

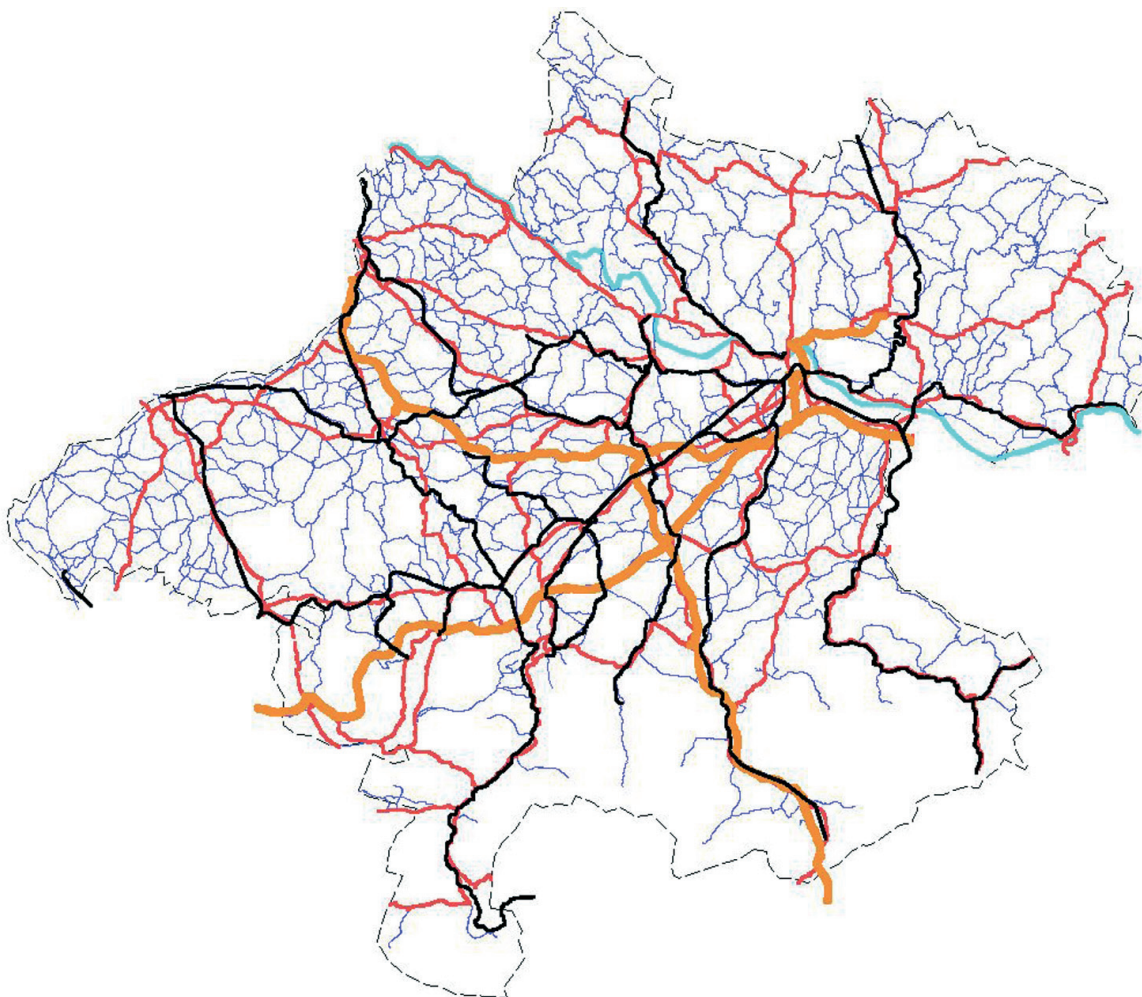
Enquete



OBERÖSTERREICH



Der Oberösterreichische Landtag
**Gesamtverkehrskonzept
für Oberösterreich**



am Donnerstag,
27. April 2006,
von 9.00 bis
13.30 Uhr in
Linz, Landhaus,
Steinerner Saal

DER OBERÖSTERREICHISCHE LANDTAG

Enquete:

**"Gesamtverkehrskonzept
für Oberösterreich"**

Protokoll

Donnerstag, 27. April 2006

Linz, Landhaus, Steinerner Saal

(Beginn der Enquete: 9.06 Uhr)

Erste Präsidentin: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich wünsche Ihnen allen ein schönen, guten Morgen. Ich freue mich als Präsidentin des oberösterreichischen Landtags Sie zu dieser Landtags-Enquete über eine nachhaltige Verkehrspolitik in Oberösterreich und darüber hinaus begrüßen zu dürfen. Ich freue mich, dass wir so eine kompetente, hochkarätige Expertenschaft hier einladen durften und danke Ihnen, dass Sie unsere Einladung auch alle angenommen haben.

Das Thema ist das Gesamtverkehrskonzept für Oberösterreich. An die Verkehrspolitik, da sage ich Ihnen nichts Neues, werden viele und oft widersprüchliche Forderungen herangebracht. Aber auch die Einflüsse auf den Verkehr sind vielfältig. Die Liberalisierung, die Globalisierung, die verkehrspolitischen Vorgaben der Europäischen Union, Veränderungen auch in der Werthaltung der Bevölkerung. Die Entwicklung zu einer wissensbasierten Gesellschaft und schließlich auch die Zunahme der Motorisierung. Das alles sind Themen, die nicht auf kurzfristigen, aber doch auf mittelfristigen und langfristigen Wegen zu diskutieren und auch zu lösen sind. Diese unterschiedlichen Ansätze, die Anliegen, die Forderungen und auch die Zugänge an die Verkehrspolitik sind nicht isoliert zu sehen, sondern bedürfen einer großen gemeinsamen Arbeit, einer Zusammenarbeit zwischen der Politik, den Interessensvertretungen, den Verkehrsträgern und den Gebietskörperschaften. Ich glaube, auch das steht außer Zweifel, dass wir nur gemeinsam die offenen Fragen auch lösen werden können.

Und neben der Lösung von Alltagsproblemen braucht die Verkehrspolitik auch eine zukunftsfähige und zukunftssträchtige Strategie, aus der die in der Tagespolitik erforderlichen Maßnahmen widerspruchsfrei abgeleitet werden können. Eine Übereinstimmung zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Erfordernissen muss gefunden werden. Darum haben wir Sie eingeladen, um mit uns gemeinsam zu diskutieren, um auch der Politik Handlungsanleitungen zu geben, und ich danke Ihnen sehr herzlich für Ihr Kommen. Die oberösterreichische Landesregierung hat im Oktober 2005 ein Gesamtverkehrskonzept beschlossen, in dem eine Gesamtschau der bestehenden Probleme und Anforderungen festgelegt ist und mögliche Maßnahmen und Lösungsvorschläge zur Diskussion gestellt werden. Es soll auch Hilfestellung bieten dieses Gesamtverkehrskonzept zur Harmonisierung gegensätzlicher verkehrspolitischer Positionen und soll zu einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrswesens beitragen.

Über Ersuchen des Ausschusses für Verkehrsangelegenheiten hat die Obmännerkonferenz des oberösterreichischen Landtags in ihrer Sitzung am 9. März 2006 einstimmig beschlossen, die heutige Enquete zum Thema Gesamtverkehrskonzept für Oberösterreich abzuhalten. Als Diskussionsgrundlage dient die von mir angesprochene und Ihnen in der Tischvorlage vorliegende Unterlage der oberösterreichischen Landesregierung. Im ersten Teil dieser Enquete findet eine allgemeine Diskussion nach den Stellungnahmen der zuständigen politischen Referenten, der Sozialpartner und der Experten statt. Und nach einer Pause im zweiten Teil der Enquete sollen auch die Stellungnahmen der im Landtag vertretenen Fraktionen, die konkreten Vorschläge und Anregungen zum Gesamtverkehrskonzept für Oberösterreich gegliedert nach einem allgemeinen Teil, nach dem Straßenverkehr, nach dem Schienenverkehr besprochen werden. Ich darf Sie meine sehr verehrten Damen und Herren, die Sie gekommen sind, bereits jetzt und im Vorhinein einladen, bei den vorgesehenen Diskussionsblöcken Fragen an die Referenten zu stellen, konkrete Vorschläge und Anregungen zu den einzelnen Themen der Enquete vorzubringen. Wir haben in Ihrer Tagungsmappe auch diesbezügliche Wortmeldezettel für die Diskussion gelegt, und ich bitte Sie sehr herzlich, wenn

Sie sich zu Wort melden, diesen Zettel auszufüllen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landtagsdirektion werden sie einsammeln, damit wir eine gute Diskussion abhalten können.

Bei dieser Gelegenheit sage ich auch danke an die Landtagsdirektion, den Herrn Landtagsdirektor und alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Vorbereitung der Landtagsenquete. Ich möchte gleich in die Tagesordnung einsteigen und wie gesagt die politischen Referenten um ihre Stellungnahmen und ihre Statements bitten und darf als Erstes den zuständigen Referenten für den Straßenbau, Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl, um seine Stellungnahme bitten.

Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl: Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin Angela Orthner, meine sehr geehrten Damen und Herren! Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2005 versteht sich als Leitplan der künftigen Verkehrsentwicklung, der integrativ alle Bereiche des Verkehrs umfasst, aufbauend auf einer umfassenden Analyse und Prognose die aktuellen und künftigen Probleme aufzeigt, Zielsetzungen der künftigen Gestaltungsmöglichkeiten beinhaltet und eine grobe Maßnahmenorientierung vorgeben soll. Dabei zeigt das Gesamtverkehrskonzept Weichenstellungen für eine verkehrspolitische Trendwende auf. Die verkehrspolitische Diskussion ist äußerst vielfältig. Dabei haben verschiedene auch gegensätzliche Argumente ihre Berechtigung.

Vorerst geht es um die Verminderung aktueller Problemlagen. Aktuelle Problemlagen sind der zunehmende Straßenverkehr, die Staus auf den Straßen. Aktuelle Problemlagen sind die massive Umweltbelastung, Mängel der Verkehrssicherheit, wenig attraktive Angebote im öffentlichen Verkehr, unbefriedigende Bewegungsräume für Fußgänger und Radfahrer. In allen motorisierten Staaten sind Zielkonflikte ein Fixbestandteil des verkehrspolitischen Diskurses. Andererseits sind die Alltagsprobleme in ihrer Fülle und Widersprüchlichkeit kaum harmonisierbar. Einfache Lösungsansätze führen kaum zum Ziel. Die Situation wird noch durch die Tatsache verschärft, dass eine verantwortungsbewusste Verkehrspolitik sich neben der Sanierung der Alltagsprobleme in verstärktem Maße an längerfristigen Perspektiven orientieren muss. Mittelfristig werden in allen öffentlichen Leistungsbereichen die demografische Entwicklung, die Verteuerung der Energie und die Beeinflussung des Klimas große Herausforderungen bringen, die die bisherigen Problemlagen aller Voraussicht nach in den Schatten stellen. Mit diesen Einflüssen steht auch die Verkehrspolitik vor neuen Herausforderungen. Das Gesamtverkehrskonzept soll darauf Antworten geben.

