

Trampusch: „Wir reden vom Kanal!“ Ist in Ordnung, auch der Pfeffer kommt in den Kanal.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich glaube, hier hat wirklich der Hofrat Perner die Notbremse gezogen, und ich glaube, daß hier eine neue Untersuchung herauskommen muß mit Dingen (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Wieder eine!“), was alles in Ordnung ist. Was nicht geht, ist nicht interessant, sondern es ist nur interessant, was geht. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Ja eben. So ist es immer. Studien sind alle gleich!“) Es ist eine Zumutung, wenn sich eine Studie nur mit solchen Dingen beschäftigt, was nicht geht. Und nur ein einziger Satz, wo man sagt, das geht. Auf Grund dieser Vorfälle – Beschwerden – hat der Landesrat Schmid ein Gespräch geführt mit Bürgermeister der Region St. Stefan, Stainz. Da waren die Bürgermeister Petschwar, Ninaus, Tomberger, Ruhri, Klement, Hubmann anwesend. Sie werden sie sicherlich kennen. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Da ist der Landesrat ja daheim. Da hat er nicht weit fahren müssen!“) Lauter rote Bürgermeister. (Landesrat Pörtl: „Das sind schwarze!“) Da muß ich mich getäuscht haben. (Landesrat Dipl.-Ing. Schmid: „Wählen tun sie aber blau!“) Ob sie blau wählen, das weiß ich nicht, Herr Landesrat.

Aber dort kam eines heraus, daß sie gesagt haben, sie sind eigentlich nie informiert worden darüber, daß es Möglichkeiten gibt, mit kombinierten Kläranlagen das Abwasser zu reinigen und damit natürlich auch Möglichkeiten zu finden für die Abwasserentsorgung im ländlichen Raum. Hier kann ich nur eines sagen, es hat sich herausgestellt, daß die Bürgermeister den Vorschlag gemacht haben, in Hinkunft die Organisation dieser Genossenschaften, die auch möglich sind, die auf Basis der alten Telefonbaugenossenschaften ins Leben gerufen wurden, um hier die Abwasserentsorgung vorwärtszutreiben. (Landesrat Pörtl: „Du hast den Text vom vorigen Jahr!“) Nein, das war heuer. Du hast ja auch schon was gelernt, Erich, ist ja gut so. Es soll ja nicht so sein, daß du nichts dazulernst. (Abg. Kanduth: „Zum Unterschied von dir, Chibi!“) Das ist genau das, was mich ärgert. (Landesrat Pörtl: „Weil ich dich einmal erwischt habe!“) Da haben wir einmal festgehalten, daß es eindeutig möglich ist, auch die Untersuchungen des Abwassers ganz problemfrei durchzuführen, wie halt die Bodenuntersuchungen in der landwirtschaftlich-chemischen Versuchsanstalt gemacht werden. Unser Landesrat hat den Vorschlag gemacht, daß wir so etwas ähnliches machen könnten. Die Bürgermeister waren begeistert. (Landesrat Pörtl: „Du mußt dazusagen, daß er dafür zuständig ist!“) Soll ja so sein.

Aber ich kann dir ein Beispiel geben. Ich habe hier, wie der Höller Hansl – du weißt, da sind viele zum Höller Hansl gefahren mit dem Flascher! Lieber Höller Hansl, guter Mann, schau mein Flascherl an, haben die Leute immer gesagt – (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Schon gestern hast du den Höller Hansl zitiert!“ – Abg. Kowald: „Der hat ein anderes Flascherl gehabt!“ – Abg. Trampusch: „Nach dem, was du gestern getrunken hast, kann das nicht dein Wasser sein!“) Ich sage euch eines, ich habe heute in der Früh extra bei Regen das aus meiner Kläranlage herausgenommen. Prost. Ich lasse es euch

riechen, ihr könnt es anschauen, ihr könnt es untersuchen lassen. Die Untersuchung sagt, bestes Teichwasser. Ich bin auch noch in einer solchen Zeit aufgewachsen, wo wir immunisiert wurden. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Mache es zu und behalte es dir. Du hältst es vielleicht aus, wir nicht!“) Aber riech einmal hinein. (Landesrat Pörtl: „Aber dir traue ich nicht ganz!“)

Nun, meine sehr geehrten Damen und Herren, da müssen wir wirklich umdenken. (Abg. Trampusch: „Das glaube ich nur, wenn er vor mir aus seiner Kläranlage trinkt!“) Franz, ich lade dich ein. Wenn wir fertig sind, fahren wir hinaus, und ich zeige dir das. Ich bin selbst überrascht, ich sage es euch. Aber ich habe es auch deswegen gemacht, um zu beweisen, daß es geht. (Abg. Gennaro: „Hast du gestern abend auch von diesem Wasser getrunken?“) Ich lade euch alle ein, könnt's alle kommen. Ich habe ein paar im Hause, die fleißig aufs Klo gehen.

In der Zeit der sinkenden Förderungsmöglichkeiten, wir haben schon gehört, daß der Wasserwirtschaftsfonds pleite ist, und jetzt hat man halt mit viel Tricks allerhand verbessert, damit man doch noch etwas tun kann. Ist auch richtig. In gewissen Bereichen ist es wirklich notwendig. Bei steigenden Baukosten und dem Diktat der leeren Kassen ist ein Umdenken notwendig.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben im ländlichen Raum unsere Dörfer, unsere Märkte. Da ist es eigentlich klar und eindeutig, daß es Kernzonen gibt, die relativ dicht verbaut sind und die man nur über Kanal entsorgen kann. Die erweiterten Kernzonen sind jene Bereiche, die sich aus topographischen Gegebenheiten mit anschließen lassen und dadurch auch eine relativ billige Möglichkeit der Entsorgung bieten. Danach, diese dezentralen Bereiche sind aber Bereiche, die für die Genossenschaften wie geschaffen sind.

Und hier, glaube ich, ist es richtig und notwendig, daß man den Bürgern die Chance gibt, solche Genossenschaftsanlagen zu machen, den Bürgern die Chance gibt, eine Eigeninitiative einzubringen, den Bürgern die Chance gibt, billiger zu einer Klärung ihrer Abwässer zu kommen. Dann gibt es noch immer den Bereich für die kombinierten Anlagen – Kleinanlagen, Kleinkläranlagen mit Belebtschlammstufe und bepflanztem Sandbeet.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es wird immer nur von Pflanzenkläranlagen geredet. Wir wissen, daß sie allein noch nicht soweit sind, daß sie hier befriedigende Ergebnisse bringen, und es wird immer manipuliert mit diesem Wort, die kombinierte Kläranlage – Belebtschlammstufe –, nachgeschaltetes Sandbeet mit Bepflanzung, weil das Sandbeet soll ja wieder regeneriert werden, und die Pflanzen machen das in vorbildlichster Weise. Wir nutzen die Natur. Und wenn wir hier die Genossenschaften hernehmen, die sich schon getraut haben, so eine Kläranlage zu bauen, dann muß man feststellen, daß es wirklich billig geht und daß die Leistungen ausgesprochen überzeugend sind. Wir stellen fest, daß die Abwasser-genossenschaft Breitegg – ich weiß schon, das ist ein bisserl ein Reizwort für viele – ausbezahlt bei 21 Anschlüssen ist bei einem Anschlußpreis von 33.109,84 Schilling, dann muß man wirklich erstaunt

sein. In allen anderen Bereichen haben wir ja schon gehört, was das kostet. Ausbezahlt und jährliche Gesamtkosten pro Person mit 269 Schilling – das ist weltmeisterlich.

Meine Damen und Herren! Die Pflanzenbeete funktionieren, während in weiten Bereichen oft unsere Großkläranlagen nicht funktionieren. Ich habe hier Befunde, weil immer gesagt wird, im Winter funktioniert so eine Pflanzenkläranlage nicht. Ich möchte diese Dinge nicht veröffentlichen, die da drinnen stehen, und welche Probleme überall auftauchen. Es gibt einfach im Winter erschwerte Gegebenheiten, und hier sind auch unsere betonierten Belebtschlammverfahren nicht davon ausgenommen. Wir können in weiten Bereichen nicht alles erledigen, und wir wissen, wie viele Milliarden in Österreich notwendig sind, um diese noch auf den Stand der Technik zu bringen. Und der Stand der Technik ist immer sehr genau definiert. Über den Klärschlamm der Großkläranlagen will ich etwas später reden. Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn gestern gesagt worden ist, daß man 80 Liter für das Waschen braucht, 80 Liter für das Klosett und drei bis vier Liter für das Trinken, dann muß man feststellen, daß in Wirklichkeit das Abwasserproblem ein Transportproblem geworden ist, nämlich ganz geringe Mengen an Schmutz werden mit viel Wasser weitertransportiert. Wenn ich auch etwas Kritik anbringen darf.

Ich habe schon vorher über die Genossenschaften geredet: Hier wird leider Gottes auch in unserer Abteilung IIIa gebremst. Die großen Bremser sind unterwegs und wollen die Genossenschaften nicht errichten lassen. Wenn ich nur erinnere an die Genossenschaft Bleihütte oder Nadisch. Zwei Jahre wird hier verzögert, und hier sind 100 Häuser, die 20.000 Schilling Grubendienst zahlen müssen. Das sind Kosten, die eigentlich unerträglich sind. Wenn wir heute sehen, wie das in den Bürgergesprächen läuft, dann muß man sagen, daß es hier große Beschwerden gibt. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Es gibt nur ein Problem. Wo immer du Genossenschaften hast, funktioniert das ein paar Jahre. Dann funktioniert das nicht mehr, und dann rennen alle zur öffentlichen Hand und sagen, übernehmen Sie das!“) Und das müssen wir einmal richtig machen. Die Genossenschaft soll einmal bauen können. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Zuerst billig bauen, und dann übernimmt es der öffentliche Sektor!“) Dann braucht das nicht saniert zu werden, wenn es ordentlich gemacht ist. Es ergibt sich die Frage, wie kann ich die Eigeninitiative einbringen, und wie kann ich auf Grund der Eigeninitiative und der Möglichkeiten, daß jeder seine Fähigkeiten ausspielen kann, diese nutzen? Es gibt sehr viele. Es sind von mir aus Ingenieure, die mitarbeiten können und diese Dinge auch wirklich machen. Das macht nichts aus. Aber das Problem ist so heiß und so wichtig, daß man darüber reden muß. (Abg. Gennaro: „Du redest schon länger als euer Generalredner!“) Hier möchte ich nur sagen, daß es natürlich notwendig ist, daß es auch unsere Bezirkshauptmannschaften einmal hören, weil es ist auch so, daß hier einfach alles abgewürgt wird. Ich muß auch sagen, da gibt es Beschwerden von so vielen. Ich glaube, gerade Graz-Umgebung ist ein Musterbeispiel dafür, wo es in manchen Bereichen gut

geht und dann wieder einmal total entgegen, wenn noch vor der Gemeinderatssitzung ein Telefax geschickt wird, „entscheidet euch für eine große Kläranlage“, dann ist das halt problematisch.

Ich habe die Beschwerden da. Ich kann sie Ihnen nachher schon geben, wenn es Sie interessiert. Aber auch die Probleme, die mit unserem neuen Wasserrechtsgesetz da sind, die natürlich – und ich glaube, es ist nicht vollziehbar – es werden hier unnötig hohe Grenzen gesetzt. Man hat sich dazu entschlossen. Aber wenn man glaubt, daß man damit ja nur der Industrie hilft, dann, glaube ich, ist das schlecht. Und wenn im Nationalrat gesagt worden ist vom Herrn Abgeordneten Resch, es werden Milliardenbeiträge an Investitionen in Bewegung gesetzt, um die Auflagen zu erfüllen, wenn der Bundesminister Dr. Fischler gesagt hat, das neue Wasserrechtsgesetz ist auch ein Wirtschaftsgesetz, sind wesentliche Auswirkungen auf die Wirtschaft zu erwarten, wenn der Abgeordnete Frizberg gesagt hat, die Wasserrechtsnovelle 1990 ist in mehrerlei Hinsicht auch ein wichtiges Wirtschaftsgesetz für Gewerbe und Industrie und Energiewirtschaft, so muß ich sagen, ein (Landesrat Pörtl: „Was haben die freiheitlichen Abgeordneten in Wien im Parlament bei der Beschlußfassung gesagt?“) Wirtschaftsgesetz für jene Bereiche, wo man wirklich nicht anders kann, als große Anlagen zu setzen – und im Industriebereich, da gebe ich recht, dort, wo nämlich der Klärschlamm gefährdet wird. Und wenn wir heute diese ganz großen Anlagen anschauen, dann können wir einen Verschmutzer, einen Verunreiniger, wo nach Stunden das verschmutzte Gut in die Kläranlage kommt und in die Kläranlage kippt, gar nicht mehr feststellen, meine sehr verehrten Damen und Herren. Und das sind die Probleme. Ich muß heute auch die Sünder erwischen, und diese kann ich am besten erwischen in kleinen Anlagen, dort, wo auch jeder sich verantwortlich fühlt. Wenn ich eine Eigenverantwortung des Bürgers miteinbringen kann, dann wird er auch mehr aufpassen. Dann wird er auch bereit sein, mehr auf seine Anlage zu schauen, und nicht sagen: „Das ist mir Wurscht – ich sehe es nicht – ich haue es einfach hinein“.

Meine Damen und Herren! Beschwerden gibt es genug. Das, was mich ein bißchen traurig stimmt, ist, daß Landesrat Pörtl alle deckt. (Landesrat Pörtl: „Wen deckt?“) Ich verstehe das auch. (Abg. Dörflinger: „In der Landwirtschaft hat decken eine doppelte Bedeutung!“) In dem Fall geht es darum, daß er seine Beamten, die in erster Linie für die Großanlagen eintreten – (Landesrat Pörtl: „Mach eine Kleinanlage!“) Sind wir ganz ehrlich, die Fachabteilung IIIa ist ausgerichtet auf Großanlagen, der Hofrat Saurer, der Wiedner, der Schurl, der Fallada, De Grancy, wie sie alle sind, sind gerne bereit, für eine Großkläranlage einzutreten. – (Landesrat Pörtl: „Die Sachverständigen von welchem Referenten legen diese Dinge fest?“) Es gibt einige Beschwerden über sogenannte Wirtschaftlichkeitsberechnungen, die noch nicht da sind, und deswegen will ich das auch aufbringen und sagen. (Landesrat Pörtl: „Wie willst du ein Projekt ohne Sachverständige machen? Sag mir das!“) Ich will nur sagen, daß die Sachverständigen dazu da sind. (Landesrat Pörtl: „Und wem gehören die? Du beschäftigst dich zu zwei Dritteln mit dem Michael Schmid, und nicht mit dem Erich

Pörtl!“) Mit dem Pörtl Erich beschäftige ich mich jetzt. Ich muß mich ja beschäftigen, weil es ja darum geht, daß diese Sachverständigen sich auch mit Kleinkläranlagen, kombinierten Anlagen beschäftigen sollen. (Landesrat Pörtl: „Dann mußt du die Sachverständigen, die zum Michael Schmid gehören, überzeugen. Landesrat Schmid soll den Sachverständigen Weisungen geben!“) Er wird keine Weisung geben. Das ist ein Blödsinn. Die Sachverständigen sind ja frei. Aber die Debatte muß einmal darüber geführt werden, daß sie dorthin geführt werden, daß es so etwas gibt, und daß sie nicht von Haus aus diese Dinge ablehnen. Deswegen sage ich das auch, und ich glaube, daß es notwendig ist. (Landesrat Dipl.-Ing. Schmid: „Weisungen gegen Fischler-Erlässe?“) Eines muß man jetzt noch dazusagen. Man muß auch die Debatte darüber führen, wenn jemand bereit ist, eine Anlage zu bauen, die nicht kilometerweise das Abwasser durch die Gegend schickt, sondern das Abwasser dort, wo es entsteht, gereinigt wird und wo das Wasser dann so ausschaut, wenn man es direkt wieder in das Bacherl schicken kann, das unmittelbar vor dem Haus vorbeirinnt, wo es praktisch für die Biotope gut ist, wo es für die Umwelt gut ist. (Abg. Schützenhöfer: „Es kommt wieder ein Fotograf!“) Wenn ich da jetzt die Beantwortung meiner Anfrage habe, der Landesrat Pörtl hat genau gesagt, wie die Anschlußkosten sind pro Haushalt, hier zwischen 170.000 und 220.000 Schilling für einen Zeitraum von 40 Jahren für die Großkläranlage, und dem gegenüber die Kleineinzelkläranlage mit 80.000 bis 100.000 Schilling stelle. Wenn ich noch dazu eine Anlage mit nachfolgendem Sandbeet mit Bepflanzung um, von mir aus, wenn ich es selbst mache, um 40.000 Schilling herstelle – ich habe meine um 33.000 Schilling hergestellt –, dann muß man sich etwas überlegen, ob man da nicht irgendwo auf einem falschen Weg ist und nicht für die Umwelt etwas Besseres macht, wenn man dort reinigt, wo die Verunreinigung entsteht. Schlußendlich zahlen muß es ja der Bürger. Wenn ich das noch ein bißchen umrechne, nein, das tue ich gar nicht, denn wenn einer will, kann er das von mir ja so erfahren. (Abg. Trampusch: „Tu Energie sparen, sonst gehen dir die Batterien vorzeitig aus!“) Es ist noch nicht Mitternacht. (Abg. Frizberg: „Was nicht heißt, daß es bei dir schon hell geworden ist!“) Die Genossenschaft Breitegg hat bewiesen, daß es wirklich billig geht. Es ist notwendig, daß eine Kostengegenüberstellung geschieht. Wir haben hoffentlich bald die Beantwortung dieser Frage am Tapet. Wenn ich jetzt noch zum Klärschlamm komme (Landesrat Dipl.-Ing. Schmid: „Hast du den auch mit?“), dann muß ich Ihnen sagen, es genügt nicht, daß man den Klärschlamm zum Ghadaffi in die Wüste verkauft und verschickt und womöglich den ganzen Bahnhof Gleichenberg kaufen will, damit man eine Verladestation machen kann. Ich sage euch eines, wißt ihr, wo das Problem ist? Der Bürgermeister von St. Peter am Ottersbach kommt viel herum. Der hat mir erzählt, was los ist. Auf einmal hat er in seinem Klärschlamm Zink drinnen. Ein bißchen mehr, weil das Trinkwasser so aggressiv ist und aus den Leitungen das Zink herauslöst. (Abg. Schleich: „Es geht um Feldbach-Mühlbach, nicht um Gleichenberg. Es sind 15 Kilometer bis Gleichenberg!“) Jetzt muß er mit seinem Klärschlamm nach Halbenrain fahren, auf die Sonderdeponie. Das ist schlecht, und ich glaube, das

sollten wir versuchen zu verbessern. Die kleinen Anlagen können das. Ich habe da Petitionen von verschiedenen Leuten. Ich sage eines: Die Dinge sind heißer, als Sie glauben. Es ist in der Bevölkerung eine Beunruhigung. Ich hoffe und meine, daß wir diese gemeinsam ausräumen können. Ich sage euch noch eines. Wenn mich der Landesrat Pörtl, der liebe Erich Pörtl, einen Trittbrettfahrer genannt hat, dann kann ich euch eines sagen, was ein Bauer gesagt hat: „Ich bin ein alter Schwarzer, wir haben vor 300 Jahren die Pest vertrieben, und wenn uns der Pörtl nicht hilft, vertreiben wir ihn mitsamt der ÖVP.“ Ich danke. (Beifall bei der FPÖ. – 9.18 Uhr.)

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Heibl.

Abg. Heibl (9.18 Uhr): Herr Präsident, geschätzte Damen und Herren!

Mir ist schon klar, daß die Abwasserbeseitigung oder der Trinkwasserleitungsbau das wichtigste Thema im Wasserbereich ist, aber es gibt auch andere. Und zwar hat zum Beispiel die Wildbach- und Lawinenverbauung auch in unserem Bundesland einen großen und bedeutsamen Aufgabenbereich, wenn auch nicht überall in der Steiermark, sondern hauptsächlich in der oberen Steiermark. Dieser Arbeitsbereich ist vielseitig, meine Damen und Herren, und reicht von der Errichtung von Rückhaltebecken für Flüsse und Bäche bis hin zur Absicherung für Straßen und Siedlungen gegen Lawinen, Muren und so weiter. Die Bürgermeister der Ortschaften, die betroffen sind, rufen nach diesen Leistungen und sind auch bereit, genauso wie das Land Steiermark, ihre Beiträge und Zahlungen zu leisten. Das Land Steiermark investiert dafür im Budget auch 30 Millionen Schilling beziehungsweise, wenn man die Hochwasserbeträge dazunimmt, sind es 100 Millionen. Das bedeutet, Aufträge und Arbeit in dieser Lawinen- und Wildbachverbauung sind für viele Jahre vorhanden. Auch, das ist ganz etwas Wichtiges, die Finanzierung ist überwiegend gesichert. Es gibt sogar reine Winterarbeiten, und das ist für mich als Gewerkschafter von großer Bedeutung. Das heißt, verschiedene Arbeiten können in dieser Branche überhaupt nur sinnvoll bei Niedrigwasser oder gefrorenem Wasser verrichtet werden, vor allem in höheren Lagen, weil bei Normalwasserführung oder verstärkter Wasserführung diese Art von Bauleistungen nur schwer durchführbar sind, weil diese Arbeiten dann weggeschwemmt werden. Dasselbe gilt auch für das Schlägern von Holz, das als Baustoff für diese Schutzbauten ja dringend benötigt wird. Diese Wildbach- und Lawinenverbauung untersteht dem Landwirtschaftsministerium und beschäftigt in der Steiermark rund 180 Bundesbedienstete, Facharbeiter, hohe Spezialisten auf diesem Gebiet. Seit 1945 wurde in dieser Branche im Winter durchgeführt aus den vorangeführten Gründen. Plötzlich heuer, im Oktober, entschließt man sich, sämtliche 180 Bundesbedienstete mit 1. Jänner 1993 zu kündigen. Zwar mit einer Zusicherung, daß sie wahrscheinlich im März wieder beginnen können, aber das hilft nicht viel. Diese Einstellungszusicherung darf nicht einmal das Arbeitsamt annehmen, sie müssen zuweisen, wenn sie entsprechende freie Arbeitsplätze

gemeldet haben. Für die gekündigten Dienstnehmer ist es auch nur eine sehr unsichere Sache, ob sie dann auch wirklich wieder eingesetzt werden. Ich glaube, wenn wir uns schon um die Vogelfänger so viele Sorgen machen im Steirischen Landtag, ist es durchaus auch angebracht, daß wir uns um eine kleine Gruppe von Arbeitnehmern in unserem Land auch Sorgen machen. (Beifall bei der SPÖ.)

Die Verantwortlichen in dieser Bundessektion, die hier in der Steiermark diese Vorhaben abwickeln, sind plötzlich draufgekommen, daß die Winterarbeit um einige Prozente mehr kostet. Nur, das war seit 1945 der Fall und wird auch nachher der Fall sein. Bis jetzt galt der Bund zumindest in dieser Sparte als sicherer Dienstgeber – und ich sage bis jetzt. Ich halte diese erstmalige Vorgangsweise der Sektion der Lawinen- und Wildbachverbauung, die gesamte Belegschaft der Lawinen- und Wildbachverbauung in der Steiermark zu kündigen, nur weil es im Winter geringe Mehrkosten gibt, als einen volkswirtschaftlichen Unsinn. Es ist gesamtwirtschaftlich sicher die teuerste Variante, die teuerste Form, einfach diese 180 Dienstnehmer, also die gesamte Belegschaft, dem Arbeitsamt zu übergeben und zum Nichtstun zu verurteilen, nur weil einige Führungskräfte dieser Sektion, natürlich alle pragmatisiert, so entschieden haben. Wen wundert es dann, daß unsere Arbeitslosenzahlen von Jahr zu Jahr steigen? Oder sind es schwerfällige Verwaltungsabläufe, die zu dieser De-facto-Bankrotterklärung zu Lasten der 180 Arbeitnehmer führten? Einerseits gibt es in dieser Branche wirklich absurde Situationen, daß zum Beispiel Bäche zwischen verschiedenen Behörden aufgeteilt sind, andererseits beklagen sich Gemeindevertretungen über mangelhafte Koordination und Ablaufplanungen bei Baumaßnahmen. Wahrscheinlich – und auch ich bin dieser Meinung – ist eine Ausgliederung der Wildbach- und Lawinenverbauung, wobei die Arbeiten weiterhin im staatlichen Auftrag und Interesse durchgeführt werden müßten, die beste Lösung – die Abwicklung aber jedoch nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Meine Damen und Herren! Durch den Wegfall von schwerfälligen Verwaltungsabläufen könnte eine bessere, über das ganze Jahr verteilte Auslastung erreicht werden und ähnliche Überraschungen in den nächsten Jahren ausbleiben. Ich danke für die Aufmerksamkeit. (Beifall bei der SPÖ. – 9.24 Uhr.)

Präsident: Hohes Haus! Wir haben damit den ersten Teil der Gruppe 6, Wasserbau, abgeschlossen und kommen nun zum zweiten Teil der Gruppe 6, Straßenbau und Verkehr. Bevor ich dem ersten Redner das Wort erteile, ist es mir eine herzliche Freude, einem Mitglied unseres Hauses zum heutigen Geburtstag zu gratulieren. Der Herr Abgeordnete Franz Riebenbauer feiert Geburtstag, und wir dürfen ihm herzlich gratulieren. (Allgemeiner Beifall.) Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Schrittwieser.

Abg. Schrittwieser (9.25 Uhr): Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren!

Auch ich darf dem Kollegen Riebenbauer zum Geburtstag herzlich gratulieren. (Abg. Riebenbauer: „Ihr seid heute alle so lieb. Hoffentlich dauert das noch lange!“)

Ich habe es mir heute zur Aufgabe gemacht, zu Verkehrsfragen, Straßenbau, Straßenbaugesellschaften und zum Verkehrsverbund Stellung zu beziehen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, erlauben Sie mir einleitend eine Bemerkung, die mir sehr wichtig ist. Ich glaube, wir werden die Verkehrsfragen in der Zukunft nicht in der Steiermark allein lösen können, wir werden sie nicht in Österreich allein lösen können, sondern die Verkehrsfrage ist ein Thema, das in der Zukunft nur europaweit wird gelöst werden können. Und die Verkehrsfrage ist ein Thema, wo ich glaube, daß es mit ein Punkt ist, daß wir in der Europäischen Gemeinschaft sein sollen, weil es viele Probleme und viele Herausforderungen in dieser Frage geben wird. Ich möchte das damit unterstreichen und untermauern, daß es eine Horrorvision in der EG gibt, daß bis zum Jahr 2002, meine sehr verehrten Damen und Herren, in den EG-Ländern 12.000 Autobahnkilometer neu errichtet werden sollen. Allein in Deutschland sind 2450 Autobahnkilometer und 5400 Bundesstraßenkilometer geplant. Die geschätzten Kosten sind zirka 1620 Milliarden Schilling. Die Zahlen, meine Damen und Herren, stammen nicht irgendwoher, sondern sie stammen aus dem EG-Verkehrsplan und dem Deutschen Bundesverkehrswegeplan 1992. Diese Horrorvision ist bereits von den Politikern in Deutschland abgesegnet und soll, wie gesagt, bis 2002 realisiert werden. Die Strecke München–Berlin, die A 9, soll achtspurig ausgebaut werden, die Verbindung Salzburg–München in spätestens zehn Jahren sechsspurig beziehungsweise achtspurig bis zu unserer Grenze. Was das bedeutet, meine Damen und Herren, brauche ich Ihnen hier nicht zu erläutern. Ich glaube daher, die Landesregierung sollte auch hier die Bundesregierung auf diese Situation aufmerksam machen, weil ich glaube, daß unser Transitvertrag, der bis 2003 läuft, dann ausläuft oder wenn wir in der EG sind, ausläuft, und dann werden die Autobahnen sechs- und achtspurig bei unserer Grenze stehen, und dann wird es heißen: „Und jetzt fahren wir, wenn der Transitvertrag abgelaufen ist, auch durch Österreich durch.“ Daß wir uns das nicht wünschen können und den öffentlichen Verkehr und den Transitverkehr auf die Schiene verlagern wollen, brauche ich hier nicht extra zu erwähnen. Das sollte unser gemeinsames Anliegen sein, weil wir ansonsten im Transitverkehr erstickt werden.

