vier Millionen Menschen leben, aber diese Erkenntnis, die hat sich erst durchfressen müssen auf Grund harter wissenschaftlicher Forschung und bis jetzt zu der Erkenntnis auch das Geld dazukommt, das braucht natürlich seine Zeit.

Ich bin also paarmal apostrophiert worden, daß ich ein Plangegner bin. Ich habe immer planvoll an sich gelebt, auch persönlich, ich habe immer ein bißerl geplant, aber ich bin kein Plangläubiger. Denn, wenn nur der Plan das Um und Auf wäre, dann müßte es uns jetzt wunderbar gehen, dann müßten wir uns vor lauter Geld nicht auskennen, und es hat auch gar keinen Sinn zu glauben, daß nur der Plan das Um und Auf ist. (Landesrat Gruber: „Der Plan ist die Voraussetzung!“) Natürlich muß der Plan da sein, aber bis es zu einem Plan kommt, ich glaube, das ist heute schon berichtet worden, vergeht eine unendliche Zeit. Wenn man so hineinkommt in ein solches Geschäft, also Baureferent zu werden, dann glaubt man, jetzt ist der Planauftrag ergangen, na und jetzt wird man spätestens im nächsten Jahr den Plan irgendwo zu Gesicht bekommen. Das ist ein völliger Irrtum, das dauert drei Jahre, wenn es gut geht zwei Jahre, bis ein Plan wirklich auf den Tisch gelegt werden kann, sozusagen als ein Detailplan. Zuerst macht man einmal einen Plan mit einem Strich auf der Landkarte und dann kommt sozusagen einmal die Planung, wie und wo man besser durchkommt. Erst wenn man beiläufig weiß, wo man durchgeht, dann kommt erst der Detailplan, das ist ja letzten Endes die Sisypusarbeit.

Mit der Planung hat man ständig deshalb seine Sorgen, weil es heute sehr viel zu planen gibt und weil die Planer gar nicht nur warten, eine Arbeit zu bekommen, sondern weil sie sich auch Zeit lassen beim Planen. Wenn ich etwa an die Pyhrn-Autobahn denke, habe ich schon im Frühjahr erwartet, das fix und fertige Pläne vorgelegt werden. Sie liegen bis jetzt noch nicht vor. Vielleicht habe ich sogar einmal gesagt, daß das so sein wird. Ich kann nichts dafür. Sicher hat das Bauamt auch daran geglaubt, aber das war ein falscher Glaube. Es wird also bis zum Frühjahr dauern, dann wird das vorliegen, was man uns schon vor einem Jahr versprochen hat.

Aber wir sind ja Gott sei Dank nicht die Hinterwälder schlechthin, das muß man ja auch sagen. Wenn man ein bißchen in Europa herumkommt, gibt es außer Zweifel schon seit langem effektivere Straßenbauplaner und Straßenbauer, und es ist mehr geschehen, als bei uns geschehen ist. Aber auch in den bestausgebauten Gebieten des Ruhrgebietes, um Frankfurt, in Italien, im Raume von Venedig, Padua, in Rom, in der Schweiz oder auch um Paris herum

ist es genauso wie auch heute noch in Amerika — ich habe das vorige Jahr mitgemacht —, eine übliche Fahrzeit von einer halben Stunde kann in Stoßzeiten zwei Stunden dauern. Es ist mir selbst passiert, daß wir einmal vom Ruhrgebiet nicht losgekommen sind — mit einer berechneten Fahrzeit von einer Stunde zweieinhalb Stunden gebraucht haben — und einmal in Frankfurt auf der Autobahn mit einer Verzögerung von eineinhalb Stunden hängengeblieben sind. Es ist überall so wie bei uns. Wir sind ja in einem Gefälle, das niemand beseitigen kann, da müßten Sie die Welt umdrehen, dann würde das Gefälle hier irgendwo enden. Aber das ist nicht zu erwarten. Im Gefälle haben wir heute unsere Sorgen, die man in Amerika genauso hat wie im Westen Europas, obwohl man uns dort im Bauwesen zehn Jahre voraus ist. Die Amerikaner sind uns ja etwa 15 Jahre voraus. Sie behaupten ja auch, daß sie den Sättigungsgrad bereits erreicht haben, nämlich auf 3 Personen ein Personenauto — die einen sind alt, die anderen zu jung, die nicht Autofahren können, das ist ja nach allgemeiner Ansicht — auch die Wissenschaft hat sich danach gerichtet — der Sättigungsgrad. Sie haben dem Sättigungsgrad entsprechend die Straßen sicher weitgehend ausgebaut, aber wie gesagt, in Stoßzeiten vermögen sie nicht zu verhindern, daß es trotzdem zu großen Stauungen kommt. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, daß wir nicht rechnen dürfen, daß wir mit dem Auto in der nächsten Zeit in einer $\frac{3}{4}$ -Stunde von Graz in Bruck sind, bisher kommt man sogar in zwei Stunden über die neuausgebaute Wechsel-Bundesstraße bis zur Spinnerin am Kreuz am Rand von Wien ohne große Schwierigkeiten. Ich bin überzeugt, daß man in ein, zwei Jahren, wenn es gut geht, in drei Stunden hinkommen wird, weil der Verkehr jetzt schon beträchtlich zugenommen hat und weiter zunehmen wird, Gott sei Dank zur Entlastung des Mur- und Mürztales. Wir werden damit rechnen müssen, daß es mit den Straßen noch einige Schwierigkeiten gibt, und deshalb versuchen wir auch mit aller uns zu Gebote stehenden Kraft, jene Schwerpunkte, die einen fließenden Verkehr auf die Dauer gesehen erleichtern und ermöglichen würden — ich möchte gar nicht sagen, ideal gestalten würden —, zu erreichen. Das ist und bleibt die Südautobahn, die Pyhrnautobahn, und das ist für das Land, für die Entlastung des Murtales und auch Graz—Bruck die Gaberl-Landesstraße. Ich rede seit Jahren von der Gaberl-Landesstraße. Wir haben echte Anstrengungen gemacht. Aber das ist nur ein Beispiel, das bei soundso vielen Bundesstraßen vervielfältigt werden kann, beispielsweise Mürzzuschlag. Die Gemeinde Salla, eine kleine Gemeinde, stimmt einfach den Plänen, die wir vorlegen, nicht zu. Die machen uns $1\frac{1}{2}$ Jahre lang ein Theater, und zwar, weil sich jemand, der von Graz ein Wochenendhaus gebaut hat, einbildet, wenn die Straße so verläuft, könnte der Schnee auf sein Haus herunterfallen. Er versteht es mit allem Geschick, die Leute so aufzuputschen, daß der Gemeinderat nein sagt. Wir kommen nicht weiter. Dabei war seinerzeit — da war ich noch nicht Baureferent — ernstlich die Frage, ob man diese Straße über das Gaberl nicht über Lankowitz baut und den Graben beiseite läßt. Ich habe damals gesagt, das kann man

nicht, man kann nicht die paar hundert Leute, die dort leben, einfach mit einer Straße ausspannen. Es wäre uns viel billiger gekommen, wir wären längst fertig mit der Gaberlstraße (Landeshauptmannstellvertreter Sebastian: „In der Sonne wären wir gewesen!“), wenn wir dort eine Schwarzdecke daraufgegeben hätten und die „Sallinger“ beiseite gelassen hätten, weil sie sich selbst den Bau verhindert haben. (Landesrat Gruber: „Sie sind gegen den Generalsekretär der Bundeswirtschaftskammer, wenn Sie den Sallinger beiseite lassen!“ — Landesrat Bammer: „Das könnte gegen den Wirtschaftsband gehen!“)