Der verkehrspolitische Handlungsspielraum des Landes Oberösterreich ist begrenzt. Immer mehr bestimmen Vorgaben von außen die Gestaltungsmöglichkeiten. Die Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich kann nur innerhalb des Rahmens dieser Megatrends der nationalen und europäischen Verkehrspolitik agieren. Die Einflüsse auf den Verkehr sind vielfältig. Liberalisierung, Globalisierung, die verkehrspolitischen Vorgaben der EU, Veränderungen der Werthaltungen der Bevölkerung, die Entwicklung zu einer wissensbasierten Gesellschaft, die zunehmende Durchdringung aller Lebensbereiche mit Informations- und Kommunikationstechnologien, und schließlich die Zunahme auch der Motorisierung. Diese Trends entziehen sich einer zielorientierten Steuerung durch die Verkehrspolitik des Bundes und des Landes Oberösterreich. In diesen Fällen kann das Land Oberösterreich nur in der Weise agieren, dass der Nutzen für das Land maximiert und die Nachteile für das Land so weit als möglich vermieden werden. Voraussetzungen dafür sollen im Gesamtverkehrskonzept 2005 geschaffen werden.

Seit mindestens 25 Jahren gilt die Zunahme des Straßenverkehrs als Grundproblem jeder Verkehrspolitik. Diese Entwicklung wird einerseits mit steigendem Wohlstand, zunehmender

Mobilität und dynamischer wirtschaftlicher Entwicklung assoziiert, andererseits jedoch immer mehr auch mit negativen Folgen in Zusammenhang gebracht. Im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2005 sollen Wege einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik aufgezeigt werden, die den Handlungsmöglichkeiten des Landes angemessen sind und den budgetären Möglichkeiten Rechnung tragen. Die bisherige Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich ist deutlich maßnahmenorientiert. Mit verschiedenen Projekten im Straßenwesen und im öffentlichen Verkehr, und ich betone, dass gerade in den letzten Jahren hier wesentliche Meilensteine gesetzt wurden, wurden Akzente gesetzt, die über die Grenzen des Bundeslandes hinaus Beachtung gefunden haben.

Diese positive Beurteilung sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass gemessen an den zukünftigen Herausforderungen Strategie- und Informationsdefizite bestehen, die bei einer verantwortungsvollen Verkehrspolitik nicht in die Zukunft fortgeschrieben werden sollen. Auf einer abstrakten Ebene sind die verkehrspolitischen Ziele weitgehend konsensfähig, solange man in der Theorie diskutiert. Konsensfähig ist sicher die Feststellung, dass sichergestellt sein muss, dass die Voraussetzungen für die Mobilität der Bevölkerung und die Transporterfordernisse der Wirtschaft gegeben sind. Konsensfähig ist sicher die Forderung der Erhöhung der Verkehrssicherheit als politische Daueraufgabe. Konsensfähig ist auch, dass mehr Berücksichtigung von Anliegen des Umwelt- und Anwohnerschutzes und schließlich die ausreichende Beachtung der Bedürfnisse aller sozialer Gruppen und Landesteile beachtet werden müssen. Das stößt kaum auf Widerspruch. Wie die Erfahrungen zeigen, ergeben sich widersprüchliche Einschätzungen der Wirkungsrichtungen und Interessenskonflikte im jeweiligen Einzelfall bei der Umsetzung von Maßnahmen. Das Oberziel des Gesamtverkehrskonzeptes ist die nachhaltige Verkehrsentwicklung in Oberösterreich. Als maßgebende Einflussgröße der Verkehrsentwicklung gilt die Breitenwirkung des privaten PKW und hier reden wir von der Massenmotorisierung. Seit Beginn der Motorisierung hat der Bestand an PKWs kontinuierlich zugenommen. Und nimmt weiter kontinuierlich zu. Im Jahr 2001 lag in Oberösterreich der Motorisierungsgrad bei 530 PKW auf 1.000 Einwohner. Bis zum Jahr 2011 ist mit einer weiteren Steigerung auf rund 650 und bis zum Jahr 2021, das sind überschaubare Zeiträume, auf rund 720 PKW auf 1.000 Einwohner zu rechnen. Im Jahr 2021 werden in Oberösterreich um rund 40 Prozent mehr PKW als derzeit zum Verkehr zugelassen sein. Durch die zunehmende PKW-Verfügbarkeit wird sich auch die Mobilität der Bevölkerung im Trend der letzten Jahrzehnte verändern. Auch der Güterverkehr ist logischerweise ein großes Thema, denn insgesamt zeigt der Gütertransport auch eine sehr dynamische Entwicklung. Bis zum Jahr 2021, also in 15 Jahren, wird das standortbezogene Verkehrsaufkommen von rund 90 Millionen Tonnen auf rund 130 Millionen Tonnen ansteigen. Das Gesamtaufkommen auf der Verkehrsinfrastruktur wird von 120 Millionen Tonnen auf rund 180 Millionen Tonnen zunehmen. Wie in den letzten Jahren wird auch in Zukunft das Wachstum der Gütertransporte vor allem auf den Straßengüterverkehr entfallen. Die Transporte mit dem LKW werden von rund 80 Millionen Tonnen bis 2021 auf rund 110 bis 115 Millionen Tonnen zunehmen. Im Vergleich dazu werden die Transporte auf der Bahn und der Binnenschifffahrt weitgehendst stagnieren.

In der Diskussion über den Gütertransport auf der Straße darf aber nicht verkannt werden, dass lediglich 12 Prozent des transportierten Güteraufkommens im Transit auch durch Oberösterreich befördert werden. Der Transit wird immer als das ganz Böse, das ganz Schlimme hingestellt. In Wahrheit sind es wahrscheinlich 12 Prozent. Ein Auslieferungsfahrer von der Firma SPAR hat mir bei einer Straßendiskussion erklärt, er fährt mittlerweile 35 Jahre für SPAR. Zu Beginn seiner Tätigkeit ist er zweimal in der Woche zu den Supermärkten ins Waldviertel liefern gefahren, jetzt in diesem Jahr fährt er teilweise zweimal am Tag liefern ins

Waldviertel, weil auch dort in jedem Regal des Supermarktes jederzeit alles verfügbar sein muss. Das ist die Entwicklung, die wir einfach sehen müssen.

Als Zielsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich gilt, dass der Abwärtstrend des nicht motorisierten Verkehrs und des öffentlichen Verkehrs bis 2011 und 2021 abgeschwächt und dann zumindest auf dem Niveau von 2001 stabilisiert werden soll. Umgekehrt soll die Zunahme des PKW-Verkehrs reduziert und dann auf dem Niveau von 2001 gehalten werden. Diese ambitionierten Ziele können nur durch konsequentes Gegensteuern gegen den Trend erreicht werden. Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich baut auf der Zielsetzung der nachhaltigen Entwicklung als Kompromissformel des Ausgleichs zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Erfordernissen auf. Dazu beschreitet es den Weg, einen Ausgleich zwischen den Anforderungen des Umweltschutzes und den Erfordernissen des Standortraumes zu finden.

Ein generelles Maßnahmenprogramm sieht daher folgende Schwerpunkte vor: Erstens die Barrierefreiheit und Sicherheit der Verkehrssysteme, zweitens die Erstellung eines Landesradwegekonzeptes mit einer Neuorientierung an den Bedürfnissen des Alltagsverkehrs, drittens die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs, Attraktivierung, Verbesserung, Modernisierung sowie der weitere Ausbau auch des Straßennetzes schließlich und endlich, um die Bevölkerung in den Anwohnergemeinden zu entlasten. Dabei soll die Kategorisierung der Straßen und die neue Planungsphilosophie, die wir eigentlich seit 2003 sehr erfolgreich umsetzen, weitergeführt werden. Die neue Planungsphilosophie besagt, dass von Beginn an nach der politischen Entscheidung des Baus einer Straße alle Mitspracheberechtigten von den Gemeinden bis zum Naturschutz, bis zum Umweltanwalt, alle von Beginn an in der ersten Stunde eingebunden werden müssen. Und ich darf als Straßenbaureferent schon mitteilen, dass sich diese Vorgehensweise in den letzten Jahren als sehr sinnvoll herausgestellt hat.

Zum Schluss: Von der interessierten Öffentlichkeit wird von einem Gesamtverkehrskonzept eine möglichst lückenlose Auflistung von Maßnahmen erwartet, bewusst beschreitet das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2005 einen anderen Weg. In einem ersten Schritt soll Konsens über Grundpositionen erzielt werden. Erst darauf aufbauend ist eine effiziente Maßnahmenentwicklung möglich und sinnvoll. In weiteren Arbeiten werden für verkehrspolitische Entscheidungen wichtige Detailfragen geklärt werden. Dabei muss ein ständiger Ausgleich zwischen konträren Positionen auf verschiedenen Ebenen gefunden werden.

Der Generalverkehrsplan versteht sich als Positionsfestlegung für die künftige Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich, als Entscheidungshilfe für die Wirtschaft und die Interessensvertretungen und als Informationsquelle für die interessierte Öffentlichkeit. Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2005 versteht sich nicht vorwiegend als ein einmal beschlossene schriftliches Dokument, sondern als institutionalisierter, kommunikativer Prozess. Diesem Verständnis trägt die in den Jahren 2009 und 2012 vorgesehene Evaluierung und Erfolgskontrolle als Grundlage der Nachjustierung Rechnung. Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit.

Erste Präsidentin: Ich bedanke mich für den Beitrag von Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl und darf damit überleiten zum Referenten für den öffentlichen Verkehr, Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Erich Haider, bitte.