Erlauben Sie mir, meine Damen und Herren, zum Straßenbau oder zur Zusammenlegung der Straßenbaugesellschaften einige Anmerkungen zu machen: Im Parlament wurde in der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag die Zusammenlegung der sechs Straßengesellschaften, die es gibt, und der Sitz dieser Gesellschaften beschlossen – die Westgesellschaft wird in Innsbruck sitzen und die Ostgesellschaft in Salzburg. Die Landesregierung hat einstimmig beschlossen und verlangt von der Bundesregierung, weil wir die größten Anteile in der Pyhrnaktie, in der Pyhrnstraßengesellschaft haben, daß der Sitz in die Steiermark verlegt werden soll. Ich kritisiere einhellig die gesamte Bundesregierung, daß sie sich wieder einmal über die Steirer hinweggesetzt und beschlossen hat, daß nur ein Büro – und wir wissen, was das bedeutet – in die Steiermark kommen soll. Und wenn es wiederum um Einsparungen geht, wird es heißen: „Was werden wir

als erstes zumachen, die Dependance oder dieses Büro, das in der Steiermark ist?" Das ist, meine Damen und Herren, wieder einmal ein Zeichen, daß man die Schwierigkeiten nicht ernst nimmt – und es gehört ja auch zu der Bedeutung eines Bundeslandes, ob Zentralstellen in diesem Bundesland vorhanden sind. Hier hat man sich wieder einmal über die Interessen der Steirer, die wir gemeinsam vertreten haben, hinweggesetzt – ich will hier nicht nur den Minister Schüssel anführen, weil es seine Regierungsvorlage war, sondern es wurde dann in der Regierung einstimmig so entschieden und auch im Parlament. Und das möchte ich hier schon anmerken, daß diese Vorgangsweise für uns nicht in Ordnung und auch zu kritisieren ist. Wir müssen aber jetzt, meine Damen und Herren, mit diesen Straßenbaugesellschaften verhandeln, denn es geht auch darum, daß wir mit rund 31 Prozent die Sperrminorität in dieser Straßenbaugesellschaft hatten – bei der Pyhrnstraßenbaugesellschaft –, und durch die Zusammenlegung ist unser Anteil auf rund 15 Prozent abgesunken, und wir werden diese Sperrminorität nicht mehr haben. Diese ist deshalb für uns bei zukünftigen Entscheidungen so wichtig, bezüglich Mautstellen oder sonstigem, daß wir als Steirer mitwirken können, daß nicht so vorgegangen wird, daß wir weiterhin weitere Mautstellen bekommen und andere nicht. Es gilt daher, meine Damen und Herren, in der Zukunft zu verhandeln und geschlossen aufzutreten und diesen Syndikatsvertrag abzuschließen.

Es gibt zwei Varianten für mich. Die eine Variante besteht darin, daß wir auch mit diesem geringeren Anteil an dieser Ostgesellschaft die Sperrminorität behalten und in Zukunft auch mitreden können. Und es gibt eine zweite Variante – weil ich glaube, es soll hier nicht bei Landesanteilen zu Enteignungen kommen –, wenn die Sperrminorität nicht akzeptiert wird, daß es einen Abtausch von Bundesanteilen in andere Gesellschaften gegen die Anteile in der Pyhrnstraßenbaugesellschaft gibt. Zum Beispiel könnten wir uns vorstellen, daß wir für diese Straßenbaugesellschaften Bundesanteile für die Landesanteile am Flughafen Graz bekommen oder daß wir Bundesanteile für unsere Straßenanteile bei unseren Liftgesellschaften auf der Planai oder am Dachstein bekommen. Wir müssen aber trachten, daß uns nicht alles davonläuft und daß wir hier nicht unter die Räder kommen.

Nun zum Straßenbau selbst. Ein wichtiger Punkt ist die Verbindung, die wir von der Steiermark nach Wien haben, insbesondere in der Obersteiermark, wo noch immer nicht, wenn diese Baugesellschaft diese Semmeringstraße baut, die punktuelle Maut vom Tisch ist, die wie ein Damoklesschwert über uns hängt, noch immer unausgesprochen ist, daß sie nicht kommt. Ich möchte das hier eindeutig erklären – sollte man an dieser punktuellen Maut festhalten, und das geht eindeutig an die Adresse des Herrn Minister Schüssel –, daß dann die gesamte Obersteiermark – und ich hoffe, daß alle auf unserer Seite sind – geschlossen dagegen auftreten wird. Man soll sich gut überlegen, ob man an dieser Vorgangsweise festhält. Wir werden es nicht tun. In der Steiermark glaube ich überhaupt, daß man im Straßenbau auch die Bedeutung unseres Bundeslandes so abtut, als würde es uns nicht geben. Zum Beispiel sind allein im Jahr 1992 Bauvorhaben, die ent-

weder hätten begonnen werden, die weitergebaut hätten werden sollen oder die fertiggestellt werden sollten, insgesamt um 450 Millionen zurückgestellt worden. Natürlich mit dem Argument, es gibt auch im Straßenbau keine finanziellen Mittel. Aber was ich nicht verstehe ist das, daß alle Fraktionen, die Verkehrssprecher im Parlament, sich für zusätzliche Einnahmen aussprechen. Auch Bekenntnisse gibt es zur Generalmaut, zur Erhöhung der Mineralölsteuer, aber in Wirklichkeit passiert nichts, und es fällt einem nichts Besseres ein, als hier zusätzliche punktuelle Mautstellen einzurichten. Wenn der Bundesminister Schüssel dieses „road-pricing-system“ bei den Mautstellen favorisiert und noch immer nicht davon abgegangen ist, dann glaube ich, daß das ein System ist, über das man in der Zukunft diskutieren kann. Wir brauchen kurzfristig zusätzliche finanzielle Mittel, um in unserer Infrastruktur, die wir so dringend in der wirtschaftlichen Entwicklung und Umstrukturierung unserer Industrie brauchen, weiterzukommen. Wir können nicht warten, bis dieses Mautsystem eingerichtet ist, was Jahre dauern wird, und dann insgesamt, so höre ich von Experten, ich kann es nicht schriftlich belegen, die Einführung dieses Systems 30 bis 40 Milliarden Schilling kosten wird. Hier, meine Damen und Herren, müssen wir Druck aus der Steiermark machen, hier müssen wir den Herrn Bundesminister aufmerksam machen, daß wir rasch zur Verwirklichung kommen müssen.

Noch eines dazu: Wir haben zu unseren Problemen in der Verstaatlichten, wegen unserer Probleme im öffentlichen Verkehr den Herrn Bundesminister Klima eingeladen gehabt und haben ihm diese erörtert und mit ihm als obersteirische Abgeordnete diskutiert. Er war in Eisenerz, in einer Region, wo wir unsere Solidarität bekunden wollten, und haben diese Gespräche geführt. Ich habe im Auftrag meiner Abgeordnetenkollegen – Bundesräte, Nationalräte, Landtagsabgeordnete – am 16. November an den Herrn Bundesminister Schüssel einen Brief geschrieben mit der Bitte, da uns das wirklich ein Anliegen ist, auch er möge in die Steiermark kommen und mit uns diese wichtigen Fragen diskutieren. Das kann ruhig im Februar oder Ende Jänner, wie immer es ihm ausgeht, sein.

Was die Antwort war, schlägt für mich beim Faß den Boden durch. Die Antwort war: „Ich habe keine Termine in der Zeit, wo Sie es gewünscht haben.“ Aber es wurde uns auch kein Ersatztermin angeboten. Ich würde Sie bitten, Frau Landesrat Klasnic, wenn Sie mit dem Herrn Bundesminister zusammenkommen, daß Sie ihm sagen, daß es nicht angeht, daß der zuständige Minister Leuten, die in eine gesetzgebende Körperschaft gewählt wurden, die sich Sorgen um ihre Zukunft machen, die sich dafür einsetzen, daß die Infrastruktur verbessert wird, sagt, ich habe für eure Anliegen keine Zeit. Das ist zurückzuweisen und ist für mich auch eine Vorgangsweise, die unakzeptabel ist.

Ein nächster Punkt, meine Damen und Herren: Zu begrüßen ist auch – und ich bin selbst in diesem Komitee vertreten – das Komitee für die Neue Bahn – um zum öffentlichen Verkehr zu kommen. Der Kollege Frizberg von der ÖVP, der Kollege Vesko von der FPÖ, die Sozialpartner Gady und Schmid haben mit dem Prof. Mayr von der „Kleinen Zeitung“ ein gutes

Arbeitsklima. Ich danke dem ORF und der „Kleinen Zeitung“, daß sie uns hier so unterstützen. Wir haben mit 21.000 Unterschriften eine Petition in Wien überreicht. Eines muß ich dazusagen, wir sind alle sehr glücklich zurückgekommen, weil wir doch Hoffnung haben, daß unsere Anliegen, was den öffentlichen Verkehr betrifft, doch Gehör finden werden, und ich hoffe auch, daß der Herr Bundesminister Klima, der es auch zugesagt hat, uns noch in diesem Jahr schriftlich antworten und auch den Zeitpunkt einsetzen wird, wie er darüber denkt und in welcher Form und in welcher Zeit diese Projekte verwirklicht werden sollen. Das ist ein wichtiger Punkt, und ich danke auch für die gute Zusammenarbeit, die wir hier haben. Ein wichtiges Anliegen war auch bei dieser Fahrt und muß auch heute wieder besprochen werden, weil von Wien her und auch von Niederösterreich her immer wieder dieser Semmeringtunnel in Frage gestellt wird: Wir können darauf nicht verzichten. Wir müssen uns auch hier wieder einhellig, so hoffe ich, für dieses Projekt aussprechen, denn ansonsten laufen wir Gefahr, daß die Gegner in Niederösterreich und Wien hier einen Überhang bekommen. Nach dem Vorliegen dieser Wirtschaftlichkeitsstudie, die den Baubeginn ohnedies verzögert hat, verstehe ich den Minister, wenn er sagt, ich muß den Gegnern 100prozentig untermauert vorweisen, daß ihre Bedenken nicht zu Recht bestehen, und ich hoffe, daß wir trotzdem im Frühjahr mit diesem Semmeringtunnel beginnen können. Dadurch werden wir wieder dem Zentralraum Wien, wo auch die Wasserstraße durch die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals eine besondere Bedeutung bekommen wird, ein Stück näher kommen und auch die Flexibilität der Steirer erhöhen. Ich hoffe, daß wir ein Stück weiterkommen.

Nun, ihr braucht keine Angst zu haben, weil ich ein großes Paket Unterlagen mit ans Rednerpult genommen habe, daß ich so lange reden werde, aber ich habe hier eine endlose Geschichte verpackt für die Steirerinnen und Steirer, aber vor allem für den Großraum Graz. Das ist der Verkehrsverbund. Es wäre heute nicht angebracht, wenn man so viel in der Öffentlichkeit über den Verkehrsverbund spricht, heute in Anwesenheit der zuständigen Frau Landesrätin nicht darüber zu reden, weil ich glaube, man sollte auch hier die Wechselrede führen, und es soll jeder die Möglichkeiten haben, seinen Standpunkt zu diesem wichtigen Thema abzugeben. Die endlose Geschichte möchte ich so beginnen, daß wir seit Jahren und solange ich in diesem Hohen Haus sitze über diesen Verkehrsverbund reden, daß der Gesellschaftervertrag am 22. August 1990 dann abgeschlossen wurde.

Dann hat man das Ganze wieder etwas beruhigt. Im Dezember 1990 war es dann soweit, daß die Aufsichtsräte nominiert werden mußten. Dann hat es am 4. März 1991 eine Verbundkonferenz gegeben – wir wissen alle, was wir bei diesen Konferenzen bewegen –, und dann hat es endgültig am 18. Mai 1992 einen Regierungsbeschluß gegeben, wo wir einstimmig den Verkehrsverbund in der Steiermark beschlossen haben – ich möchte überhaupt korrigieren, ich spreche nicht von einem Verkehrsverbund, sondern es kann nur ein Tarifverbund vorerst sein, weil für den Verkehrsverbund die Infrastruktur noch lange nicht erreicht ist, und daß dieser Tarifverbund mit 1. Dezem-

ber in Kraft treten soll. Ich bin dann, indem ich hinterfragt habe, wie wird das denn wirklich aussehen – und es laufen die Vorbereitungen –, zum Entschluß gekommen, daß dieser Termin 1. Dezember in keiner Form gehalten werden kann. Ich bedaure das, und ich bin auch nicht froh, das hier sagen zu können. Aber, als ich das getan habe, und hier, Frau Landesrat, muß ich Sie persönlich ansprechen, Sie wurden auch befragt, ob das stimmt, daß dieser 1. Dezember nicht zu halten ist. Sie haben dann mittags erklärt, das, was hier gesagt wurde, ist nicht in Ordnung, es stimmt nicht. Am Nachmittag ist dann die Erklärung gekommen: „Vielleicht nehmen wir doch das Frühjahr 1993.“ Und ich sage Ihnen, meine Damen und Herren, wir werden auch leider, zum Bedauern der Bewohner, der 700.000 Menschen im Großraum Graz, auch den Frühjahrstermin nicht halten können. Wir werden sicherlich, und ich hoffe, ich irre mich, mit dem Verkehrsverbund vor Jänner 1994 nicht starten können. Ich begründe das wie folgt: Wenn Sie, Frau Landesrat, am Montag eine Aussendung gemacht haben, „es seien die organisatorischen Vorbereitungen ohnedies alle getroffen, und dieser Termin wird zu halten sein“, dann behaupte ich, daß die Vorbereitungen, daß wir mit diesem Verbund starten können, in keiner Weise abgeschlossen sind. Ich habe mit Prof. Rüscher, weil ich ja auch mit allen Verantwortlichen darüber reden muß, ein Gespräch geführt und habe ihm die Frage gestellt, „Wie wird denn das mit den Gemeinden sein, wie wird die Mitfinanzierung der Gemeinden aussehen, und in welcher Form wird man Verträge mit diesen Gemeinden abschließen, und wer wird diese Verträge und Verhandlungen mit den Gemeinden führen?“ Herr Prof. Rüscher, der als Chef in dieser Verkehrsverbundgesellschaft tätig ist, hat mir erklärt: „Auf Grund meiner Personalkapazität und meiner Aufgabenstellung würde ich die Verhandlungen mit diesen Gemeinden nicht führen können und auch nicht führen.“ Dann habe ich weiter die Frage gestellt: „Wer wird denn dann die Verhandlungen mit den Gemeinden führen?“ Darauf wurde mir geantwortet, das wisse er nicht. Das müsse voraussichtlich über das Amt der Steiermärkischen Landesregierung oder über das Büro von Frau Landesrätin Klasnic geschehen.

Meine Damen und Herren, das war im Oktober dieses Jahres. Und jetzt kommt der Punkt: Der Städtebund, meine Damen und Herren, und ich glaube auch der Gemeindebund, stellt fest, daß Verkehrsprobleme über örtliche Verkehrsfragen nicht in die Kompetenz der Gemeinden fallen und daher mit jeder Gemeinde, die hier mitfinanziert, ein Finanzierungsvertrag abgeschlossen werden muß.

Meine Damen und Herren! Verkehrsverbund: 300 Gemeinden – Finanzierungsvertrag – und jetzt nehmen wir einmal an, daß nicht jede Gemeinde hier mittut, weil sie vom Tarifverbund nichts hat, aber wenn es nur 200 Gemeinden sind und wir müssen mit jeder einen Finanzierungsvertrag abschließen, dann können Sie sich vorstellen, ob das zu erledigen ist bis zum Frühjahr 1993 oder bis zum Sommer oder bis zum Herbst. Die Gemeinden haben für diesen Verkehrs- oder Tarifverbund keine Budgetmittel im Jahr 1993 vorgesehen, und wie soll das dann finanziert werden? Das ist mit für mich eine Begründung, daß wir hier nicht weiterkommen. Es wissen die Verkehrsunternehmen, meine Damen und Herren, die mit in die-

sem Verbund sind, bis heute nicht, wie werden sie wirklich ihre Kosten finanzieren. Und ich gebe jetzt schon zu, daß der Finanzierungsvertrag mit dem Bund noch nicht abgeschlossen ist. Das ist richtig, und ich wurde in dieser Woche gefragt, es liegt ja doch am Bund, weil es diesen Finanzierungsvertrag nicht gibt. Und darum können wir nicht starten. Es gibt im Dezember dieses Jahres ein Gespräch in Wien, und hier sollten wir weiterkommen. Wir haben uns auch bei der Finanzierung auf Beamtenebene auf ein neues Modell geeinigt. Und ich höre jetzt von seiten der Politik – ich sage das auch hier ganz offen – von Minister Klima, daß er – wie immer – schon behauptet hat, er kann bei der Finanzierung, außer dem Ostbund, keine Unterschiede machen; aber es wird im Dezember diesen Finanzierungsvertrag geben. Und dann frage ich mich, wenn alle organisatorischen Fragen geklärt sind, warum wir nicht dann im Jänner mit diesem Verbund starten, meine Damen und Herren. Das gehört auch zu dieser Diskussion dazu, daß man das hier aufzeigt. Ich bitte darum, meine Damen und Herren, daß Sie alle in den Gemeinden draußen, wo Sie einen Einfluß haben und tätig sind, mitwirken, daß wir möglichst rasch zu Finanzierungsverträgen kommen. Ich habe Ihnen hier die Entwicklung der Pendler mitgebracht. Wir haben hier ein Papier, welches die Zunahme der Pendler von 1961 bis 1989 zeigt. Wir haben 1961 Pendler von rund 18 Prozent gehabt, haben 1989 die 50-Prozent-Marke erreicht, und wenn wir die Schwierigkeiten in der Industrie in der Obersteiermark anschauen, können wir uns ausrechnen, bis wann sich die Pendlerzahl noch weiter erhöht, weil auch die Flexibilität im obersteirischen Raum eine andere sein wird durch die Verluste der Stahlarbeitsplätze. Darum ist es auch so wichtig, daß wir nicht weitere Verzögerungen haben, daß wir die Kompetenzen für Verbund und Landesregierung eindeutig abklären und daß auch der Chef des Verbundes nicht weiß, was die Landesregierung macht und was die Verbundgesellschaft macht. Hier werden wir, meine Damen und Herren, weitere Verzögerungen haben. Und daß wir das durch organisatorische Mängel auf den Rücken von 700.000 Betroffenen austragen, ist für mich unakzeptabel und kann in Zukunft auch nicht akzeptiert werden. Wir sind gerne bereit, wenn wir eingeladen werden, mitzuwirken in dieser Frage, mitzuwirken, um rascher zu Ergebnissen zu kommen. (Beifall bei der SPÖ.)

Ein Punkt noch, weil ich schon so lange rede, wie die Geschichte des Verkehrsverbundes ist, weil wir haben uns vorgenommen, wie lange wir darüber reden: Man muß sich jetzt vorstellen, meine Damen und Herren, wenn wir so große Verzögerungen im Großraum Graz haben, wie sich das auf die restlichen Verkehrsverbände auswirken wird. Ich habe die Zeitpunkte mit, wann die restlichen Verkehrsverbände in Kraft treten sollen. Und ich werde Ihnen zur Erinnerung, weil das ja nicht jeder wissen kann, vorlesen, daß es ebenfalls einen einstimmigen Beschluß der Landesregierung gibt, daß der Großraum Graz mit 1. Dezember, Aichfeld-Murboden mit April 1993, oberes Murtal Ende 1993, Mürztal und Mariazeller Land Ende 1993 und das Ennstal und Ausseer Land Mitte 1994 in Kraft treten sollen. Wir werden zu größten Schwierigkeiten kommen. Die Zahl der Arbeitslosen wird dann auf Grund mangelnder Flexibilität ansteigen, weil diese

Termine auch in keinem Fall einzuhalten sind. Darum haben wir in einem Beschlusantrag hier gefordert, daß wir sofort mit den Vorbereitungen in der Obersteiermark beginnen sollen; aber nicht so wie im Großraum Graz, sondern wirklich mit den Verhandlungen mit den Gemeinden beginnen und wirklich mit den Verkehrsunternehmungen die Verträge führen, weil wenn es darum geht, daß man sagt, ich kann nicht vorher die Finanzierungsverträge abschließen, weil ich nicht weiß, was der Bund wirklich zahlt, gilt für mich nicht, weil die Finanzierungsverträge kann man fertigstellen, und man braucht dann nur mehr, wenn die Finanzierungsverträge mit dem Bund abgeschlossen sind, die Summen den Gemeinden mitteilen, daß sie einen mehrheitlichen Gemeinderatsbeschluß fassen, und dann können wir mit diesem Verbund starten. Das ist alles nicht möglich, weil diese Arbeiten und Vorarbeiten nicht geleistet wurden. Und ich glaube, man hat dieses Problem, meine Damen und Herren, unterschätzt. Es gibt auch eine Aufstellung – ich habe sie auch mit, ich habe hier sehr viel zusammengetragen und habe es mir auch nicht leicht gemacht: Ein Tarifverbund ist in erster Linie einmal dafür da, daß man natürlich versucht, die Attraktivität zu steigern, und daß die Verkehrsmittel in Zukunft verstärkt in Anspruch genommen werden.

Es gibt aber noch viele andere Kriterien und wichtige, die die Mobilität vom individuellen Verkehrsmittel zum öffentlichen Verkehr steigern. Im Tarifverbund werden wir nicht den Erfolg haben, den wir uns wünschen. Und zwar deswegen, weil die Infrastruktur nicht zur Verfügung steht, und hier werden Milliardenbeträge notwendig sein, weil wir zusätzliche Verkehrsmittel brauchen werden. Wir werden die Intervalle verkürzen müssen. Es gibt eine Untersuchung hier in Graz, wo man die Pendler oder überhaupt die Benutzer des öffentlichen Verkehrs befragt hat, was für sie ein Punkt wäre, daß sie vom individuellen Verkehrsmittel auf ein öffentliches Verkehrsmittel umsteigen. Ich möchte das abkürzen und möchte sagen, warum ich so auf die Verbesserung der Infrastruktur dränge. Auch hier sollen wir weiter mit dem Bund verhandeln, daß zusätzliche Mittel bereitgestellt werden. Aber als erster Punkt, meine Damen und Herren, daß die Bevölkerung auf das öffentliche Verkehrsmittel umsteigt, wird die örtliche und zeitliche Verfügbarkeit angeführt. Der Kollege Prutsch und ich haben am Dienstag, am Tag des Verkehrsverbundes, das Schicksal eines Pendlers einmal geteilt. Ich muß Ihnen sagen, ich bin sehr froh, daß ich das nicht täglich machen muß. Denn ich mußte immerhin um 4 Uhr früh aufstehen, mußte dann zu Fuß zum Schichtverkehr. Bin dann mit dem Autobus nach Kapfenberg gefahren, und der Kollege Prutsch hat aus Ratschendorf, Bezirk Radkersburg, das gleiche gemacht. Bin nach Kapfenberg gefahren, bin dort wieder umgestiegen, natürlich braucht man überall einen neuen Fahrschein, bin dann nach Bruck auf den Bahnhof und von dort nach Graz gefahren, und endlich, um 6.45 oder 6.43 Uhr, um bei der Wahrheit zu bleiben, bin ich am Bahnhof angelangt. Jetzt haben wir angenommen, daß wir bei der Firma Leykam arbeiten, und sind dann noch mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zur Firma Leykam eine Dreiviertelstunde gefahren.

Meine Damen und Herren, wenn es hier nicht die Gleitzeit geben würde, könnten wir diesen Arbeits-

platz nicht annehmen, weil die Mobilität nicht vorhanden ist. Wir haben auch zu unserem Gespräch Pendler von der Firma Leykam aus Köflach und anderen Regionen eingeladen und haben sie gefragt, warum sie nicht die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Wir mußten mit Erschüttern feststellen, und hier mache ich nicht die zuständige Referentin dafür schuldig, weil das jahrzehntelange Versäumnisse sind, da kann sie nichts dafür, aber sie können gar nicht auf ein öffentliches Verkehrsmittel umsteigen, weil die örtliche und zeitliche Verfügbarkeit nicht gegeben ist. Wenn sie zwar in der Früh gegeben ist, dann ist sie es nicht bei Schichtschluß.

Der zweite Punkt, warum man auf ein öffentliches Verkehrsmittel umsteigt, ist die Schnelligkeit. Der dritte ist die Bequemlichkeit und erst der vierte Punkt, warum ich kein öffentliches Verkehrsmittel benütze, sind die Kosten. Aber auch die Faktoren, wie Gewohnheit, Tradition, Prestige, Sicherheit und Ähnliches. Das heißt, wir werden einen ersten Erfolg mit dem Tarifverbund haben, ich hoffe, bald in der ganzen Steiermark. Ich werde weiter verlangen, daß alle restlichen Verkehrsverbände vom Bezirk Hartberg bis zur gesamten Obersteiermark 1994 eingeführt werden. Ich hoffe, daß meine Kolleginnen und Kollegen im Landtag diese Meinung teilen. Ich bedaure nur, wie ich von meinem Klubobmann höre, daß die ÖVP und auch die FPÖ diesen Beschlußantrag ablehnen. Wir werden das selbstverständlich den Damen und Herren in der Obersteiermark und im Bezirk Hartberg mitteilen. Ein weiteres Hinausschieben, meine Damen und Herren, ist für mich unakzeptabel. (Beifall bei der SPÖ.)

Zum Abschluß eine Bemerkung, meine Damen und Herren. Es fragen immer wieder Kollegen der ÖVP und auch andere in der Öffentlichkeit, „Siegi, warum attackierst du immer wieder die Frau Landesrat Klasnic?“ Frau Landesrat, ich habe es Ihnen schon von dieser Stelle aus mitgeteilt, daß wir persönlich, menschlich, überhaupt keine Probleme haben, weil ich Sie sehr schätze, auch Ihr menschliches Wesen und Ihre Art. Sie haben halt Themen zu behandeln, die wir beide zu behandeln habe. Ich sage Ihnen, meine Damen und Herren, nicht die Frau Landesrätin ist schuld daran, daß hier nichts weitergeht. Ich glaube, daß der Herr Landeshauptmann, der sich nach der Wahl zurückgezogen hat, um Ehrenpräsident zu sein, Kultur zu machen und Ehrungen zu machen (Abg. Dr. Maitz: „Das ist die reine Sachlichkeit!“ – Abg. Grillitsch: „Was ihr mit eurer Verhaltensweise der Steiermark schon Schaden zugefügt habt! Mit eurer Polemik!“), und der Frau Landesrat Klasnic hat man eine Last umgehängt – (Abg. Grillitsch: „Ich möchte vor den vielen Arbeitern, die heute da sind, sagen, das ist eure Politik!“ – Abg. Dr. Flecker: „Wo ist Krainer? Nichts hat er getan!“) Kollege Grillitsch, das sagst gerade du. (Abg. Grillitsch: „Wir haben große Sorgen. Das ist beschämend!“) Kollege Grillitsch, ich darf dir sagen, daß ich recht habe, hast du mir jetzt gezeigt, denn als ich attackiert habe, daß die zuständige Referentin hier keinen Erfolg hat, hast du kein Wort dazu gesagt, weil dir das egal war. Als ich den Ehrenpräsidenten, den Herrn Landeshauptmann, genannt habe, daß er der Frau Landesrat ein Gewicht umgehängt hat, das sie zu Boden ziehen muß, weil man das Thema Verkehr, Wirtschaft, Tourismus und Straßenbau nicht

in eine Hand geben kann, lieber Freund. (Abg. Grillitsch: „Das ist keine sachliche Politik. Da gibt es keine Teilung. Die Frau Landesrat hat dieselbe Wertigkeit wie alle anderen!“) Es würde auch ein anderer, das möchte ich auch noch hier dazusagen, diese Last nicht tragen können. Aber der Herr Landeshauptmann verabschiedet sich (Beifall bei der SPÖ und FPÖ), gibt der Frau Landesrat diese Last zu tragen, weil vielleicht vor der Landtagswahl ein paar gesagt haben, vielleicht könnte sie die Nachfolgerin vom Herrn Landeshauptmann werden. Da wird er sich gesagt haben, da decke ich die Frau Landesrat mit Arbeit ein, dann wird sie bald aus der Diskussion sein. Das ist die Realität. (Beifall bei der SPÖ.)

Nicht wir werden die sein, die die Frau Landesrat Klasnic aus der Regierung treiben, sondern die Belastungspolitik Ihrerseits wird es sein, weil sie diese Last nicht tragen kann. Ich würde darum bitten, daß man dieses wichtige Ressort mit diesen wichtigen Themen Verkehr, Wirtschaft, Tourismus und Straßenbau wieder entflechtet. Dann wird es möglich sein, daß wir hier ein Stück weiterkommen. Ansonsten nicht. Das möchte ich eindeutig feststellen. Wenn wir dabei behilflich sein können, werden wir das gerne tun. Aber wir werden nicht weiter zuschauen, daß in diesem Mammutressort, und der Verkehr ist eine Frage, die uns alle angeht. (Landesrat Pörtl: „Kollege Schrittwieser, wer von euch hat sich bei den Regierungsverhandlungen zu den Ressorts Verkehr, Umwelt und so weiter gemeldet? Da seid ihr alle in Deckung gewesen. Jetzt regt ihr euch auf!“) Lieber Herr Landesrat Pörtl, die Ressortaufteilung wurde auf höchster Ebene ausgemacht. (Abg. Dörflinger: „Als du ihnen zu stark geworden bist, haben sie dir gleich den Müll gegeben, damit du beschäftigt bist, Herr Landesrat!“) Wir müssen, und ich bitte darum, dieses wichtige Ressort Verkehr, Wirtschaft und Straßenbau entflechten. Diese Last ist nicht zu tragen, und wenn ihr unsere Hilfe braucht, werden wir euch dabei helfen.