Der Bau der Umfahrung Mürrzuschlag hätte längst beginnen können — jetzt haben wir wenigstens angefangen, die Parzellen einzulösen —, wenn der Gemeinderat nicht drei Jahre gebraucht hätte, bis er einen Entschluß gefaßt hat. (Landesrat Gruber: „Nicht bis er einen Entschluß gefaßt hat, sondern bis er die Planer dazu gebracht hat, daß sie auf die Menschen Rücksicht nehmen!“) Ist ja kein Vorwurf, ist mir ganz egal. Die Wirklichkeit ist so, daß wir in so vielen Dingen Hindernisse in den Weg gelegt bekommen. Oder ein anderes Beispiel, das heute hier angezogen wurde, deshalb will ich ein Wort dazu sagen: Gratkorn. Erstens hat uns die Gemeinde Gratkorn ein echtes Theater gemacht, dann ist es darum gegangen, ob wir nicht unter Umständen einen Industriebetrieb umbringen, wenn wir die Vierbahn zu weit nach rechts verlegen. Dazu kam ein handfester Kammereinspruch, der Akt blieb im Ministerium 1½ Jahre liegen. Und dann — heute ist das nicht geschehen —, aber schon ein paarmal wurde gesagt, was ist mit der Brücke? Wie lange dauert es noch bis sie befahrbar ist? (Landeshauptmannstellvertreter Sebastian: „Auch wann man sie sprengt, fragen die Leute!“) Aber da gibt es so viele kleine Hindernisse und so viele Sandstreuer im Getriebe, daß man dort und da, wo es höchst dringend wäre, zu einer Lösung zu kommen, nicht weiterkommt. Wenn man von Graz aus sofort sich entwickeln kann, besonders in der Früh fortfahren kann oder genauso von Bruck herunter, dann ist damit schon sehr viel gemacht und eine große Erleichterung geschaffen. Aber als wenn es der Teufel nicht wollte, es ist nicht zu erreichen! (Landeshauptmannstellvertreter Sebastian: „Jetzt können wir nur noch raten, welche Kammer das war!“)

Nun, meine Damen und Herren! Geld und noch einmal Geld. Es ist gar keine Frage, daß wir mit den Mitteln, die zur Verfügung stehen, das österreichische Bundesstraßennetz nicht von heute auf morgen in Ordnung bringen können.

Es ist auch heute schon einmal gesagt worden, und das hat sicher Gültigkeit, da werden wir noch allherd Benzin- und Mineralölzuschlag zahlen, aber auch andere Finanzierungsmöglichkeiten ansteuern müssen, um überhaupt zu einem rechten Ergebnis zu kommen. Der Straßenfonds wäre die Möglichkeit, wenn es ein Fonds mit Rechtspersönlichkeit wäre, also ein Fonds, der Anleihen aufnehmen kann, wie das beim Wasserwirtschaftsfonds ist, der ist ja das Vorbild. Das würde sicher auch nützen, aber wir werden uns bemühen, und das ist ja vor allem auch

für die Pyhrnautobahn vorgesehen — die Geneigtheit ist im Bautenministerium eindeutig da, im Finanzministerium müssen wir noch durchkommen, da ist es noch ein bißchen schwierig, es ist, glaube ich, aber auch im Kommen —, zu einer AG zu kommen. Wie diese AG heißen wird, das steht noch nicht endgültig fest. Wir müssen also zu einer Straßenbau-AG kommen, damit wir über Anleihen eine raschere Finanzierung herbeiführen können und dadurch auch mit einer Entlastung eine Verkürzung der Fahrzeit bzw. Fahrstrecke von St. Michael nach Graz von ungefähr 25 km erreichen. Dafür werden wir aber natürlich eine Maut einheben. Die Einhebung dieser Maut ist gerechtfertigt und Berechnungen, die sicher nicht Phantasiegebilde sind, und die Verkehrszählung ergibt, daß man wahrscheinlich in den ersten Jahren möglicherweise oder mit ziemlicher Sicherheit wenigstens die Verzinsung hereinbringen würde, was ja geradezu stimuliert, so rasch als möglich zu dieser Autobahn-AG zu kommen.

Nun, ich möchte nur noch sagen, meine Damen und Herren, die Vielzahl der Bauvorhaben ist vielleicht nicht bekannt. Ich möchte Sie nur ganz kurz, ohne Sie da lange aufzuhalten und ins einzelne zu gehen, vorbringen.

Wir haben im Zuge der Landesstraßen und Bundesstraßen 45 Bauvorhaben, das sind aber nur die größeren, die ich hier aufzähle. Das ist eine beachtliche Zahl und erfordert auch einen beachtlichen Aufwand von Aufsicht, Bauleitung und dergleichen. Wir haben Brücken, 40 an der Zahl, die wir bauen, das sind zwar nur Bundesbrücken. Das ist ebenfalls eine beachtliche Zahl. Wir haben überhaupt einen sehr tüchtigen Brückenbauer, der mit Recht versteht und verstanden hat zu beweisen, daß man eine Straße erst dann bauen kann, wenn man eine Brücke hat. Das ist auch recht so. (Erster Landeshauptmannstellvertreter Sebastian: „Dann haben wir ja schon mehr Brücken wie Straßen, dann müssen wir auch die Straßen zu den Brücken bauen!“) Das stimmt nicht, wirklich nicht! Zügig Straßen bauen kann man wirklich nur, wenn man das Hindernis Bach oder Fluß schon mit einer Brücke überquert und dann zügig weiterbauen kann, das ist außer Frage. (Erster Landeshauptmannstellvertreter Sebastian: „Dann merkt man plötzlich, daß um eine Brücke zuviel ist!“)

Ich möchte also weitersagen, Landesstraßen und Bundesstraßen, Landesbrücken und Bundesbrücken, Wasserversorgungsanlagen, wir haben immerhin 46 Wasserversorgungsanlagen, das heißt Wasserleitungsvorhaben, auch eine beachtliche Zahl. Wir haben in den vergangenen Jahren nicht nur vom Land her eine beachtliche Aufstockung der Mittel vorgetrieben, sondern auch Bundesmittel in einem Ausmaß bekommen, die uns die Sicht geben, daß wir mit diesem sehr ersten Problem bald sozusagen im Lot sein werden. Wir haben Abwasseranlagen — immerhin 56 an der Zahl — in Arbeit. Das ist ja jene Arbeit, die, wenn sie fertig ist, nicht mehr gesehen wird und die vor allem für die Gemeinden, die eine weite Streulage haben, eine sehr belastende Sache ist und wo wir außer den Mitteln des Bundes und des Landes noch zu Sonderfinanzie-