Landeshauptmann-Stellvertreter Erich Dipl.-Ing. Haider: Geschätzte Frau Präsidentin, geschätzte Regierungskollegen, meine sehr geehrten Damen und Herren! Aufgabe der Ver-

kehrspolitik ist es, die Rahmenbedingungen zu schaffen, um eine Verkehrsinfrastruktur zu ermöglichen, die eine positive Entwicklung für unser Bundesland sichert. Und die Qualität unseres Wirtschaftsstandortes und die Lebensqualität hängt sehr maßgeblich mit der Verkehrsinfrastruktur zusammen. Man kann nicht Wirtschaftswachstum unabhängig von der gesamten Verkehrsinfrastruktur sehen oder berechnen oder konzipieren.

Oberösterreich liegt an einem Schnittpunkt in Europa, nämlich der Ost-West-Achse entlang der Donau und der Nord-Süd-Achse entlang der Summerau - Pyhrnstrecke. Oberösterreich befindet sich damit in einer guten Ausgangslage. Wir haben im Zentralraum eine hohe Wertschöpfung und haben in diesem Zentralraum eine Dichte was Wirtschaft und Einpendeln betrifft, wie es sie kein zweites Mal in Österreich gibt. Linz hat zum Beispiel bei 180.000 Einwohnern 166.000 Wege nach Linz, würde Wien dasselbe Verhältnis haben bei 1,5 Millionen Einwohnern, müsste Wien 1,2 Millionen Einpendler haben. Sie haben eh 660.000, auch eine gigantische Zahl, aber Linz hat von den Verkehrsbewegungen, der Großraum Linz, Wels, Steyr, eindeutig die größte Dichte in Österreich.

Es spielt sich auch der Wirtschaftsverkehr in diesem Zentralraum ab. Ich möchte das mit zwei Zahlen dokumentieren. Auf der A 1 Westautobahn im Raum Haid/Ansfelden haben wir werktags die höchste LKW-Frequenz Österreichs. Wir haben hier deutlich mehr LKWs täglich als auf irgendeinem anderen Autobahnabschnitt in ganz Österreich. Die Welser Autobahn, die A 25, liegt an der vierten Stelle oder konkret im Vergleich, wir haben hier bis zu 18.000 LKWs pro Tag in Haid/Ansfelden. Und eine zweite Zahl, dann werde ich Sie mit Zahlen nicht mehr strapazieren, auf der A 8 Innkreisautobahn in Suben sind mit 9.370 LKWs an einem Werktag mehr LKWs unterwegs als auf der Brennerautobahn mit 7.413 LKWs. Das zeigt die sehr dynamische Entwicklung und auch die hohe Belastung in unserem Bundesland.

Oberösterreich ist traditionell ein Industriebundesland und ein exportorientiertes Bundesland. Die Gütermengen wurden schon beschrieben vom Kollegen Hiesl. Etwa 90 Millionen Tonnen Güter werden in Oberösterreich mit der heimischen Wirtschaft bewegt und etwa 30 Millionen Tonnen insgesamt auf 120 Millionen Tonnen kommen durch den Transit dazu. Faktum ist, dass in Oberösterreich von vier LKWs, die fahren, drei LKWs für die heimische Wirtschaft, für Betriebe und Unternehmungen unseres Bundeslandes unterwegs sind. Und Faktum ist, dass die Entwicklung des Güterverkehrs eine sehr dynamische Entwicklung nehmen wird. Faktum ist auch, dass die Zuwächse am Volumen des Güterverkehrs deutlich höher sind als die Ausbaumaßnahmen im Straßennetz, das heißt, die Mengen im Güterverkehr steigen schneller als der Ausbau der Infrastruktur, was dazu geführt hat, dass durch unsere Infrastruktur die Straßen an Hauptstrecken praktisch oder de facto ausgelastet sind, wenn nicht sogar überlastet sind. Und dieses System wird dann natürlich auch sehr störanfällig, wenn in einem zu 100 Prozent ausgelasteten System eine Störung passiert, dann sind massive Staus die Folge. Die haben wir auch. Wir haben eine Staubrechnung durchgeführt, etwa 250 Millionen Euro pro Jahr sind die volkswirtschaftlichen Kosten des Staus in Oberösterreich, 60 bis 70 Millionen Euro davon hat die Wirtschaft direkt zu tragen, weil ihre Transporte eben im Stau stecken.

Stausituationen konzentrieren sich natürlich auf die städtischen Zentralräume und auf die städtischen Ballungsgebiete. Und daher muss man immer wieder dazu sagen, dass dieser Stau, das ist auch wichtig bei der Betrachtung, ohne Ausbau des öffentlichen Verkehrs noch deutlich höher ansteigen würde. Würden wir den öffentlichen Verkehr nicht massiv ausbauen, würde der Stau auf der Straße 20 bis 25 Prozent höher sein als er jetzt schon ohnehin ist. Und daher ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs natürlich auch vor allem in Ballungs-

gebieten für den Güterverkehr auch eine wichtige Voraussetzung, weil dadurch die Straßen entlastet werden.

Sie kennen unsere Großprojekte, sie wurden schon erwähnt, den neuen Hauptbahnhof als Nahverkehrsdrehscheibe, wirklich eine tolle Lösung, den andere Bundesländer suchen können, alle Verkehrsträger an einem Ort, die LILO in den Hauptbahnhof eingebunden, die Straßenbahn unterirdisch eingebunden, das Busterminal eingebunden, also wirklich eine tolle Lösung. Jetzt glaube ich, ist es wichtig, dass wir die beiden Hauptprojekte für den Zentralraum rasch realisieren, die Straßenbahn Harter Plateau, die mit dem Budget 2006 ja schon vereinbart wurde, die wieder unterirdisch unter den Hauptbahnhof hineingehen wird, die Umkehrschleife wurde bereits mitgebaut, in Untergaumberg an die Oberfläche kommt und die Trasse in Leonding ist ja bereits vorhanden im ersten Abschnitt bis zum UNO-Center. Ich sage immer wieder dazu, fertig geplant ist die Trasse bis Nettingsdorf bis Ansfelden hinaus, nur kann sie nur in Abschnitten gebaut werden. Es steht für uns außer Frage, dass Traun, Ansfelden und Nettingsdorf letztendlich auch mit dieser Straßenbahnlinie versorgt werden.

Und das zweite wichtige Projekt ist die endgültige Fixierung der City-S-Bahn. Wir haben uns im November 2004 endgültig mit dem Bund auf dieses Projekt schon geeinigt und daher ist es jetzt notwendig, dass wir rasch die Details und die vertraglichen Maßnahmen festlegen. Wichtig ist auch noch der Ausbau der Summerauer Bahn und Pyhrnbahn. Auch hier laufen die Verhandlungen. Die Entwicklung ist hier auf EU-Ebene nicht so gut. Es war ein großer Erfolg für uns, dass wir die 20-prozentige Förderung durch die EU durchgesetzt haben. Durch die geplanten Budgetkürzungen im Bereich Infrastruktur wird oder ist diese Förderung wiederum stark gefährdet. Wir brauchen auf jedem Fall den Ausbau dieser Strecke, denn es ist die einzige Strecke, wo auf der Schiene mehr Güter befördert werden als auf der parallelen Straße. Es werden also auf der Summerauer Bahn deutlich mehr Tonnen befördert nach und durch Oberösterreich als auf der parallelen Straße dazu. Und wenn ab 2009 die S10 ausgebaut wird, dann muss auch die Schiene ausgebaut werden, damit sie konkurrenzfähig ist und nicht eine Rückverlagerung passiert.

Diese wichtigen Projekte, glaube ich, sind bekannt und sind auch in Oberösterreich unbestritten. Dazu kommen neben diesen Großprojekten die regionalen Verkehrskonzepte. Oft glauben wir nur die Autobahn oder die Westbahn, die Haupttrouten sind die wichtigsten Verkehrsträger unseres Landes. Die Verkehrserhebungen haben ergeben, dass zwei Drittel aller Wege im jeweiligen Bezirk zurückgelegt werden und daher die regionalen Verkehrskonzepte besondere Bedeutung haben. Die wurden politisch außer Streit gestellt. Wir haben vereinbart, dass wir bis 2009 alle oberösterreichischen Bezirke mit diesen Regionalkonzepten versorgen werden. Es hat Abklärungen mit den Gemeinderessorts gegeben was die Abgangsgemeinden betrifft, und diese Regionalverkehrskonzepte bewähren sich außerordentlich. Es werden Parallelverkehre abgeschafft, das Angebot auf die Kunden orientiert und wir haben stark steigende Fahrgastzahlen. Etwa im Perger Regionalverkehrskonzept sind die Fahrgäste auf der Schiene um 14 Prozent gestiegen und in den Bussen um insgesamt 7,5 Prozent gestiegen. Ich halte das neben den Projekten im Zentralraum für die wichtigste Maßnahme, dass alle Bezirke gute regionale öffentliche Verkehrsangebote haben.

Ich möchte auch um den ÖV-Anteil abzuschließen, noch einmal ganz klar sagen, die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr steigen. Seit 2000 steigen die Fahrgastzahlen von 142 Millionen auf 149 Millionen. Es wird immer wieder argumentiert, ja von 1991 bis 2001 sind sie zurückgegangen um ein Prozent in der Erhebung. Das stimmt auch, nur 2001 hat man schon gesehen, in jenen Gemeinden, wo Maßnahmen zum Ausbau, zur Attraktivierung des

öffentlichen Verkehrs gesetzt werden, steigen sie und dort wo keine Maßnahmen gesetzt wurden, fallen sie. Insgesamt sind sie stark steigend in Oberösterreich von 2000 142 Millionen Fahrgäste bis zum Jahr 2004 auf 149 Millionen Fahrgäste. Die Projekte sind alle nach 2001 fertig geworden, die wir aufgezählt haben, und erzielen insgesamt eine sehr positive Wirkung.

Ich glaube, dass daher der Teil des Gesamtverkehrskonzeptes oder Generalverkehrskonzeptes, der den öffentlichen Verkehr betrifft, ein sehr guter Teil ist. Es sind geringfügige Änderungen notwendig. Es ist jetzt noch angedeutet, dass zur City-S-Bahn Alternativen gesucht werden könnten oder gesucht werden sollten. Das ist überholt, weil diese Alternativen alle durchgerechnet wurden und entschieden wurde, dass die City-S-Bahn realisiert werden soll und daher ist dieser Teil aus meiner Sicht voll zu befürworten und kann entsprechend auch umgesetzt werden.