Nur, ihr könnt eines nicht tun und sagen, der Schrittwieser ist gegen die Frau Landesrat Klasnic. Ich bin gegen das, was dort passiert und was zu wenig passiert, aber nicht gegen die Person. Der Herr Landeshauptmann kann ohne weiteres, indem er sich mehr auf Repräsentationsaufgaben konzentriert, wieder einen Teil dieser schweren Aufgaben zurücknehmen, dann wird es die Frau Landesrat leichter haben. (Abg. Dr. Maitz: „Jetzt hast du deine Pflichtübung, den Landeshauptmann anzuschütten, erledigt. Vielleicht kannst du jetzt wieder sachlich werden!“)

Lieber Freund Maitz, die ganze Rede hat nur so gestrotzt von Sachlichkeit. Aber wenn wir, lieber Kollege Maitz, nur das Wort Landeshauptmann, und ich weiß auch, warum der Kollege Frizberg hinter mir reden wollte, er kann ruhig replizieren, und er kann auch sagen, was alles nicht stimmt, was ich gesagt habe, ansprechen, und was mir sehr mißfällt ist, daß – (Abg. Schützenhöfer: „Du warst am Anfang sehr sachlich!“) Jetzt bin ich so, wie du bei deiner Generalrede, am Anfang sachlich, dann ein bißchen schärfer und jetzt dann wieder Sachlichkeit. (Abg. Schützenhöfer: „Jetzt warst du nur mehr lustig!“) Es war bei dir auch so, und am Schluß dann lustig. Aber einen Satz möchte ich noch anbringen: Wenn wir nur das Wort des Ehrenpräsidenten in den Mund nehmen, dann springt ihr

auf, als seid Ihr mit der Nadel gestochen worden, weil Majestätsbeleidigung nicht sein darf. Ich glaube aber, daß es wichtig ist, daß man auch Eurer Majestät, Ehrenpräsident, Landeshauptmann Krainer sagen muß, was nicht in Ordnung ist. (Abg. Grillitsch: „Wir wollen in der ganzen Diskussion Sachlichkeit!“) Ich danke Ihnen herzlich. (Beifall bei der SPÖ. – 10.03 Uhr.)

Präsident: Bevor ich dem nächsten Redner das Wort erteile, darf ich auf der Zuschauergalerie die Schüler des Betriebsleiterlehrganges der Landwirtschaftlichen Fachschule Alt-Grottenhof unter der Leitung von Herrn Fachlehrer Andreas Berger herzlich begrüßen und Schülern sowie Lehrer herzlich dafür danken, daß sie Interesse an den parlamentarischen Einrichtungen unseres Bundeslandes bekunden. (Allgemeiner Beifall.) Zu Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Frizberg.

Abg. Dr. Frizberg (10.04 Uhr): Herr Präsident, meine Damen und Herren!

Wenn es nicht um eine so wichtige Sache ginge im Landesinteresse, müßte man eigentlich schmunzeln über die automatischen Abläufe, die sich hier abwickeln. Herr Kollege Schrittwieser hat eine durchaus in weiten Strecken mitzutragende und auch richtige Rede gehalten zu unseren Problemen im Verkehr, und ich habe mir schon gedacht, er hat etwas gelernt daraus, was er letztes Mal erlebt hat bei der Budgetdebatte, wie er auch mit dem Bihänder durch die Gegend marschiert ist. Wie ihm dann der Schützi erklärt hat, wo es langgeht, ehe er eigentlich dann etwa so mit dem Schädel da drinnen gesessen ist. (Abg. Schützenhöfer: „Das war nicht die Budgetdebatte, das war ein anderer Landtag!“) Ich will dir wirklich sagen, es war durchaus in weiten Strecken eine sehr ernsthafte Rede, und Schrittwieser hat auch frei gesprochen. Aber es ist einmal so beim SPÖ-Klub, irgendwann kommt dann einmal der berühmte Knopfdruck, und dann wird die Automatik eingestellt. (Abg. Vollmann: „Auf den Knopf drückt immer einer!“) Die Soldaten funktionieren bei euch tadellos, rein mechanisch – es kommt zuerst eine Stimme aus dem Stahlbereich, rein mechanisch wird dann marschiert, und eine der ersten Tätigkeiten, wenn der Knopfdruck kommt, ist in der Automatik dann immer, die Frau Landesrat ist schuld oder der Herr Landeshauptmann ist schuld. Und das muß dann runtergeleiert werden. Er hat es ja schon das letzte Mal versucht bei der Obersteiermark; da ist der Herr Landeshauptmann schuld, daß die Verstaatlichte, die bundeseigene Verstaatlichte nicht funktioniert und heute ist es wieder beim Verkehr – der Herr Landeshauptmann ist schuld. (Abg. Schrittwieser: „Die Unterstellung habe ich nie gesagt!“) Und das beste Beispiel ist dann, wenn wir eine wirklich ernsthafte Rede haben, wo erzählt wird, so viele Stunden brauchen wir von der Obersteiermark zur Leykam. Nur vergißt du dazuzusagen, er fährt mit der ÖBB, mit der Österreichischen Bundesbahn. Ich kann mich nicht erinnern, wann wir den letzten Verkehrsminister dort gestellt haben. Es ist nicht die Landesbahn, mit der Sie da herunterfahren. (Abg. Schrittwieser: „Es geht nicht nur um die Bundesbahn!“) Sie haben schon recht, Herr Kollege. Es geht auch nicht

nur um die Bundesbahn. Da lasse ich mich durchaus darauf ein. Wenn Sie zur Leykam fahren, werden Sie wahrscheinlich mit den Grazer Verkehrsbetrieben unterwegs gewesen sein. (Abg. Dörflinger: „Wenn man das mit den Landesbahnen vergleicht, kann man sagen, daß die Landesbahnen viel schlechter sind als die Bundesbahnen!“) Aber ich kann mich erinnern, Herr Kollege Dörflinger – und da können Sie noch so laut werden – wer war denn bitte der Herr Generaldirektor der Grazer Verkehrsbetriebe, daß hier nichts weitergegangen ist? Was waren die Erneuerungen, die der Herr Schachner-Blazizek bei den Grazer Verkehrsbetrieben weitergebracht hat? Das war die Zeit, in der die Einstellung der Linien zur Diskussion gestanden ist, weil die Straßenbahnen schon verkehrswidrig unterwegs waren. (Abg. Vollmann: „Weil ihr kein Geld zur Verfügung gestellt habt!“) Darüber müßten wir einmal reden. (Beifall bei der ÖVP.)

Ich habe mich zuerst wirklich gefreut, daß wir in den Bereichen Straßenbau durchaus einvernehmliche Themen gehabt haben. Ich habe mich gefreut, daß wir uns auch bei den Bundesbahnen einig sind. Bitte, Herr Landeshauptmannstellvertreter. (Unverständliche Zwischenrufe.)

Lassen Sie den Herrn Professor bitte reden. Er liest sonst sehr selten. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Ich kann nicht dafür, daß Sie nicht Professor sind!“) Sehr verehrter Herr Professor! (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Ihre Vorwürfe im Zusammenhang mit der Grazer Stadtwerke AG. hörte ich schon mehrfach. Es wäre gut, wenn Sie sich erkundigen, wie dieses Unternehmen geführt wird. Ich würde Ihnen empfehlen, sich sehr zurückzuhalten. Ich bin 15 Jahre dort gesessen mit dem Auftrag, die Verkehrsbetriebe zu erhalten, weil Graz kein Geld bekommen hat!“) Man muß ihm durchaus auch recht geben. Er hat nicht sehr viel Geld bekommen. Vielleicht kommt daher sein gutes Verhältnis, das er als Generaldirektor damals gehabt hat zum heutigen Bürgermeister Stingl. Man muß ein Verständnis für die Probleme des Herrn Landeshauptmannstellvertreters haben. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Stingl war damals nicht Bürgermeister!“) Das ist die eigentliche Wahrheit. Aber kommen wir zu dem zurück, worum es geht. Es ändert leider nichts daran, daß die Grazer Verkehrsbetriebe gerade zu Ihrer Tätigkeit und zu Ihrer Zeit Linien geführt haben, die eigentlich verkehrstechnisch ins Museum gehört hätten, und das leider nicht in Ihrer Zeit bewältigt wurde. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Es wäre gut, wenn Sie sich informieren, bevor Sie solche Behauptungen aufstellen!“) Wir haben schon ganz andere Straßenbahnzüge, Gott sei Dank. Es ist etwas weitergegangen, und ich bekenne mich auch dazu, daß etwas weitergegangen ist. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Sagen Sie mir eine neue Linie, die vor meiner Zeit beschlossen worden ist!“) Wir haben einige neue Züge, die fahren und die man auch herzeigen kann. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Auch die in die Eisteichsiedlung ist von uns gemacht worden!“) Es geht nicht nur um die Linie, es geht auch um die Züge, die darauf fahren. Aber ich verstehe das, daß Sie sich so echauffieren. Das ist ja ganz klar, weil

wenn man die Wahrheit ausspricht, dann wird das nicht sehr geliebt. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Das ist kein politischer Angriff!“) Herr Prof. Schachner, es ist ja nichts Neues bei Ihnen. Sie rühmen sich ja auch jetzt immer der Angelegenheiten, mit denen Sie nichts zu tun haben. Warum annoncieren Sie in den Zeitungen, was alles im Referat der Waltraud Klasnic weitergeht – Start 2 Betriebsentwicklungsstiftung. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Ich annonciere grundsätzlich nicht!“) Im „Standard“ von dieser Woche können Sie es nachlesen – ein Bild mit Schachner-Blazizek: „Er hat es gebracht.“ Das ist nur das Referat der Waltraud Klasnic. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Ich annonciere nicht. Annoncieren tun Sie. Sie reden über den Industriegipfel, den wir eingeleitet haben!“) Jetzt muß ich Sie wirklich fragen: Wäre es nicht gescheiter, wenn Sie einmal annoncieren würden irgendetwas, was Sie in Ihrem eigenen Referat weitergebracht haben? Aber dort finden Sie wahrscheinlich nichts. Das ist der Grund. (Abg. Dörflinger: „Wir werden Ihre Rolle bei der STEWAG annoncieren!“) Es wäre überhaupt ein bißerl besser, wenn man aus diesen Bereichen weniger den Bihänder immer schwingen läßt, sondern auf das zurückkommt, was auch die sozialistischen Abgeordneten offensichtlich dann können, wenn die Automatik wieder abgestellt wird – wenn sie nämlich ihre eigenständigen Ideen bringen können und wenn sie auch zu einer Zusammenarbeit bereit sind. Auch ich darf hier festhalten, Kollege Schrittwieser hat dort, wo er dürfen hat, und dort, wo wir zusammengearbeitet haben, sehr konstruktiv beigetragen. Es ist immer nur die Frage, man muß zuerst absichern (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Unglaublich, was Sie daherreden!“), darf er denn überhaupt irgendwo mitwirken, wo es um eine Zusammenarbeit geht? Ich glaube doch, daß genau so eine Zusammenarbeit, wie wir sie im Verkehr in Richtung Bundesbahn gemacht haben, richtig ist und wir das auch weiterhin tun sollten und uns nicht zerstören lassen sollten mit den ewigen Anschüttungen und mit dem ewigen Blick nach hinten, statt endlich nach vorne zu schauen. (Abg. Trampusch: „Es ist unbestritten, daß 15 Nahverkehrsansträge von uns eingebracht worden sind, und keiner ist erledigt!“) Daß ihr darunter leidet, wo ihr nicht mitwirken dürft, verstehe ich, und das nehme ich auch gerne zur Kenntnis. Nur, beim Verkehrsverbund können wir genau nachvollziehen, daß hier ordentliche Arbeit geleistet wurde – ich danke auch dem Prof. Rüscher dafür – und daß hier ordentliche Arbeit auf politischer Ebene geleistet wurde durch die Frau Landesrat Klasnic, denn nicht umsonst konnte es zu einer Einigung gebracht werden in der Frage der Finanzierung mit dem Herrn Sektionschef des Bundesministers Klima. Das ist auch gemeinsam verkündet worden – ich habe hier die Presseaussendung, unterzeichnet Waltraud Klasnic und interessanterweise auch von einem Herrn Landesrat Ressel. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Neun Anträge, bis heute nichts!“) Der ist ja eigentlich auf eurer Seite drüben, aber das müßt ihr euch intern ausmachen. Es gibt die Einigung. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Nachdem ihr gesagt habt, es genügt ein Drittel, hat der Minister gesagt, es paßt!“) Warum sie jetzt bis

16. Dezember wieder in Frage gestellt wurde, kann ich mir nicht erklären. Es sei denn, es wird hier wieder ein Abtausch geplant, daß man den Industriegipfel und alles mögliche vorher abwarten will und erst danach wieder zuläßt, daß die schon vereinbarten Sachen auch wirklich Geltung haben. Das sind Spiele, deren Sinn ich nicht erkennen kann, außer, man kann hier unterstellen, daß insgesamt der Grazer Wahlkampf dazu auserkoren ist, daß möglichst wenig für Graz gelingen soll, auch dem Herrn Bürgermeister Stingl und der Ruth Feldgrill nicht unbedingt gegönnt wird, daß etwas realisiert wird. (Abg. Schrittwieser: „Wahlkampfthema!“ – Abg. Trampusch: „Reden wir darüber!“) Darüber können wir gerne reden.

Gehen wir zu unseren Themen zurück, ist ja viel gescheiter, bin ich durchaus zu haben. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Er hat sich mit den Stadtwerken beschäftigt, dann werden wir uns mit etwas anderem beschäftigen dürfen!“) Ich bin auch sehr für die Visionen und die Perspektiven, daß wir die ein bißchen hineinlassen. Wenn ich mir die Bihänderversion und die Diskussionen, wenn wir als Politiker gegeneinander auftreten müssen, und dann eine Diskussion vergleiche, die ich erst unlängst, nicht weit von hier, in einem Kreis von 40, 50 Leuten hatte, Techniker, Universitätsprofessoren, Unternehmer, das läuft ganz anders. Da fragt kein Mensch, was damals im sechziger Jahr, im siebziger Jahr oder sonst irgendwann wer entschieden oder verhindert hat, sondern die fragen schlicht und einfach, wo wollen wir hin, wie kommen wir dort hin, wie packen wir das an. Sie fragen nicht, wer dafür oder dagegen ist, sie wollen nur wissen, wo es hin geht. (Abg. Trampusch: „Darf man fragen, warum wir heute nicht weiter sind?“) Natürlich kommen wir weiter. Wir kommen auch in Graz weiter, und gerade die Grazer Verkehrspolitik ist eine sehr zukunftsweisende Verkehrspolitik, dort, wo man sie durchgesetzt hat und wo man sie durchsetzen konnte. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Wir werden uns andere Bereiche anschauen, wo andere tätig waren. Sehr genau!“) Natürlich darf es noch weitere Perspektiven geben, nachdem ja einige Leute in Graz bereit sind, besser zusammenzuarbeiten, als das offensichtlich von manchen hier im Lande gegeben ist. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Bei dem Stil, daß Sie mich beruflich verunglimpfen? Nicht in der Politik, da ist es mir egal!“) Der Herr Prof. Maurer ist da so einer mit Perspektiven, der wirklich hervorragende Ideen immer wieder bringt. Er hat unter anderem auch ein „Mauto“ erfunden. Statt dem Auto ein Mauto. Er hat weniger an die Maut gedacht, wo ich vollkommen beim Kollegen Schrittwieser bin, daß wir uns gegen diese Vorgangsweisen entsprechend wehren müssen, weil die steirischen Autos kann man ja wirklich bald nur mehr als Mautos bezeichnen, weil, wo immer wir hinfahren wollen, werden wir uns wahrscheinlich mit einer Maut konfrontiert sehen. Nein, er hat das als Miniauto gemeint. Um ein bißchen eine Perspektive zu entwickeln, es ist eine Art superkleines Fahrzeug, ein Sessel auf Rädern. (Abg. Trampusch: „Darauf haben nicht alle Platz!“) Alle haben dort wahrscheinlich nicht Platz darauf. Das ist richtig. Jedenfalls auch wieder eine Version, wie wir im Verkehr einen Schritt weiterkommen. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Herr Frizberg, wieso

haben Sie nicht mit dem Schüssel geredet? Er ist euer Minister!“) Ich würde Ihnen sehr empfehlen, Herr Professor, ausnahmsweise nicht zu verlesen, sondern auch selbst etwas zu lesen. Vielleicht haben Sie dann auch wieder Perspektiven, die für dieses Land durchaus brauchbar wären.

Ja, wir haben in der Steiermark den Vözug, daß wir als eines der wenigen Bundesländer wirklich auf konzeptive Arbeit aufbauen können, und es war unser Landeshauptmann als damaliger Verkehrsreferent, der dafür gesorgt hat, daß es ein Gesamtverkehrskonzept gibt. (Beifall bei der ÖVP.)

Ein Gesamtverkehrskonzept, das nicht alle Bundesländer haben, das aber unter dem Verkehrsreferenten Landeshauptmann Krainer ausgearbeitet wurde und dann unter Waltraud Klasnic fertiggestellt und präsentiert wurde. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Er ist nicht da. Sie können aufhören mit dem Loben!“) Warum ich das sage? Deshalb, weil dieses Gesamtverkehrskonzept die Grundlage dafür ist, wo wir weiterarbeiten können. Hätte der Bund außer seinen zehn Leitpunkten, die er immer wieder herunterbetet, auch ein Gesamtverkehrskonzept, dann wären die Entscheidungen schneller da. Auf Bundesebene gibt es das noch nicht, leider. Wir müssen aber nicht nur auf Bundesebene schauen, sondern wir müssen unsere Verkehrsprobleme in Richtung europäische Lösungen aufbauen, sowohl auf der Straßenseite als auch beim Schienenverkehr, und das steirische Gesamtverkehrskonzept hat das ja bereits in sich inkludiert. Jetzt sind wir im Straßenbau eigentlich in den wesentlichen Bereichen schon fertig. Auch das ist eine Leistung, die in den Jahren des vergangenen Verkehrsreferenten eingeleitet wurde und jetzt vollendet wird. Ich glaube daher, daß man wirklich den Blick eher in die anderen Bereiche stellen sollte, ohne zu vergessen, daß wir natürlich noch offene Lücken haben. Am Semmering, am Neumarkter Sattel, in Ilz, um auch die Verbindung nach Ungarn nicht zu einem besonders transitlastigen Bereich in den Durchfahrten für die Bevölkerung werden zu lassen. Auch hier, bin ich der Meinung, muß man mehr als deutlich sagen, das kann nicht der Sinn sein, Verkehr für sich selbst zu haben. Verkehr kann immer nur das sein, die Erbringung der Dienstleistung für die Waren, für die Leistungen, die der Konsument sich wünscht. Wir haben dafür Sorge zu tragen, wie das erfüllt wird. Ob es gut oder schlecht erfüllt wird, darüber kann man sicher dann werten. Nur, wenn wir jetzt den Schwerpunkt in Richtung Bahn richten, dann vor allem deshalb, weil die Steiermark sicher hier ein Stiefkind war, und ich bin sehr sehr froh, daß es eine gemeinsame steirische Plattform gibt, die das auch trägt, hier die Steiermark nach vorne zu bringen. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Mit Ihrem Stil werden Sie nichts Gemeinsames zusammenbringen. Das sage ich Ihnen gleich!“) Den Stil, den haben Sie hier in diesem Hause erfunden, darauf lege ich Wert. Diesen Vaterschaftsprozeß lasse ich Ihnen gerne. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Den Vaterschaftsprozeß können wir führen. Ihre Art der beruflichen Diskriminierung werde ich mir nicht bieten lassen!“) Jedenfalls geht es jetzt darum, gemeinsam auch in Vorbereitung des Wirtschaftsgipfels dafür Sorge zu tragen, daß die

wesentlichen Schwerpunkte vorgezogen werden, gerade auch in einer Zeit, in der wir über die Konjunktur nachdenken müssen. Ich unterstütze ausdrücklich hier die Forderung, den Semmeringbasistunnel unverzüglich in Angriff zu nehmen. (Beifall bei der ÖVP.) Das ist für uns eine unverzichtbare Forderung, von der wir uns auch nicht abbringen lassen. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Der ist schon beschlossen!“) Es soll mir sehr recht sein, Sie werden sicher beim Spatenstich einer der ersten dabei sein, Herr Landeshauptmannstellvertreter. Aber ich gönne Ihnen das gerne. Bringen Sie uns die Bestätigung über den Baubeginn, und die Sache hat ihre Ordnung. Gut. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Ich war ja auch in Wien – mit der Eisenbahn, aber nicht mit dem Fernsehen!“) Natürlich ist der Semmering nicht die wichtigste Richtung. Derzeit ist es nach wie vor die Schoberstrecke, aber dort rührt sich so viel, daß wir sagen können okay, das ist gerade noch akzeptabel, kommt auch das zu spät, aber wir können es akzeptieren, daß jetzt aufgeholt wird. Anders ist es schon bei der Koralmtrasse, über die mein Kollege Purr dann noch eingehend reden wird. Ich darf nur eines dazu sagen, hier spielt sich ein Treppenwitz ab. Der Herr Bundesminister Klima hat in einer Beantwortung von Nationalratsabgeordneten hineingeschrieben, ja, es geht jetzt um die Trassensicherung. Einverstanden. Er hat auch hineingeschrieben, daß er sich von der Bundesregierung hat ermächtigen lassen, diese Trassensicherung gemeinsam mit den Ländern vorzunehmen. Auch einverstanden. Aber jetzt kommts, und da kann ich einfach nicht mitgehen. Die Länder sollen zuerst über die Raumordnung die Trassen sichern. Das sollen die Länder zuerst machen, konkret hier bei uns die Steiermark, und dann will er die Hochleistungsstreckenverordnung hinausgeben und die Planung beginnen. Also, wir sollen eine Strecke fixieren, wo dann niemand mehr auf diesem Geleis hinbauen kann, bevor er die Planung in Angriff nimmt, bevor er den Auftrag gibt, überhaupt mit der Planung zu beginnen, bevor es überhaupt als Hochleistungsstrecke deklariert ist laut Verordnung. Bitte, hier werden wir noch einmal miteinander reden müssen, weil hier kann es nur miteinander gehen, und da muß zuerst die Planung, zuerst die Verordnung da sein, und dann haben wir unsere Hausaufgaben zu machen, die Sicherung der Strecke, damit wir diese zukunftsorientierte Strecke nicht verhindern. Soweit zu den Bahnproblemen und zum Verkehrsverbund, von dem ich wirklich hoffe, daß er im Frühjahr Wirklichkeit wird.

Eine letzte Bemerkung noch im Bahnsektor zum Terminal. Ich verstehe die Debatte nicht, die da immer wieder hochkommt, weil wir reden so, als ob es darum ginge, irgendwelche Transitleistungen irgendwo auf die Bahn bringen zu müssen, gemeint ist vielleicht der Hückeckverkehr oder sonst irgend etwas, und das könnte man ja eigentlich weit, weit weg von uns machen. Zuerst hätte der Terminal bei Graz sein sollen, dann hat man gesagt hinunter, dann war man bei Spielfeld, jetzt gibt es Stimmen, die sagen, schickt ihn nach Maribor, ich weiß nicht, vielleicht wollen sie in Griechenland aufladen. Nur, da wird die Funktion verkannt. Der Güterterminal, den wir brauchen, den brauchen wir für das Ballungszentrum, für den Großraum Graz und Umgebung, um die eigenen Güter

entsprechend umweltfreundlich, rasch und auch kostengünstig verladen zu können, um unseren eigenen Export, unseren eigenen Import, unsere eigenen Leistungen des produzierenden Gewerbes und der Industrie entsprechend umschlagen zu können. Ja bitte, ich kann doch nicht das, was bei Chrysler, bei Puch, Waagner Biró oder sonstwo erzeugt wird, nach Marburg transportieren, um es dort auf die Bahn zu verladen. Das kann nicht Sinn der Sache sein, daher bekenne ich mich dazu, daß wir in diesem Großraum Graz so einen Terminal brauchen, und sage gleichzeitig dazu, die Bevölkerung hat selbstverständlich das legitime Anrecht, zeitgerecht angehört zu werden.

Ich fordere auch dazu auf, die Anhörungsverfahren einzuleiten und auch das Eisenbahnverfahren einzuleiten, was jetzt angekündigt wurde, damit die Umweltprobleme vor Ort, die sehr beachtenswert sind und die wirklich einer Lösung bedürfen, für die auch das Geld bei diesem Terminal vorhanden sein muß, für die Bevölkerung gelöst werden können. Das ändert aber nichts daran, daß wir in Zukunft nicht mehr akzeptieren können, daß mitten in der Stadt Graz umgeschlagen wird – ein Teil am Hauptbahnhof, ein Teil am Ostbahnhof – und in Wahrheit überhaupt keine leistungsfähige Infrastruktur für den Großraum Graz, der insgesamt 700.000 Einwohner umfaßt, vorhanden ist. Hier bedarf es einer raschen Inangriffnahme dieser Maßnahme, die letztendlich gleichzeitig den Abzweigepunkt für die spätere Korallenbahn sichert, auch ein ganz entscheidender Punkt, und es bedarf dieser Investition letztendlich zur Sicherung unserer bestehenden Arbeitsplätze. Glauben Sie mir, die Investition von über einer Milliarde Schilling an sich ist etwas, was für die steirische Konjunktur gerade im Jahr 1993 sicher sehr, sehr hilfreich ist. Aber die Tatsache, so einen Umschlagterminal zu haben, ist überhaupt Voraussetzung in einem Ballungszentrum, daß die wirtschaftliche Dynamik und damit die Arbeitsplätze gesichert werden. Daher bekenne ich mich dazu, und ich fordere die rasche Umsetzung. (Beifall bei der ÖVP.)

Meine Damen und Herren, es wäre viel noch zu reden, aber zu einzelnen Bereichen kann ich leider nicht mehr darauf eingehen, weil ich den Weltrekord heute in den Einleitungsreden nicht halten möchte. Ich hoffe aber doch, daß wir das gemeinsame Boot, das wir in entscheidenden Fragen dieser Infrastruktur bestiegen haben, auch für die Zukunft gemeinsam halten werden. Wir haben hier auch eine gemeinsame Resolution, die sich ausdrücklich zu den Forderungen des Komitees „Jetzt die neue Bahn für die Steiermark“ bekennt, hier gemeinsam eingebracht. Und ich ersuche alle, auch die Freiheitliche Partei, dies mitzutragen, bei der ich mich insbesondere für einzelne Punkte bedanke, die Sie mittragen, die in der Bundespartei bei Ihnen genausowenig mitgetragen werden wie manche andere Punkte bei uns. Ich glaube, daß genau dieses einheitliche Auftreten, zu dem es wirklich mancher Persönlichkeit bedurft hat, um hier mitgehen zu können noch in das Boot, die einzige Chance ist, uns hier beim Bund, bei dem die anderen Bundesländer von unseren Interessen, mit Ausnahme in einem Randbereich von Kärnten, überhaupt nicht berührt sind, durchzusetzen. Und es hat auch Eindruck gemacht, daß es hier eine Einheitlichkeit gegeben hat. Ich wün-

sche dem Land Steiermark so eine verantwortungsbewußte Vorgangsweise auch in anderen Bereichen. Ich danke. (Beifall bei der ÖVP. – 10.24 Uhr.)

Präsident Dr. Klausner: Als nächster zu Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Ebner. Ich erteile es ihm. Nach ihm Kollege Dr. Maitz. Kollege Dr. Ebner, darf ich bitten, einen Moment zurückzutreten. Der Kollege Trampusch hat eine tatsächliche Berichtigung beantragt, die mir der Herr Präsident Wegart nicht mitgeteilt hat.

Abg. Trampusch (10.24 Uhr): Herr Präsident, meine Damen und Herren!