rungen kommen müssen. Wir haben hier ja schon einen Plan, es wird im kommenden Jahr sicher zu einer Beschlußfassung kommen, weil uns sonst ein paar Gemeinden zugrunde gehen, an dem Kanal, den niemand mehr sieht, aber der beispielsweise für ein Fremdenverkehrsgebiet unausweichlich notwendig ist. Bei einer Analyse der Tauplitzalm wurden Farbstoffe in das Wasser eingebracht und man konnte an den Sporen sehen, wo das Wasser wieder herauskommt: Von der Tauplitzalm bis nach Ischl wurde festgestellt, daß das Wasser durchdringt. Und wenn das also mit Kolibakterien, und nicht nur mit diesen, sondern auch mit anderen Bakterien passiert — wir wissen, daß es auch solche gibt —, dann ist die ganze Umgebung in Gefahr, wenn man nicht sofort bereit ist, dort einfach ein Bauvorhaben anzugehen, auch wenn man weiß, daß die Gemeinde, wenn sie auf sich allein gestellt wäre, dran zugrundegehen muß, weil bei einer solchen Streulage und bei einer solchen Abfuhr des Abwassers natürlich ungeheure Kosten entstehen. Unausweichlich lange Kanäle, nicht erträgliche Anschlußgebühren und Kanalgebühren, das ist ja dann das Nächste und die Kosten der Erhaltung dieses Kanals. Aber wir nehmen an, daß er so gut gebaut ist, daß wir 30 Jahre Ruhe haben. Auch hier müssen ja schon wieder für die Zukunft Vorsorgen getroffen werden. Diese Arbeit mit den Abwasseranlagen und auch die Müllverbrennungsanlagen, die auch hier im Hause — offenbar durch die Industrie beeinflusst — vortragen wurden, sind ein sehr, sehr ernstes Problem, übersehen wir das nicht, denn je eher wir hier zu einem Gesetz kommen — es wird ja an dem Entwurf gearbeitet —, um so zufriedener werden wir in einigen Jahren sein. Ich weiß nicht, ob Sie davon in Kenntnis sind, wir haben ja beispielsweise — auch eine Aufgabe des Bauamtes — mit der Murkommission echte Schwierigkeiten. Die Jugoslawen sind ja die Unterlieger und die Verstopfung einiger Turbinen mit Abfällen — ich weiß nicht, ob sie aus der Obersteiermark oder aus Graz kommen —, mit Plastiksäcken und solchem Zeug, führt ja zu ernstesten Schwierigkeiten. Es ist sozusagen noch gut ausgegangen. Es könnte ja sein, daß wir einmal einen riesigen Prozeß bekommen. Wir haben Gott sei Dank ein Gegenstück, was auch mit Verschmutzung und Gestank zusammenhängt, das wird dem entgegengestellt. (Landesrat Dr. Klauser: „Aus Oberradkersburg!“ — Landesrat Gruber: „Aus der Obersteiermark können die Verunreinigungen nicht kommen, denn die müßten längst bei den Wehren hängenbleiben. Das muß weiter unten geschehen!“) Ja, leider nicht, das schlüpft scheinbar durch. Dafür kommt sonstiger, ich will den Ausdruck nicht gebrauchen, ich will nicht einmal Schmutz sagen, unreines Wasser kommt aus der Gegend der Wohnstätte des Herrn Landesrates (Landesrat Bammer: „Aber anfangen tut's beim Koiner oben!“)

Ich möchte in dem Zusammenhang nur eines sagen, wovon nicht geredet wird. Das Landesbauamt, der Pressedienst dazu sind ja sozusagen Einrichtungen, die alles schön verdecken und ihr Licht wirklich unter den Scheffel stellen. Eine außerordentlich interessante Arbeit ist im Laufe der vergangenen Jahre geschehen, und zwar eine Durchsuhung un-

serer ganzen Grundwasservorkommen. Hier sind sowohl im Oberland, in der Oststeiermark, in der nördlichen Oststeiermark, in St. Stefan ob Leoben und im Brucker Gebiet, überall in den wichtigsten Gebieten der Steiermark Untersuchungen vorgenommen worden und werden weiter vorgenommen. Wir haben für diese Untersuchungen nicht weniger als 1500 artesische Brunnen errichtet, damit man weiß, wie schaut denn unser Wasserhaushalt überhaupt aus im Zusammenhang mit den sogenannten Umweltschwierigkeiten und Sorgen.

Das Bauamt arbeitet auch in geradezu vorbildlichem Einsatz mit den Feuerwehren in Fragen der Verschmutzung der Wasserschongebiete bei Oltankunfällen zusammen. Was hier geschieht, und überhaupt die ständige Untersuchung der Mur, die ständige Untersuchung der Flüsse überhaupt, das sind Arbeiten, von denen zwar nicht geredet wird, die aber außerordentlich wertvoll sind und die natürlich für die Bearbeitung des Umweltschutzes echte Hinweise geben werden. Oder auch die Frage Lannach: Jetzt gibt es einige Hiobsbotschaften, daß sie abwandern wollen, ich hoffe, daß das nicht wahr ist. Ich weiß nicht, was das für einen Hintergrund hat, jedenfalls halten sie sich hier seit langem für gepflanzt, so ist halt ihre Meinung. Daß bei der Raffinerie in Lannach der Umweltschutz mit aller Sorgfalt durch entsprechende Vorschriften beachtet wurde, das sind Leistungen, von denen kaum die Rede ist, die aber natürlich von Bedeutung für das Land und das Leben der Menschen sind. Es wird auch einiges auf dem Sektor der Planung getan im Zusammenhang mit der Bundsraumordnung. Es sind alle Vorbereitungen für die Landesraumordnung in Arbeit. Es wird sich in den Verhandlungen mit dem Bund ergeben, wieweit wir eigenständig weiter tätig sein müssen. Daß aber die überregionalen Zusammenhänge mit Niederösterreich, zum Teil auch mit Salzburg, weniger mit Kärnten oder mit dem Burgenland beachtet werden und daß mit einigem Nachdruck an einer eigenen steirischen Raumordnung, soweit nicht schon Teile vorliegen, weitergearbeitet wird, ist auch eine Tätigkeit, die das Bauamt zu vollbringen hat.

Oder beispielsweise die Frage des Flußbaues. Sicher nicht befriedigend, und zwar seit langem nicht befriedigend im Zusammenhang mit den Geldmitteln, die der Bund zur Verfügung stellt. Es ist vor etwa neun Jahren im Zusammenhang mit einem Kraftwerk die Regulierung des Zillertales vorgenommen worden, was einen zusätzlichen Betrag des Bundesministeriums für Landwirtschaft erfordert hat, es wurden — ich glaube mich nicht zu irren — bei 800 Millionen S vom Bund zugeschossen. Wir haben die feste Zusage gehabt und haben sie noch, wenn die Regulierung der Ziller fertig sein wird, daß wir dann eine Aufstockung für den Nachholbedarf bekommen. Jetzt kommt die Gemeinde Wien — ich mache ihr beileibe keinen Vorwurf — und sagt, der Wasserschutzbau der Donau ist wichtiger als alles andere in Österreich. Ich kann nicht beurteilen, ob das stimmt. Aber wenn der Wasserschutzbau in erhöhtem Maß in Angriff genommen werden muß, dann habe ich das Gefühl, wir könnten wieder für eine größere Aufstockung mehr ausgeben. Wir ha-

ben aber — und das ist unser Pech — in den vergangenen Jahren immer wieder auch schwere Hochwasserschäden an unseren Flußufern zu verzeichnen gehabt, aber beispielsweise an der Mur auf einer Strecke von 200 km und nirgends wirklich konzentriert, nirgends — Gott sei Dank — ein Toter, keine Häuser weggeschwemmt und dergleichen, also nichts Augenfälliges, wogegen in Kärnten und Tirol augenfällig große Schäden entstanden sind, aber wenn ich die Länge zusammenziehe, ist der Schaden bei uns höher als dort, wo er wirklich sichtbar ist. Wir sind, weil das Unglück nicht sichtbar war, mit lächerlichen Beträgen abgespeist worden, und die anderen haben den neuerrichteten Katastrophenfonds ausgeräumt.