Das Problem, das ich persönlich sehe, ist, dass in der jetzt vorliegenden Fassung des Generalverkehrskonzeptes die Straßenprojekte, der Ausbau der Straßeninfrastruktur, im Detail nicht enthalten sind. Es war im ersten Entwurf sehr wohl eine Prioritätenliste und eine Projektliste drinnen was den Straßenbereich betrifft, der ist jetzt nicht mehr vorhanden. Und ich glaube, aus Gründen der Planungssicherheit und der Strategie und der Zielsetzung sollten diese Projekte wieder aufgenommen werden wie sie schon drinnen waren: Die Anbindung nach Steyr, die Donaubrücke mit Tunnel, der Ausbau der S10, die bessere Versorgung von Braunau Richtung Wels und Richtung Salzburg, des Innviertels als Leitprojekte, aber auch die Umfahrungsstraßen, die notwendig sind zur Entlastung von Ortskernen und, und, und. Ich glaube, dass es also einen konkreten Straßenteil geben soll, weil dadurch Planungssicherheit und Zielsicherheit geschaffen werden kann.

Letzter Punkt aus meiner Sicht, der mir wichtig ist, der Bereich Verkehrssicherheit. Der gehört noch etwas ausgebaut in diesem Programm. Wir haben in der Regierungssitzung bereits die Ergänzung mitgeliefert. Es ist ein bisschen zu kurz geraten dieses Kapitel. Wir haben ein eigenes Verkehrssicherheitsprogramm in Oberösterreich uns gegeben mit der Zielsetzung bis 2010 die Unfälle deutlich zu reduzieren und die Anzahl der im Verkehr Getöteten um 50 Prozent abzusenken. Derzeit sind wir in Plan, aber für ein Generalverkehrskonzept oder ein Gesamtverkehrskonzept des Landes Oberösterreich ist es einfach notwendig, dass dieser Teil doch weiter ausformuliert wird, weil es sonst den Schein haben könnte, wir würden der Verkehrssicherheit nicht die entsprechende Priorität einräumen.

Insgesamt möchte ich zusammenfassen ist es Aufgabe unserer Verkehrsplanung und Verkehrsmaßnahmen den Wirtschaftsstandort Oberösterreich abzusichern und auszubauen, ist es notwendig den öffentlichen Verkehr deutlich auszubauen, um diese Ziele zu erreichen, auch um der Feinstaubentwicklung in unserem Bundesland entgegenzuwirken und ist es notwendig, Lösungen im Konsens mit den Bürgern und Bürgerinnen vor Ort zu finden. Sie wissen, dass ich ein Fan von Einhausungen bin, weil ich einfach glaube, dass wir Probleme der europäischen Verkehrspolitik oder der oberösterreichischen Verkehrspolitik nicht auf dem Rücken der lokalen Bevölkerung lösen dürfen. Es müssen Win-Win-Situationen geschaffen werden. Der Wirtschaftsstandort ist wichtig, die Feinstaubbekämpfung ist wichtig, aber die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger ist genauso wichtig und dieser Zielsetzung wollen wir uns verschreiben. Und wie gesagt, wir bedanken uns und ich bedanke mich auch bei Ihnen, Frau Präsidentin, für die Möglichkeit dieser Enquete, um diese Themen entsprechend auch diskutieren und letztendlich fixieren zu können. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Erste Präsidentin: Ich danke Ihnen für Ihre Ausführungen Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Haider und darf jetzt den Umweltreferenten des Landes Oberösterreich, Herrn Landesrat Anschober, um seine Ausführungen bitten.

Landesrat Rudolf Anschober: Danke Frau Präsidentin. Geschätzte Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wer sich genauer die aktuellen Trends bei den Emissionsdaten ansieht, bei der Verkehrsentwicklung, und zwar nicht bei den einzelnen Verkehrsträgern sondern beim Modal split, und das ist für uns das entscheidende Faktum. Nicht ob der öffentliche Verkehr wächst, sondern ob in Summe die Anteile der verschiedenen Verkehrsträger sich unterschiedlich entwickeln und wie sie sich entwickeln.

Wer den Energieverbrauch sich ansieht und wie sich der entwickelt, der kann sehr klar erkennen, meine sehr verehrten Damen und Herren, und ich möchte das sehr klar und deutlich am Beginn formulieren, dass in der Verkehrspolitik und dass insgesamt in der Politik zwischen den Ankündigungen und den theoretischen Zielen und der gelebten Praxis und den Realitäten ein eklatanter Unterschied bestanden hat und bisher besteht. Gerade in vielen verkehrspolitischen Bereichen können wir sehen, dass sich der Verkehr, was die Emissionsdaten betrifft, zu einem der gravierendsten Umweltproblem insgesamt entwickelt hat, zu einem der gravierendsten Umweltprobleme.

Ich möchte Ihnen das nur, bevor wir auf die Detailzahlen eingehen können, anhand zweier Fakten darstellen. Wir hatten etwa bei den CO₂-Emissionen, also einem der zentralsten umweltpolitischen Themenbereiche, Erreichung der Klimaschutzziele, seit 1990 in Oberösterreich zirka ein Emissionswachstum von fast 90 %. Die Kyoto-Ziele bedeuten minus 13 %. Wir sind also mit Volldampf oder bei diesem Thema ausgesprochen mit Vollgas in die falsche Richtung und damit in die Sackgasse unterwegs. Oder eine andere Kennziffer. Wir haben derzeit in Oberösterreich beim Treibstoffverbrauch jährlich ein Wachstum von 6 %. Gleichzeitig haben wir im Land Oberösterreich Energieeffizienzziele definiert, die bedeuten, dass wir jedes Jahr ein Prozent Energieverbrauch einsparen.

Wie soll das zusammenpassen? Wir haben in vielen Bereichen wirklich ausgezeichnete Erfolge zu verzeichnen. Wenn es nicht gelingt, im Verkehr ebenfalls die Realität an die Ziele anzupassen, werden wir diese umweltpolitischen Ziele mit Sicherheit nicht erreichen können.

Die Umweltpolitik hatte es in den vergangenen Jahrzehnten recht schwer im Umgang mit dem Verkehr. Im Wesentlichen war es so. Die Verkehrspolitik hat die Planung und die Umsetzung durchgeführt, die Umweltpolitik hat die Ergebnisse verwaltet und versucht zu lösen. Stichwort Lärmentwicklungen, Stichwort Schadstoffentwicklungen. Ich bin deswegen sehr, sehr froh, dass es jetzt erstmals eine direkte Mitbestimmung, Mitwirkung bei diesem Gesamtverkehrskonzept seitens des Umweltressorts geben konnte, denn damit können wir erreichen, dass klare Ziele definiert werden. Klare Ziele können, und ich wiederhole das, aus meiner Sicht nur dann erreicht werden, wenn die Politik den Mut hat, klare Prioritäten zu definieren, ganz klare Prioritäten zu definieren. Ein Sowohl-als-auch wird nicht dazu führen, dass wir Trendwenden erreichen können.

Diese klaren Ziele, die im Gesamtverkehrskonzept jetzt definiert sind, sind die Grundvoraussetzung, umweltpolitische Zielvorgaben zu erreichen und, meine sehr verehrten Damen und Herren, gesetzliche Zielvorgaben zu erreichen. Wir haben in etlichen Bereichen sehr klare Zieldefinitionen, etwa seitens der Europäischen Union, etwa auch seitens des Bundesge-

setzgebers und es muss Ziel und Verantwortung der Politik insgesamt sein, diese Gesetze auch zu erfüllen und diese Ziele auch tatsächlich zu erreichen.

Drei Beispiele: Die CO₂-Entwicklung wurde von mir bereits angezogen. Wir sind weit, weit vom Kurs entfernt. Was würde das neben den fatalen Umweltfolgen für Oberösterreich und für Österreich bedeuten, wenn wir unsere Verpflichtung der Erreichung der Kyoto-Ziele nicht schaffen, diese minus 13 % von 1990 bis zum Jahr 2010? Das würde ganz klar bedeuten, dass Österreich Pönalzahlungen zu liefern hätte, und zwar nach den jetzigen Schätzungen in einer Größenordnung von rund vier bis fünf Milliarden Euro auf Basis der jetzigen Trendentwicklungen. Das muss man sich einmal vorstellen, was das wirtschaftlich bedeutet. Ob es nicht wirtschaftlicher ist von unserem Denken und von unserem Arbeiten, dass wir anstatt die Dinge so weiterlaufen zu lassen und dann die Pönalezahlungen anstehen, jetzt investieren in die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, in die Energiewende genau diese Gelder jetzt vorziehen und jetzt investieren, anstatt nachher Pönalezahlungen durchzuführen.

Kaum bekannt ist ein zweiter Bereich, sind die Vorgaben der EU und des Bundesgesetzgebers im Bereich der Stickoxide. Wir haben gravierend gesenkte Grenzwerte in Österreich ab dem Jahr 2010 und in einem weiteren Schritt ab dem Jahr 2012. Wir sind derzeit weitaus über diesen Grenzwerten unterwegs. Wir werden etwa nach den Emissionszielen, die wir im Bundesgesetz festgeschrieben haben, die Stickoxidemissionen in Österreich zu halbieren haben. Es gibt derzeit weder einen Maßnahmenkatalog des Bundes, noch einen Aktionsplan, wie dies erreicht werden soll. Das heißt, hier müssen wir, nachdem gerade bei den Stickoxiden der Verkehr eine Hauptbedeutung hat, ganz klare Maßnahmen setzen.

Der dritte Bereich ist die aktuelle Feinstaubdiskussion. Sie alle wissen, die Verschärfung der Feinstaubgrenzwerte auf europäischer Ebene ist nicht von heute auf morgen erfolgt, sondern wurde im Jahr 1999 fixiert. Im Jahr 1999 wussten wir bereits, wusste die Politik bereits, dass es im Jahr 2005 verschärfte Grenzwerte gibt, die in ganz Österreich derzeit nicht eingehalten werden können, was dazu führt, dass uns Vertragsverletzungsverfahren mit ebenfalls Strafzahlungen drohen.

Also wenn der jetzige Trend sich fortschreibt im Verkehrsbereich, werden wir all diese Gesetze und Ziele nicht erreichen können. Ich sage das ganz deutlich, dass wir etwa keine Chance haben werden, die Stickoxidziele zu erreichen, dass wir etwa keine Chance haben werden, die Gesetze in diesem Bereich auch in Oberösterreich zu erfüllen, wenn es uns nicht gelingt, das Trendszenario im Verkehrsbereich zu verändern. Das Trendszenario ist ja im Gesamtverkehrskonzept dargestellt. Wenn der jetzige Trend fortgeschrieben wird, würde das bedeuten, dass wir bis zum Jahr 2021 ein Plus von rund 45 % beim PKW-Verkehr hätten und würde das bedeuten, dass dieser so genannte Modal split, also die Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsträger, dass sich da der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von derzeit rund 62 % weiter auf sage und schreibe 71 % erhöhen würde.