Damit das nicht so im Raum bleibt, habe ich eine tatsächliche Berichtigung zu dem, was Dr. Frizberg gesagt hat, zu machen, weil sich jemand aufgeregt hat, daß gesagt worden ist, es ist viel versäumt worden. Der Herr Abgeordnete hat gesagt, das stimmt nicht, es ist soviel gemacht worden. Die Berichtigung lautet nämlich anders: Es gibt Bundesländer, die später einen Verkehrsplan gemacht haben, aber es hat Niederösterreich im Jahr 1977 angesucht um Förderung im Nahverkehr; Burgenland 1977, Oberösterreich 1979, Tirol 1976, Vorarlberg 1978, Salzburg 1988 und Wien 1978. Seit 15 Jahren haben alle anderen Bundesländer um Förderungsmittel für den Nahverkehr angesucht. (Abg. Dr. Frizberg: „Das hat mit dem Verkehrsplan nichts zu tun. Wo ist die Berichtigung, Herr Klubobmann?“) Sie sagten, daß die Steiermark allen anderen voraus sei und jeder sozusagen – (Abg. Dr. Frizberg: „Das ist ein Mißbrauch des Instrumentes der tatsächlichen Berichtigung!“) Nein, Sie haben gesagt, die Steiermark ist anderen voraus. Alle anderen haben angesucht, die Steiermark nicht. Das ist die Berichtigung, und das wird man wohl noch sagen dürfen (Beifall bei der SPÖ.), weil andere Interessen im Vordergrund gestanden sind. Sonst geht es uns so wie Ihnen mit Ihren Privatinteressen bei der STEWEAG. (Abg. Dr. Maitz: „Das ist eine persönliche Diffamierung, gegen die sich vorher der Herr Landeshauptmannstellvertreter Dr. Schachner ausgesprochen hat. Das gleiche hat Trampusch jetzt mit Dr. Frizberg gemacht!“ – 10.26 Uhr.)

Präsident Dr. Klausner: Herr Abgeordneter Dr. Ebner, Sie sind am Wort.

Abg. Dr. Ebner (10.26 Uhr): Herr Präsident!

Ich darf mich bedanken dafür. Meine sehr geehrten Damen und Herren, sehr geehrte Frau Landesrätin! Wie von beiden Seiten hier bemerkt wurde, diskutieren wir natürlich schon seit über zehn Jahren über den Verkehrsverbund, und insofern ist natürlich die Ungeduld verständlich, wenn bis heute noch kein Verkehrsverbund verwirklicht ist. Das muß man auch einmal hier ganz klar sagen. Er hätte mit 1. Dezember in Kraft treten sollen und ist bis heute nicht in Kraft getreten, und es ist auch noch kein Termin klar, wann der Verkehrsverbund endlich wirklich einmal in Kraft treten wird. Es ist in diesen zehn Jahren offenbar nicht viel weitergegangen, ich stehe aber auch nicht an, hier zu sagen, daß offenbar die Gründung der sogenannten Verkehrsverbundgesellschaft eine gute Entscheidung war, weil dann endlich Konzepte vorgelegt wurden

von dieser Gesellschaft. Es war dann – ich kann mich noch gut an die Medienberichte erinnern – nicht nur der Herr Landeshauptmann Krainer, sondern auch eine hochrangige Politikerdelegation in Wien draußen beim damaligen Bundesminister Streicher. Es waren dann Jubelmeldungen in den Zeitungen, die man öfter gehört hat, der Verkehrsverbund steht jetzt wirklich vor der Vollendung. De facto war dem überhaupt nicht so, wie ich gehört habe von Berichten von Personen, die dabei waren. Bei dieser Verhandlung hat der Bundesminister Streicher eigentlich überhaupt nicht über den Verkehrsverbund reden wollen – das hat ihn überhaupt nicht interessiert, sondern er wollte nur über den Semmeringbasistunnel reden (Abg. Dr. Cortolezis: „Das verwechselst du jetzt!“), und hat dann sogar noch gesagt: „Herr Landeshauptmann, warum soll ich Ihnen gar so entgegengekommen? Sie sind mir ja bei den Nummerntafeln auch nicht entgegengekommen.“ Ich muß sagen, das ist eigentlich kein Niveau, wie wir uns als Steirer hier in Wien behandeln lassen sollten. Das sind nämlich ernste Probleme, die wir hier wirklich zu lösen haben. Zum Kollegen Schrittwieser, der momentan woanders sitzt: Es wäre ganz schön, wenn man sich das so Revue passieren läßt, wenn genausoviel Energie bei den Bundesstellen in Wien eingesetzt würde – es ist ja doch immerhin der sozialistische Verkehrsminister zuständig. Es scheint aber doch so zu sein, daß hier seit dem Abgang des Bundesministers Streicher, wie das so schön heißt, ein besseres Klima herrscht. Das muß man auch einmal sagen. Verkehrsverbundgesellschaft: 165 Millionen soll der Verkehrsverbund an jährlichem Abgang haben. Und ich muß ehrlich sagen, ich habe mich schon auch gefreut, wie ich in der Zeitung vom 24. Oktober lese: Einigung über Geld vom Verkehrsverbund – 70 Millionen Schilling; Stadt und Land rechnen mit einem jährlichen Zuschuß von 70 Millionen Schilling – steht hier herinnen – 70 Millionen Schilling vom Bund. Es hat sich dann zu meiner großen Überraschung herausgestellt, daß überhaupt keine Rede offenbar sein kann von einer Einigung, weil der Bundesminister Klima jetzt plötzlich wieder auf 59,5 Millionen Schilling geht. Ich habe dann allerdings gehört, daß leistungsbezogen ausbezahlt werden soll. Das hat heute hier noch niemand erwähnt. Es wird immer über Prozentsätze gestritten, und ich kann dem durchaus etwas abgewinnen, wenn hier leistungsbezogen Zuschüsse ausgezahlt werden sollen, das heißt, wenn mehr Kilometer gefahren werden, mehr Personen befördert werden, ein attraktiveres Angebot gemacht wird, dann wird der Bund eben mehr zahlen. Und wie ich so höre, liegt das durchaus über 40 Prozent, was da herausgekommen wäre. Wir werden ja sehen, was weiter herauskommen wird. Und Kollege Schrittwieser, doch ein Wort – nachdem Sie es angeschnitten haben – zum Resolutionsantrag der SPÖ: Nachdem es nur ein Satz ist, darf ich ihn doch für alle verlesen, wie der Resolutionsantrag lautet. Er lautet nämlich: „Die Steiermärkische Landesregierung wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, daß der Verkehrsverbund in der gesamten Steiermark gleich schnell verwirklicht wird wie im Großraum Graz.“ Allein schon das Wort gleich schnell: (Abg. Schrittwieser: „Was meinen Sie?“) Ich habe wörtlich zitiert – Antragsteller Schrittwieser, Tilzer, Prutsch und Kaufmann, „... daß der Verkehrsverbund in der ganzen Steiermark gleich schnell verwirk-

licht wird wie im Großraum Graz“. (Abg. Schrittwieser: „In diesem Sinn gibt es einen inhaltlichen Fehler. Gleich schnell kann das nicht gehen. Meine Auffassung war, bis Ende 1994!“) Bitte, Kollege Schrittwieser, vielleicht hat sich da jemand verschrieben. (Abg. Schrittwieser: „Ich würde das hier dann so korrigieren: Ich meine, daß sich die Verhandlungen mit den Gemeinden, mit den Verkehrsunternehmungen als sehr schwierig erweisen werden, daß wir froh sein müssen, wenn wir im Jänner 1993 fertig sind, um im Jänner 1994 beginnen zu können!“) Entschuldige, Kollege Schrittwieser, dann brauche ich eigentlich nicht weiterreden, dann kann ich diesen Resolutionsantrag sowieso als zurückgezogen betrachten, und wir könnten vielleicht in einer der nächsten Landtagssitzungen einen anderen, durchaus gemeinsamen Resolutionsantrag machen. Aber da, muß ich sagen, liegt der Irrtum schon bei Ihnen, wenn man dann jammert, daß es nicht in Kraft tritt, und dann sagt, es soll gleich schnell in Kraft treten. Das führt zu Verzögerungen von mindestens einem Jahr. Ich lege diesen Resolutionsantrag schon beiseite und nehme zur Kenntnis, daß er offenbar von irgend jemanden geschrieben wurde und die SPÖ nicht dazu steht. Hake damit dieses Kapitel ab.

Aber doch kurz zu den 299 Gemeinden, in denen ja immerhin über 700.000 Einwohner leben. Mit den Gemeinden reden, ich sehe das auch als ein großes Problem. Wie wird man mit allen Gemeinden zu Rande kommen? Ich glaube, das wird nicht die Verkehrsverbundgesellschaft machen können. Ich glaube, hier wird doch die Frau Landesrätin Klasnic beziehungsweise die Landesregierung einspringen müssen und irgendeine einheitliche Form finden müssen. Ich könnte mir durchaus vorstellen, daß das, wenn das rechtlich möglich ist, über Bedarfszuweisungen geht, die den Gemeinden zugeteilt werden, aber in diesen Verkehrsverbund hineinfließen. Ich kann mir nämlich nicht vorstellen, daß man in absehbarer Zeit – und wer mit Gemeinden zu tun hat, weiß das – wirklich mit 299 Gemeinden einzelne Verträge machen kann. Aber wir werden ja dann bei der Antwort der Frau Landesrätin selbst hören, wie das geplant ist. Wir wissen, daß man ab Vertragsabschluß, das heißt den sogenannten Grund- und Finanzierungsvertrag, noch mindestens sechs Monate brauchen wird, um den Verkehrsverbund wirklich einzuführen, weil einfach viele Arbeiten zu tätigen sind, die auf diesen Grund- und Finanzierungsvertrag ja aufbauen. Wenn dann der Kollege Schrittwieser hier fordert, der Verkehrsverbund muß mit 1. Jänner 1993 in Kraft treten, so muß ich sagen, da redet er auch eigentlich wider besseren Wissens, weil das ist eine Forderung, die ja völlig illusionistisch ist, und das weiß er ganz genau, daß das nicht gehen kann. Wenn ich mir dann den Artikel in der „Neuen Zeit“ anschau, wo er zitiert ist unter der Überschrift „Verkehrsverbund kommt nicht vor Jänner 1994“, Kollege Schrittwieser, dann kenne ich mich eigentlich überhaupt nicht mehr aus, was Sie eigentlich jetzt wollen. Sie glauben zu wissen, er kommt nicht vor Jänner 1994, und fordern ihn aber gleichzeitig mit 1. Jänner 1993. Also irgendwo paßt es nicht zusammen. Sie können ruhig sagen, daß ich Sie offenbar wieder falsch verstanden habe, wie bei der Resolution. Ich habe es nur gehört, diesmal habe ich es nicht schriftlich. (Abg. Schrittwieser: „Darf ich etwas

sagen?“) Freilich, selbstverständlich dürfen Sie was sagen. (Abg. Schrittwieser: „Die Formulierung des Resolutionsantrages ist durchgerutscht. Wenn der Verkehrsverbund Großraum Graz läuft, soll man rasch mit dem Restlichen beginnen, um Ende 1994 anfangen zu können!“) Sie haben den Jänner 1994 gemeint. Okay. Kollege Schrittwieser, wenn das so gemeint ist, dann sind wir schon wieder einer Meinung, daß da so rasch wie möglich die Verwirklichung erfolgt, aber ich glaube, da sind wir alle einer Meinung.

Doch noch zu einem Detail. Es sind in diesen 156 Millionen 50 bis 58 Millionen Schilling für neue Fahrschein drucker nicht drinnen, die ja einheitlich gemacht werden müssen. Das ist eine einmalige Investition. Wenigstens diesen Beitrag könnten schon die Verkehrsunternehmen übernehmen, insbesondere die Verkehrsunternehmen, die in der öffentlichen Hand sind, wie die Landesbahnen oder eben auch ÖBB und Post. Frau Landesrätin, ich ersuche Sie, mit dem Minister Klima auch in dieser Richtung zu reden, daß er nicht bei diesen Dingen Schwierigkeiten macht, daß die ÖBB oder die Post möglicherweise vom Verkehrsverbund ein Geld will. Der Bund soll ruhig für seine Dinge auch ein bißchen in Vorlage treten. Es dauert ja wirklich schon lange genug, und er hat da einiges für die Steiermark gutzumachen. Der Kollege Schrittwieser hat – um bei ihm zu bleiben – vom Tarifverbund geredet. Kollege Schrittwieser, es geht nicht nur um den Tarifverbund. So etwas haben wir sogar in Graz zum Teil. Es weiß nur kaum jemand, weil es in Wahrheit nicht viel bringt, sondern es heißt eben Verkehrsverbund, und da geht es eben um viel mehr als nur um die Vereinheitlichung der Tarife. Ich bin nur der Meinung, nachdem es um den Verkehrsverbund geht, man könnte doch etwas mehr Vorarbeiten leisten, zum Beispiel könnte man die Fahrplankoordination, die ja unbedingt notwendig ist, um hier den Verkehrsverbund durchzuführen, so rasch wie möglich einführen, weil diese Koordination wäre eigentlich jetzt schon immer notwendig gewesen. Soweit es geht. Man hat nur nicht so starke Eingriffsmöglichkeiten bei den Verkehrsunternehmen. Das ist mir schon klar. Aber man könnte hier die Fahrplankoordination schon vor Inkrafttreten des Verkehrsverbundes machen.

Wie der Kollege Schrittwieser meint, daß zusätzliche Verkehrsmittel sein müssen. Ich bin auch dieser Meinung, daß, wenn der Verkehrs- und Tarifverbund wirklich den Erwartungen entspricht, dann haben wir einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel von einer Vermehrung bis zu 10 Prozent. Das ist ganz enorm. Wir sind schon sehr optimistisch. Wir sind schon glücklich – (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Sehr optimistisch!“) Der Herr Erste Landeshauptmannstellvertreter Schachner wird ja noch aus seiner GVB- oder Stadtwerke-Zeit wissen, wie man schon jubeln kann, wenn man einen Umstieg von nur 2 Prozent zum Beispiel erreicht, und wenn wir 10 Prozent erreichen, dann ist das einfach gigantisch, und da gebe ich Kollegen Schrittwieser recht, das werden wir nicht schaffen können ohne Kapazitätsausweitungen. In diesem Sinne ist ja auch unser Resolutionsantrag gedacht, wo wir die Landesregierung auffordern, unter Beteiligung der Stadt Graz, hier endlich einmal eine Machbarkeitsstudie für eine sogenannte Stadtschnellbahn in Graz zu erstellen

unter Einbeziehung der vorhandenen Schienentrassen von GKB, von Landesbahnen, aber auch von ÖBB. Man könnte durchaus auch überlegen, wieweit man das Schleppbahngleise zum Beispiel in Graz auch hier einbinden könnte. Wie ich weiß, wird diese Resolution ja von den beiden anderen Parteien auch unterstützt.

Aber weil wir eigentlich heute zum Budget reden, und der Verkehrsverbund ist natürlich sehr budgetwirksam, bin ich der Meinung, daß wir uns hier bei der Pendlerpauschale etwas überlegen müssen. Wir können nicht immer nur die Ausgaben ausweiten und dann auf der anderen Seite nichts zurücknehmen. Ich bin der Meinung, wir sollten bei der Pendlerpauschale, die ja etliche Millionen ausmacht, die Pendlerpauschale zwar nicht insgesamt abschaffen, aber für diejenigen, die innerhalb des Verkehrsverbundgebietes erstens wohnen und zweitens arbeiten, auch die Pendlerpauschale zurücknehmen, weil diese Millionen fließen ja in den Verkehrsverbund hinein. Ist aber noch nicht budgetwirksam. Im Budget ist nichts zu erkennen, da sind 50 Millionen eingesetzt. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Kann nicht sein, weil es immer rückwirkend bezahlt wird. Das ist das Problem. Es ist so beschlossen!“) Das heißt, es ist genauso geplant, daß die Pendlerpauschale zurückgenommen wird. Aber nicht für alle, sondern für die, die den Verkehrsverbund nutzen können. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Für die, die ihn nützen können. Aber durch die Art der Auszahlung wird das erst im nachhinein wirksam!“) Wird immer im nachhinein ausbezahlt. Danke für die Aufklärung.

Ich verstehe aber eigentlich nicht ganz die Aufregung, die hier jetzt eintritt. Sie können mir glauben, daß es mir als Freiheitlichem viel mehr Spaß machen würde, hier ordentlich einmal hineinzuhauen, wie das so schön heißt, und die Frau Landesrätin Klasnic ärgern, die ÖVP ärgern, aber ich verstehe eigentlich die große Aufregung mit Berichtigungen und allem möglichen Hin und Her, ganz verstehe ich sie nicht. Ich würde mir eher wünschen und dafür auch die SPÖ ersuchen, in diese Richtung zu gehen, am 16. Dezember gibt es eine neue Verhandlungsrunde, wo die Steiermark wieder einmal mit dem Bund verhandelt.

Erstens einmal würde ich mir dringend wünschen, daß das endlich einmal zu einem Abschluß kommt, und ich glaube, wir hätten große Chancen, das zu einem Abschluß zu bringen, wenn – so wie Kollege Dr. Frizberg hier das bemerkt hat, daß es doch etwas anderes ist – die Steiermark geeint auftritt. Ich darf appellieren, wirklich auch an die SPÖ, aber auch an die ÖVP, hier geeint aufzutreten und geeint hinter unseren Verhandlern zu stehen, die in Wien dann sicher stärker auftreten können. Und ich wünsche mir und ich erhoffe mir, daß der Verkehrsverbund dann wirklich so rasch wie möglich verwirklicht werden kann. Wir brauchen ihn jedenfalls alle dringend. (Allgemeiner Beifall. – 10.42 Uhr.)

Präsident Dr. Klausner: Als nächstem erteile ich Herrn Abgeordneten Dr. Maitz das Wort. Nach ihm Kollege Heibl.

Abg. Dr. Maitz (10.42 Uhr): Herr Präsident, meine Damen und Herren!

Zuerst möchte ich mich beim amtierenden Präsidenten bedanken, daß er die Rednereinteilung so gemacht hat, daß wir wirklich in eine Debatte zum Thema Verkehrsverbund eintreten können, und nicht kreuz und quer zu verschiedenen Dingen gesprochen wird. Zweitens: Die Frau Landesrätin hat die Abteilung IIa und unsere Gesellschaft für die Verkehrsverbünde darum gebeten, uns eine Karte des letzten Standes der steirischen Verkehrsverbünde mit einer abgesprochenen Einteilung vorzulegen. Vieles ist vorbereitet in umfangreichen Vorbereitungsarbeiten. Ebenso erhalten Sie eine Karte der Abgrenzung des Verkehrsverbundes im Großraum Graz, der, wie richtig gesagt wurde, sechs Monate nach Abschluß der Finanzierungsverhandlungen eine realistische Chance hat, in Kraft zu treten: weil alles – Schrittwieser, hör zu – bestens vorbereitet ist und alle Arbeiten voll im Gang sind und jene Sache und jene Frage, die dir so viele Gedanken macht, daß nämlich niemand mit 290, 280 oder 300 Gemeinden Einzelverhandlungen führen könne – und ich bitte, das auch vom Herrn Landeshauptmannstellvertreter aus zu akzeptieren –, das ist heute im Gange. Um 11 Uhr sollte das sein, vielleicht wird es ein bißchen später, jedenfalls ist jene Verhandlungsrunde wieder beisammen, die das natürlich lösen kann, nämlich die Vertreter des Städtebundes, die Vertreter des Gemeindebundes. Alle Gemeinden in der Steiermark wurden über die Verkehrsverbünde ausführlich informiert, und nunmehr haben es diese beiden großen Vereinigungen, Gemeindebund und Städtebund, übernommen, für ihre Mitgliedsgemeinden ein System auszuhandeln, wonach ihre Finanzierungsleistungen leistungsgerecht aufgeteilt werden sollen. Nach diesem Mustervertrag kann dann sehr rasch mit allen Gemeinden abgeschlossen werden. Wie wollen wir die Gemeinden in die Finanzierung einbinden? Nach Leistungskriterien, nämlich wie viele Verbindungen gibt es in diese Gemeinde, wie oft fahren sie, wie oft sollen sie künftig fahren, wie viele Pendler gibt es? Dein Problem ist auch meines, die Verkehrsströme mit den Pendlern! Sie sollen künftig stärker mit öffentlichen Verkehrsmitteln statt mit individuellen Verkehrsmitteln fahren! Das wird auf einer sachlichen Ebene abgehandelt mit den zwei großen Gemeindevertretungen, nach Leistungskriterien, und das ist voll im Gang, auch heute an dem Tag, wo du sagst, daß das alles schrecklich, furchtbar und nicht lösbar ist. (Abg. Schrittwieser: „Darf ich einen Satz dazu sagen? Es ist richtig, nur, du weißt, das erste Gespräch mit dem Städte- und Gemeindebund offiziell mit Vertretern der Regierung hat in der Vorwoche stattgefunden, und wir reden seit Jahren darüber!“) Wir sind ja per du seit langem. So ist das. Moment, darf ich dir noch etwas sagen: (Abg. Schrittwieser: „Das ist keine Polemik. Das ist eine Feststellung!“) Die steirische Verkehrsverbundgesellschaft ist seit 1. September 1991 voll in Arbeit. Ich möchte nicht reden, wie es dazu gekommen ist und wann wer welche Versäumnisse verursacht hat. Hören wir mit dem auf. Ich hätte einiges da. Aber lassen wir das. Also, die StVG ist ein Jahr in Gang: Über 30 Diskussionsveranstaltungen in allen steirischen Bezirken, mit einer Unzahl von betroffenen Gemeinden, haben die Frau Landesrätin, hat der Herr Prof. Rüscher und haben andere Mitarbeitende

aus dem Bereich der Fachabteilung IIa geführt, um zu jenem Ergebnis zu kommen, worüber wir uns alle freuen sollten. Es steht die Einteilung nach verkehrstechnischen Kriterien, es stehen die vier Verkehrsverbünde im Konzept, es steht der Verkehrsverbund Großraum Graz. Es sind eine Reihe von Fakten, die ich jetzt anführen werde, um den Beweis zu führen, daß nichts versäumt wurde, sondern daß es einzig und allein um die Frage geht, um die es immer wieder geht: ohne Geld keine Musik. Und das ist das Entscheidende, wo wir uns mit Bund, Land und den Gemeinden und der Landeshauptstadt Graz einigen müssen. Wenn es ums Geld geht, wird es halt haarig, und das ist das eigentliche Problem! Ich bitte, keine politischen Popanze aufzubauen, wer woran schuld wäre, und vielleicht noch dazu das übliche Lied der LH-Schelte anzustimmen. Das bringt euch nichts. Ich sage euch nur eines: Seit es landauf, landab diese Arbeitsleistung gewisser Funktionäre gibt, die ständig sagen, wofür der LH alles schuld ist und daß er nichts tut, in dieser Zeit hat sich die Direktpräferenz für den Herrn Landeshauptmann Krainer von 70 Prozent auf fast 80 Prozent erhöht. (Abg. Dörflinger: „Eure Umfragen sind großartig!“) Macht nur so weiter. Uns kann das nur recht sein. Unser Landeshauptmann wird auf diese Art noch stärker von der steirischen Bevölkerung solidarisch getragen. (Abg. Dörflinger: „Seid uns dankbar!“) So ist das. Aber lassen wir das. Das gehört nicht zum Thema. Der Antrag des Abgeordneten Schrittwieser, daß man alle Verkehrsverbünde doch zugleich machen soll, ist inzwischen etwas relativiert.

Er hat gemeint, den Verkehrsverbund Großraum Graz fertig machen – laufen lassen – und dann parallel alle drei weiteren zu machen. Das ist durchaus eine mögliche Variante, daß man das auch machen kann, aber es ändert nichts an den Zeitabläufen, verehrter Kollege Siegi, denn ob ich jetzt nach dem Funktionieren vom Großraum Graz jedes halbe Jahr einen der weiteren drei hier gezeigten und aufgezählten Verkehrsverbünde in Wirksamkeit bringe oder in einem arbeits an allen drei zugleich, es wird – darf ich dich kurz um Aufmerksamkeit bitten, weil das ist das, worüber wir dann beschließen sollen und reden sollen, vielleicht kann der Herr Kollege auch so gut sein und mir zuhören – in jedem Fall eineinhalb Jahre nach Funktion von Graz brauchen. Daher ist das keine ideologische Frage. Die Frage ist ganz pragmatisch, was ist sinnvoll? Gehen wir es an wie besprochen und wie beschlossen von der Landesregierung – Großraum Graz: über 700.000 Einwohner – wichtigster, größter – wird funktionieren, wenn wir das Geld haben, Aichfeld-Murboden als nächster, weil dort die Vorarbeiten am weitesten gediehen sind – du bist ja sicher auch einverstanden –, dann den dritten oberes Murta-Mürztal-Mariazeller Land-Wechselgebiet, das hat man inzwischen verändert, weil das verkehrstechnisch richtiger so zusammenpaßt, und dann Ennstal und Ausseerland. Das ist eine Möglichkeit, aber das wird eineinhalb Jahre dauern nach den Erfahrungen, die wir jetzt haben, wenn wir uns über die Finanzierung geeinigt haben und wenn das Muster, das wir jetzt für den Großraum Graz aushandeln, vom Gemeinde- und Städtebund auch für die anderen akzeptiert wird. Ob das jetzt in einem Schritt in eineinhalb Jahren oder in drei Schritten zu je einem halben Jahr erfolgt, ist keine ideologische Frage. Wie kann man es am besten für

die Beteiligten umsetzen, ist die einzige Frage. Deshalb ist das nicht eine solche Aufregung wert, und wir sind auch gegen gar nichts, sondern wir sind dafür, daß das Richtige geschieht. Es nur die Frage, wie setzt man einen Schritt nach dem anderen? Dann möchte ich noch einen Irrtum aufklären. (Abg. Schrittwieser: „Das ist für mich auch eine wichtige Frage!“) Das ist die wichtige Frage. Jawohl. (Abg. Schrittwieser: „Wir müssen das Tempo erhöhen!“) Da haben wir gar nichts dagegen. Alle Beteiligten sind so gut und werden das Tempo erhöhen, und die Frau Landesrat Klasnic verhandelt gemeinsam, weil das in unserem Lande so üblich ist, mit den Finanzreferenten, mit Wien, und wir verhandeln gemeinsam mit den Vertretern der Gemeinden, weil wir zu einem gemeinsamen Ziel kommen wollen. Nur um das geht es.

Ich möchte nur noch einen Irrtum aufklären bei dieser Gelegenheit, der bewußt oder unbewußt ausgestreut wurde, daß Klubobmann Hirschmann sich ohnedies schon begnügt hätte mit 30 Prozent Beteiligung des Bundes am Verkehrsverbund Großraum Graz.

Ich darf zitieren, und ich nehme nicht an, daß die Zeitungen das alle falsch geschrieben haben, nämlich alle miteinander. Jene Stelle, die angesprochen wurde, 6. August 1992, „Kleine Zeitung“, Hirschmann-Zitat:

„Beim Verkehrsverbund wird uns wahrscheinlich nichts anderes übrig bleiben, als zu akzeptieren, daß der Bund die Steirer als Bürger zweiter Klasse behandelt. Das ist staatspolitisch unerträglich. Nicht länger darf eine solche Politik auf dem Rücken der Menschen ausgetragen werden.“

Bitte, wo ist da die Rede, daß er das akzeptiert? Zweiter Auszug aus der „Neuen Zeit“, von Schrittwieser sicher gelesen, auch von den anderen Damen und Herren, Zitat Hirschmann:

„Die Steiermark ist kein Bundesland zweiter Klasse“ sagte er „und fordert vehement, daß der Bund wie in Wien 50 Prozent der Kosten tragen solle.“

Woher die andere Meinung kommt, ist mir unerklärlich. 7. Oktober 1992, wiederum „Kleine Zeitung“, Hirschmann und Frizberg:

„Man sei mit den angebotenen 33 Prozent dann zufrieden – vom Durchtarifierungsverlust – wenn der Bund zusätzlich in Investitionsbereichen etwas dazulegt. Denn viele Wege führen nach Rom.“

Also es geht nicht darum, Schuldzuweisungen durchzuführen, wer wo wann angeblich das eine oder andere gesagt haben soll. Es geht darum, zwei Spitzenleute der ÖVP immer wieder anzugreifen. Das ist in der Demokratie durchaus möglich, das ist erlaubt. Nur bitte sich an die Tatsachen zu halten, dann würden wir uns in der Sache viel leichter tun. Ich weiß nicht, hast du eine andere Meldung?