Über das vergangene Schadensjahr gibt es momentan einen Streit, ob 8 oder 10 Millionen, Vorriff oder nicht Vorriff. Aber das ist nicht das Entscheidende. Wesentlich ist, daß wir besorgt sein müssen, jetzt wirklich das zu sanieren, was neu durch das Hochwasser zerstört wurde. Wenn man nicht bereit ist, die Dinge zu ordnen, werden die Einrisse und Schäden automatisch größer, und daher sind die ständigen Klagen über Schwierigkeiten wohl auch berechtigt.

Ich darf in dem Zusammenhang auch noch als eine der Aufgaben des Landesbauamtes anführen, den Gewässerpegel, Grundwasser, Niederschlags-, Schneedichte, Temperatur- und Niederschlagskontrollstationen, alle Beobachtungen, die für den Fremdenverkehr, für die Wirtschaft von Interesse sind. Diese Aufgaben werden von der Hydrographischen Landesabteilung durchgeführt, beispielsweise auch die ganze Auswertung der täglichen Regen- und Schneemessungen usw., die in 600.000 Einzeldaten durchgeführt wurde.

Dann haben wir natürlich noch die großen Bundesbauten von der Projektierung angefangen, und hier darf ich sagen, daß es im vergangenen Jahr gelungen ist, die ersten 600 Millionen im Leasingverfahren — mehr als die Hälfte der steirischen Hochschulen — zu bekommen, und zwar dadurch, daß die fertigen Pläne vorgelegen sind, und die anderen haben Gott sei Dank keine gehabt. (Abg. Brandl: „Ja, das ist es!“) Die Fortsetzung dieser Bauten ist eine ganz große Aufgabe, und nicht gering sind auch die Landeshochbauten einschließlich der Spitäler. Man kann nicht unzufrieden sein, man könnte höchstens sagen, mehr wäre auch noch berechtigt, besonders bei den Bundeshochbauten und bei den Fragen der Hochschulbauten. Es ist so, daß das Landesbauamt vielfältige Aufgaben erfüllt, von denen kaum die Rede ist, die aber dem Lande und seiner Bevölkerung echten Dienst erweisen.

Meine Damen und Herren, ich darf noch ein paar Bemerkungen machen von diesem Baugeschehen weg zu einer der Fragen, die immer eine Rolle spielen im Zusammenhang mit angeblichen Plänen, Spitalsplänen, Schulbauten beispielsweise. Wir wissen, daß wir noch etwa acht Hauptschulen brauchen. Davon werden zwei oder drei vom Landesrat Bammer mit Bedarfszuweisungsmitteln finanziert werden müssen, die übrigen fünf oder gar sechs mit den Mitteln, die dem Landeshauptmann zur Antragstellung zur

Verfügung stehen. Das ist eine wirklich sehr heikle Frage. Es wird immer gesagt, es gibt keinen Plan. Das stimmt nicht. Es liegt ein sehr genau ausgearbeiteter Plan vor. Aber ich berufe mich darauf, daß der Wiener Bürgermeister Marek im vergangenen Jahr sehr klar und deutlich gesagt hat: „Alles kann man planen, nur die Schulbauten nicht.“ Man kann nicht nur die Zahl der Geburten nicht vorausplanen, sondern vor allem den Willen der Eltern, welche Schule das Kind besuchen wird. In diesem Zusammenhang wird es weiterhin noch schwieriger. Wir haben sinkende Kinderzahlen. In den letzten Jahren ist die Zahl um 3100 Geburten geringer geworden, das sind 13 % weniger Kinder von 1964 angefangen bis 1969. Das ist ein beachtlicher Abfall, der laufend höher wird mit Ausnahme von 1968, wo wir ein plus von 1 % gehabt haben, der höchste Abfall war 1965 mit rund 5 % und 1967 mit 4 %, 1969 wieder 5 %. Das ist eine Entwicklung, die sich natürlich nicht jetzt, sondern erst in sechs oder zehn Jahren auswirken wird. Aber wenn ich ein neues Schulhaus baue, wird das höchste Raumerfordernis, daß derzeit erfaßbar ist, verlangt. Sicher mit Recht, aber hier ist äußerste Vorsicht am Platze und wir müssen unseren Bauleuten sagen, plant, was voraussehbar ist, im übrigen sorgt dafür, daß man zubauen kann, falls es einmal eine größere Geburtenentwicklung geben sollte. Sehr schwierig und sehr heikel die Bildung von Zentren. Nicht nur die Abschaffung der Volksschuloberstufen von den Behörden her, sondern auch der eigene Wille der Eltern, das Kind zumindest in eine Hauptschule zu schicken, erfordert natürlich Zentren in den verschiedensten Orten und hier soll man auch nicht der großen Ballung das Wort reden. Selbstverständlich muß ein entsprechender Raum gefunden werden, wo man eine Zentralschule macht, aber man soll nicht glauben, daß man alles irgendwo hineinstopfen soll, weil es auch alle möglichen Nachteile hat. Das sind auch Probleme, die uns ernstliche Sorgen machen. Ich will gar nicht von der Finanzierung reden, ich will gar nicht davon reden, wie schwer wir uns tun im Zusammenhang mit den Mittelschulen, wo wir praktisch und bei bestem Willen und nach den sicher immer mehr und mehr vorhandenen Mitteln mindestens acht Jahre brauchen würden, um einigermaßen unseren Mittelschulbedarf zu decken. Mindestens acht Jahre, es werden sicher mehr Jahre werden. Die Volksschulen, oder überhaupt die Pflichtschulen: Ich bin überzeugt, daß wir in etwa 5,6 Jahren das Problem, wenn nicht neue dazu kommen, was immer wieder möglich ist, gelöst haben werden. Sicher ist es, alles in allem gesehen, so, daß wir ein sehr beachtliches Baugeschehen hinter uns gebracht haben, daß das Landesbauamt in jeder Richtung hin seine Aufgabe erfüllt hat, daß aber natürlich unausweichlich auch eine Neuorganisation beispielsweise vor allem unseres Straßenbaues erreicht werden muß, eine echte und entscheidend wichtige Frage, die Koordinierung mit der Planung im Zusammenhang mit den Landesstraßen, mit den Güterwegen. Diese Koordinierung ist ein entscheidendes Anliegen, das jetzt im Gange ist, und die Regierung wird in der nächsten Zeit die notwendigen Beschlüsse in der Richtung zu fassen haben.