Wie schauen die aktuellen Zahlen aus? Ich würde ersuchen, dass wir ganz von vorne kurz beginnen, nur kurz durchblättern, wo stehen wir bei diesen Emissionsfaktoren und was ist der Verkehrsanteil. Sie sehen hier die Staubsituation mit einem entsprechenden Anteil des Verkehrs, der sehr, sehr klar und eindeutig ist. Das sind die aktuellsten Erhebungen des Emissionskatasters, die ich Ihnen hier kurz zeige. Wir schauen weiter zum Bereich der Feinstäube. Auch bei PM₁₀ liegt die Priorität oberösterreichweit, anders ist es in Linz selbst, oberösterreichweit beim Verkehr, was die Emissionsarten betrifft. Dann schauen wir weiter zu dem, was wir an Feinstaubreduktion mit unserem Maßnahmenpaket bereits festgeschrieben haben. Sie sehen zwei interessante Faktoren. Das ist eine Studie von Greenpeace Öster-

reich über die Feinstaubmaßnahmen der einzelnen Bundesländer. Sie sehen zwei wesentliche Merkmale: Erstens, Sie können erkennen, dass Oberösterreich das mit Abstand effektivste Feinstaubmaßnahmenpaket hat. Zweitens, warum? Weil es einen hervorragenden Anteil der Industrie bei diesen Feinstaubreduktionen in der Größenordnung von rund 1.300 Tonnen gibt. Die positive Nachricht des heutigen Tages, die ich Ihnen übermitteln kann, die voest, die den erheblichsten Anteil dieser Reduktionen zu verzeichnen hat, ist absolut auf Kurs bei diesen Feinstaubreduktionsmaßnahmen und hat nach meiner Schätzung bereits mit heutigem Tag rund zwei Drittel ihres Feinstaubreduktionspaketes bereits umgesetzt. Mit anderen Worten, die Industrie ist, und das war in der Vergangenheit ja nicht immer so, in Oberösterreich für uns so wie die Energie und die Landwirtschaft bei diesen Emissionsfaktoren durchaus ein Vorbild für den Verkehrsbereich. Ein weiterer Bereich, die aktuelle CO₂-Emissionssituation. Da sehen Sie, dass der Verkehr einen etwas geringeren Anteil hat, aber eben die stärksten Zuwachsraten zu verzeichnen hat.

Die nächste Grafik zeigt uns die Entwicklung der CO₂-Emissionen in Oberösterreich. Da sehen Sie, die rote Linie ist der Verkehr. Genau das, was ich zuerst gesagt habe, nämlich die drastischsten Erhöhungen, bei der Industrie eine Stagnation, wenn auch auf hohem Niveau, das ist Energie verbrauchsbedingt, etwa bei der voest sehr schwierig zu korrigieren und schwierig zu ändern. Aber auch daran wird gearbeitet. Erfolge aber im Bereich Energieversorgung, Erfolge im Bereich der Landwirtschaft und in anderen Bereichen.

Zum Schluss zwei wichtige Trendszenarien, die ich sozusagen der Diskussion auch gerne mitgeben möchte, nämlich, das ist ein anderes Chart, schauen wir noch weiter ganz zum Ende, da sind wir, haben wir berechnet, wenn der derzeitige Trend der Verkehrssituation sich fortschreibt bis zum Jahr 2021, welche CO₂-Emissionsentwicklungen hätten wir dann, wir wären dann massivst in weiteren Steigerungen in den nächsten Jahren, enthalten beim Individualverkehr und noch viel stärker beim Straßengüterverkehr. Das ist die nächste und letzte Grafik. Sie sehen, dass wir da dramatischst an den Kyoto-Zielen vorbeibrausen würden, wenn wir den Trend so fortschreiben, wie das derzeit der Fall ist.

Das heißt, wir haben im Maßnahmenpaket des Gesamtverkehrsprogramms sehr klare Ziele definiert. Das Hauptziel lautet ein Einfrieren des derzeitigen Modal splits. Jetzt sagen da vielleicht manche, ist das wirklich ambitioniert. Ja, es ist sehr ambitioniert, denn es ist eine Trendwende. Es ist eine Trendwende, die bedeutet, dass wir gleichzeitig mit anderen Maßnahmen, nämlich etwa auch der verbesserten Motorenentwicklung erreichen werden, dass die Emissionsdaten deutlich sinken könnten in den nächsten Jahren und dass wir damit eine Chance haben, die gesetzlichen Vorgaben gemeinsam mit anderen Maßnahmen im Bereich der Stickoxide, im Bereich der Kyoto-Ziele und im Bereich der Feinstäube auch tatsächlich zu erreichen.

Noch einmal, das Erreichen dieser Ziele im Modal split ist die Grundvoraussetzung, um die Umweltgesetze in Oberösterreich auch erreichen zu können, was die Stickoxidsituation etwa betrifft, die im Jahr 2010 schlagend wird.

Also, wenn keine kurzfristigen Akutmaßnahmen, die einen Industriestandort gefährden könnten, die Arbeitsplätze gefährden könnten, realisiert werden sollen, müssten wir jetzt steuern, müssen wir jetzt Rahmenbedingungen setzen, die den Negativtrend verändern, die den Negativtrend korrigieren.

Für mich gibt es da drei Grundzüge, die sich eigentlich durch das gesamte Gesamtverkehrskonzept durchziehen, nämlich einerseits die Beratung und Information. Es wurde schon an-

geführt der Bereich der Mobilitätsberatungen. Ich halte das für eine ganz zentrale, wichtige Frage auch der Regionalverkehrskonzepte. Zweitens, die Frage der Attraktivierung der umweltverträglichen Verkehrsträger. Attraktivierung heißt etwa auch aus meiner Sicht selbstverständliche Standards, wie die Barrierefreiheit fix und verbindlich zu verankern und drittens auch Lenkungsmaßnahmen als dritte notwendige Option. Danke schön.

Erste Präsidentin: Danke, Herr Landesrat Anschöber. Ich bitte jetzt den Herrn Projektleiter, Univ.-Doz. Hofrat Dipl.-Ing. Leonhard Höfler von der Abteilung Verkehrskoordinierung und öffentlicher Verkehr, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung um eine kurze Präsentation des Gesamtverkehrskonzeptes. Ich muss mich ein wenig entschuldigen bei der Frau Abgeordneten Schreiberhuber und bei den Herren an der Stirnseite, dass sie bei den Power-Point-Präsentationen ein wenig zu kurz kommen. Ich bitte um Nachsicht, aber es ist leider nicht anders gegangen. Ich bitte Herrn Hofrat Höfler.

Univ.-Doz. Hofrat Dipl.-Ing. Leonhard Höfler: Geschätzte Frau Präsidentin, sehr geehrte Mitglieder der Landesregierung, sehr geehrte Damen und Herren! Ich habe nach dem Fahrplan zehn Minuten zur Präsentation des Gesamtverkehrskonzeptes. Auch das ist ein ambitioniertes Ziel. Das heißt, ich muss mehr weglassen als ich sagen kann und jede Auswahl ist subjektiv. Das heißt, Sie werden sicher genug Anlass finden, zu bemerken, was alles fehlt. Wesentliches wurde aber schon gesagt. Das heißt, ich werde in meiner Präsentation andere Schwerpunkte setzen und werde darum einzelne Folien eher kurz behandeln, wenn nicht überspringen.

Vielleicht eine kurze Vorbemerkung. Das Verkehrskonzept hat eine lange Geschichte, eine sehr wechselvolle Geschichte und es hat bereits ein gewisser Abstimmungsprozess stattgefunden. Wir haben ja gehört, Verkehrspolitik ist eigentlich eine Frage des Abgleichs zwischen gegensätzlichen Interessen. Und es ist nicht unwesentlich, welche Erwartungen man mit einem Gesamtverkehrskonzept verbindet. Eine Einschränkung wurde schon getroffen. In der Regel werden von einem Gesamtverkehrskonzept eine lückenlose Auflistung von Maßnahmen erwartet. Um es mit einem Wort zu sagen, das kann das Verkehrskonzept in der derzeit vorliegenden Fassung derzeit noch nicht, weil es eben in der ersten Phase darum geht, Grundsätze und Ziele festzulegen.

Das Zweite, eine zweite Vorbemerkung, von einem Verkehrskonzept werden Erwartungen vollkommen unterschiedlicher Art verbunden. Die einen verbinden mit einem Verkehrskonzept eine Begründung für eine Fortsetzung einer bisherigen Vorgangsweise der bisherigen Politik. Andere sehen ein Verkehrskonzept als einen Impuls um gegenzusteuern. Und in diesem Kontinuum zwischen zwei gegensätzlichen Positionen kann man sich aussuchen, was man von einem Verkehrskonzept erwartet und was man will.

Es ist bereits gesagt worden, dass man auf der Ebene der Ziele, der abstrakten Ziele, relativ leicht Konsens findet, dass es im Einzelfall jedoch konfliktbehaftet ist. Das hat auch die bisherige Diskussion gezeigt.

Die Verkehrsentwicklung und die Entwicklung der Motorisierung wurde bereits erwähnt. Ich ergänze die bisherige Ausführung noch um eine Bemerkung, nämlich um die, dass hier der dargestellte Motorisierungsgrad, der in Oberösterreich im Jahr 2020, 2030 knapp über 700 PKW pro tausend Einwohner liegen wird, damit die Grenze der Entwicklung noch nicht erreicht hat. Das heißt, wir gehen davon aus, dass sich nach einer Trendentwicklung die Motorisierung weiter fortsetzen wird und wir gehen von Sättigungsgraden von ungefähr 800 bis

850 PKW pro tausend Einwohner aus, wie gesagt, nach der Trendentwicklung. Nach diesem Szenario wären in Oberösterreich knapp über eine Million PKW zum Verkehr zugelassen.

Eine weitere Bemerkung, habe ich bereits angesprochen, ein Verkehrskonzept beabsichtigt eine längerfristige Betrachtung, also nicht sozusagen was heute und morgen geschieht, sondern eine längerfristige Perspektive. Bei einer längerfristigen Perspektive schauen die Dinge manchmal anders aus als bei einer Momentaufnahme, bei einer Momentbetrachtung.