Meine Damen und Herren, am 1. Dezember wurde in „Steiermark heute“, in unserer aktuellen Nachrichtensendung des steirischen Fernsehens, eine Reportage über den Verkehrsverbund gebracht, weil man seinerzeit gehofft hat, daß das der Tag des Inkrafttretens sein könnte. Es war sehr dankenswert, weil wiederum öffentlicher Nachdruck für diese wichtige Sache erreicht wurde. Woran hängt es? Ich habe es schon gesagt. Ausschließlich an der Finanzierung. Ich möchte Ihnen das ganz kurz begründen. Welche

Arbeiten wurden in dem einen Jahr nämlich wirklich geleistet? Der einheitliche Zonentarif, der eine österreichweite einzigartige Sache ist, wurde zuerst vom Bund sehr skeptisch beurteilt und nunmehr akzeptiert; und auch von allen Verhandlern im Land akzeptiert, von den beteiligten Unternehmungen akzeptiert, von der Landeshauptstadt Graz – war gar nicht so einfach – akzeptiert und auch von den Vertretern von Gemeinde- und Städtebund als Voraussetzung für eine Verhandlungsbasis in der Finanzierungsfrage. Das war ein großes Stück Überzeugungsarbeit. Frau Landesrat Klasnic, Prof. Rösch als Geschäftsführer.

Zweite Frage von Schrittwieser: Was ist wichtig beim Verkehrsverbund, die Verfügbarkeit oder der Preis? Beides natürlich. Aber sehr wesentlich der Preis. Wir haben uns seinerzeit alle miteinander darauf verstanden, den geringsten Tarif, nämlich den der Bahn, herzunehmen, denn nur dann werden viele umsteigen. Natürlich wird dadurch das Ziel, das wir uns mit dem Verkehrsverbund gesteckt haben, leichter erreichbar sein, wenn einer sagt, jetzt komme ich regelmäßig gut und sicher zu meinem Arbeitsort oder zu einem anderen Ort, zu dem er fahren will, und es kostet mir dazu noch weniger, als wenn ich selbst mit dem Auto fahre. Das ist entscheidend. Was wurde weiter geleistet in dieser Zeit?

Mit 46 Einzelunternehmen, ob ganz große, wie die ÖBB, GKB oder andere öffentliche Einrichtungen des Verkehrs, wie GVB oder private Unternehmen, wurden Grund- und Finanzierungsverträge fix und fertig vorbereitet. Sie sind unterschriftsreif, wenn wir die Finanzierung haben. Das ist ein großes Stück Arbeit gewesen. Darauf basieren fertiggestellte Kooperationsverträge für jene Investitionen, die der Kollege Ebner hier angesprochen hat, nämlich die elektronischen Fahrscheindrucker, die inzwischen auch in einer großen langwierigen Arbeitsleistung ausgeschrieben wurden am 8. August, technisch begutachtet, kommerziell abgesprochen mit allen Unternehmern – das geschieht ja nicht zufällig, das ist harte Arbeit – stehen vor der Bestellung, sobald die Finanzierung für das Ganze gesichert ist. Also keine Rede von Versäumnissen, keine Rede vom Nichtstun, wie das von der SPÖ-Fraktion versucht wurde, darzustellen, sondern die Arbeiten sind voll im Gange beziehungsweise abgeschlossen. Wir wissen, daß die elektronischen Fahrscheindrucker eine Lieferzeit von sechs Monaten haben. Herr Präsident, ich verstehe mein eigenes Wort nicht mehr, weil es hinten so laut ist. (Präsident Dr. Klauser: „Der Herr Kollege Dr. Maitz bittet um Ruhe!“) So. Danke vielmals, man tut sich wirklich schwer, wenn man selbst das eigene Wort nicht mehr verstehen kann.

Nun zu den Verhandlungen über die Finanzierung. Die Gesamtkosten im ersten Betriebsjahr des Verkehrsverbundes Großraum Graz, wissen wir, werden etwa bei 165 Millionen Schilling liegen. Das sind die Gesamtkosten des ersten Verbundjahres, wann immer das beginnen wird. Die Verhandlungen mit dem Bund sind dankenswerterweise von Frau Landesrat Klasnic und Landesrat Ressel gemeinsam geführt worden und haben auf Grund einer Unterlage der Fachleute, die Frau Landesrat Klasnic bei den Verhandlungen vorgebracht hat. Das System heißt Förderung nach Platzkilometern. Das heißt, jener Verkehrsverbund, der

mehr Linien führt, der öfter fährt, bekommt auch mehr Bundeszuschuß. Ein leistungsgerechtes System, das nunmehr auf Ebene der Vorverhandlungen zu einem Abschluß geführt hat.

Die Schlußverhandlung wird am 16. Dezember sein beim Herrn Minister Klima, und es ist zu hoffen, daß dieses von allen Fachleuten - auch seines Ministeriums - anerkannte neue Finanzierungsförderungssystem auch akzeptiert wird. Wir wissen inzwischen, daß dieses System auch für andere, bereits bestehende Verkehrsverbände angewendet werden soll, weil es leistungsgerecht und überschaubar ist. Wenn das gelingt, dann werden wir für das erste Verbundjahr etwa 70 Millionen Schilling aus dem Bund erwarten können. Wir haben im Landesbudget 1993 25 Millionen Schilling unter dem Titel „Verkehrsverbund“ vorgesehen und haben damit realistisch für das zweite Halbjahr 1993 25 Millionen Schilling. Früher kann es ja gar nicht losgehen, wir befinden uns im Dezember, und ein halbes Jahr ist allein die Bestellfrist für die Automaten, wie wir bereits vorher gesagt haben. Und jetzt geht es noch um jenen Teil, den die Landeshauptstadt Graz beitragen soll und alle 310 Gemeinden, die in diesem Verkehrsverbund angefahren und besser bedient werden. Es werden nicht 310 Gemeinden sein, die da mitzählen können, denn es sind die unterschiedlichen Frequenzen, unterschiedliche Leistungen für den öffentlichen Personenverkehr und auch die Finanzkraft der Gemeinden zu berücksichtigen. Das wird in den Verhandlungen mit Gemeinde- und Städtebund zugunsten aller Beteiligten in der Bevölkerung in diesem Bereich zu lösen sein. Für den Fall der Einigung über die Finanzierung sind alle Vorarbeiten, und auf das lege ich großen Wert, abgeschlossen, fixiert, ausverhandelt. Es ist daher möglich, innerhalb angemessener Zeit den Verkehrsverbund Großraum Graz in Funktion zu bringen. Das wäre wünschenswert und erfordert die Einsicht aller politisch Verantwortlichen. Ich glaube, die Fachleute haben exzellente Arbeit geleistet, und das sollten wir der IIa und der steirischen Verkehrsverbundgesellschaft durchaus mit einem Applaus danken. (Allgemeiner Beifall.)

Weil wir beim Thema Verkehr sind, möchte ich jenes Thema anschneiden, das bei der letzten Debatte hier eine so große Rolle gespielt hat, und ich glaube, wir haben gute und interessante Meldungen dazu - Graz und die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit des Individualverkehrs in Graz: Es ist ganz erstaunlich, wie einzelne Teile der politisch Verantwortlichen, ich spreche hier die Freiheitliche Partei an, die Grazer Autofahrer unterschätzt haben. Denn dieser Modellversuch, 30 in Nebenstraßen, 50 wie bisher auf Vorrangstraßen, hat bei den Grazern ein ungeheures positives Ergebnis gezeigt. Vor der Einführung, im Sommer etwa dieses Jahres, waren für so eine Einführung 44 Prozent, nicht nach meiner Berechnung, sondern nach den Angaben des Kuratoriums für Verkehrssicherheit.

Das ist eine objektive, sachkundige Stelle, 500 Interviews in Graz, und haben ergeben nach der Einführung, vier Wochen nach der Einführung, einen Sprung von über 16 Prozent plus. Derzeit sind also bereits 60,2 Prozent für diese Maßnahme - Reduktion der Geschwindigkeit in Graz auf 30 und 50. 503 Quer-

schnitt - nach den üblichen ist das sehr viel -, und das Kuratorium für Verkehrssicherheit hat diese Befragung durchgeführt. Ich möchte, nachdem der Herr Landesrat Schmid sich so interessiert dafür, auch ihm zeigen, wie seine Partei und er selbst mit Halbwahrheiten versuchen, Unsicherheit in die Bevölkerung zu tragen: Das Flugblatt „Verkehrschaos droht“ ist manchem bekannt - Gott sei Dank nicht so vielen -, ich zeige es aber trotzdem her. Hier steht: „Nein zu Tempo 30 für ganz Graz“ - kein Wort davon, daß das nur auf Nebenstraßen gemeint ist und fixiert und beschlossen wurde auch im Rathaus, und kein Wort davon (Landesrat Dipl.-Ing. Schmid: „Tempo 30 flächendeckend stammt von euch!“), daß Tempo 50 nur aus wichtigen Gründen auf den Vorrangstraßen gilt. (Landesrat Dipl.-Ing. Schmid: „Kleingedruckt auf der Rückseite!“) Es steht immer dabei in Wohngebieten, und auf den Vorrangstraßen 50. Aber vielleicht bist du so freundlich und läßt mich auch ausreden. Denn der Herr Landesrat Schmid schreibt dann dazu: „Wehren wir uns gegen diese unsinnige Idee, die der Stadt den totalen Verkehrsinfarkt bescheren wird - ein flächendeckendes Tempo ohne leistungsfähiges Netz von Vorrangstraßen“ - Architekt Michael Schmid. „Nein zu Tempo 30 für ganz Graz“. (Abg. Dr. Ebner: „Es gibt kein übergeordnetes Straßennetz in Graz!“) Es stimmt nicht. Es ist typisch wieder eine Halbwahrheit, denn - ich sage es noch einmal - 30 auf Nebenstraßen, meist in Wohngebieten, 50 auf den Vorrangstraßen, wie bisher. (Landesrat Dipl.-Ing. Schmid: „Wohnen in den Vorrangstraßen keine Leute?“) Ist alles ganz klar. Jetzt darf ich euch noch etwas sagen, was die FPÖ-Fraktion im Frühjahr dieses Jahres prophezeit hat: Kinder werden gefährdet, weil sie sich auf das langsame Fahren verlassen - Grazer Autofahrer unterschätzt - 91 Prozent, nicht nach unserer Umfrage, sondern nach der Umfrage der Polizeidirektion Graz, halten sich inzwischen an diese Tempolimits. (Abg. Dr. Ebner: „Das ist nicht wahr!“) Weil es euch nicht gefällt, kann das nicht wahr sein? Richtig ist - Bericht vom 24. September 1992, Polizeidirektion Graz, Erhebung: 91,58 Prozent haben sich an die verordnete Geschwindigkeit innerhalb der mit 30 km/h bezeichneten Gebiete gehalten und haben, und das ist ja nicht das Wesentliche - genau 30 fahren sie natürlich nicht, wir alle nicht. (Abg. Weilharter: „Sie haben nicht genau gefragt!“) Aber - es dauert nur länger - 30 kann man nicht immer ganz genau fahren, aber von 50 und 60 auf Nebenstraßen (Abg. Dr. Ebner: „Das ist auch verboten!“) hat sich das Tempo reduziert auf zwischen 30 und 38 Stundenkilometer. Das war das Ziel - Reduktion der Geschwindigkeit, und da können Sie hineinreden, soviel Sie wollen. Sie haben die Grazer Autofahrer unterschätzt. Es halten sich 91,58 Prozent daran. (Landesrat Dipl.-Ing. Schmid: „Das ist alles nicht wahr!“) Das ist ein gutes Stichwort, Herr Landesrat - eure Unterschriftenaktion. Nachdem ich dieses Flugblatt in der Hand hatte, ging ich im September 1992 zu einem Stand der FPÖ in der Grazer Herrngasse. Ich bitte, mir gut zuzuhören. (Abg. Dörflinger: „Ich habe gedacht, wir sitzen im Landtag. Ist das eine Landtags- oder eine Gemeinderatssitzung?“) Nein, natürlich nicht. Aber ich bitte, mir gut zuzuhören, Herr Landesrat: Ich ging dort hin und fragte, wie das zu verstehen sei, in Graz Tempo 30, das stimme doch nicht, weil ganz deutlich und immer und überall 30 und 50

als Limit gesetzt wird. (Abg. Dörflinger: „Tempo 30 pro Person!“) Woraufhin die liebe Kollegin mir auf diesem Stand erklärt hat – darf ich das sagen, was die FPÖ-Mitarbeiterin am Stand erklärt hat? (Abg. Gennaro: „Seit Tempo 30 darfst du keine Käferbohnen mehr essen, sonst bist du zu schnell dran!“) Sie sagte mir, „Naja, das ist ja nicht so wichtig, die 50! Was glauben Sie, wenn wir das hinaufgeschrieben hätten, hätte nur die Hälfte unterschrieben.“ (Landesrat Dipl.-Ing. Schmid: „Sie hat gedacht, da ist wieder einer, der nicht lesen kann!“) So ist das eben. (Abg. Dörflinger: „Können wir die Gemeinderatssitzung unterbrechen?“) Mit Halbwahrheiten läßt sich manchmal gut agieren. Ich ersuche die FPÖ-Fraktion hier im Hause, Tatsachen zu akzeptieren. (Abg. Gennaro: „Kennst du die Uhr?“) Nächster Fall – das ist nicht Ihr Problem. Nächster Fall – hier im Landtag. Es dauert länger, wenn ihr alle ständig dazwischenredet.

Hier im Landtag, Herr Abgeordneter Dörflinger – (Landesrat Dipl.-Ing. Schmid: „Das ist ein Murauer Abgeordneter!“) Der versteht das nicht, weil er kommt aus Murau. Hier im Landtag hat die FPÖ-Fraktion damals gesagt: – (Abg. Dörflinger: „Der Abgeordnete Bacher kommt auch aus Murau!“) Aber er mischt sich nicht ständig ein in Grazer Sachen. (Abg. Dörflinger: „Im Gegensatz zu Ihnen glaube ich, daß dort auch normale Menschen sind!“) Sehen Sie, da sind wir wieder bei unserem beliebten Thema, wenn den Herren Dörflinger und Flecker sachlich nichts mehr einfällt, dann greifen sie zu persönlichen Diffamierungen und Untergriffen, und das ist nicht das, was wir uns hier im Landtag wünschen.

Darf ich wieder zur Sache zurückkehren? (Abg. Gennaro: „Du liest deine eigenen Protokolle nicht!“) Unfallstatistik der Landeshauptstadt Graz im Vergleich auch zu anderen Landeshauptstädten. Falls die Damen und Herren interessiert sind an Sachinformation, würde ich Ihnen das jetzt gerne sagen.

Mit Datum 6. November 1992, also etwa zwei Monate echte Temporeduktion in Graz, die uns allen gut tut. Verkehrsunfälle mit Personenschäden im Vergleich zum Vorjahr minus 29,8 Prozent. Keine Rede von mehr Unfällen. Schwerverletzte in Graz im Vergleich zum Vorjahrsmonat minus 65,4 Prozent. (Landesrat Dipl.-Ing. Schmid: „Gott sei Dank!“) Das heißt, daß die Argumentation, die Sie hier im Landtag verwendet haben, daß es mehr Gefahr geben wird, daß es mehr Unfälle geben wird, die ist falsch. (Abg. Dr. Ebner: „Das hat mit Tempo 30 überhaupt nichts zu tun!“) Das müssen Sie zur Kenntnis nehmen an Hand von Fakten. Nichts anderes erwarte ich mir von einem verantwortungsbewußten Politiker.

Nehmen Sie die Landeshauptstädte in den anderen Bundesländern. Zur selben Zeit – weil Sie sagen, das Wetter hat auch eine Rolle gespielt, ist schon möglich. (Landesrat Dipl.-Ing. Schmid: „Laserpistolen gibt es mehr!“) Wir reden jetzt von den Verkehrsunfällen. Bitte, lenke nicht ab. Du und deine Fraktion haben gesagt, die werden steigen. Die Tatsache ist, daß sie zurückgegangen sind. (Abg. Dr. Ebner: „Aber nicht durch Tempo 30!“) Das will ich Ihnen gerade erklären.

In den Landeshauptstädten der anderen Bundesländer gab es diese Reduktion des Tempos nicht, und es gab auch auf Grund des Wetters durchaus Reduktionen von Verkehrsunfällen. (Landesrat Dipl.-

Ing. Schmid: „Bei den anderen ist es das Wetter!“) Bitte, einmal laß mich ausreden, eine Sache, ohne daß ständig dazwischengequatscht wird. (Landesrat Dipl.-Ing. Schmid: „Bei uns ist es das Wetterleuchten der ÖVP!“) Salzburg Zunahme der Verkehrsunfälle bei diesem schönen Wetter um 2,6 Prozent. St. Pölten bei diesem schönen Wetter Zunahme 7,2 Prozent. Linz Zunahme von 3,8 Prozent. Klagenfurt Zunahme von 3 Prozent, Innsbruck 10 Prozent, und in Graz bitte, wegen der Temporeduktion, Abnahme um 14,8 Prozent. Gegen Fakten können auch Sie nicht polemisieren. Halbwahrheiten sind kein Argument. Ich danke für eure nicht vorhandene Aufmerksamkeit. Die Zuschauer haben es scheinbar wirklich akzeptiert. (Beifall bei der ÖVP. – 11.15 Uhr.)

Präsident Dr. Klausner: Als nächster am Wort ist der Herr Kollege Heibl. Die ersten vier Redner haben durchschnittlich 28 Minuten gebraucht.

Abg. Heibl (11.15 Uhr): Herr Präsident, geschätzte Damen und Herren!

Die Gruppe 6 besteht ja nicht nur aus dem Verkehrsverbund und der 30-km/h-Beschränkung in Graz, sondern beinhaltet auch wichtige Dinge, die vor allem bauwirksam sind. Es genügt meiner Meinung nach nicht, nur den notwendigen Bedarf aufzuzeigen an Straßenbauten, an Bahnbauten, Wasser- oder Lawinenverbauung und was alles noch zur Gruppe 6 gehört, sondern dieser Bedarf müßte als solcher in Wirklichkeit unbestritten sein. Es muß sich um Projekte handeln, die nicht nur volkswirtschaftlich vernünftig sind, sondern auch ökonomisch und ökologisch notwendig. Es ist aber auch der Beweis anzutreten, daß die Finanzierung all dieser Projekte sichergestellt werden kann. Dasselbe gilt natürlich auch für den Verkehrsverbund. Dort, wo es sich um betriebswirtschaftlich rentable Projekte handelt, ist es keine Kunst, die Geldmittel aufzutreiben, etwa im Kraftwerksbau, kein Thema. Wenn wir Bauleistungen exportieren wollen, und das müssen wir – wir haben von Dr. Frizberg bereits gehört, daß etwa der große Straßenbau in Österreich zu Ende geht – nach Süd- oder nach Osteuropa, wo die Nachfrage nach diesen Leistungen enorm ist, dann müssen sich unsere Unternehmungen in der Steiermark, aber auch in Österreich natürlich, nicht nur der internationalen Konkurrenz stellen, sondern sie müssen auch die Finanzierung, zumindest eine Vorfinanzierung, mitbringen, das sind natürlich keine öffentlichen Mittel, wenn unsere Betriebe bei solchen Vorhaben im Ausland überhaupt zum Zug kommen wollen. Wir haben ja in unserem eigenen Land im Bereich des Straßenbaues zum Beispiel noch genug unerledigt. Viele dringend notwendige Straßenabschnitte fehlen uns noch, sind noch zu errichten. Vor allem die Instandhaltung vorhandener Straßenbauten spielt eine immer größer werdende Rolle. Daher sollte die Finanzierung meiner Meinung nach wieder durch eine Zweckbindung der Mineralölsteuer und der übrigen verkehrsbedingten Abgaben erfolgen, wie es Abg. Schrittwieser in seiner Rede bereits gesagt hat. Über das Budget alleine werden wir die noch fehlenden Straßenbauvorhaben, aber auch die Erhaltung und die Erneuerung bestehender Straßen, Brücken und so weiter und alles, was noch

dazugehört, nur sehr schwer oder nicht finanzieren können. Wenn es halt nicht anders weitergeht im Straßenbau, dann sollten wir den Mut aufbringen, den Mut haben, eine Generalmaut – auch das wurde bereits heute bejaht – einzuführen. Wo auch die Millionen der nur Durchreisenden durch unser Land ihren Beitrag leisten müßten. Bereits Mitte der 80er Jahre sind durch unser Land 40 Millionen Durchfahrten gezählt worden. Sie werden im Jahr 1992 sicherlich beträchtlich höher sein. Nur in einzelnen Bundesländern, auch das wurde heute bereits gesagt, nur einzelne Straßenstücke als Mautstrecke zu führen, nur weil dieses Bauvorhaben zu einer Zeit errichtet wurde, wo das Geld dafür nicht mehr vorhanden war und daher anderweitig aufgebracht werden mußte, ist natürlich abzulehnen.

Sehr geehrte Abgeordnete! Jede Investition in Bauleistungen kostet die öffentliche Hand tatsächlich nur einen Bruchteil des investierten Betrages, weil ein Großteil in Form von Steuern wieder zurückfließt. Außerdem bezieht die Bauwirtschaft ihre Vorleistungen zu einem hohen Anteil im Inland, ich würde sagen, noch im Inland. Die Beschäftigungsauswirkungen, direkte oder indirekte, sind in der Bauwirtschaft wesentlich günstiger als in anderen Wirtschaftsbereichen. Aber es ziehen bereits Wolken auf. Der EWR oder die wahrscheinliche Mitgliedschaft zur Europäischen Gemeinschaft ist keine Gefahr für die Baubranche, meiner Auffassung nach, sondern ganz im Gegenteil, sind wir in dieser Gemeinschaft mit unseren Leistungen durchaus imstande, im Spitzenfeld dieser größten Wirtschaftsgemeinschaft der Erde mitzuhalten. Das können wir durchaus, und darauf bin ich stolz. Unsere große Herausforderung ist die wirtschaftliche Öffnung des Ostens, der angrenzenden Staaten des ehemaligen Ostens, von wo aus im zunehmenden Maße versucht wird, billige, leicht kopierbare Produkte in die grenznahen Gebiete zu bringen. Das sind vor allem aus unserer Branche Baufertigteile, Baumaterialien und so weiter. Das geht ja nicht nur in die grenznahen Gebiete, sondern bereits auch in die Zentralräume, etwa nach Graz, wobei diese Produkte, die hier hereinkommen, bei weitem nicht an die Qualität heranreichen, die etwa von unseren Unternehmungen verlangt werden. Das ist dabei das Negative. Die aber auch unter Umweltbedingungen erzeugt werden, wo in unserem Land derartige Betriebe längst gesperrt wären. Und mit einer Energieverschwendung, die teilweise enorm und gigantisch ist. Aber das spielt alles keine Rolle, Hauptsache billig sind diese Produkte – das ist scheinbar das Wichtigste an der Sache. Wir wissen schon, meine Damen und Herren, daß der Handel mit dem ehemaligen Osten oder angrenzenden Oststaaten keine Einbahn sein kann – das ist keine Frage. Wir müssen diesen wirtschaftlich unterentwickelten Ländern helfen, und wir tun es auch im reichlichen Ausmaß – das ist auch keine Frage. Nur, soweit darf es natürlich auch nicht gehen, daß wir ein Werk nach dem anderen in unserem Land zusperrn – soweit darf es nicht gehen. Auch wir in der Baubranche brauchen daher geordnete Verhältnisse. Technische Spielregeln müssen für alle Produkte Gültigkeit haben, egal woher diese Produkte auch stammen. Wir gehen in der Steiermark bereits einen zukunfts wirksamen Weg. Wir wollen bereits das europäische EC-Zeichen früher einführen, als es überhaupt

notwendig ist. Es mag schon stimmen, meine Damen und Herren, wie man jetzt in den letzten Tagen in der Zeitung gelesen hat, daß durch die Ostöffnung 65.000 Arbeitsplätze geschaffen werden und „nur 50.000“ verloren gehen. Aber die große Frage dabei ist, wo verlieren wir diese Arbeitsplätze, und wo schaffen wir diese neuen Arbeitsplätze? Das ist die große Frage. Daher ist der Abschluß, meiner Meinung, von Einfuhrkontingenten für Zement und Baufertigteile, die es hauptsächlich betrifft, für die nächsten Jahre unbedingt für die gesamte Branche notwendig. Zuständig dafür ist der Wirtschaftsminister. Aber wir Steirer sollten und dürften nicht tatenlos zuschauen. Es betrifft ja immerhin in diesem Fall unsere grenznahen Gebiete und bereits die Zentralräume.

Meine Damen und Herren, zwei große Baufertigteilwerke in Graz haben bereits aus den vorangeführten Gründen ihre Tore geschlossen – wahrscheinlich für immer. Weitere werden folgen. In dieser Wirtschaftsklasse gibt es heuer bereits österreichweit 400 Insolvenzen mit einer Schadenssumme von rund 5 Milliarden Schilling – also in keiner Weise wirtschaftlich so erfolgreich, wie es in den Zeitungen meistens gebracht wird. Diese Branche, diese Wirtschaftsklasse hat Probleme. Und ich erinnere an ein Wort aus der Generalrede vom Kollegen Schützenhöfer, der gesagt hat: „Wachsamkeit ist das Gebot der Stunde.“ Und das möchte ich auch auf unsere Branche ausdehnen.

Meine Damen und Herren, doppelt weh tut es natürlich, wenn man erfährt und hört, daß die steirische Handelskammer bei einem Bauwerk in Gleichenberg slowenische Baufertigteile verwendet und die Qualität dieser Bauteile dann nachträglich durch einen Zivilingenieur bestätigen läßt. Das tut doppelt weh. Und in der Zementindustrie schaut es nicht anders aus. Dort schaut es ebenfalls sehr triste aus. Ein großes Zementwerk in Peggau wird bereits mit März 1993 geschlossen. Ein weiteres, und zwar eines der größten überhaupt und leistungsstärksten innerhalb Österreichs, das Werk in Retznei, also in Grenznähe, wird die Probleme erst bekommen. Wenn es beim Beschluß des Wirtschaftsministers bleibt, keine Einfuhrkontingente mehr ab 1993 abzuschließen, sondern die Einfuhr von Zement aus angrenzenden ehemaligen Oststaaten, wie Tschechoslowakei, Slowenien, auch Ungarn, auf eine freiwillige Einfuhrbeschränkung auszudehnen, dann wird es zusätzliche wirtschaftliche Probleme in dieser Grenzregion geben. Und was vielen Damen und Herren, die anwesend sind, nicht bekannt ist: Das Zementwerk, eines der größten Österreichs, in Retznei verbrennt mit 1500 Grad Celsius in ihren Drehöfen sämtliche Altreifen der Steiermark ohne Rückstände. Der anfallende Schwefel wird zur Gänze vom Zement aufgenommen und benötigt, sonst müßte man diesen Schwefel sogar zuführen. Der anfallende Rohgips aus Mellach wird zu 100 Prozent im Werk Retznei benötigt, weil man mit den Beimengen erreicht, daß der Zement vom Schnellbinder zum Normalbinder wird. Zusätzlich wird sämtliche Flugasche aus Mellach in Retznei übernommen und dem Zement beigemischt, weil die Flugasche die Eigenschaft hat, im Zement zum Binder zu werden. Und diese hervorragende zusätzliche Umweltschiene kann nur dann funktionieren, wenn dieses Großwerk, das eben Verbrennungstemperaturen in seinen Öfen von 1500 Grad Celsius hat, zu-

mindest eine 80prozentige Auslastung hat. Und sollte das nicht mehr der Fall sein – und heuer sind sie ja bereits drei Monate gestanden –, dann sind diese Abfall- oder Anfallprodukte, wie immer man sie nennen will, die derzeit vom Zementwerk verarbeitet werden, hauptsächlich und überwiegend als Sondermüll zu deponieren. Wo und zu welchem Preis ist eine andere Frage.

Meine Damen und Herren, wir Steirer müssen daher aufpassen, daß wir durch unsere Randlage nicht in zusätzliche wirtschaftliche und arbeitsmarktbedingte, aber auch umweltbedingte Probleme schlittern. Wir haben bereits genug Probleme, und wir können keine weiteren brauchen. Ich danke für die Aufmerksamkeit. (Allgemeiner Beifall. – 11.27 Uhr.)

Präsident Dr. Klausner: Als nächster zu Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Majcen. Ich erteile es ihm. Nach ihm Abgeordneter Vollmann.