Ich möchte damit schließen, daß ich sage, wir haben im großen und kleinen versucht, das Möglichste aus der Zeit herauszuholen. Es wäre sicher denkbar, aber das muß sehr wohl überlegt werden, daß wir auf dem Sektor des Straßenbaues dort oder da mit einer Sonderfinanzierung versuchen, einen Durchbruch zu erreichen. Es ist sicher richtig, daß im Zusammenhang mit der Stadt Graz, nicht nur vom Bundesstraßenbau her gesehen, sondern auch vom Land her gesehen, in den nächsten Jahren einiges getan werden muß. Aber, das möchte ich bitte mit allem Ernst sagen, kein Spiel mit einer eventuellen Autobahntrasse durch Graz. Ich bin sehr froh, daß wir überhaupt im Spiel sind. Ich erinnere mich daran, es war sicherlich zu unserem Nachteil, daß die Auseinandersetzungen in Bregenz mit der Autobahn, Unterflur, Oberflur, welche Richtung, da nicht nur einen Streit von fünf Jahren in Anspruch genommen haben, ein Hin und Her, einmal so und einmal so, das hat auch entsprechende politische Auswirkungen gehabt. Die, die also geglaubt haben, bundesseilig zu sein und gläubig zu sein, haben eins aufs Dach bekommen, die, also das Spiel betrieben haben, einmal so und einmal so und dann immer wieder den anderen den Schwarzen Peter zuspielten, die waren die Sieger. Ist auch ein gutes Lehrbeispiel. Wir haben gesagt, bitte sehr, wir wollen im Spiel sein, weil wir, wenn wir die Durchfahrt auch ganz anders zum Schluß trassieren — jetzt ist sie allerdings von Fachleuten durch Eggenberg trassiert, von anerkannten Fachleuten —, wenn wir sie anders trassieren, das kann man nicht so vom Tisch weg sagen, sondern da müssen entsprechende Unterlagen vorliegen. Und wir haben also erwartet, daß die Gemeinde ihr Votum abgibt, sie ist ja die erste, die zu sagen hat ja oder nein. Wir haben gesagt und jetzt, nachdem wir wissen, daß der Plan, der grobe Plan (womit ich mich nicht fachgerecht ausdrücke, aber den Unterschied zwischen Detailplan und grob und als vorläufigem Plan vermerke) die Zustimmung der Gemeinde Graz findet, dann legen wir das selbstverständlich dem Ministerium vor. Die Entscheidung hat letzten Endes das Ministerium, aber wir werden intern jetzt sofort beginnen, mit einer genauen Analyse dieser Strecke, und zwar jedes Stück, jede Parzelle, jedes Haus, die soziologischen Auswirkungen, auch die Frage des Umweltschutzes, alles in allem wird genauestens erhoben und festgestellt. Auch festgestellt, was sind da in diesen Häusern für Leute drinnen, sind das Leute, die von der Fürsorge her in der Wohnversorgung bedacht werden müssen, oder sind es Leute, die man einfach umsiedeln kann durch neue Wohnbauten. Es werden also alle Details genau analysiert. Wenn diese Arbeit vorliegt, dann erst werden wir einen wirklichen Überblick haben, ob man diese Trasse bejahen oder ablehnen kann. Und ich glaube, daß wir an diesem Zustand festhalten sollen. Wenn heute die Meinung aufscheint, keine Autobahn durch Graz, bitte, jede andere Form kommt billiger. Allerdings die Umfahrung von Graz über Gösting — wie man das so leicht sagt —, ja das ist natürlich das Kostspieligste, da muß uns was anderes einfallen, daß dieser Zustand nicht eintritt. Denn das braucht ja nicht nur Tunnels, sondern auch natür-

lich einen weiteren Radius und natürlich mehr Verkehrsflächen. Aber darüber wollen wir gar nicht streiten, es ist ja sowieso vom Bauamt die Auffassung vertreten worden, mit der vorläufigen Durchfahrt muß auch gleichzeitig eine Umfahrung geplant werden. Eine Umfahrung dazu, das würde das Verkehrsbedürfnis in der weiteren Entwicklung erfordern. Es ist gar nicht so, daß unsere Bauleute und Fachleute nicht an alles gedacht hätten. Aber, meine Damen und Herren, wir wollen hier keinen Schwarzen Peter zuspieren. Jeder hat seine Kompetenzen, die Stadt hat ihre, das Land hat seine, der Landeshauptmann in der mittelbaren Bundesverwaltung, und natürlich die endgültige Kompetenz, ja oder nein, hat das Ministerium. Aber wir werden nicht warten, daß das Ministerium eine Entscheidung trifft, sondern wir werden selbstverständlich hier zu einer sinnvollen Entscheidung zuerst kommen müssen. Das halte ich also für unausweichlich.

Noch etwas zum Schluß. Flächennutzungs- und Bebauungspläne, die im Laufe der Diskussion bisher immer eine nicht unwesentliche Rolle gespielt haben. Ich versuche immer wieder zu koordinieren, immer wieder anzupassen an die Möglichkeiten. Es besteht kein Hindernis, nicht ein echtes Hindernis und nicht ein behauptetes, wie das jetzt sehr häufig der Fall ist, für einen Bebauungsplan. Das Gesetz verhindert nicht, zumindest nicht die Planung, aber es planen nur wenige. Ich behaupte, die Ursache liegt darin, daß man nicht die richtige Beziehung zu dieser Planung findet. Ich meine, es wäre wunderbar, wenn zum Beispiel zehn Gemeinden sagen würden, wir legen ihnen den Plan vor und wir sagen ihnen, wir können deshalb nicht beschließen, weil 1, 2, 3, 4, 5 schuld ist, Schuld des Gesetzgebers, daß wir nicht endgültig beschließen können. Noch nicht und noch niemand hat etwa in die Richtung bei uns eine Vorstellung erhoben.

Ich sage folgendes: Es ist eine irriige Auffassung, die einer der Herrn Abgeordneten (Zwischenruf von der SPO: „Heidinger!“), ja, der Herr Heidinger hat folgendes gesagt: Es sei undenkbar, die Gemeinden hätten das Geld nicht. Wenn sie kein Geld haben, dann können sie überhaupt keinen Plan beschließen, geschenkt werden sie nichts bekommen. Das eine sage ich Ihnen, ein Gesetz, daß die Flächen, die notwendig sind und die sich jetzt im Privatbesitz befinden — ganz gleich, ob klein oder groß — ohne Bezahlung der Gemeinde zufallen werden, gibt es nicht. (Landesrat Klauser: „Das haben wir nie verlangt!“) Das mußte ich aus den Ausführungen des Herrn Bürgermeisters Heidinger entnehmen. Das ist ein Irrtum. Ich habe solche Töne hier in Graz auch gehört. Zu sagen, der Grund ist mir um 100 S zu teuer, es genügen auch 50 S, das werden wir behördlich nie zuwege bringen. (Landeshauptmannstellvertreter Sebastian: „Das hat nie jemand verlangt!“) Aber gesagt unter Zeugen. (Landeshauptmannstellvertreter Sebastian: „Auch nicht!“) Dann ist ja keine Schwierigkeit mit dem Zusammenkommen. (Landeshauptmannstellvertreter Sebastian: „Das habe ich ja gesagt!“) Ich will niemand verdächtigen, Herr Kollege Klauser, aber ich lese in Ihrem Antrag von Bescheiden. (Landesrat Dr. Klauser: „Der Antrag deckt sich wörtlich mit der ersten Regierungs-

vorlage, Herr Landeshauptmann!") Das macht nichts, das ändert nichts. (Gelächter.) Wenn uns die Regierungsvorlage gepaßt hätte, hätten wir sie ohnedies beschließen können. Sie hat uns eben nicht gepaßt.