Eine weitere Bemerkung möchte ich mir noch erlauben. Ein Verkehrskonzept tritt an mit dem Anspruch einer Optimierung des Gesamtsystems. Ein Gesamtsystem ist was anderes als die Optimierung von Teilsystemen. Es ist bereits angesprochen worden, es gibt ja durchaus zukunftsweisende Überlegungen im Straßenbereich, im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Man würde sagen, aus steuerungstheoretischer Sicht, das ist die Optimierung von Teilsystemen. Ein Verkehrskonzept geht darüber hinaus und vertritt die Auffassung, dass die Lösung der genannten Probleme nur dann erreicht werden kann, wenn man dazu übergeht, die Optimierung von Teilsystemen zu einer Gesamtoptimierung zu bringen.

Auch diese Folie wurde bereits gezeigt, das heißt, die Entwicklung des Personenverkehrs, dargestellt in Wegen der Bevölkerung. Auch hier muss ich darauf hinweisen, wenn wir die Fahrleistungen zugrunde legen, das heißt auch, die Entwicklung der Entfernungen berücksichtigen, dann liegen die Wachstumsraten deutlich darüber. Gleiches gilt auch für den Güterverkehr. Hier dargestellt das Verkehrsaufkommen. Wenn wir die Verkehrsleistung berücksichtigen, also Tonnenkilometer oder LKW-Kilometer, müssen wir nach der Trendannahme mit Wachstumsraten rechnen, die etwas über diesem Trend liegen, weil, das wissen wir aus Erfahrung, die Transportweiten und die Fahrtweiten tendenziell steigen.

Die vom Verkehr ausgehenden Wirkungen werden, um eine Vereinheitlichung herbeizuführen, in der Regel mit Kosten bewertet. Das Ergebnis dieser Kostenbewertung bezeichnet man als die volkswirtschaftlichen Kosten, externen Kosten, sozialen Kosten, wie auch immer. Aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre im Abgasbereich kann man davon ausgehen, dass die externen Kosten oder die volkswirtschaftlichen Kosten geringfügig abnehmen, aber trotzdem einen Plafond erreichen, das heißt, eine beliebige Senkung nach unten wird nicht zu erwarten sein mit den gegenwärtig verfolgten Strategien.

Diese Folie wurde schon gezeigt, die übergehe ich. Es leitet sich daraus, wie bereits gesagt, eine gewisse Handlungsnotwendigkeit im Bereich des Verkehrs ab. Verkehrspolitische Strategien, das wurde schon erwähnt. Über dieses Thema könnte man lange diskutieren und es geht im Wesentlichen um die Frage, welche Steuerungsfähigkeit eigentlich ein Verkehrskonzept umfasst. Das heißt, was ist mit einem Verkehrskonzept zu steuern? Da kann man bereits das vorhin Gesagte anwenden, diese beiden Extrempositionen. Auf der einen Seite hören wir den Hinweis, "eigentlich ist eh sehr wenig veränderbar", auf der anderen Seite gibt es so was wie einen Störungsoptimismus. Es ist sehr viel machbar. Da ist vielleicht in die Diskussion einzubringen, bei einer längerfristigen Betrachtung ist vieles oder manches veränderbar, was bei einer kurzfristigen Betrachtung unveränderbar erscheint. Und nachdem das Gesamtverkehrskonzept längerfristig strategisch angelegt ist, ist es durchaus denkbar, dass manche Trends, die dargestellt wurden, veränderbar und gestaltbar sind.

Die Teilbereiche des Verkehrskonzepts aus dem Zielsystem wurden bereits erwähnt. Das ambitionierte Ziel des Verkehrskonzepts ist, dass die Nachhaltigkeit und zwar die Nachhaltigkeit im ursprünglichen Sinn des Wortes - Nachhaltigkeit wird ja sehr vielfältig verwendet - ich sage im ursprünglichen Sinn des Wortes, also eine Optimierung, also ein Abgleich zwi-

schen ökonomischen, ökologischen und sozialen Vorgaben. Man kann lange darüber diskutieren, was dazu eigentlich erforderlich wäre. Tatsache ist, wenn man das Ziel der Nachhaltigkeit ernst nimmt, dass in wesentlichen Bereichen Korrekturen, Trendkorrekturen, nicht einmal Trendwende, sondern Trendkorrekturen erforderlich wären.

Was sind die Ziele des Verkehrskonzepts? Das mache ich ganz kurz, die gute Erreichbarkeit. Das heißt von allen Landesteilen sollen zentrale Orte, Einrichtungen des täglichen Bedarfs erreichbar sein. Eine optimale Abstimmung zwischen Verkehrserschließung, Verkehrsangebot, Raumstruktur, eine ausgewogene Aufteilung auf die Verkehrsmittel. Wahrscheinlich etwas mehr als eine ausgewogene Aufteilung, das heißt eine Trendwende, wenn die Ziele, die genannt wurden, Realität werden sollen. Sozial- und umweltverträgliche Verkehrsabwicklung wurde schon erwähnt.

Sehr mutig ist der nächste Punkt: Kostenwahrheit im Verkehr - hätte natürlich eine deutliche Verschiebung der Kostenkomponenten für die Verkehrsteilnehmer, sowohl im PKW-Verkehr als im LKW-Verkehr, zur Folge. Und ein verkehrspolitisches Qualitätsmanagement, das sicherstellt, dass die Maßnahmen den Bedürfnissen der Bevölkerung weitgehend entsprechen.

Die Ziele wurden bereits mehrmals erwähnt. Sie sehen hier eine Grafik der Zielvorgaben im öffentlichen Verkehr. Wir wissen aufgrund der letzten Befragungen 82, 92, 2001, dass bisher der Trend im öffentlichen Verkehr nach unten zeigt. Und wir wissen auch, dass sich ohne wirksame, wirksame gegensteuernde Maßnahmen, diese Trendentwicklung fortsetzen wird. Das Verkehrskonzept geht von der Vorstellung, von der Zielsetzung aus, es soll zumindest eine Stabilisierung auf dem Niveau des Jahres 2001 im öffentlichen Verkehr erreicht werden. In diesem Fall wäre es eine Stabilisierung nach oben, während im Straßenverkehr wir von weiteren Zunahmen ausgehen, und in diesem Fall wäre die Stabilisierung eine Stabilisierung nach unten. Das sind, wie bereits erwähnt, ich wiederhole nur, was schon gesagt wurde, sehr mutige, sehr anspruchsvolle und sehr ambitionierte Zielsetzungen. Ich werde abschließend noch einige Worte dazu sagen.

Der Maßnahmenbereich wurde bereits angesprochen. Ein generelles Maßnahmenprogramm sieht vor, einen barrierefreien Zugang zu den Verkehrssystemen, nachdem eine gute Verkehrserschließung ein unverzichtbarer Teil der Lebensqualität ist. Also, wir sind nun einmal vom Verkehr, auch vom PKW-Verkehr, abhängig und ein Zugang ist ein Teil der Lebensqualität. Die Zielsetzung, diese Abhängigkeit vom PKW-Verkehr durch verbesserte Angebote im öffentlichen Verkehr zurückzuführen und zu vermindern. Generelles Maßnahmenprogramm im öffentlichen Verkehr brauche ich nicht wiederholen, das wurde bereits erwähnt, erschöpfend erwähnt, das Gleiche gilt für den Straßenbereich.

Vielleicht einige Punkte noch zum generellen Maßnahmenprogramm Güterverkehr. Wir wissen aus Erfahrung, dass der Güterverkehr, im speziellen der Straßengüterverkehr, aus der Sicht der Bevölkerung ein gewisses Problem darstellt. Dahinter haben wir noch die ganze Transitediskussion, hören wir ja in Österreich - die die Verkehrspolitik über zwanzig Jahre strukturiert und bestimmt hat - wenn gleich nicht jeder LKW Transitverkehr ist - auch das wurde bereits erwähnt. Tatsache ist, dass natürlich vom Straßengüterverkehr erhebliche Belastungen im Hinblick auf Umweltsituation, Lärmschadstoffe ausgehen, da natürlich der Großteil der Belastungen - ungefähr achtzig bis neunzig Prozent - aufgrund des Anteils des PKW-Verkehrs verursacht werden. Die Zielsetzung ist natürlich schon, den Schienenausbau, das wurde bereits erwähnt, besser zu positionieren. Allein dies wäre ein Thema, über das man lange diskutieren müsste, weil es nicht um einen Schienenausbau geht, sondern auch

um die entsprechende logistische Organisation. Binnenschifffahrt, Anschlussbahnen brauche ich nur oder kann ich nur kurz erwähnen. Eine gewisse Zukunftsperspektive, Zukunftshoffnung im Bereich des Güterverkehrs stellt der kombinierte Verkehr dar, der durchaus bestimmte Entlastungswirkungen bewirken könnte.

Längerfristig betrachtet ist eine Internalisierung der externen Kosten anzustreben. Was das heißt, muss ich ein bisschen übersetzen. Die externen Kosten wurden bereits erwähnt, das ist jener Kostenblock im Bereich der gesamten Kostenrechnung, der derzeit nicht von den Verkehrsteilnehmern getragen wird. Und die Internalisierung bedeutet einen Vorgang, diesen Kostenbereich in die interne Kostenrechnung zu übertragen. Auf gut Deutsch heißt das, die Transporte und auch die Benutzung des LKWs, des PKWs würden entsprechend teurer. Längerfristig betrachtet - auch das ist zu erwähnen - werden die alternativen Verkehrsträger, kombinierter Verkehr, Schienenverkehr, Binnenschifffahrt keinen größeren Rückhalt finden, wenn es nicht gelingt, die Standortstrukturen auf die logistischen Erfordernisse dieser Verkehrsträger abzustimmen.

Generelles Maßnahmenprogramm - auch das wurde schon erwähnt - die Maßnahmen zielen darauf ab, die Umwelt- und Klimabelastungen zu verringern. Notwendig dafür ist, dass alle Akteure, also alle, die im Verkehrsgeschehen tätig sind, zumindest vergleichbare Zielsetzungen verfolgen. Maßnahmen im Bereich der Raumplanung, hier ist besonders der Zentralraum Linz angesprochen, und die ganze Thematik Verkehr und Standortqualität.