Abg. Majcen (11.27 Uhr): Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich kann mich gut erinnern, wie sich viele von uns einschließlich auch ich selbstverständlich darüber gefreut haben, als es im Jahre 1989 zu dieser vielgerühmten Öffnung des Ostens gekommen ist. Und es hat nicht lange gedauert, bis dann Probleme erkennbar waren, die konkret mit dieser Öffnung des Ostens zusammenhängen, und in unserem und in meinem Fall ist es auch das Verkehrsproblem, das sich seit dieser Ostöffnung ergibt in der Verbindung A2, Autobahnknoten Ilz–Großwilfersdorf–Fürstenfeld durch die Orte Großwilfersdorf, durch Altenmarkt, durch Fürstenfeld, durch Rudersdorf, Eltendorf, Heiligenkreuz nach Ungarn. Der Verkehr hat in dieser Zeit zugenommen, und zwar in einem Ausmaß, das eigentlich von keinem mehr verkraftbar ist, und die Politik, das heißt also wir auch, ist gefordert, der Bevölkerung, die dadurch in Mitleidenschaft gezogen ist, zu helfen. Wenn die Kinder in Altenmarkt, wenn sie von der Schule nach Hause gehen, nicht mehr über die Straße können und 20 Minuten warten müssen, wenn die Gemeinde eine Ampel errichten muß auf eigene Kosten, damit die Kinder dann wenigstens ab und zu irgendwo bei den Autofahrern Gehör finden, dann muß ich sagen, hier müssen wir alle etwas tun. In dem Zusammenhang danke ich Landesrätin Klasnic, daß sie sowohl mit den Bürgermeistern als auch mit den Verantwortungsträgern im Bezirk ständigen Kontakt trägt, auch den Beamten der zuständigen Fachabteilung. Aber wir müssen konkret weiterkommen. Der Verkehr hat sich erhöht auf ungefähr im Tagesdurchschnitt 13.000, 14.000, Spitzenwerte von 20.000 Autos pro Tag; und das sind keine normalen Autos, das ist das Problem – das ist übrigens ein Problem, das die ganze Steiermark betrifft, sondern viele davon sind ungarische Lastautos, insbesondere Autobusse. Im Juli 1992 wurden an der Grenze über 10.000 Autobusse in einem Monat gezählt, und das sind Autobusse, wo man sich wundert, daß dort jemand einsteigt. Die könnten bei uns ehrlich gesagt gar nicht mehr als Lastautos in Betrieb sein. Dort müßte man erstens darum wirklich bitten, daß an der Grenze die Kontrolltätigkeit verschärft wird. Und zweitens, daß die Lösung des Verkehrsproblems durch Umfahrungen, wie immer sie

ausschauen, in die Hand genommen werden und daß dort etwas weitergeht. In dem Zusammenhang nur ein leichter Seitensatz zu den ennsnahen Trassengegnern: Bei uns ist es umgekehrt – die Freiheitliche Partei ist für die ferne Trasse – es gelten alle Argumente, die dort gelten, nicht. Aber das erweist sich dort wiederum als günstig. Insgesamt sollte dieses Problem im Steiermärkischen Landtag beachtet werden und von uns einer angemessenen und raschen Lösung zugeführt werden.

Das zweite Problem, das die ganze Steiermark ebenfalls betrifft, aber besonders unseren Raum, hängt damit zusammen, daß seit dem Krieg in Jugoslawien drei Luftverkehrsstraßen über unserem oststeirischen Raum zusammenführen und sich auch der Flugverkehr vervielfacht hat. Bisher hat es eine Luftstraße über diesen Raum gegeben, nunmehr sind drei Luftstraßen zusammengeführt. Das bedeutet eine tägliche Frequenz von 300 bis 330 Flugzeugen. Manchmal sind vier oder fünf gleichzeitig in der Luft. Mit anderen Worten, bei uns hat man das Gefühl, nachdem das Tag und Nacht so geht, daß es nicht so sein kann, daß die ganze Belastung nur diesen Raum trifft. Irgendwo müßte man schauen, daß dieses Flugaufkommen gerechter verteilt wird. Man kann natürlich hoffen, daß mit Ende der kriegerischen Handlungen das sich wieder in die alte Ordnung auflöst. Aber ganz sicher bin ich nicht mehr. Vor allem der Nachtflugverkehr hat dazu geführt, daß bei uns die Leute, wie heuer im heißen Sommer, oft nicht mehr schlafen konnten, weil in der Nacht der Lärmpegel sehr stark absinkt und ein Flugzeug und noch eins und noch eins, so alle zehn Minuten, alle zwei Minuten, alle 20 Minuten, wirklich zu einer argen Belästigung führt. Das sind Probleme, um die wir uns auch kümmern sollten, und ich glaube, man müßte dem Bundesamt für Zivilluffahrt den Vorschlag machen, dieser Zusammenführung von drei Luftstraßen irgendwie zu begegnen. Das ist meine Bitte, und hier bitte ich den Landtag und auch die zuständigen Referenten und Beamten um Unterstützung. (Allgemeiner Beifall. – 11.34 Uhr.)

Präsident Dr. Klausner: Als nächstem erteile ich dem Herrn Kollegen Vollmann das Wort.

Abg. Vollmann (11.34 Uhr): Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren des Hohen Hauses!

Ich freue mich darüber, daß grundsätzlich der Tenor, der heute in diesem Haus herrscht, der Ausbau, der zeitgerechte und leistungsfähige Ausbau der Verkehrsverbindungen in unserem Bundesland ist. Ganz gleich, ob es die Eisenbahn betrifft, ob ÖBB, GKB oder andere Möglichkeiten, die sich anbieten, oder ob es das Straßennetz ist. Wir sind uns alle dort gemeinsam einig, daß die zunehmend schwierigere Lage der steirischen Wirtschaft die fortgesetzte Zersiedelungspolitik und mangelnde Raumplanungsmaßnahmen – sie sind in diesem Haus in den letzten Tagen auch schon manchmal besprochen worden – und natürlich der fortgesetzte Mobilitätstrend, Steigerungsziffern bis zu 500 und 800 Prozent, an die steirische Infrastruktur immer höhere Anforderungen stellen. Die steirische Arbeiterkammer hat in einer ihrer letzten Vollversammlungen auch deshalb eine entsprechende Reso-

lution zur Kenntnis und zur Bechlußfassung gebracht, und ich darf sie auch Ihnen, meine Damen und Herren, hier in diesem Hohen Hause zur Kenntnis bringen.

Eine Linienverbesserung zwischen Bruck an der Mur und Graz-Hauptbahnhof in den Bereichen Stausee, Peugener Tunnel und Stübing.

Errichtung des zweiten Streckengleises zwischen Graz-Hauptbahnhof und Spielfeld-Straß.

Den Ausbau der Pyhrnachsse. Wir wissen, daß die Pyhrnachsse durch die Fertigstellung der Pyhrnautobahn auf der oberösterreichischen Straßenseite stark unter Konkurrenzdruck geraten wird, wenn nicht in diesem Bereich etwas geschieht.

Den Ausbau der Ennstalbahnen. Meine Damen und Herren, es sei mir hier der persönliche Vermerk erlaubt. Ich bin des öfteren mit der Bahn nach Salzburg gefahren. Was sich zwischen Bruck an der Mur und Salzburg an Zeitverlust ergibt, wenn man auf die ÖBB umsteigt, ist sicherlich, gelinde gesagt, ein Gesamtverlust für die steirische Wirtschaft.

Meine Damen und Herren! Ich bin froh darüber, gerade als einer jener, der über den Semmering wohnt, wo man immer sagt, das sei auch die Wetterscheide, er scheidet auch – so scheint es – manchmal die Geister, daß dieser Semmeringbasistunnel nun in seiner Errichtung im Grunde genommen für die steirischen Parteien außer Frage steht. Ich weiß schon, Kollege Vesko, daß die Freiheitlichen hier ihre Bedenken anmelden, glaube aber trotz alledem, daß bei vernünftigem gemeinsamem Willen auch hier ein Konsens der steirischen Parteien in dieser Frage erzielt werden kann. Die Südostspange steht für uns in der Frage der Entwicklung der Verkehrsverbindungen auf der Schiene außer Zweifel. Nur, man denke bitte daran, daß die Bauzeit und Grundablösen und alle anderen Bereiche ungefähr ein Zeitvolumen von 25 bis 30 Jahre verlangen werden. Wir sind dafür, daß Trassensicherungsmaßnahmen und alle anderen Bereiche durchgeführt werden und der Bau so schnell als möglich begonnen wird, aber die Problematik läßt sich nicht beseitigen. Der Koralmtunnel als Zwischenstück zwischen Graz und Klagenfurt ist sicherlich eine unabdingbare Notwendigkeit. Die Strecke St. Michael–Unzmarkt–Kärnten – und wir haben das bereits in einem Antrag gefordert – müßte zur Hochleistungsstrecke umgewandelt und erklärt werden, weil es nicht anders möglich ist, als sie auszubauen, wenn man die Verkehrswege auch entsprechend aufbereiten will. Die Terminals im Süden von Graz sind ja inzwischen erledigt. Mit Werndorf-Nord neu ist ja die Entscheidung gefallen. Aber ich darf daran erinnern, daß die Terminalplanung im Bereich Spielfeld abgeschlossen werden muß und daß ein Terminal auch in Selzthal schnellstens geplant und verwirklicht werden muß, weil auch dort die Anbindung vom Straßenverkehr auf den Bahnverkehr in Richtung Linz eine unbedingte Notwendigkeit ist. (Abg. Tasch: „Herr Kollege!“) Bitte, Kollege Tasch. (Abg. Tasch: „Ihr seid wieder die Blockierer, weil ihr gegen die Schleife seid!“)

Lieber Kollege Tasch, in die Planungen der österreichischen Bundesbahnen kann ich leider nicht eingreifen. Ich weiß nicht, welche Überlegungen sie hat. Ich teile aber grundsätzlich deine Meinung, daß wahrscheinlich mit der Bereitung, der Ausgrenzung der

Schleife eher die Möglichkeit gegeben ist, aber mir scheint, daß hier andere Überlegungen eine sicherlich große Rolle spielen.

Meine Damen und Herren, für den Regionalverkehr in der Ost- und Weststeiermark ist der entstehende Grazer Verkehrsverbund, von dem wir heute schon so lange reden, von großer Bedeutung. Allerdings darf es nicht nur alleine bei Tarifmaßnahmen bleiben, ich sage das bitte mit diesem Schwergewicht, sondern es muß sich auch die Sache in der Frage der Angebotsverbesserung durch Linienkoordination, Kapazitätsplanung und damit der Ausbau eines attraktiven und funktionierenden öffentlichen Personenverkehrs mit dem Hauptziel des Grazer Verkehrsverbundes ergeben. Das, meine Damen und Herren, sind unsere Forderungen, die sich im Bereich der Bahn ergeben.

Nun lassen Sie mich zu einigen Bereichen der Straße etwas sagen. Wir kennen alle die letzte Horrormeldung. In Spital am Semmering ist vor zirka sechs Wochen ein Tankwagen in einer Kurve umgefallen, Venol ist ausgeflossen, hat sich vermischt, der Fahrer war tot. Wäre dieser Unfall 500 Meter weiter passiert, im Bereich der Ortseinfahrt beim Hirschenhof, ich weiß nicht, ob er Ihnen ein Begriff ist, dann wäre wahrscheinlich nicht ein Toter zu verzeichnen, sondern unter Umständen Hunderte. Ich glaube, meine Damen und Herren, das ist eine der wichtigsten Fragen, die für uns in diesem Bereich zu klären sind, daß dieses Straßenstück so schnell als möglich erledigt gehört. Diese fürchterliche Katastrophe ist in solchen Bereichen und bei derzeitigem Zustand der Straße unvermeidlich, besonders im Winter, wenn es glatt ist. Wir wissen, welche Problematik hier die Straßenverwaltung mit dem Streuen hat, und wir wissen auch, daß es sicherlich darum geht, die Menschen vor diesen Problemen zu schützen. Der Ausbau der S 6 zwischen Kindberg und St. Marein. Meine Damen und Herren, es ist damals die S 6 in diesem Bereich in einem Sparausbau geschehen. Sie ist zu verbreitern und endlich als eine wirkliche Schnellstraße herzustellen. Außerdem sei mir erlaubt zu sagen, daß sich dort die Straße in einem fürchterlichen Zustand befindet mit Spurrillen, wo kaum mehr zu fahren ist. Wenn jemand bei Regenwetter unterwegs ist, der weiß, was dort passieren kann. Eines der Anliegen natürlich für einen Müzrtaler, der fast täglich nach Graz fährt, ist auch die S 35 zwischen der Ausfahrt Bruck an der Mur-Stausee und der Anbindung Mixnitz.

Meine Damen und Herren, dieses Straßenstück ist eine Totalbremse für viele, die weiterkommen wollen. Wer dort die LKW sieht, die tagtäglich in beide Richtungen rollen, um sich die Maut auf der Autobahn zu ersparen, der weiß auch, daß es eine unbedingte Notwendigkeit ist. Und ich richte hier an alle Beteiligten, meine Damen und Herren, den Aufruf, sie mögen hier schnellstens Konsens finden und sich zusammensetzen. Ich weiß natürlich auch, daß ein Projekt mit 1,4 Milliarden Schilling, wie es jetzt hier verlangt wird von der Bevölkerung und von denen, die dort wohnen, keinesfalls erledigt und finanziert werden kann. Ich glaube aber auch, daß die Frage zwischen den 450 Millionen Schilling der Planung irgendwo in der Mitte liegen kann. Ich bitte alle Verantwortlichen um Verständnis, um dort dieses Stück endlich einer Erledigung zuzuführen.

Ich danke allen, die meinem seinerzeitigen Antrag und meiner Forderung nachgekommen sind, die Umfahrung Mitterdorf im Mürztal zu bauen. Es ist dieser Bau inzwischen begonnen worden - er ist teuer, er kostet 70 Millionen Schilling. Ich glaube aber, daß er für Mitterdorf einerseits eine große Entlastung bringt und andererseits auch die Möglichkeit für die Veitscher Magnesitwerke, weiter dort angesiedelt zu bleiben, weil natürlich auch die Überlegungen des Wartens an diesem Bahnschranken oft eine Behinderung in der Frage des Standortes war.

Mir fehlen noch einige Dinge in unserem Bezirk, das ist zum Beispiel die Strecke Mürzsteg - „Totes Weib“ Frain. Im Winter ist diese Strecke fast nicht befahrbar. Die dortigen Tourismusbetriebe können nur davon leben, daß Schifahrer dorthin kommen, daß Wintersportler dorthin kommen. Wenn die Strecke nicht befahrbar ist, dann geht das nicht. Ich höre aber, daß der wintersichere Bau inzwischen zugesagt worden wäre - das habe ich einer Zeitungsmeldung entnommen, Frau Landesrätin. Ich hoffe, daß schnellstens damit begonnen wird, weil wir auch dieses Stück dringend brauchen.

Es fehlt noch die Umfahrung Stanz im Mürztal, die zwar grundsätzlich einmal zugesagt worden ist, wo ich aber zugestehe, daß es zeitweise Probleme gegeben hat. Ich darf auch bitten, das in eines der nächsten Straßenbauprogramme aufzunehmen. Der Ausbau erfolgt zum Teil in diese Richtung; die Ortsdurchfahrt Neuberg an der Mürz - lange geplant, lange in den Tischladen anscheinend noch versteckt - ist bis heute nicht begonnen worden. Ich glaube aber, sie kostet nicht sehr viel, daß man dort dem Wunsch der Bevölkerung nicht nachkommen kann.

Meine Damen und Herren! Ich freue mich darüber, daß doch wieder in der Zusammenarbeit dieses Hauses viele Anliegen erledigt werden konnten, und ich darf auch von dieser Stelle einen Dank an Hofrat Dipl.-Ing. Mirus richten - er sitzt dort in der ersten Reihe, und wir haben uns gerade unterhalten. Er ist einer jener Verantwortlichen für den Straßenbau - früher nur im Bereich des Bezirkes Bruck, nun aber in der gesamten Steiermark, der immer Verständnis für die Gemeinden und ihre Probleme hat, vor allem für die Geld- und Finanzierungsprobleme, und ich danke ihm für dieses stete Bemühen. Es wurde auch in vielen Bereichen natürlich anerkannt - in Kindberg ist er inzwischen auch Träger des Ehrenringes geworden für seine Bemühungen um diese Stadt. Willy Brandt hat einmal gemeint: „Beeilt euch zu handeln, bevor es zu spät ist zu bereuen.“ Willy Brandt ist inzwischen verstorben. Dieses Sprichwort mag und muß aber für uns auch weiterhin Gültigkeit haben, und ich bitte Sie, meine Damen und Herren, handeln wir, und reden wir nicht nur davon. Glück auf. (Beifall bei der SPÖ. - 11.46 Uhr.)

Präsident Dr. Klausner: Als nächster gemeldet ist der Herr Kollege Dipl.-Ing. Getzinger. Ich erteile ihm das Wort. Nach ihm der Herr Abgeordnete Purr.

Abg. Dipl.-Ing. Getzinger (11.46 Uhr): Herr Präsident, meine Damen und Herren!

Wir beobachten in unserem Landesbudget eine sehr erfreuliche Entwicklung im Hinblick auf die Förde-

rung des öffentlichen Nahverkehrs, im Hinblick auf die Förderung von Nahverkehrsverträgen. Wir haben im heurigen Budget 20 Millionen für diesen Bereich reserviert, im neuen Budget 1993 werden es 40 Millionen Schilling sein. Ich gratuliere unserer Frau Landesrätin zu dieser sehr, sehr positiven Entwicklung, darf aber doch anmerken, daß für eine wirklich substantielle Förderung des schienengebundenen Nahverkehrs es nicht ausreichen wird, bei den 40 Millionen zu bleiben. Es wird eine überproportionale Steigerung in diesem Bereich notwendig sein zu Lasten - und das sage ich gleich dazu, weil hier sehr viel gesprochen wird davon, wie das zu finanzieren sein wird - des Straßenbaues. Das wird nicht anders gehen, ist aber auch einfach und logisch erklärbar dadurch, daß in diesem Bereich, insbesondere im Bundesstraßenbau, wirklich schon sehr, sehr viel erreicht wurde und eine Umschichtung auch im personellen Bereich hier aus diesem Grund durchaus begründbar erscheint. Immerhin - wie gesagt - haben wir im heurigen Jahr bereits 20 Millionen Schilling für diesen Bereich ausgegeben, was ein Investitionsvolumen von insgesamt 50 Millionen Schilling bei der Ostbahn induziert hat. Erste Maßnahmen zur Vorbereitung eines neuerlichen zweigleisigen Ausbaues der Strecke Graz-Spielfeld - ich habe bereits einmal im Landtag darauf hingewiesen, daß es diesen zweigleisigen Ausbau Richtung Spielfeld bereits gegeben hat - sind mit diesen nunmehr 40 Millionen Schilling im Landesbudget durchaus möglich und könnten im nächsten Jahr gestartet werden. An den tragenden Achsen des Verkehrsverbundes im Großraum Graz Richtung Osten und Richtung Süden geht also einiges voran. Mit gleichem Nachdruck, meine Damen und Herren, sollte der Ausbau der Nord- und auch der Westachse betrieben werden. Längst überfällig etwa ist der Ausbau der Strecke Graz-Bruck, was auch insbesondere Graz als Taktknoten hervorheben würde. Der Peugener Tunnel wäre hier eine Maßnahme, der den Wünschen und den Vorstellungen auch von seiten der Bundesbahn sehr entsprechen würde. Auch hier könnte das Land Steiermark eine wesentliche Vorleistung, etwa im Bereich der Planung, erbringen. Aber auch die Koralmbahn sollte mit Nachdruck bei den Villacher und Wiener Zentralstellen verfolgt werden, nicht zuletzt wegen ihrer Nahverkehrswirksamkeit, aber selbstverständlich auch als erster, relativ rasch realisierbarer Teil der Südostspange. Es geht hier seitens des Landes in erster Linie um die Trassensicherung, und es geht um die Koordinierung mit dem Bundesland Kärnten. Ziel dieser Infrastrukturmaßnahmen, in die vier Richtungen von Graz aus gesehen, wäre die Schaffung der Voraussetzungen für ein effizientes S-Bahn-System, nicht nur für den Grazer Raum, sondern selbstverständlich auch für die obersteirischen Ballungsgebiete, wengleich Graz mit seinen 700.000 Menschen im Einzugsgebiet schon oberste Priorität haben muß. Zu einem derartigen S-Bahn-System, meine Damen und Herren, gehört sehr, sehr viel, zumindest etwa ein Halbstundentakt, optimale Umsteigemöglichkeiten, Schaffung dezentraler Umsteigeknoten, nicht zuletzt ein massiver Ausbau aber auch des Straßenbahnnetzes in Graz. Eigentlich ginge es in diesem Bereich um eine Wiederherstellung, ebenso wie bei der Strecke Graz-Spielfeld, um eine Wiederherstellung der Situation in den 50er Jahren, als Graz um einige Dutzend

mehr Kilometer an Straßenbahnnetz hatte. Erlauben Sie mir nun noch hinzuweisen auf einen Resolutionsantrag, hinsichtlich dessen ich mich sehr gefreut habe, daß man auch seitens der Landesregierung allmählich daran zu denken beginnt, ein S-Bahn-System im Großraum Graz zu errichten. Die Zustimmung meiner Fraktion in diesem Zusammenhang ist jedenfalls gewiß. (Abg. Tasch: „Stimmst du auch zu?“) Selbstverständlich, das ist wohl klar, wenn ich das sage (Abg. Tasch: „Immer ist das nicht so, daß du mit deiner Fraktion einer Meinung bist!“) – nur in einer ganz bestimmten Sache, die zwar dich sehr betrifft – aber du kennst meine zwölf Gründe, die gegen die B 146, ennsnahe Trasse, sprechen. Ich glaube, das sind gute Gründe, aber wir sind halt unterschiedlicher Meinungen. Das soll so sein in einer Demokratie.

Nun noch einige Hinweise auf ein Thema, das im Zusammenhang mit der Verkehrsdebatte leider – muß ich sagen – oft sehr zu kurz kommt, nämlich auf den Radverkehr.

Meine Damen und Herren, es gibt in der Steiermark ein sehr schönes Radverkehrskonzept, das vor wenigen Jahren erstellt wurde und von dem leider noch zu wenig realisiert wurde. Auch der Zeitplan, der in diesem Radverkehrskonzept festgehalten ist, scheint sehr gefährdet zu sein. In diesem Radverkehrskonzept wird etwa festgehalten, daß das steirische Hauptradwegennetz insgesamt 1496 Kilometer umfassen sollte. Es besteht ein Investitionsbedarf von 500 Millionen Schilling. Bei einem angestrebten verkehrswirksamen Ausbau bis zum Jahr 2000 würde das bedeuten, daß jährlich 60 Millionen Schilling zu investieren wären. Im Budget 1992 und auch 1993 – und das tut mir besonders leid – sind allerdings nur je 10 Millionen Schilling vorgesehen, was, und das ist eine einfache Rechnung, einem Ausbau entsprechend diesem Radverkehrskonzept in den nächsten 50 Jahren entsprechen würde. Das, meine Damen und Herren, ist ein zu langer Zeitraum. Aus diesem Grund hat meine Fraktion einen Resolutionsantrag eingebracht, von dem ich hoffe, daß alle zustimmen werden. Es geht um die Anhebung des Budgets für das Radwegennetz auf zumindest 30 Millionen Schilling. Das scheint mir eine realistische Größe zu sein, die auch tatsächlich finanzierbar sein sollte. Einige vorrangige Ausbauprojekte seien erwähnt, ganz beispielhaft etwa der Murradweg – das scheint mir ein Kernstück des Hauptradwegennetzes zu sein. Leider ist erst der Abschnitt Graz-Radkersburg wirklich ausgebaut. Hier muß man einen Vergleich ziehen mit dem Donauradweg. Wer diesen Radweg kennt, weiß, daß wirklich eine sehr große touristische Bedeutung von diesem Radweg ausgeht, es leben sehr viele Fremdenverkehrsbetriebe entlang dieses Radweges vom Radtourismus. Das Land Oberösterreich hat eben einen entsprechenden Schwerpunkt gesetzt, und ich würde meinen, zumindest was den Murradweg betrifft, sollte auch das Land Steiermark dazu in der Lage sein. Ähnliches gilt für den Ennstalradweg. Abgesehen von kurzen Stücken bei Schladming und bei Admont ist nahezu nichts realisiert. Auch hier würde es um eine Aufwertung des Sommertourismus gehen. Wir wissen von der einseitigen Winterabhängigkeit und wie problematisch dies im Tourismussektor ist. Ich glaube, daß das eine auch aus tourismuswirtschaftlicher Sicht notwendige

und vordringliche Investition wäre. Meine Damen und Herren, es bedarf im Radwegbau gemeinsamer finanzieller Anstrengungen von Bund, Land und Gemeinden. Sie werden notwendig sein.

Es wird aber auch notwendig sein, Prioritätensetzungen zu verändern. Prioritätensetzungen in etwa im Straßenbau, wo vermehrt auf den parallelen Radwegausbau Rücksicht genommen werden muß. Wie läßt sich die Änderung der Prioritätensetzungen begründen? Ich habe schon darauf hingewiesen, daß der Fremdenverkehr sehr massives Interesse hat am Radwegausbau. Das liegt auch an der Umorientierung, weg vom Massentourismus, hin zum Gesundheitstourismus, zum sanften Tourismus. Radwege können aber auch ein sehr wesentlicher Teil des Umweltverbundes sein. Es geht darum, den nicht motorisierten Individualverkehr zu fördern. Radfahren ist selbstverständlich ein umweltverträgliches Alltagsverkehrsmittel, etwa für Einkaufsverkehr, aber auch durchaus für den Berufspendlerverkehr, wenn eine entsprechende Infrastruktur im Bereich des öffentlichen Verkehrs vorhanden ist. Insbesondere dieser Kombination, dieser Schnittstelle zwischen Radverkehr und öffentlichem Verkehr sollte mehr Augenmerk geschenkt werden. Es geht um die Umsteigestellen. Es geht um den Ausbau etwa von diebstahlsicheren Radabstellplätzen. Es ist ein sehr großes Problem beim Radverkehr, daß leider sehr viele Fahrräder gestohlen werden. Hier muß die entsprechende sichere Infrastruktur geschaffen werden, daß es auch zumutbar ist, sein Fahrrad acht oder neun Stunden an einer Stelle abgestellt zu haben. Aber auch andere fördernde Maßnahmen wären wünschenswert. Etwa kommt auf Gemeindeebene Verkehrsberuhigung selbstverständlich dem Radverkehr zugute. Es geht um Radwegesicherung, insbesondere bei Hauptverkehrsstraßen, nicht so sehr bei Nebenverkehrsstraßen; dort ist eine Durchmischung des Verkehrs durchaus wünschenswert. Auch das bewirkt eine Verkehrsberuhigung, wenn Radfahrer und Autofahrer gegenseitig aufeinander Rücksicht nehmen. Es geht auch im örtlichen Bereich um eine Bevorzugung des Radverkehrs, etwa durch das Erlauben des Gegen-die-Einbahn-Fahrens, es geht um Ausnahmeregelungen, es geht um eine relative Bevorzugung gegenüber dem Kfz-Verkehr, so daß Radfahren auch für Autofahrer wieder attraktiver wird. Aber es geht auch um Kleinigkeiten, die leider auch vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung oft nicht in dem Maße beachtet werden, wie das zu wünschen wäre, etwa um die Zulassung von Fahrradanhängern für den Transport von Kleinkindern, was bei weitem sicherer ist als der Transport am Fahrrad selbst.

Kurz noch ein Wort zur Finanzierung. Angesichts der Bedeutung der Verkehrsprobleme auch im Umweltbereich wäre eine Anhebung der Aufwendungen für den öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen von Nahverkehrsverträgen auf zumindest, würde ich sagen, 100 Millionen Schilling jährlich wünschenswert. Für den Radwegbau, ich habe es bereits betont, wären etwa 30 Millionen Schilling vorzusehen. Das ist nur finanzierbar durch eine Umschichtung aus Straßenbaumitteln. Ich glaube, daß hier tatsächlich den geänderten Prioritäten auch aus der umweltpolitischen Perspektive Rechnung zu tragen ist. Die

Philosophie, die im Straßenbau Platz gegriffen hat und sich vehement zum Durchbruch verholpen hat, nämlich daß durch Angebot Nachfrage geschaffen wird, diese Philosophie sollte auch im Radwegbau und im Bereich des öffentlichen Verkehrs Platz greifen. Ich glaube, daß dort jedenfalls diese Philosophie umweltverträglicher wirken würde als im Bereich des Straßenbaues. Für Maßnahmen, die insbesondere Gemeinden zugute kommen, auf der Basis kommunaler, öffentlicher Verkehrskonzepte und Ortsradfahrkonzepte, wäre auch eine Zweckwidmung eines Teiles der Bedarfszuweisungen des Landes an die Gemeinden vorstellbar, wie das etwa Vorarlberg macht. Diese Zweckwidmung würde insofern auch wirksam werden, als diese Mittel ja den Gemeinden wieder zugute kommen, allerdings eben in einem spezifischen Bereich, in einem Bereich, von dem ich meine, daß er sozial und umweltverträglich ist. Ich danke für die Aufmerksamkeit. (Allgemeiner Beifall. – 11:57 Uhr.)

Präsident Dr. Klauser: Als nächstem erteile ich dem Herrn Kollegen Purr das Wort.