Es ist auch nicht möglich, durch einen behördlichen Bescheid Grund zu enteignen, ohne, wie nach dem Eisenbahnteignungs- und Straßenbauteignungsgesetz, alle jene Sachverständigen einzuschalten, die Möglichkeit des Rechtsweges bis zum Ende zu geben. (Landesrat Dr. Klauser: „Vollkommen einverstanden. Wir haben nie etwas anderes verlangt!“) Beim reden kommen die Leute zusammen. Vielleicht kann man sich hier zusammenreden, daß auf der einen Seite den öffentlichen Anliegen und Notwendigkeiten Rechnung getragen wird, aber daß mit dem Eigentum auch nicht Schindluder getrieben wird. Davor haben wir Sorge, und daher Vorsicht! Mißtrauen ist ja ein Gebot der Politik. (Landesrat Dr. Klauser: „Probieren wir zu reden!“) Bitte sehr, werden wir tun. Es hat auch bei uns die Abteilung den Auftrag, einen Gesetzesantrag vorzulegen. (Landeshauptmannstellvertreter Sebastian: „Mißtrauen ist ein Wesenselement der Politik, nicht ein Gebot!“) Bitte schön, ich lasse mich korrigieren. Das ist noch viel kräftiger, als ich es gemeint habe. Soviel zu den sogenannten Flächennutzungs- und Bebauungsplänen. Daß wir hier stur nicht bereit sind, etwas zu tun, stimmt nicht! Stur sind wir nicht, das möchte ich ausdrücklich sagen, denn mit Ausnahme von Salzburg und Wien hat niemand ein Gesetz. Wir haben wenigstens eines. Wir haben einen Anfang gemacht.

Darf ich nur noch ein paar Bemerkungen zu den einzelnen Abgeordneten sagen.

Schrammel: Flußbau. Du weißt es ohnehin genau, aber es gehört selbstverständlich zur Pflicht eines Abgeordneten, seine Wünsche transparent zu machen. Das ist außerdem modern. (Gelächter. — Landesrat Dr. Klauser: „Man sieht, Sie lernen auch, Herr Landeshauptmann!“) Das gilt für den Brandl und das gilt für alle, wobei ich für die sehr vernünftige Meinung, lieber Brandl, sehr dankbar bin und sie sehr, sehr anerkenne. Wieviel Unglück könnten wir uns ersparen, wenn das vorhanden wäre, was Du als Verantwortung bezeichnet hast.

Wegen Bruck a. d. Mur — die sozialistischen obersteirischen Abgeordneten müssen ja irgendeinen Schuldigen finden, und es ist ein lustiges Ping-Pong-Spiel, der Landeshauptmann ist schuld, großartig! (Gelächter.) Ich werde die Schuld fast nicht mehr zu tragen imstande sein. (Landeshauptmannstellvertreter Sebastian: „Mir geht es auch nicht anders bei Ihren Leuten!“) Aber es stört mich an sich nicht, nur müßte ich, wenn das Spiel fortgesetzt wird, sagen — ich müßte es jetzt eigentlich schon ernstlich anmelden —, lieber Herr Bautenminister, wenn wir weiterkommen wollen, müssen wir ein Geld bekommen. Wir können ja nicht alles andere stehenlassen. Aber ich bin sehr dafür, daß wir versuchen zu konzentrieren. Wir wissen schon, daß überall gefordert wird, von der Turrach angefangen bis nach Mariazell, über den Präbichl usw. Es ist sicher notwendig, den Mut zu haben, das anzugehen, was unausweichlich ist und einiges andere stehenzu-

lassen. Aber ich bin neugierig, wie lange die Straßensänger auf der Linken und Rechten singen werden, wenn wir zu solchen Schwerpunktbildungen kommen, die meiner Überzeugung nach unausweichlich sind. Wenn ich daran denke, wie das Bauamt überrannt wird und wie hartnäckig der eine oder der andere Wunsch vertreten wird, wenn er auch in der Gesamtschau gesehen gar nicht so wichtig ist. Wenn wir so weitertun, werden wir uns schwertun, Schwerpunkte zu bilden. Notwendig wäre es überall, aber wenn ich die Verkehrszählungen als Unterlage hernehme, muß ich sagen, es gibt so lächerliche Vergleiche, aber dort sind die härtesten Forderer. Sie bedrohen einen fast mit dem politischen Tod. Ich fürchte mich nicht davor. (Landeshauptmannstellvertreter Sebastian: „Na, na. Wir helfen Ihnen aber! Da passiert Ihnen nichts!“ — Abg. Nigl: „Da nagt schon wieder einer am System!“)

Noch etwas, weil es grundsätzliche Bedeutung hat. Der Abgeordnete Lind meint die Umfahrung Kaindorf — alles ist wichtig und notwendig, es wird in den nächsten Jahren auch unausweichlich sein. Aber bisher muß ich sagen, die Vergleichsziffern von dort und da im Verkehr ergeben woanders das Dreifache. Daher ist es nach unserer Sicht nicht so dringend wie nach örtlicher Sicht. Das müssen wir auch beachten. Aber ich weiß, ihr seid ja sehr verständige Leute. (Gelächter.)

Im Bezirk Birkfeld — da ist meiner Meinung nach irgendwo ein Organisationsfehler unserer Baubezirksämter. Wo das Baubezirksamt aufhört, hört auch möglicherweise der Straßenbau auf, weil sich zwei anscheinend über die Grenze des Bezirkes hinweg nicht einmal die Hand geben oder nicht zusammenschauen oder nicht zusammendenken. Es ist — darüber werden wir uns ja unterhalten — meiner Meinung nach keine Philosophie, daß man hier den offensichtlichen Anschein erweckt, da ist Niemandland, aber da ist ein tüchtiger Mann, da wurde etwas gebaut. Die Fortsetzung nach Niederösterreich, die Du immer wieder forderst, hängt natürlich auch vom Ausbau in Niederösterreich ab. Es hat keinen Sinn, daß wir eine Avenue bauen, und die drüben bleiben bei einem schlechten Hohlweg. Das muß abgesprochen sein, dann werden wir sicher dort weiterbauen. Aber alles in allem gesehen, meine Damen und Herren, die Umfahrung Kaindorf ist sicher nicht sehr wichtig. (Gelächter.) Das kann ich selbst beurteilen, wenn die Brücke nicht mehr hält, dann müssen wir sie machen. Aber bis dorthin haben wir noch einige Zeit, weil wir einfach wichtigere Dinge zu vollbringen haben.