Ich komme zum Abschluss, meine zehn Minuten sind schon vorbei. Es wurde, glaube ich, erkannt, dass ein Verkehrskonzept, das eine gewisse Steuerungsabsicht verfolgt, sich in einem Spannungsfeld befindet, im Spannungsfeld einerseits mit vorhandenen verkehrspolitischen Maßnahmen kompatibel zu sein und auf diese aufzusetzen. Da wurde das schöne Wort geprägt, ein Verkehrskonzept soll anschlussfähig sein an die aktuelle Verkehrspolitik. Andererseits soll ein Verkehrskonzept Visionen entwickeln. Soll auch eine gewisse visionäre Perspektive entfalten. Und diese visionäre Perspektive wurde in oberösterreichischen Verkehrskonzept versucht. Die Zielsetzungen wurden genannt, es wurde auch bereits erwähnt, dass die Zielsetzungen sehr anspruchsvoll sind. Ich glaube, es ist auch Farbe zu bekennen, und zwar in der Weise, dass die Zielsetzungen mit den bisher formulierten Maßnahmen nicht erreicht werden können. Es wäre konsequente Realitätsverweigerung zu glauben, die Ziele im Verkehrskonzept wären mit den bisher verfolgten Maßnahmen zu erreichen, sondern es sind neue Maßnahmekategorien zu finden.

Ich bin eigentlich schon am Ende meiner Ausführungen. Vielleicht ein letzter Satz noch: Auch wenn im derzeitigen Verkehrskonzept die Maßnahmen noch nicht ausformuliert sind, so ist die Messlatte für die Qualität eines Verkehrskonzept sicher die Anzahl der Maßnahmen, wie umsetzungsfähig sie sind. Und letzten Endes auch, welche Steuerungskapazität mit diesen Maßnahmen erreicht wird. Danke schön.

Erste Präsidentin: Danke vielmals Herr Hofrat Dr. Höfler. Beinahe, würde ich sagen, in der Redezeit. Dafür danke ich Ihnen. Bei alle anderen wird es wohl auf die gemeinsame Willensbildung auch vieler der hier Anwesenden ankommen. Damit leite ich über vom quasi internen auf den externen Bereich. Bedanke mich sehr herzlich, dass die Repräsentanten der Wirtschaftskammer und der Arbeiterkammer Oberösterreichs unsere Einladung angenommen haben. Ich darf den Herrn Wirtschaftskammerpräsidenten Dr. Rudolf Trauner und den Präsidenten der Arbeiterkammer Herrn Dr. Kalliauer sehr herzlich dafür danken und Sie begrüßen und mit Ihnen darf ich alle Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Interessensvertre-

tungen begrüßen. Ich darf zuerst den Herrn Wirtschaftskammerpräsidenten Dr. Trauner um seine Ausführungen bitten.

Präsident Dr. Rudolf Trauner: Besten Dank auch für die Einladung. Ich glaube, es ist sehr wichtig, gerade das Thema Verkehr aus den unterschiedlichen Positionen auch zu beleuchten. Aus unserer Sicht ist es natürlich so, dass ein funktionierender Wirtschaftskreislauf natürlich auch Mobilität braucht und Verkehr braucht, weil oft auch das Feindbild LKW in der Öffentlichkeit ein bisschen dargestellt wird. Es ist halt so, dass jeder Kilometer, den ein LKW fährt, bestellt ist, dass etwas, das produziert wird, auch verkauft werden muss, und dass jede Ware zum Kunden muss oder der Kunde zur Ware und jeder Beschäftigte eben zu seinem Arbeitsplatz fahren oder der Arbeitsplatz zum Beschäftigten kommt. Das heißt, für uns ist der Verkehr sicher der Blutkreislauf der Wirtschaft. Natürlich ist es wichtig, dass wir auch eine regionale Wirtschaft forcieren. Wenn es gelingt, etwas vor Ort zu produzieren und dann vor Ort auch in den Regionen zu verkaufen im Bereich der Nahversorgung, ist es natürlich der beste Weg, aber trotzdem auch die Regionen brauchen eine entsprechende verkehrsmäßige Anbindung, eine Infrastruktur, eine entsprechende Erreichbarkeit. Denn letzten Endes werden auch hier Waren produziert, die dann an einen breiteren Markt verkauft werden müssen.

Wir wissen, dass die Globalisierung eine Tatsache ist. Da kommen wir nicht dran vorbei. Es ist die Frage, wie gehen wir damit um? Oberösterreich ist das Exportland Nummer eins in Österreich und dem müssen wir auch entsprechend Rechnung tragen. Die Grenzen werden nicht mehr dicht gemacht. Und daher brauchen wir auch die verkehrsmäßige Anbindung. Wir brauchen den überregionalen Verkehr genauso wie den regionalen, das hochrangige Netz wie das niedrigrangige und natürlich selbstverständlich keinesfalls nur die Straße alleine, sondern gleichwertig und - das ist sehr gut auch herausgekommen - die Schiene, aber auch die Wasserstraße. Wir brauchen eine bessere Anbindung des Linzer Flughafens, auch das ist ganz wichtig, und wir brauchen eine bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern, den so genannten kombinierten Verkehr. Da waren wir eigentlich schon weiter, als wir es jetzt sind. Das man halt wirklich überlegt, wenn ein Produkt von A nach B transportiert wird von der Logistik her, was würde auch in der Kombination der verschiedenen Verkehrsträger hier Sinn machen, nicht nur hier aus umweltpolitischen, sondern natürlich auch aus finanziellen und wirtschaftlichen Erwägungen heraus.

Wir haben uns bewegt von der so genannten klassischen Verkehrspolitik. Es gibt eine Nachfrage, einen Bedarf, eine entsprechende Verkehrsinfrastruktur, und dann eben bestimmte Spielregeln, wie das Ganze abläuft, zu einer integrierten und gesamtheitlichen Verkehrspolitik, auch das ist hier schon sehr gut erwähnt worden. Es gibt eben viele Konflikte, die hier gelöst werden müssen. Es gibt unterschiedliche Ansprüche, die unter einem Hut gebracht werden müssen. Was uns sehr wichtig ist dabei, ist, dass die neue Generation der LKWs in großem Maße schon entsprechend Schadstoffreduzierungen herbeiführt. Das geht bis zu siebzig, achtzig Prozent gegenüber den so genannten alten LKWs, die jetzt noch auf der Straße sind. Also, man kann hier mit neuen umweltfreundlichen Technologien sehr viel bewegen.

Oberösterreich liegt im Zentrum Europas. Es gibt viele Standortfaktoren, dazu gehört die Bildung, die Technologie, dazu gehört es, dass Oberösterreich sehr viele große, mittlere und kleine Betriebe hat. Es gibt eine sehr große Ausgewogenheit zwischen den Betrieben, auch nach Branchen. Aber ein genauso wichtiger und gleichwertiger Faktor wie beispielsweise die Bildungspolitik ist auch die Verkehrspolitik. Wir haben eine sehr gute Lage und müssen das in der Infrastruktur entsprechend nutzen. Und daher ist es beispielsweise sehr schade, wenn wir sagen Summerauerbahn, Pyhrnbahn, gerade hier im Bereich der Eisenbahn, Ausbau

Richtung West und Ost. Einerseits sagen wir, wir wollen verlagern von der Straße auf die Schiene und auf der anderen Seite - wir haben hier ja auch eine sehr langjährige Sozialpartnereininitiative, was die Summeraubahn beispielsweise betrifft - haben wir da nicht die Infrastruktur, die dafür notwendig ist. Daher ist uns das ganz wichtig. Wichtig ist uns auch, dass die Verkehrsachsen natürlich vor allem für den eigenen Verkehr tätig sind, also primär für den eigenen Verkehr innerhalb Oberösterreichs oder mit den Nachbarregionen. Der Transitanteil - wurde auch schon erwähnt - ist nach gefahrenen Kilometern in Oberösterreich acht Prozent, nach beförderten Tonnen zwölf Prozent. Der Hauptteil des Straßengüterverkehrs ist natürlich im Nahverkehr. Hier ist die Situation so, dass eben achtzig Prozent der Güter nicht weiter als achtzig Kilometer befördert werden. Und hier gibt es kaum eine wirtschaftlichere Alternative eben zum LKW.

In Österreich ist eigentlich bis jetzt nicht so sehr diskutiert worden, dass wir im Schienengüterverkehr im europäischen Vergleich jetzt schon an der Spitze liegen, nämlich vierzig Prozent Anteil des Gütertransportes findet auf der Schiene statt. Und hier ist seit dem Jahr 2005 Österreich der Erste, konstant vor Schweden, der Schweiz, vor Deutschland und Italien hat einen enormen Zuwachs, nämlich vierzehn Prozent im Schienengüterverkehr. Auch wenn das heute in den Medien anders dargestellt wurde. Unsere Informationen sind über Jahre, dass es hier einen sehr guten Zuwachs im Schienengüterverkehr gibt. Und das Positive dabei ist auch, dass die ÖBB im Schienengüterverkehr Gewinne macht und positive Ergebnisse schreibt. Daher geht es, wenn es um Verlagerungen von Gütertransporten auf die Schiene geht, natürlich einmal um eine entsprechende Infrastruktur. Man braucht für die Unternehmungen einen Gleisanschluss. Die Transportentfernung muss geeignet sein. Die Praktiker sagen, dass in etwa 600 Kilometer die Grenze ist, wo wirklich Schienentransport sinnvoll durchgeführt werden kann. Es geht natürlich auch auf kürzeren Strecken, wenn es eine entsprechende Anbindung gibt. Aber in der Praxis wird sich das in etwa auf 600 Kilometer einpendeln. Und es ist so, dass gerade im Einzelfall natürlich auch entsprechende Transportanforderungen sind. Es hängt davon ab, welches Gut wird transportiert, welche Menge, wie viel Zeit steht zur Verfügung.

Wir haben in der letzten Zeit gewaltige Fortschritte gehabt, die wir wirklich sehr positiv hier auch erwähnen möchten. Vor allem auch die Ortsumfahrungen, Welser Westspange, Westautobahn, Pyhrnautobahn, auch der Ennschafan, alle diese Maßnahmen möchten wir besonders erwähnen, aber natürlich haben wir auch noch Wünsche und Prioritäten zu setzen. Und da möchte ich einige, die uns von Seiten der Wirtschaft sehr wichtig sind, hier noch einmal in den Mittelpunkt stellen. Das ist natürlich die Linzer Lösung, Westring, Nordring, die A26, die Linzer Autobahn, die Mühlviertler Schnellstraße, Anbindung von Steyr, Umfahrung Dietach wird ja heuer eröffnet, das Regionalnetz in ganz Österreich, im Inntal besonders die Umfahrung Mattighofen, Fortführung des viergleisigen Ausbaus der Westbahn, Anbindung des Flughafens, Vernetzung der Schienenstrecken im Zentralraum, aber auch die verbesserte Schiffbarkeit der Donau. Ich glaube gerade auch auf der Wasserstraße würde noch sehr viel drinnen sein. Die Rahmenbedingungen für den Verkehr weiter verbessern. Es geht um die Liberalisierung. Es gibt jetzt ja schon dreißig Eisenbahnunternehmen in Österreich, die hier die Schiene benutzen. Es geht um alternative Finanzierungsformen, um PPP-Modelle, die glaube ich, sehr wichtig sind, um auch gewisse Maßnahmen vorzuziehen. Eine Verbesserung der Logistik, Verkehrstelematik verbessert einsetzen. Das heißt, die neuen Technologien, was Stauwarnungen, Geschwindigkeitsregelung und so weiter betrifft, auch tatsächlich hier umsetzen.