Abg. Purr (11:57 Uhr): Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren!

Wenn ich als zehnter Redner in der Gruppe Verkehr zu Wort komme, so stelle ich mit großer Genugtuung fest, daß neben der Vielfalt der Anliegen, die es gibt, deutlich einige Schwerpunkte für die Verbesserung der Verkehrswege in der Steiermark erkennen lassen, wo wirklich Gemeinsamkeit herrscht, nämlich in der Frage Semmeringbasistunnel, bessere Anbindung nach Salzburg und Südostspange.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, als Abgeordneter unseres Bezirkes Deutschlandsberg direkt betroffen von dieser Planung und von diesen Maßnahmen, bringe ich hier meinen bescheidenen Dank bei allen Vorrednern zum Ausdruck für das entgegengebrachte Verständnis auf diesem Sektor. Wenn wir alle die Ostöffnung mit gutem Recht begrüßen, räumen wir damit unserer steirischen Wirtschaft viele neue Chancen ein. Das wurde auch kürzlich auf einem Wirtschaftsforum in Graz diskutiert, wo sich Ostexperten am Beispiel Stankovsky zu Wort meldeten, die gesagt haben, das österreichische Know-how und östliche Qualitätsarbeit könnten für die Zukunft viel in Europa bedeuten. Das bringt deutlich zum Ausdruck, was uns hier einerseits an Aufgaben seitens der Wirtschaft bevorsteht, aber auch andererseits im Bereich des öffentlichen Verkehrs. So wertvoll es ist, daß die Demokratie hier Prioritäten setzt, und so wertvoll es ist, daß sich die Bürgerinnen und Bürger dort und da zu Wort melden, wenn sie mit dem einen oder anderen nicht einverstanden sind, so problematisch kann es letztendlich sein, daß wir bei all unseren Maßnahmen plötzlich zu Verzögerungen kommen und dort landen, wo wir nicht sein wollen, nämlich, daß wir einst über die Grenze Österreichs hinausschauen müssen und zusehen, wie rasch etwas in Ungarn, in Slowenien vor sich geht. Die Außenministerkonferenz, die kürzlich hier in Graz stattgefunden hat, hat dieses Thema auch deutlich erkennen lassen und meinte damals, es ist durchaus daran gedacht, eine rasche Verkehrsverbindung herzustellen von Triest über Slowenien und

Ungarn eben nach Norden. Wenn wir hier uns damit zufrieden geben, daß die Wiener Zentralstellen sagen, die Südostspange werden wir schon planen, werden wir schon machen, in 20, 25 Jahren können wir beginnen, und wir geben uns mit diesem Zeitplan zufrieden, so wird uns in der Zukunft auf diesem Gebiet eine große Schuld treffen. Wir können und dürfen damit nicht zufrieden sein. Ich danke auch wirklich den Herren der hier im Landtag vertretenen Parteien, die damals an der Aktion der „Kleinen Zeitung“ teilgenommen haben, als wir gemeinsam nach Wien gefahren sind und dort gemeinsam unsere Anliegen deponiert haben. Wir konnten erkennen, daß dieses Anliegen zwar in Wien ernst genommen wird, aber daß man sich auch dort entsprechend Zeit läßt, was für uns eine große Gefahr darstellt.

Einen Gedankengang in diesem Zusammenhang. Wenn wir sagen Südostspange und sagen Wien–Graz–Klagenfurt, so könnte ich mir vorstellen, daß man die Priorität bei dieser Südostspange auf einen Teilbereich legt, nämlich auf den, der Graz an Kärnten anbindet und damit auch an den oberitalienischen Raum. Wir haben von diesem zweitgrößten Wirtschaftsraum Europas viel zu erwarten und dürfen uns diese Gelegenheit des Mitmischens auf keinen Fall entgehen lassen. Auch für die Kärntner muß es etwas bedeuten, daß der ostkärntner Raum damit angebunden wird. Wenn ich sage, die Fahrzeit würde zwischen Graz und Klagenfurt eine Stunde betragen, dann können Sie bereits abschätzen, wieviel man von der Straße dann auf die Bahn verlegen kann. Ich hoffe, daß nach den Gemeinderatswahlen in Graz es möglich sein wird, die Stadt Graz auf dem Gebiet zu mobilisieren. Denn bisher hatte ich den Eindruck, den Grazern ist es ziemlich egal, ob die Züge aus Norden, Osten, Westen oder Süden kommen, denn Landeshauptstadt sind sie ohnehin. Und ich darf auch hier um Gemeinsamkeit des Angriffes bitten, daß wir nach den Gemeinderatswahlen hier auch in der Stadt Graz in diesem Zusammenhang mobil machen – mobil machen gemeinsam in Wien. Denn dort sitzen nach wie vor die Zentralstellen – und jetzt, damit ich kein Mißverständnis auslöse, ich meine damit nicht allein die ÖBB, die wirklich sich nach meinem Dafürhalten in den letzten Jahren auch bemüht zu rationalisieren, zu modernisieren. Heute konnte ich im Radio hören, daß es zu einem Auftrag bei der SGP Graz kommen wird – zu einem größeren Auftrag. Da geht es nämlich auch um die Zukunft unserer Bahnen, und nicht nur um das Schlagwort „Arbeitsplätze sichern für die Zukunft“.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, einen Satz dazu, was sich die Wiener uns gegenüber erlauben, und das kann man auch dann und wann in Fernsehsendungen deutlich erkennen. Nach meinem Dafürhalten, und gestatten Sie mir diesen gedanklichen Ausflug, war es eine Zumutung, den Fernsehbericht hinnnehmen zu müssen, den man beim Brand aus der Hofburg uns ins Haus transportiert hat über die Rettung der Bücher der Nationalbibliothek, wie Polizeibeamte dort im Fünf-Minuten-Takt fünf und fünf Bücher einander gereicht haben, um auf diese Art und Weise möglichst rasch mehr oder weniger dort hilfreich tätig zu sein. Aber das sind eben die Wiener Manieren, und wir werden uns auch in Gemeinsamkeit in Zukunft im Zusammenhang mit der Süd-Ost-Spange – Teilbereich

Graz-Klagenfurt – an diese Damen und Herren in Wien wenden müssen. (Beifall bei der ÖVP und FPÖ.)

Bei dieser Gelegenheit ist es mir ein Herzensanliegen, auch die Radpaßbundesstraße zu erwähnen. Es fehlt dort noch der Ausbau von 2,2 Kilometer in Richtung Slowenien auf die Radpaßhöhe. Unser Bezirk braucht das dringend aus wirtschaftlichen Gründen. Es ist das aber auch eine wirtschaftliche Belebung für diese Teilregion unseres Bezirkes, und ich danke auch hier unserer Landesrätin Waltraud Klasnic sehr für die Unterstützung, die sie uns in diesem Zusammenhang gerade in der letzten Zeit gegeben hat. Ich halte von Direktzahlungen und Subventionen an die Wirtschaft äußerst wenig, weil es nach meinem Dafürhalten immer die kriegten, die es eigentlich am wenigsten brauchen – die sind immer die Schnellsten dort. (Allgemeiner Beifall.)

Ich halte aber sehr viel davon, wenn man sich gemeinsam bemüht, bessere Verkehrsverbindungen zu haben, bessere Straßen, bessere Bahnverbindungen. Das ist im wahrsten Sinne des Wortes eine Hilfe für die Regionen und im Dienste unserer Bevölkerung. Ich danke für die Aufmerksamkeit. (Allgemeiner Beifall. – 12.05 Uhr.)

Präsident Dr. Klausner: Als nächstem erteile ich dem Herrn Abgeordneten Ussar das Wort. Nach ihm Herr Klubobmann Dipl.-Ing. Vesko.

Abg. Ussar (12.05 Uhr): Sehr geehrter Herr Präsident, Frau Landesrat, sehr geehrte Damen und Herren, Hohes Haus!

Durch die Diskussion heute zieht sich immer wieder vor allem die Schaffung eines Verkehrsverbundes, und ich möchte sagen, ich habe erst vor kurzem die Frau Landesrat in der Richtung wieder angesprochen und habe auch eine Antwort bekommen über den Terminplan. Wenn wir mit unseren Leuten draußen reden über den Verkehrsverbund, bekommen wir als einzige Antwort: „Wenn wir zu unseren Verwandten nach Wien hinausfahren, ist die Möglichkeit da, daß man mit einem Fahrschein einfach überall hinfahren kann?“ Und das verstehen unsere Mitbürger und fragen: „Wann wird es endlich bei uns soweit sein?“ Das wird unsere Hauptaufgabe sein, daß das raschest zustande kommt und vor allem für die gesamte Steiermark, und daß nicht der wichtige Teil der Obersteiermark hier ausgeschlossen ist. Das nur ganz kurz dazu.

Nun aber zu einem örtlichen, sehr wichtigen Problem: Viele von Ihnen werden am 31. Oktober 1992 in den Zeitungen gelesen haben: „Vordernberg – Angst vor Lkw-Raketen“. Diese Angst der Bevölkerung von Vordernberg wurde in der Presse ausführlich dokumentiert. In großer Sorge um die Sicherheit der Bevölkerung des Ortes Vordernberg hat sich der Bürgermeister Direktor Günter Speer an mich gewandt und mich gebeten, hier besonders rasch zu handeln, damit diese Angst von der Bevölkerung genommen wird. Ganz kurz – wie war der Sachverhalt: Innerhalb der letzten 15 Monate ist bereits zum dritten Mal – ich betone, zum dritten Mal – ein Lastkraftwagen durch Bremsversagen und durch teilweises Fehlverhalten des Fahrers, von der Paßhöhe Präbichl kommend, ungebremst durch das enge Ortsgebiet von Vordernberg gefahren. Viele, die hier sitzen, haben den Prä-

bichl besucht – sie kennen Vordernberg – und können sich vorstellen, was das für diesen Ort bedeutet. Der letzte diesbezügliche Vorfall ereignete sich am 9. September 1992, wieder um die Mittagszeit, und es ist nur einem unglaublichen Zufall zu verdanken, einem unglaublichen Glücksfall, daß bei einer Geschwindigkeit des Fahrzeuges von 95 Kilometer, ich betone 95 Kilometer, keine Katastrophe eingetreten ist. Ein ähnlicher Vorfall war bereits am 18. Juni 1991 zu verzeichnen, bei dem es erheblichen Sachschaden an Fahrzeugen und Häusern gegeben hat. Ich habe mir das selber angeschaut – ein glücklicher Umstand, daß nicht noch mehr passiert ist. Auf Grund dieses letzten Vorfalles hat nun über Antrag der Gemeinde Vordernberg durch die Bezirkshauptmannschaft Leoben am 16. Oktober dieses Jahres eine Verhandlung an Ort und Stelle stattgefunden. Dabei wurde einhellig festgestellt, daß die bereits seinerzeit getroffenen Maßnahmen – ich denke hier an Aufstellung von Warn tafeln und so weiter – offensichtlich nicht ausreichend waren und dringendst wirksamere Maßnahmen gefordert werden. Alle anwesenden Vertreter sind unabdinglich der Ansicht, daß im Bereich des sogenannten Kirchbichls – für die Ortsunkundigen darf ich sagen, daß dies die nördliche Ausfahrt aus Vordernberg ist – eine entsprechende Notausfahrt errichtet werden muß, die unbedingt notwendig ist. Dies deshalb, weil sich herausgestellt hat, daß die Vorankündigungen und Beschränkungen fast in allen Fällen nicht die erforderliche Wirkung zeigten. Ich darf Ihnen sagen, sehr geehrte Damen und Herren, daß die geländemäßigen Voraussetzungen hierfür grundsätzlich gegeben sind. Es kann auch von dieser Stelle aus darauf hingewiesen werden, daß vor allem ungeübte, ortsunkundige Lkw-Fahrer nach dem langen Flachstück zwischen den sogenannten Almhäusern und der sogenannten Wegscheid nicht mehr damit rechnen, daß dann noch einmal eine Steilstufe vor der Ortseinfahrt kommt. Es ist den Kraftfahrern dann vielfach nicht mehr möglich, die Fahrzeuge entsprechend herunterzubremsen, weil die Bremsanlagen bereits heißgelaufen sind und auch der niedrigere Gang nicht mehr eingelegt werden kann.

Sehr geehrte Frau Landesrat! Wir haben brieflich auch schon miteinander verkehrt, und ich danke Ihnen, und Sie haben die Abteilung damit beauftragt. Ich wende mich aber als örtlicher Abgeordneter doch mit dem dringenden Ersuchen an Sie, die erforderlichen Maßnahmen raschest einzuleiten, damit diese wichtige Notausfahrt geschaffen werden kann. Nach Ansicht der Vordernberger Bevölkerung ist es nur eine Frage der Zeit, bis wiederum ein Lkw mit Bremsversagen hier durch diesen Ort donnert. In einem solchen Fall kann nicht mehr damit gerechnet werden, daß ein Vorfall abermals so glimpflich verlaufen wird. Ich komme schon zum Schluß.

Sehr geehrte Damen und Herren! Ich ersuche Sie, sehr geehrte Frau Landesrat, nochmals, daß Sie hier rasch Abhilfe schaffen. Ich kann hier ganz offen sagen, die Bevölkerung von Vordernberg lebt seit einiger Zeit in ständiger Angst vor einer möglichen Katastrophe. Ich ersuche darum, dieses Problem rasch aus der Welt zu schaffen. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit. (Allgemeiner Beifall. – 12.10 Uhr.)

Präsident Dr. Klausner: Ich erkenne im Zuschauer- raum die Kollegen Walter Kohlhammer und Hermann

Schaller und heiße sie herzlich willkommen. (Allgemeiner Beifall.) Kollege Dipl.-Ing. Vesko, Sie sind am Wort. Als nächster und vorläufig letzter in dieser Gruppe der Herr Abgeordnete Schleich.

Abg. Dipl.-Ing. Vesko (12.11 Uhr): Sehr geehrter Herr Präsident, Frau Landesrätin, meine Damen und Herren!

Zusammenfassend: Von dem, was ich heute gehört habe, sind mir zwei Dinge in Erinnerung geblieben, die mir sehr wesentlich erscheinen, weil sie in etwa das widerspiegeln, was an Problemen hier in unserem Bundesland verkehrstechnisch vorhanden sind. Während wir im Norden Österreichs, wie uns schon Kollege Schrittwieser gesagt hat, Schienen in Autobahndimensionen von vier- bis achtspurig auf uns zukommen sehen und wir noch nicht reagiert haben in irgendeiner Form, diese Verkehrsströme aufzufangen, weder auf der Straßenseite noch auf dem Schienensektor.

Wenn ich daran erinnere, daß unsere Autobahnen, die als Transitstrecken gelten, nämlich die A 9 und die A 10, gerade in diesem Bereich jeweils mit Nadelöhren gespickt sind und ich nicht einmal in weiter Ferne erkennen kann, daß es dort zu Verbesserungen kommen soll, und ich auch in keiner Weise erkennen kann, daß es auf dem Schienensektor in diesem Bereich ein Umsteigen zum Beispiel aus dem Raum Salzburg heraus auf die Schiene und dann durch Österreich durch in Richtung Süden erfolgt. Wir haben in diesem Zusammenhang eine starke Initiative überparteilich, das war erfreulich, weil wir der Meinung sind, daß diese Themen frei von Parteipolitik sein sollen, weil sie uns alle betreffen und im Interesse aller Bürger unseres Landes sind. Als wir den Forderungskatalog der Steiermark aufgestellt haben, hat sich dann klar herausgestellt, wo eigentlich die Probleme sind. Wenn es auf der Straße der Teil der A 10 ist, den wir nicht bewältigen können, weil in Österreich kein Stück steht. Auf der Tauernautobahn sind die Tunnels noch zu klein beziehungsweise einspurig. Bei der Eisenbahn ist es genauso. Wir haben zwar damit begonnen, die Schoberpaßeisenbahnstrecke zweigleisig zu machen. Das hört aber in Rottenmann auf, versendet kurz vor Selzthal. Es ist weder die Schleife nach der einen oder anderen Richtung gewährleistet und der Anschluß an neue, großeuropäische Verkehrswege an die Donau auch nicht, wo zum Beispiel im Bereich Linz ein nunmehriger Hochseehafen für österreichische Verhältnisse entstanden ist, weil wir durch den Rhein-Main-Donau-Kanal unmittelbar an die großen Schifffahrtslinien anschließen könnten, und daß dort über den Bosruck, die sogenannte Phyrnstrecke, auch nichts geschieht. Daß wir auf der anderen Seite, wenn wir nach Westen gehen durch das Ennstal, der zweigleisige Ausbau der Ennstalbahnstrecke, um nach Bischofshofen zu gelangen und von dort weiter nach Salzburg, um den Anschluß nach Westeuropa zu finden, auch nicht gewährleistet ist, dann muß ich sagen, ist es zwar sehr schön, wenn wir jetzt den Schoberpaß bekommen, aber solange das nur ein Flickwerk irgendwo mitten drinnen ist, um die jetzt etwas lauter gewordenen Steirer zu befriedigen, dann haben wir das Ziel unserer Aktion bei weitem verfehlt. Ich habe damals in Wien im Gespräch mit dem Herrn Bundesminister Klima gesagt, wir haben schon oft im

Rahmen von Delegationen die schönsten Worte gehört, was man für uns zu tun gedenkt und wie sehr man sich bemüht, das Grenzland Steiermark endlich wiederum an Österreich und an Europa anzuschließen. Aber schlußendlich ist es dabei geblieben, daß wir schöne Worte gehört haben, und die Taten sind nicht gefolgt. (Abg. Dr. Frizberg: „Das ist für dieses Jahr zugesagt!“) Auf der anderen Seite, wenn ich jetzt hergehe und sage, schauen wir wenigstens, daß wir im Bereich der neu erschlossenen östlichen Regionen, die auf uns zukommen, durch die politischen Veränderungen im Osten, daß wir wenigstens dort den Anschluß finden und dann weiter nach Südwesteuropa, dann hängen wir wiederum an einem Stückerl, nämlich dem Semmeringtunnel, und davor und danach haben wir wiederum nur Stückwerk und wir kommen auch nicht durch. Wenn wir dann sagen, gehen wir einen Schritt weiter und reden wir über die Südostspange, die tatsächlich der Weg ist, eine klare Verbindungslinie zu finden, und auch vielleicht dazu dient, daß uns nicht andere Länder zuvorkommen und uns diese Schiene wegnehmen. Auch dort geschieht praktisch Null. Kollege Frizberg hat gerade zum Ausdruck gebracht, daß es hier relativ wenig Bereitschaft gibt, auch nur die kostenlosen Voraussetzungen zu schaffen, nämlich die Hochleistungsverordnung. Ich sehe also in all diesen Dingen nur eines: Wir bemühen uns zwar redlich und gemeinsam, vom Bund in diesem Bereich etwas zu erreichen. Aber passieren tut leider nichts. Daher werden wir wieder über den Semmering fahren, und vielleicht fahren wir diesmal nicht über den Semmering, sondern machen wir eine Wanderung auf der Südostspange. Es wird ein bißchen länger dauern. Sagen wir den Herren dort: Bitte vergeßt nicht auf uns. Wir kommen nicht darum herum, weil wir werden sukzessive weiter nach hinten fallen. Wenn wir schauen, daß die Schweiz jetzt bereits Weichen gestellt hat und Finanzierungsmodelle klar am Tisch liegen hat und Projekte da sind, die exekutiert werden, die diese Transitrouten schon von der Planungs- und denkerischen Seite her erledigt haben und bereits in die Exekution gehen, und wir noch immer darüber reden, ob es überhaupt sinnvoll ist. Ich denke an den Brennerbasistunnel, ich denke an den Tunnel, der im Voralpenbereich auf der Allgäuer Seite noch beginnen soll und bis nach Verona gehen soll, und, und, und. Wir reden darüber, auch bundesweit, nur geschehen tut nichts. (Abg. Trampusch: „Die FPÖ blockiert den Semmeringtunnel in Wien!“) Der Semmeringtunnel ist der kleinste Fisch in der ganzen Linie, weil die großen Fische nicht gemacht werden. Du wirst die Familie nicht damit ernähren können, daß du ein kleines Fischerl fängst, sondern du muß irgendwann einmal einen Karpfen auf den Tisch legen, daß das Land Österreich – im bildlichen Sinne – satt wird. (Abg. Trampusch: „Aber wenn ich keinen großen Fisch habe, ist mir auch ein kleiner recht!“) Daher habe ich durchaus Verständnis gehabt, daß man österreichweit gesagt hat, jetzt müssen sich die großen Parteien zusammmentun, weil ja große Aufgaben zu bewältigen sind, und das können wir nur schaffen, wenn wir es in dieser Dimension gemeinsam tun. Nur passiert ist nichts. Das ist das, meine Damen und Herren, worunter wir Steirer leiden, weil nichts weitergeht. Innersteirisch muß ich sagen, freut es mich, und ich betone es noch einmal, und ich bekenne mich auch dazu, daß

der Wille da ist und daß die Bestrebungen da sind, auf unsere Probleme aufmerksam zu machen und etwas zu tun. Nur Stückwerk allein wird uns nicht weiterhelfen.

Ich möchte noch einmal auf ein Thema zurückkommen, das in diesem Hause immer emotionell behandelt wurde, weil ich glaube, daß wir es noch nicht vom Tisch haben. Wenn ich mit großräumigen Verkehrswegen plötzlich in ein Nadelöhr hineinfahre, passiert meistens eine Verteilerfunktion: Die Blockade wirkt wie eine verschlossene Ader, und das Blut sucht sich dann Wege rundherum. Das wird auch im Schwerverkehr passieren. Wir werden an unseren Grenzen diese großen Schienen haben, und von dort weg gehen die kleinen Schienen, die wir jetzt schon im Salzburgerischen haben, im Ennstal und im Kremstal und vielen anderen Bereichen. Und wenn ich dem Kollegen Majcen richtig zugehört habe, natürlich auch bereits in der Oststeiermark in einem Ausmaß, für das wir nicht gerüstet sind. Da fahren Gruppen von Brummern durch, daß die Häuser zittern. Daher glaube ich, daß wir uns etwas mehr einfallen lassen müssen, als nur zu sagen, wir steigen auf die Schiene um, weil auch das die Schiene nie schaffen wird.

Abschließend, meine Damen und Herren, möchte ich mich einer Verpflichtung gegenüber meinem Heimatort entledigen, weil ich weiß, daß wir auch im Ausseer Land Verkehrsprobleme haben. Aber das sind im wahrsten Sinne des Wortes lokale Probleme. Wenn der Kollege Majcen gesagt hat, Altenmarkt ist eine geplagte Ortschaft, die unter dem durchbrausenden Verkehr leidet, ich lebe in einem Kurort, der Qualität, Luftgüte, Ruhe und so weiter und so weiter haben sollte, und genau in diesem Kurort gehen im Zentrum zwei Landesstraßen auseinander. Ich darf daher bitten, Frau Landesrätin, und auch die zuständigen Beamten, die schon sehr lange an diesem Projekt arbeiten, daß nun endlich etwas geschieht, nachdem nunmehr, wie es scheint, alle Unklarheiten, die auch 20 Jahre gebraucht haben, bis man sie entwickelt hat, beziehungsweise wo ich glaube, daß auch der Versuch unternommen wurde, dieses Spannungsfeld zu erhalten, weil man dadurch dann nicht so schnell zu bauen braucht.

Nachdem dieses Spannungsfeld geräumt ist, nachdem die Ausseer jetzt Gott sei Dank wissen, was sie wollen, daß wir es miteinander in Angriff nehmen, und ich weiß, daß die Lösung dieses Verkehrsknotens viel Geld kostet, und ich weiß, wie beschränkt wir in den Mitteln sind, die wir zur Verfügung haben, aber es wird auch dort Mittel und Wege geben, um das Projekt zu exekutieren. Ich bitte Sie auch dafür um Unterstützung. Ich sage im voraus schon herzlichen Dank. (Beifall bei der FPÖ und ÖVP. – 12.22 Uhr.)

Präsident Dr. Klausner: Der Herr Kollege Schrittwieser hat sich zu einer tatsächlichen Berichtigung gemeldet.

Abg. Schrittwieser (12.22 Uhr): Meine Damen und Herren!

Ich werde aufpassen, daß, wie der Herr Präsident gesagt hat, ich eine tatsächliche Berichtigung mache. Kollege Vesko, du weißt, daß auch ich sehr kritisch

nach Wien blicke und schaue, wenn nichts passiert, öffentlich darauf aufmerksam mache, damit etwas passiert. Aber gerade in der Süd-Ost-Spange, wo wir wissen, daß dies eine langfristige Geschichte ist, ist der Beginn sicherlich gemacht, und ich berichtete, weil Sie gesagt haben, es sei nichts passiert. Am 29. Mai – der Herr Minister Klima ist glaube ich im April Minister geworden – hat Minister Klima einen Ministervortrag gemacht, wo drinnensteht, und ich fasse das nur zusammen: „Es erscheint sinnvoll, daß die Trassenfreihaltung durch die Länder im Rahmen ihrer Kompetenzen hinsichtlich der Raumordnung erfolgen soll und der Bund nach Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen die gesicherte Trasse zur Hochleistungsstrecke erklärt und so weiter.“ Das heißt, wir haben jetzt dafür zu sorgen, daß wir gemeinsam mit dem Bund diese Voraussetzungen schaffen, das heißt, eine Initiative hat es sehr wohl gegeben. Wir sollen es auch nicht hin- und herschieben. Wir sollen bei dieser Vorgangsweise jetzt schauen, daß wir weiterkommen. (12.32 Uhr.)

Präsident Dr. Klausner: Als nächster zu Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Schleich. Bevor ich ihm das Wort erteile, heiße ich im Zuschauerraum die Landesräte a. D. Hannes Bammer und Toni Peltzmann herzlich willkommen. Herr Kollege Schleich, du hast das Wort.

Abg. Schleich (12.24 Uhr): Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren, geschätzte Kolleginnen und Kollegen!