Alles in allem gesehen, meine Damen und Herren! Ich danke sehr für die Zusammenschau und für alles das, was Sie vernünftigerweise vorgebracht haben, was sinnvoll vorgebracht wurde.

Ich möchte aber das Kapitel nicht abschließen, ohne zweier Herren zu gedenken. Herr Hofrat Hödl geht in Pension, der die Agrartechnische Abteilung eingerichtet und aufgebaut hat. Er war der Typ eines richtigen Beamtenmanagers und geht jetzt leider von uns. Ich hoffe aber, daß seine Organisation noch lange Jahre nachwirken wird.

Er war wirklich ein Mann, nicht nur der Tat, sondern auch der Klugheit, er hatte das notwendige

Einfühlungsvermögen mit den oft sehr, sehr schwierigen Fragen der Grundablösen und der Beseitigung von soviel Streit gerade in Wegsachen, er hat das also ausgezeichnet gemacht, technisch war er stets auf der Höhe, er geht.

Ebenso geht der Hofrat Reimann von der Straßenbau-Fachabteilung. Ein außerordentlich gewissenhafter Mann. Ein bisserl bürokratisch veranlagt, aber das ist mit seiner Gewissenhaftigkeit im Zusammenhang, aber man konnte sich auf ihn in allem und jedem verlassen und man wußte von ihm, daß er ein sauberer und hochanständiger Mann ist und daher verdient er auch den Dank, unseren aufrichtigen Dank. Wir werden ja gerade hier in der Frage unserer ganzen Straßenverwaltung zu einer — hoffe ich — besseren Zusammenschau kommen und versuchen, hier auch Neuordnungen einzuleiten, die meiner Überzeugung nach höchst notwendig sind. Wenn es uns in den nächsten Jahren noch besser geht, wenn wir noch mehr Geld haben, dann werden wir auch mehr Straßen haben und ich hoffe dann sicher auch mehr Zufriedenheit. (Allgemeiner Beifall.)

Präsident Univ.-Prof. Dr. Koren: Mangels weiterer Wortmeldungen zur Gruppe 6 erteile ich dem Herrn Berichterstatter das Schlußwort.

Berichterstatter Abg. Pölzl:

Hohes Haus, meine Damen und Herren! Wir haben heute am Freitag um 10 Uhr vormittag mit der Gruppe 6 begonnen. Es ist jetzt 10 Minuten nach 18 Uhr, wir haben also ausgiebigst diskutiert und das mit Recht, denn Sie, meine Damen und Herren, beschließen ja jetzt über 1415 Millionen Schilling, die im nächsten Jahr auf dem Sektor des Wohnungs- und Straßenbaues ausgegeben werden sollen. Es haben sich hiezu 21 Abgeordnete und 2 Regierungsmitglieder zu Wort gemeldet.

Ich darf also meinen zu Beginn der Debatte gestellten Antrag wiederholen, um Genehmigung.

Präsident: Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Wer den Ansätzen zu den Posten der Gruppe 6 zustimmt, möge ein Händezichen geben. (Geschleicht.) Die Gruppe 6 ist angenommen.

Wir kommen zur Gruppe 7: Öffentliche Einrichtungen und Wirtschaftsförderung. Im Einvernehmen mit den Obmännern der im Hause vertretenen Parteien schlage ich vor, auch in der Gruppe 7 die Spezialdebatte zu unterteilen. Als erster Teil soll Land- und Forstwirtschaft behandelt werden, als zweiter Teil Fremdenverkehr und Wirtschaftsförderung.

Wird dagegen ein Einwand erhoben? Ich stelle fest, das ist nicht der Fall.

Berichterstatter ist Abg. Josef Schrammel. Ich erteile ihm das Wort.

Abg. Schrammel:

Hoher Landtag, meine Damen und Herren! Die Gruppe 7 behandelt Öffentliche Einrichtungen und die Wirtschaftsförderung. Die Ansätze weisen Ausgabensummen in der Höhe von insgesamt 386 Millionen Schilling aus. Das sind 70 Millionen Schil-

ling mehr als im vergangenen Jahr. Die Gruppe 7 behandelt Öffentliche Einrichtungen, Förderung der Land- und Forstwirtschaft, Einrichtungen zur Förderung der Land- und Forstwirtschaft, Förderung der gewerblichen Wirtschaft, allgemeine Verkehrsförderung, Fremdenverkehrsförderung, Förderung der Industrie und sonstiges.

Der Finanz-Ausschuß hat sich mit diesen Ansätzen beschäftigt und ich darf um Annahme dieser Budgetpunkte ersuchen.

Präsident: Ich erteile dem Herrn Abg. Buchberger das Wort.

Abg. Buchberger:

Hoher Landtag! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Berichterstatter hat bereits angedeutet, daß die Gruppe 7 die Landwirtschaft, die Wirtschaftsförderung und auch das steirische Feuerwehrwesen beinhaltet. Ich darf, meine sehr verehrten Damen und Herren, zum letzten von mir genannten Punkt, nämlich zu den Fragen des steirischen Feuerwehrwesens, kurz einiges zur Diskussion stellen. Wir in der Steiermark sind in der glücklichen Situation, daß wir ein sehr gut und weit ausgebauten Feuerwehrwesen haben. Wir haben insgesamt in der Steiermark 30.000 freiwillige Feuerwehrmänner, die sich zu jeder Tages- und Nachtzeit für die Dienste der Allgemeinheit zur Verfügung stellen. Diese sind in 750 Wehren organisiert. Es taucht in dem Zusammenhang immer wieder die Frage auf, ob es im Zuge der gegenwärtigen Zeit noch sinnvoll wäre, nur Stützpunkte zu schaffen und draußen die einzelnen Wehren in den örtlichen Gebieten abzubauen. Man kommt aber aufgrund dieser Meinung immer wieder zur Tatsache zurück, daß es doch sinnvoll und zweckmäßig ist, draußen auch in den entlegenen Gebieten unserer Heimat die Wehren in der bisherigen Form aufrechtzuerhalten. Nicht nur deshalb, um im Falle eines Brandes oder sonst irgendeines Unwetters oder dergleichen einsatzbereit zu sein, sondern vor allem auch deshalb, weil im Zuge des Zivilschutzes und verschiedenem mehr, es als notwendig erscheint, daß wir auch draußen in dem entlegenen Gebiet unserer Heimat entsprechende Stützpunkte haben. Sehr freudig ist in bezug der Entwicklung unseres Feuerwehrwesens, daß es in den letzten Jahren möglich war, auch die Jugend für diesen freiwilligen Einsatz zu gewinnen und es war möglich, daß seit dem Jahre 1967 bei uns in der Steiermark 1115 junge Feuerwehrmänner in den Dienst dieser allgemeinen freiwilligen Sache getreten sind und es auch möglich war, leider bis dato nur teilweise, diesen auch eine entsprechende Ausbildung zu vermitteln.

Ein wesentlicher Faktor in der Entwicklung unseres Feuerwehrwesens in der Steiermark ist der, daß es nun möglich war, mit Beginn des Jahres 1969 eine eigene Feuerweherschule, eine moderne, eigene Feuerweherschule zu bauen. Im Jahre 1969 wurde diesbezüglich der erste Spatenstich vorgenommen und ich hatte vor einigen Tagen nun die Möglichkeit, an Ort und Stelle diese Schule zu besichtigen, weil ich dort feststellen konnte, daß bereits

der Bau im Rohbau fertig ist. Und aus den Plänen und aus dem Bau bis dato war ersichtlich, daß es eine Schule wird, die sich mit allen Schulen, sowohl in Österreich selbst, als auch mit Schulen in der Schweiz und in Schweden in jeder Hinsicht messen kann. Diese Schule wird nicht nur als Landesfeuerwehrschule gebaut werden, sondern es wird dort auch die Möglichkeit gegeben sein, in Fragen Zivilschutz und Wasserwehr und dergleichen den künftigen Feuerwehrmännern eine entsprechende Ausbildung zu gewähren. In Zukunft soll es so sein, so wurde mir auch vom Herrn Referenten des steirischen Feuerwehrwesens mitgeteilt, daß dort jeder junge Feuerwehrmann nicht nur in Fragen des Feuerwehrwesens ausgebildet werden soll, sondern im speziellen soll in der künftigen Feuerwehrschule auch die Frage des Zivilschutzes sehr ernst immer wieder schulungsmäßig vorgetragen werden. Gerade auf dem Sektor des Zivilschutzes, es ist ja auch schon geredet worden darüber und in der Gruppe 1 und wir kommen immer wieder zur gleichen Meinung zurück, daß es gerade im speziellen in bezug der künftigen Entwicklung unserer ganzen weltweiten Situation notwendig sein wird, gerade in Fragen des Zivilschutzes die Bevölkerung immer mehr von der wahren Situation dieser Entwicklung aufzuklären. Und hier gerade sind in Fragen des Zivilschutzes die Feuerwehrmänner nicht und die Entwicklung des Feuerwehrwesens nicht mehr wegzudenken. Allerdings setzt voraus, wenn sich die einzelnen Wehren dann in Fragen des Zivilschutzes künftig einsetzen werden, daß natürlich jeder einzelne entsprechend geschult wird und geschult werden muß.

Diese künftige Feuerwehr-, Zivilschutz- und Wasserwehrschule in Lebring wird die Möglichkeit geben, hier eine entsprechende Ausbildung zu ermöglichen. Wir hoffen, daß sich auch in Zukunft das steirische Feuerwehrwesen so positiv entwickelt wie in den letzten Jahren, dann können wir mit Sicherheit annehmen, daß die Masse der Bevölkerung in Stadt und Land bei Feuersbrünsten und sonstigen Dingen geschützt sein wird. Also auch in Zukunft eine positive Entwicklung!

Abschließend noch einen Dank für die Einsatzbereitschaft unserer Feuerwehrleute, die aus reinem Idealismus heraus sich in den Dienst der Allgemeinheit stellen. Dafür sei Ihnen von dieser Warte aus der herzliche Dank für die bisher geleistete Arbeit ausgesprochen. (Allgemeiner Beifall.)

Präsident: Ich erteile dem Abgeordneten Stoisser das Wort. Nächster Redner ist der Abgeordnete Lind.

Abg. Stoisser:

Hohes Haus — ich möchte fast dazusagen, halbleeres Haus. Wir haben hier über Gewerbeförderung zu sprechen, und die Abwesenheit so vieler Abgeordneter zeigt, wie wenig dem Bedeutung zugemessen wird (Abg. Fellinger: „Aber geh!“ — Landesrat Wegart: „Da hat er schon recht!“), obwohl eigentlich das Gewerbe und die Industrie alle die Forderungen, die heute hier gestellt werden, erfüllen. Wenn nicht die Wirtschaft wäre, der Fremdenverkehr, das Gewerbe, die Industrie, wer würde

alle Straßen bezahlen helfen, wer könnte alle sozialen Leistungen durchführen? (Abg. Fellinger: „Alle Steuerzahler! Auch die Arbeiter!“) Das ist ja die Wirtschaft einschließlich der Mitarbeiter. (Landesrat Peltzmann: „Das ist ja ein Teil der Wirtschaft, oder nicht?!“ — Abgeordneter Gerhard Heindinger: „Sind wir schon soweit?“ — Landesrat Peltzmann: „Auch die Lehrer!“ — Glockenzeichen.)

Ich danke dem Land für die Dotierung bei der Post 751 für das Gewerbe von zirka 20 Millionen. Echt davon sind jedoch nur 10 Millionen. Der Rest sind nur Durchlaufposten. Das macht pro Betrieb in der Steiermark 423 S im Jahr aus oder 1,16 S je Tag, oder je Beschäftigten in den Gewerbebetrieben S 93.— im Jahr oder 26 Groschen je Tag, also eine halbe Zigarette.

Das ist ungefähr so, wie wenn man eine Kuh melken will, aber sie nicht füttert. Zum Glück aber gibt es noch freie Weiden, wo sich die Wirtschaft ihre Mittel durch ihre Leistung selbst holt. (Landesrat Wegart: „Die Alm!“ — Abg. Dr. Dorfer: „Immer ist nicht Sommer für die freie Weide!“) Leider, und für den Winter, für die Durststrecke brauchen wir etwas. Herr Landeshauptmann hat gesagt, ich soll mich hier nicht in den Chor der Forderer stellen, denn die Wirtschaft soll sich allein ernähren. Das tut sie auch. Aber für die Durststrecken ist es doch notwendig, daß man etwas hat. Ich möchte hier feststellen, daß die Mittel für das Gewerbe und für die Industrie bestens angelegt sind und möchte bitten, daß die Steigerung, die auch im heurigen Jahr nicht unwesentlich war — das möchte ich anerkennen, aber gegenüber anderen Bundesländern sind wir noch immer hinten —, im nächsten Jahr höher ist. (Allgemeiner Beifall.)

Präsident: Ich erteile dem Herrn Abgeordneten Lind das Wort. Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Laurich.

Abg. Lind:

Hohes Haus, sehr geehrte Damen und Herren!

Der Fremdenverkehr hatte im Jahre 1970 eine Rekordeinte zu verzeichnen. Am 30. September 1970 waren bereits um 600.000 Nächtigungen mehr als im gesamten Vorjahr in der Steiermark zu verzeichnen. Das ist sehr erfreulich. Die Gesamtzahl der Nächtigungen in der Steiermark vom Mai bis September 1970 belief sich auf 4.804.208. Davon waren 3.162.069 Inländernächtigungen und 1.642.139 Ausländernächtigungen. Man sieht also einen deutlichen Anstieg in bezug auf die Ausländernächtigungen. Die Steiermark zählt zu den Spitzenreitern in Österreich, und das ist besonders erfreulich. Der Stand der Fremdenbetten beläuft sich beinahe auf 100.000. Der Fremdenverkehr hat eine besondere Bedeutung für unser Land. Bedingt durch die Landschaft, aber auch zum Teil durch die geographische Lage ist es möglich, dieses Land zu bereisen, und hier können wir besonders durch die Verbesserung unserer Straßenverhältnisse beitragen, daß noch mehr Fremde in unser schönes Steirerland kommen. Es profitieren praktisch alle Berufsgruppen durch den Fremdenverkehr, und es soll dieser Fremdenverkehr bis ins letzte Bauernhaus vordringen.