Wenn ich zum Verkehr Stellung nehme, dann zu einem wirklichen Problem des Bezirkes Feldbach, das ist der Autobahnanschluß nach Gleisdorf. Die Umfahrung Feldbach wurde fertiggestellt, ist schon seit längerem fertig, aber wird leider nicht so angenommen, wie wir es uns gerne wünschen würden. Durch diese Nichtannahme dieser Umfahrung bestehen in unserer Bezirkshauptstadt Feldbach große Verkehrsprobleme, vor allem an Wochenenden, denn wir haben zirka 13.000 bis 15.000 Leute an Wochenenden, aber auch gerade jetzt, zur Weihnachtszeit, da Feldbach eine Einkaufsstadt ist. Dadurch ist dieses Problem fast nicht erträglich und ist auf die Dauer auch für die Wirtschaft nicht vertretbar. Deshalb müssen wir uns ganz besonders einsetzen, daß die Spange Feldbach mit dem Anschluß nach Gleisdorf zur Autobahn ein ganz wichtiger Punkt ist und so schnell als möglich gebaut wird. Aber hier haben wir die Probleme – die Gemeinde Gniebing ist einverstanden, in Rohr klemmt es noch ein bißchen, in Kirchberg gibt es, glaube ich, auch eine Einigung, aber in einer Gemeinde ist Endstation, das ist genau diese Gemeinde, wo man schon zur bestehenden ausgebauten Straße anschließt – und das ist Fladnitz. Nachdem das ÖVP-Gemeinden sind und hier ÖVP-Bürgermeister am Werk sind, möchte ich hier wirklich auch die Aufforderung an die Landesrätin Klasnic geben beziehungsweise an den Landeshauptmann, daß man wirklich mit diesen Bürgermeistern nicht nur spricht, sondern man hat hier auch Möglichkeiten mittels der Bedarfszuweisungen. Wenn ich denke, daß genau in dieser Gemeinde ein großes Kulturhaus mit Feuerwehrhaus gebaut worden ist, wo zig Millionen hineingeflossen sind, daß man seitens

der Raumordnung zwischen bestehender Straße und der ÖBB Wohnhäuser hineingebaut hat und gleich daneben jetzt der Anschluß kommen soll, obwohl das, damit man es nicht falsch sieht, außerhalb der Ortschaft ist und jetzt der ganze Verkehr mitten durch diese Ortschaft geht. Ich glaube, hier muß wirklich einmal ein Verständnis sein, und es können nicht Eigeninteressen überwiegen. Denn ich habe das Gefühl – und das möchte ich hier auch sagen –, daß hier wirklich Eigeninteressen überwiegen. Man weiß natürlich nicht, wer mit wem verwandt ist und wem die Grundstücke gehören. Ich habe mir das nicht so genau angeschaut. Aber es muß irgendwie so sein, denn sonst kann ich mir nicht erklären, wenn auf der einen Seite der Bahn, auf der anderen Seite der Ortschaft, gegenüberliegend der Bahn, die Straße gebaut werden soll, daß man dann so strikt dagegen ist und der ganze Bezirk Feldbach – ich möchte wirklich sagen, der ganze Bezirk Feldbach – und diese Region dadurch benachteiligt ist, daß wir keinen Anschluß zur Autobahn haben. Denn die Region – wie Sie ja alle wissen – ist momentan wirklich in guter Stimmung, obwohl wir sicher viele Probleme haben. Aber es kann nicht sein, daß Pendler dort jeden Tag eingeschränkt sind, daß die Wirtschaft eingeschränkt ist und daß ein Bezirk, der momentan wirklich im Fremdenverkehr einen Aufschwung hat durch die Thermenregion, hier den Anschluß einfach nicht bekommt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Gerade in dieser Richtung ist es mir ein wirkliches Anliegen, daß wir hier weiterkommen. Eine Lärmschutzwand fehlt auch noch bei der Umfahrung, das ist in Raabau. Man hat hier zwar sehr sorgfältig gearbeitet, man hat die Lärmschutzwand teilweise auch gebaut, aber man hat ein Stück von 200 Metern ausgelassen, und zwar genau dort, wo die Siedlung ist. Dies wären keine großen Kosten, und ich glaube, daß man hier auch mit dem Weiterbau der Spange und mit dem Anschluß zur Autobahn beginnt, und hoffe, daß es bald soweit sein wird. Die Frau Landesrätin hat auch bei Anfrage schon einmal dazu Stellung genommen. Sie trifft sicher nicht die Schuld, daß nicht weitergebaut wird. Aber ich glaube, hier muß man mit den Verantwortlichen ein ernstes Wort sprechen. Und dazu würde ich Sie wirklich auffordern.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich möchte noch zu einem anderen Problem, das ist die Gleichenberger Bahn, sprechen. Es gab schon vor einhalb Jahren eine Diskussion, ob man sie zusperrt oder nicht, ob man den Personenverkehr einschränkt oder nicht, ob man von Gnas nach Gleichenberg nur mehr einen Güterverkehr hat. Wenn ich denke, hier spielt man wirklich mit Karten, die nicht richtig sind. Denn ich glaube, zur heutigen Zeit muß man sich schon überlegen, wenn eine Bahn neu hergerichtet wurde, wie die Gleichenberger Bahn, wenn sie elektrifiziert ist, ob man eine solche Bahn zusperrt. Aber ich bin deshalb immer wieder skeptisch. Wir hatten schon zum zweiten Mal im Finanz-Ausschuß das Stück des Grundverkaufs eines Teiles vom Bahnhof zur Behandlung, gegen den ich auch nichts habe, denn die Firma Roth, die dort ansässig ist, wenn sie einen Teil davon braucht und das den Bahnhof nicht einschränkt, habe ich nichts dagegen. Aber ich habe deshalb etwas dagegen, daß man dieses Stück in der Form bringt – ich

weiß, daß das nicht einschränkt, wenn die Grundgrenzen so gezogen sind, Frau Landesrätin (Landesrat Klasnic: „Es wird vermessen!“), und es vermessen wird und da ein diesbezüglicher Vermessungsplan beiliegt, wird das sicher kein Problem sein, dieses Stück auch im Finanz-Ausschuß freizugeben und der Landesregierung zu übergeben beziehungsweise dem Landtag. Aber ich glaube, nachdem ich selbst Vermessungstechniker bin und weiß, was es heißt, wenn steht zirka 2900 Quadratmeter, dann kann ich die 2900 Quadratmeter schon so anwenden, daß man später nicht mehr viel mit dem Bahnhof tun kann. Und das, glaube ich, wollen wir alle nicht, und das soll man auch wirklich verhindern. Und weil es um den Kurort Bad Gleichenberg momentan nicht am besten steht, ist es sicher auch wichtig, daß man nicht ein Verkehrsmittel, das auch zukunftsorientiert ist und sehr wichtig sein wird, gerade jetzt verunsichert und vielleicht einschränkt. Dafür glaube ich auch, daß dieses Problem sicher auch zu lösen sein wird, wenn der Vermessungsplan vorliegt. Auch die Firma Roth, die auch in dieser Region viele Arbeitsplätze sichert, und wenn sie es auch relativ günstig kauft, glaube ich, daß man vielleicht in Form einer Wirtschaftsförderung das sehen kann.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, geschätzte Abgeordnete! Ich möchte am Schluß nur eines sagen: Gemeinsam für diese Region, die momentan, glaube ich, nicht am besten da steht – Bad Gleichenberg, derzeit Bau der Landesberufsschule ist, glaube ich, gesichert, Bad Gleichenberg Kurort momentan unsicher – hoffe ich, daß man auch dieses Problem wird lösen können, daß wir dorthin den Verkehr weiterhin ausbauen können mit dem Anschluß zur Autobahn Gleisdorf und natürlich auch mit der Erhaltung der Gleichenberger Bahn – gemeinsam für dieses Werk. Danke schön. (Beifall bei der SPÖ. – 12.31 Uhr.)

Präsident Dr. Klausner: Der Herr Abgeordnete Ing. Kaufmann hat sich zu einer tatsächlichen Berichtigung gemeldet. Ich erteile ihm das Wort.

Abg. Ing. Kaufmann (12.31 Uhr): Geschätzter Herr Präsident, Hoher Landtag!

Wenn der Herr Kollege Schleich jetzt die ÖVP-Bürgermeister angegriffen hat und praktisch gesagt hat, die Frau Landesrat und der Herr Landeshauptmann sollen über die Bedarfszuweisungen die Bürgermeister erpressen, daß sie der Trasse zustimmen, dann muß ich diese Vorgangsweise auf das schärfste zurückweisen. Ein Straßenbau kann nur im Konsens mit den Bürgern, und nicht mit Erpressungsmethoden von oben durchgeführt werden. (Abg. Weilharter: „Das gilt auch für die ennsnahe Trasse!“) Als Zweites: Die Eigeninteressen der Grundbesitzer bestehen darin, daß, wenn eine Straße zwischen Bahn und Raab gebaut wird, keine bearbeitbaren Flächen, sondern nur mehr Küchengärten übrig bleiben, die für die Landwirte von keinem praktischen Wert sind. (12.32 Uhr.)

Präsident Dr. Klausner: Als nächster zu Wort gemeldet hat sich der Herr Kollege Glössl. Ich erteile es ihm.

Abg. Glössl (12.32 Uhr): Sehr geehrter Herr Präsident, Hohes Haus!

Wenn ich jetzt fast vier Stunden diese Verkehrsdebatte mitverfolgt habe, dann habe ich die ersten zwei Stunden das Gefühl gehabt, diese Haushaltsgruppe beschäftigt sich nur mehr mit dem Verkehrsverbund, und in der zweiten halben Stunde habe ich mich gefreut, daß sich so viele Abgeordnete einsetzen für den Straßenbau in unserer Steiermark. Wenn man die Wirklichkeit anschaut, da kann man miterleben, daß gerade von der Seite der SPÖ hier im Hause immer wieder gefordert wird, daß dieser Straßenbau rasch vollzogen werden soll, daß bestimmte Projekte rasch über die Bühne laufen sollen. Ich denke jetzt gerade an ein Projekt in meiner Heimat, an das Projekt S 35 zwischen Bruck und Röthelstein, und ich kenne diese Strecke, weil ich täglich dort fahre, und ich kenne die Problematik. Ich weiß, daß dort aus meiner Gemeinde die Schüler, die zur Schule pendeln, und die Arbeiter, die zum Arbeitsplatz wegpödeln, zum Bahnhof, auf dem einzigen Autobahnteilstück in Österreich mit Fahrrädern, zu Fuß oder mit Mopeds die Schnellstraße überqueren müssen, damit sie zum Bahnhof kommen, und dann wird von der SPÖ hier im Hause gefordert, vom Kollegen Vollmann, daß man dieses Teilstück raschest ausbauen soll, und wieder sind es gerade Menschen aus dieser Fraktion, die in der Gemeinde Pernegg das Sagen haben und immer wieder diesen Straßenbau verhindern. Es hat von der Landesregierung einige Entwürfe gegeben. Es hat Vorschläge gegeben. Ich kann mich erinnern, es gibt Varianten von Ausbaustufen um ungefähr 400 bis 600 Millionen Schilling, die waren für die Gemeinde Pernegg dann zuwenig. Dann hat man Varianten gesucht und ist auf eine Variante von 1,2 Milliarden Schilling gekommen. War dann glücklich, daß man eine Lösung gefunden hat für die Gemeinde Pernegg, für diese Region. Hat einfach geglaubt, man kann jetzt mit dem Bau beginnen, und dann gibt es auf einmal wieder eine Bürgerinitiative aus den Reihen eurer Gemeindeglieder in Pernegg, die wieder alles verhindert. Und jetzt gibt es wieder eine Variante, die von unseren Beamten der Landesregierung ausgearbeitet worden ist. Sie hätte am 9. Dezember in der Gemeinde Pernegg vorgestellt werden sollen, und jetzt wird es wieder verhindert von Ihren Reihen, weil man einfach vor Weihnachten über solche Dinge nicht mehr sprechen will. Alle, die dort in der Region wohnen, wissen, daß gerade der Weihnachtsverkehr auf dieser Straße Gewaltiges mit sich bringt, und ich wünsche mir nur eines, daß gerade in dieser Zeit nichts passiert, sonst müßten wir die Leute, die immer wieder verhindern, auch für solche Sachen verantwortlich machen.

Ich habe aber noch ein Problem nicht nur als Bürgermeister, sondern weil ich aus der Wirtschaft komme und gerade ein Bauunternehmen auch mitführen kann, daß wir immer wieder nach Projekten suchen in der Wirtschaft, und wir machen uns große Sorgen, wie es im nächsten Jahr weitergehen wird, weil uns momentan die Projekte ausgehen, und wir verhindern praktisch ganz große Projekte, die gerade in der Bauwirtschaft von großer Bedeutung wären. Ich habe durch Zufall gestern aus einer deutschen Zeitschrift einen Artikel bekommen, wo ganz groß drauf steht: Baut mehr Straßen, versetzt die Städte. Es hat ein ganz

bekannter Trendforscher, nämlich Gerd Gerken, der europaweit sehr bekannt ist und für die deutsche Wirtschaft und für Industrien im europäischen Raum immer wieder Trendforschungen macht, eine Aussage getätigt, die sicherlich sehr hart ist, aber er sagt: „Autobahnen sind wichtiger als die Natur.“ Ich glaube, wir müssen, gerade was die ennsnahe Trasse anlangt, einfach irgendwann einmal über dieses Thema hinwegsehen und mit dem Bau beginnen. Wenn wir nur immer Rücksicht nehmen auf Landschaftsteile, auf Bevölkerungsgruppen, dann wird sich irgendwann dieser Straßenbau aufhören. Ich muß den Vorwurf auch an den Kollegen Vesko richten, wenn er auf der einen Seite sagt, es muß gebaut werden, es soll ausgebaut werden, nur, draußen vor Ort seid ihr es, die verhindern. (Abg. Dipl.-Ing. Vesko: „Aber nicht dort, wo es notwendig ist!“) Ich möchte aus diesem Artikel noch einiges zitieren. Vielleicht ist es sehr hart, aber ich glaube, daß es sehr wichtig ist. Alle wissen, daß das Auto, der Pkw, die heilige Kuh von uns allen ist, und wir können uns den Pkw nicht wegdenken. Wenn wir heute die Autos so bauen würden, wie es sich die Meinungsforscher vorstellen, dann wird es auch in Zukunft weiterhin bei der Entwicklung der Kfz-Fahrzeuge einen Boom geben. Nur sagt auch dieser Gerd Gerken, daß die Industrie auch dann, wenn die Autos so gebaut werden, keinen wirtschaftlichen Aufschwung erreichen wird, weil die Straßen einfach nicht da sind, die wir brauchen, um die Autos zu bewegen. Das heißt, wenn Straßen nicht gebaut werden, ist es einem Krieg gleichzustellen. Das behindert das Wirtschaftswachstum. Er sagt auch weiter, weil wir gerade das Nahverkehrsproblem angeschnitten haben, daß der öffentliche Verkehr im Nahverkehr eine Fehlentwicklung sein soll, der öffentliche Nahverkehr ist viel zu teuer, braucht mehr Energie als der Autoverkehr, wo öffentliche Verkehrsmittel eingesetzt werden, das funktioniert nur, wenn man lange Strecken überwindet zwischen Nord und Süd oder zwischen Ost und West. Wir brauchen Straßen. Da ersuche ich Sie wirklich, daß wir hinausgehen und den Bürgern draußen auch sagen, daß wir einfach Varianten, die schon aufgelegt worden sind, die uns im Landtag und in der Regierung gepaßt haben, die auch wirtschaftlich in Ordnung sind, einfach durchziehen. (Abg. Weilharter: „Gilt das auch für die B 83?“) Mich interessiert jetzt die S 35.

Ich will einfach haben, daß man nicht im Landhaus Dingen zustimmt, einfach Forderungen aufstellt und dann hinausgeht und draußen einfach Projekte versucht, mit Initiativen zu verhindern. Danke. (Beifall bei der ÖVP. - 12.39 Uhr.)

Präsident: Meine verehrten Damen und Herren! Wir hatten an sich ausgemacht, daß wir etwa um 12.30 Uhr unterbrechen. Zu diesem Punkt sind nur mehr die beiden Regierungsmitglieder Pörtl und Frau Landesrätin Klasnic gemeldet. Ich würde meinen, daß wir, um die Debatte vollständig abzurunden, die beiden Wortmeldungen noch machen und dann auf eine halbe Stunde unterbrechen. Frau Landesrätin Klasnic, bitte.

Landesrat Klasnic (12.40 Uhr): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren!

Die Verkehrsdebatte Straße, Schiene, Fahrrad, alles ist angesprochen worden, und auf diese Debatte

würde auch eine sehr lange Antwort passen. Ich werde versuchen, mit einigen kurzen Argumenten dort und da eine Antwort zu geben. Weiters möchte ich sagen, daß jeder der Kollegen Abgeordneten, die gesprochen haben, auch eine Detailantwort erwarten kann.

Der Herr Kollege Schrittwieser hat begonnen mit dem steirischen, österreichischen und europäischen Gesamtverkehrskonzept. Wir als Steirer können mit Stolz sagen, und weil es sehr oft angesprochen wurde, wer bisher verantwortlich war, wer jetzt verantwortlich ist. Ich habe ein steirisches Gesamtverkehrskonzept vorstellen können, das unter meinem Vorgänger, nämlich unter Landeshauptmann Josef Krainer, erarbeitet wurde. Eine Aussage möchte ich zum Kollegen Ussar machen, weil es ein emotionales Problem ist und weil es ein wirkliches Anliegen der Gefahr ist – zu Vordernberg –, flechte ich das jetzt ein. Die Planungsbesprechung mit den zuständigen Fachbeamten hat am 30. November stattgefunden. Ich höre, der Herr Bürgermeister Speer ist mit dem Ergebnis zufrieden, und wir werden zügig weiterarbeiten.

Es ist über Straßen, den öffentlichen Verkehr auch schon in der Budgetdebatte im April sehr viel gesprochen worden, vor allem auch die Schiene wurde angesprochen. Ich könnte die Liste unserer Wünsche endlos fortsetzen und würde ungefähr auf 37 Milliarden Schilling kommen. Aber man muß Realist sein und sagen, Schritt für Schritt können wir umsetzen, sollen wir gemeinsam umsetzen. Wenn ich denke, daß wir allein auch im Bereiche der Landesbahn, über die wir heute kaum gesprochen haben, Triebwagen einsetzen konnten auf der Strecke Weiz–Gleisdorf–Graz, die vor allem den Pendlern zugute kommen und wo dafür sehr viele Millionen ausgegeben wurden, dann bin ich auch über diese kleinen Schritte froh.

Zum Kollegen Heibl, der die Baukonjunktur angesprochen hat, möchte ich folgendes sagen: Wir sind voll auf einer Linie, und es ist mir das Anliegen bewußt, noch dazu, wo ich dem leider hinzufügen muß, daß ich höre, daß in der Bauarbeiterurlaubskasse neben den bisherigen Zahlen der Voranmeldungen zusätzlich 2000 Plätze angemeldet wurden. Das heißt, wir können rechnen, daß uns im heurigen Winter einiges an neuen Anliegen ins Haus steht. Die Bauwirtschaft ist ein Motor – und Kollege Heibl hat es angesprochen –, und sie trägt zu unserem realen Wachstum einen besonderen Anteil bei. Und die Steiermark, und das wurde auch im Konjunkturgespräch angezogen, darf nicht in eine neue Randlage gedrängt werden, das heißt, wir müssen versuchen, Schiene und Straße auszubauen, wenn wir auch wissen, daß sich der Trend ändern wird, daß wir mit dem Straßenausbau in Verbesserung, in Fertigstellung, aber noch im Nachholbedarf in dem einen und anderen Projekt vor allem bis zum Jahr 2010 sagen können, daß das Größte gemacht sein wird. Die Schiene wird noch sehr viel brauchen – das wissen wir. Auch hier hätte ich eine lange Liste, aber ich brauche sie nicht verlesen. Sie ist zum großen Teil heute einige Male angesprochen worden. Verkehrsverbund war ein umfassendes Thema, und ich sagen Ihnen ganz ehrlich, ich könnte jetzt eine unendlich lange Antwort geben, aber ich sage es ganz kurz: Die Gesellschaft mit ihrem Geschäftsführer Prof. Rüschi hat die inhaltliche Kompetenz, und für die bin ich verantwortlich, zu 100 Prozent erfüllt. Und ich fühle mich

in dieser Frage nicht überfordert, sondern ich fühle mich in dieser Frage gefordert; gemeinsam mit meinen Kollegen in der Landesregierung, gemeinsam mit diesem Hohen Haus, die finanziellen Mittel zu sichern. Und man kann mit einer Gemeinde keinen Finanzierungsvertrag machen, solange man nicht weiß, wie hoch der Beitrag des Bundes sein wird. (Beifall bei der ÖVP.)

Das heißt, das eine in Ordnung bringen, und dann werden wir den nächsten Schritt gehen. Kollege Schrittwieser, Sie haben angesprochen die Gesellschaft und die Sondergesellschaften. In der Koalitionsvereinbarung für die jetzige Legislaturperiode im Nationalrat stand: eine Gesellschaft mit dem Sitz in Salzburg, jetzt sind es zwei Gesellschaften – es hat sich sehr viel verändert. Wir fordern diesen Syndikatsvertrag, wir haben in der Landesregierung einstimmige Beschlüsse dafür, wir haben Bedingungen gestellt, und diese Verhandlungen sind im Laufen. Ich darf Ihnen aber sagen, und Sie haben das auch selbst angesprochen, es ist nicht nur der Wirtschaftsminister unser Partner, es ist vor allem auch der Finanzminister, wie man dort und da auch verstehen kann, daß das Budget auch auf Bundesebene nicht immer einfach zu erstellen ist. Es sind einzelne Sorgen angesprochen worden.

Kollege Majcen: B 65 – Altenmarkt bei Fürstenfeld. Das hat für mich – ich sage das jetzt persönlich – als Referentin absoluten Vorrang, weil es eines jener Straßenstücke ist, wo die Menschen ganz besonders belastet sind und wo wir alles tun müssen, um es umzusetzen. Aber ich könnte jetzt diese Liste fortsetzen, vom Radlpaß nach Pernegg, von Neumarkt nach Obdach bis Bad Aussee. Es war bei mir schon vorgesehen, aber es ist auch eine Selbstverständlichkeit, weil es ändert sich nicht.

Und lieber Kollege Schleich, ich habe Sie nicht vergessen mit Ihrem Autobahnzubringer, nur, Sie haben aus meiner Anfragebeantwortung gehört, daß wir einen Kompromiß anstreben, und Hofrat Hasewend, unser Landesbaudirektor, der eigentlich einer jener Beamten ist, der sehr viel koordinieren kann und vor allem auch lange genug dann dort sitzt, bis die einzelnen nachgeben, und ein gutes Gesprächsklima herbeiführt, wenn es nicht anders geht, wird er sich um die Sache selbst annehmen, und ich hoffe, daß wir dort ein Stück weiterkommen.

Mürzthal: Ich habe mir gedacht, als ich den Kollegen Karrer dort sitzen gesehen habe, während der Kollege Vollmann vorne gesprochen hat: Wir haben eigentlich kaum einen Widerspruch. Ich kann dem Kollegen Vollmann in diesen Fragen voll beipflichten und möchte dazusagen, Tunnel „Totes Weib“ – Baubeginn im Jahre 1993. Und weil Sie von Spurrillen gesprochen haben zwischen Kindberg und St. Marein – auch dort soll 1993 eine Sanierung erfolgen. Dann wird auch für Sie das Autofahren wieder angenehmer.

Über Verkehrssicherheit – und eigentlich so habe ich die ganze Debatte heute verstanden – haben wir wenig gesprochen, aber es war in einer der letzten Anfragebeantwortungen die Möglichkeit, viel darüber zu sagen. Ich habe mich gefreut, als mir einige junge Mütter in diesem Land gesagt haben, eine unserer besten Aktionen im Rahmen der Verkehrssicherheitsinitiative ist die Babysitzverleihaktion, weil wenn man

von klein auf es lernt und gewohnt ist, dann stellt man sich darauf ein. Maut – auch das ist eine Frage, wo wir eine Meinung in diesem Haus haben. Daß die Steiermark als ein Bundesland, das eigentlich in viele Richtungen überhaupt nur mehr mit einer Mautstrecke Verbindung aufnehmen kann und dadurch wirtschaftlich und vor allem in der Konkurrenz arg benachteiligt ist, daß wir hier einen gemeinsamen Weg gehen müssen und eine flächendeckende und vor allem auch keine konkurrenzverzerrende Maut für Österreich wollen, da trennt uns eigentlich auch nichts.

Auch ich freue mich über die große Gruppe und über das Team, über die Organisation Neue Bahn, die gerade auch in der Öffentlichkeit sehr viel an Unterstützung gefunden hat. Und wenn ich mir dann denke, daß wir gerade von wirtschaftlichen Schwierigkeiten reden, auch wissen, was sich in der nächsten Zeit entwickelt, dann sind da auch einige Aufgaben dabei, die arbeitsplatzintensiv sein könnten. Ich denke an die Elektrifizierung im Großraum Graz, aber auch im Bereich der Ostbahnstrecke, und in diesem Zusammenhang fällt mir die Elin ein. Auch hier könnte man sehr viel sagen, so habe ich es aber nicht verstanden, daß es zu lange werden soll.

Ich möchte zum Abschluß und als Zusammenfassung aber etwas sagen: Radwegbau, Nahverkehrsinvestition wird wirksam – Kollege Getzinger hat es angesprochen –, wenn man 40 Millionen Schilling aus der Sicht des Landes investiert, legt die Bundesbahn das Doppelte dazu, und so kann man einiges weiterbringen. Aber auch der Tourismus – es ist alles miteinander ganz eng verbunden und eng vernetzt. Daß im Radwege- und im Radverkehrskonzept Zeitpläne drinnen sind, dann sage ich dazu, das sind Zielformulierungen. Wir sollten sie, und hoffentlich können wir sie umsetzen. Ich würde mich freuen, mehr Budget zu haben, aber man mußte dort und da auch nachgeben beziehungsweise mit dem Erreichten zufrieden sein. Wir werden uns sehr bemühen, und es gibt eine gute Zusammenarbeit mit den Gemeinden im ganzen Land, um zu diesen Radwegen in vielen Bereichen zu kommen. Der Donauradwanderweg als ganzes Vorbild ist es eigentlich auch nicht – wir wollen ein Mittelstück sein, nicht die Größten, aber die Besten, um der Umwelt und unserem Tourismuskonzept auch gerecht zu werden.

Und damit bin ich eigentlich dort, was ich Ihnen sagen wollte: Ich betrachte mein Ressort Verkehrswesen, Straßenbau, Tourismus und Wirtschaft als eine Einheit, als eine Einheit, die sich großartig ergänzen kann. Ich nenne Ihnen einige Beispiele: Der Kollege Vollmann hat von der Umfahrung Mitterdorf gesprochen, daß die Veitscher Magnesitwerke damit Vorteile haben werden, und es ist eine Verstärkung der Industrie. Ich sage Ihnen, daß wir kommenden Montag in der Regierung einen Antrag haben werden Steiermärkische Landesbahn, bis der Bund seiner Aufgabe nachkommt, dafür zu sorgen, daß dieses Eisenbahnstück Mixnitz-St. Erhard-Pernegg erhalten werden kann und daß die notwendigen Arbeiten gemacht werden. Leibnitz: der Gewerbepark ist vorbereitet. Wir brauchen eine Stichstraße, eine Zufahrtsstraße, oder nennen wir die Gewerbeparks in Scheifling oder im Bezirk Weiz, Gleisdorf. Auch hier kann man zusammenführen, und wir sind wieder eine Einheit. Und

um beim Tourismus ein Thema zu nennen: kulturelle Sehenswürdigkeiten – rechtzeitig und gut angekündigt – gehören auch in dieses Ressort. Und so kann man es zusammenführen.

Aber lassen Sie mich jetzt noch eines sagen, weil es mich bewegt hat, daß es gelungen ist: Sie können sich an viele Diskussionen in den letzten zwei Jahren erinnern, daß im ADA-Werk in Anger der Unternehmer gesagt hat, ich brauche mehr Platz, und wir haben eine Entscheidung herbeizuführen, ob die Feistritzalbahn bis Birkfeld durchgehend befahren werden kann oder nicht oder ob sie in Anger enden muß. Es hat viele Gespräche gegeben, und ich sage Ihnen ganz ehrlich, es geht um 800 Arbeitsplätze in diesem Raum. Aber es ist eine schwierige Entscheidung, auch innerhalb eines Ressorts zwischen den Arbeitsplätzen eine klare Formulierung zu finden, aber auch zu wissen, was es für den Tourismus bedeutet, wenn der Verein Klub 44 die Bahn nicht weiterbetreiben hätte können. Es ist ein guter Kompromiß erzielt. Der Unternehmer, der es uns auch schriftlich mitgeteilt hat, nach vielen Gesprächen, wird sein Projekt in der bisher geplanten Form zurückziehen. Wird eine andere Idee entwickeln. Es kann sehr wohl für den Tourismus die Bahn erhalten bleiben. Ich darf Ihnen im Namen des Firmenchefs auch sagen, es wird auch der Betrieb erhalten bleiben. Das heißt, man kann eines mit dem anderen verbinden. Also ist es nicht ganz schlecht, wenn man gemeinsame Verantwortung trägt. Ich wiederhole in dieser gemeinsamen Verantwortung noch einmal, ich fühle mich eigentlich nicht überfordert, sondern ich fühle mich gefordert, und dem, hoffe ich, gerecht werden zu können.

Ich möchte mich bei allen, die mitgeholfen haben, daß wir dieses Jahr und die Arbeit in einem Bereich sehr erfolgreich war, in einem anderen vielleicht weniger, aber wir haben auch Zeit vor uns, wo wir gemeinsam arbeiten wollen. Ich bedanke mich bei allen Mitarbeitern, bei denen, die tagtäglich auf der Straße draußen arbeiten, bis zu den Vorständen und Hofräten in den Abteilungen, und ich bitte Sie, daß Sie sich alle angesprochen fühlen. Aber weil ich von denen gesprochen haben, die für die Sicherheit auf der Straße täglich ihr Bestes geben, möchte ich in dieser Stunde mich noch bei einem Mann bedanken, der in den Ruhestand tritt. Herr Hofrat Dipl.-Ing. Hans Hönigl von der Fachabteilung II d ist über 30 Jahre im Landesdienst tätig gewesen. (Allgemeiner Beifall.)

Seine Verantwortung in der Steiermark, und die Steiermark hat das zweitgrößte Straßennetz zu betreten, in der Erhaltung und in der Betreuung ist nicht immer ganz einfach. Von den Bauhöfen über die Brückenerhaltung, über die Brückenprüfung, Autobahnerhaltung, Belagsanierung, Gehsteige und Orte im ganzen Land muß und wird viel und gut zusammengearbeitet. Herr Hofrat, im Namen von uns allen wünschen wir Ihnen für die Zukunft viel Gesundheit, viel Freude und daß Sie die Arbeit und die Hobbys, für welche Sie vielleicht bisher nicht Zeit hätten, in Ihrem Ruhestand umsetzen können. Ich habe hier einen Punkt, und der hat mir einfach gut gefallen. Da steht: Beschwerden: Null. Ich wünsche Ihnen ein beschwerdefreies, gutes Leben bei uns in der Steiermark und bedanke mich für alles, was Sie für uns und unser Land getan haben. (Allgemeiner Beifall.)