Wir haben sechs Grundforderungen aufgestellt, die Sie auch hier noch einmal vorfinden. Wichtig dabei ist uns, dass wir eben vermeiden möchten, dass Behinderungen und Verteue-

rungen der Mobilität hier eingesetzt werden, um den Verkehr zu regeln. Da muss man sehr sensibel sein, bei Verboten, Nachfahrverboten, Geschwindigkeitsbeschränkungen, um eben hier die Wirtschaft nicht zu treffen. Es wird eben nicht möglich sein, dass sich Oberösterreich vom österreichischen Verkehrszuwachs abkoppelt. Die Wirtschaft bekennt sich zum Road Pricing für Kfz über 3,5 Tonnen, aber nicht für Road Pricing auf Bundesstraßen, keine Erweiterung und auch nicht auf unter 3,5 Tonnen. Ansonsten ist es so, dass wir auch unsere Experten mitgenommen haben, Spartenobmann Schneckenreither wird nachher noch aus der Sicht der Verkehrswirtschaft ein kurzes Statement abgeben, Mag. Strasser und Ing. Jachs als unsere Verkehrsexperten und unsere Umweltexperten Dr. Punz und Dr. Mayr stehen ebenfalls zur Diskussion gerne zur Verfügung.

Erste Präsidentin: Danke vielmals Herr Präsident Dr. Trauner, so wie eine gute verkehrliche Infrastruktur für die Standortsicherung der Wirtschaft notwendig ist, betrifft diese verkehrliche Infrastruktur natürlich auch die Beschäftigungssituation und die Lebensqualität der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Ich darf daher den Präsidenten der Arbeiterkammer, Herrn Dr. Johann Kalliauer jetzt um seine Ausführungen bitten.

Präsident Dr. Johann Kalliauer: Danke Frau Präsidentin. Ich darf, meine Damen und Herren, unmittelbar an die Ausführungen der Wirtschaftskammer anschließen. Vielleicht eine Vorbemerkung, der Zeitplan für die heutige Enquete ist mindestens so ambitioniert wie das Gesamtverkehrskonzept, wir liegen hinter dem Zeitplan, das zeigt für mich und ist für mich ein Symbol, dass wir auch in dieser Frage dringenden Handlungsbedarf haben. Es auch eine Frage der Schnelligkeit ist, wie wir zu Entscheidungen und Planungen kommen, um einer Entwicklung gegenzusteuern, die wir auch so einschätzen, wie in der Analyse jetzt schon mehrfach betont, es ist sicherlich die Thematik des Straßenverkehrs, die Entwicklung und die rückläufige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs ein Thema. Daher gleich vorweg, ein Projekt, das uns sehr am Herzen liegt, auch als Sozialpartner immer noch, und wo es uns gar nicht schnell genug gehen kann, das ist das Thema Eisenbahnlinie Summerau-Pyhrn. Hier gibt es ja auch Kooperationen mit anderen Bundesländern, und ich glaube, das wäre ein wesentlicher Punkt aus Sicht der Arbeiterkammer. Wir schätzen es so ein, dass eine Trendwende in der Entwicklung, die skizziert wurde und nur durch eine weitere Forcierung des öffentlichen Verkehrs möglich ist. Vor allem aus Sicht der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ist die Verbesserung der Qualität im öffentlichen Verkehr im Zentralraum eine wesentliche Frage. Wir schätzen positiv ein, dass es hier bereits eine Reihe von Initiativen in der Vergangenheit gegeben hat. Ich glaube aber, eine weitere Qualitätsoffensive im Zentralraum angesichts von 80.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die tagtäglich alleine nach Linz einpendeln, ist auch ökonomisch und ökologisch sicherlich sinnvoll.

Damit wäre ich bei einem zweiten Punkt, der aus unserer Sicht wichtig ist. Die Anbindung der Mühlkreisbahn an das Gesamteisenbahnnetz im Sinne einer City-S-Bahn. Jede Zeit, die wir verlieren, ist eine vertane Chance, hier wirklich eine Entlastung zu bringen. Mit dieser Anbindung würden wir es schaffen, dass wir für rund 20.000 Arbeitsplätze eine Erreichbarkeit zu Fuß bis zu sieben Minuten und damit eine hohe Attraktivität des Verkehrs erreichen. Ein bisschen Sorge bereitet mir, dass auch im Konzept auf Seite 101 das Thema Rail-Light hier immer wieder ins Treffen geführt wird, wenn damit gemeint ist, dass man die Straßenbahnvariante wählt und die Mühlkreisbahn im oberen Bereich vielleicht einstellt, dann wäre das etwas, was unsere Zustimmung keinesfalls finden würde. Die Chance, die wir haben auch mit den prognostizierten Steigerungen der Fahrgastzahlen, sollten wir uns einfach nicht entgehen lassen.

Vielleicht ein Hinweis auch noch zum öffentlichen Verkehr, ergänzend zu den bisher bereits erwähnten Notwendigkeiten, vor allem für die Frauen ist die Thematik öffentlicher Verkehr noch viel wesentlicher und für die Erhöhung der Mobilität ein ganz entscheidender Faktor. Daher auch positiv das Grundbekenntnis zu einer generellen Mobilität für alle, und hier glaube ich, muss man vor allem auch den ländlichen Raum mit in Betracht ziehen, es hat ja leider Gottes in der Vergangenheit einige Entwicklungen gegeben, die nicht unbedingt zu einer Forcierung dieses Bereiches geführt haben. Das Thema Sicherheit ist für uns ein Thema, wobei ich glaube, dass es neben der Frage der Kontrolle vor allem für einzelne Bevölkerungsgruppen eine Reihe von zusätzlichen Initiativen geben soll.

Zum Straßenbau in aller Kürze. Hier kann ich mich, was die Prioritätenreihung anlangt, fast nahtlos meinem Vorredner Präsident Trauner anschließen. Was die Rahmenbedingungen anlangt, die eingefordert wurden, würde es sicherlich noch einer Diskussion bedürfen, vielleicht neben der Anbindung Steyr, die für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und für den gesamten Wirtschaftsraum ganz wesentlich ist, und daher für uns neben dem Linzer Zentralraum hohe Priorität hat, auch das Thema sinnvoller Ausbau der A8 als eine der Hauptverkehrsadern und daher auch eine der Hauptproblemzonen, ist für uns eine ganz wesentliche Frage. Was wir uns wünschen würden, wäre eine Konkretisierung im Straßenbereich, vor allem auch im Hinblick auf längerfristige Planung, sowohl was die finanzielle Situation anlangt, als auch die Rahmenbedingungen, die überhaupt Trassenführungen ermöglichen, hier glaube ich, ist es gut, wenn wir möglichst rasch in eine Konkretisierung kommen. Das vielleicht aus Sicht der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, der Arbeiterkammer Oberösterreichs zum vorliegenden Gesamtverkehrskonzept.

Erste Präsidentin: Danke vielmals Herr Präsident Dr. Kalliauer. Als nächsten Redner bitte ich Herrn Dipl.-Ing. Martin Blum um seine Ausführungen. Er ist vom Verkehrsclub Österreich, mit ihm begrüße ich auch alle Damen und Herren, die aus den so genannten Autofahrerorganisationen und Konsumenteninformationen, die sich mit dem Verkehr beschäftigen, herzlich begrüßen. Herr Dipl.-Ing. Martin Blum beschäftigt sich mit der Verarbeitung von inhaltlichen Vorschlägen der Erarbeitung von Lösungen und die Stellungnahmen zu Gesetzesentwürfen im Verkehrsclub Österreich. Ich darf um die Ausführungen bitten.

Dipl.-Ing. Martin Blum: Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, herzlichen guten Tag auch von meiner Seite! Wie die Wirtschaftskammer setzt sich auch der VCÖ dafür ein die Mobilität zu sichern, ein hohes Maß an Mobilität zu gewährleisten. Oft scheiden sich die Geister dann daran, was Mobilität bedeutet, wir definieren Mobilität so: "Menschen die Möglichkeit zu geben, zeitsparend, kostengünstig und sicher ihre Wege zu erreichen." Diese Mobilitätsfunktion geht über den einen Begriff des Verkehrs hinaus, Mobilität in diesem Sinne wird vielfach gewährleistet mit einer guten Raumordnung, mit einer intakten Dorfstruktur, denn dann sind die Wege kurz und Mobilität ist gewährleistet. Der VCÖ begrüßt ausdrücklich die Erstellung des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich, denn die Politik hat die Aufgabe, die Zukunft aktiv zu gestalten, und dafür sind mittel- und langfristige Ziele nötig, diese Ziele werden durch das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich vorgegeben. Ich habe es nur allzu oft erlebt, dass Gesamtverkehrskonzepte zu Maßnahmenprogrammen verkommen sind. Maßnahmenprogramme können nicht die Lösung einer zukünftigen Verkehrspolitik sein, denn sie sind zumeist kurzfristig orientiert. Wichtig ist es, Ziele zu definieren, die Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich sind ambitioniert, das Ziel nach einem konstanten Anteil des PKW-Verkehrs, das bedeutet natürlich in der Schlussfolgerung, dass die Fahrleistung des PKW-Verkehrs zunimmt und zwar um 28 Prozent.

Werfen wir einmal einen Blick wie es derzeit in Österreich aussieht, die Tageswegemenge, also jene Strecke, die die Österreicher derzeit pro Tag zurücklegen, nimmt kontinuierlich zu. Im Jahr 1950 war jede Österreicherin und Österreicher im Durchschnitt acht Kilometer am Tag unterwegs, heute sind es etwa 40 Kilometer, und dieser Trend hält weiter an, wenn wir weiter handeln wie bisher. Sehr geehrte Damen und Herren, entscheiden Sie selbst, möchten Sie auch künftig immer weitere Strecken im täglichen Leben zurücklegen, 60 Kilometer täglich und mehr? Ich denke, es kann nicht das Ziel sein, das verfolgt wird. Diese ansteigende Gerade ist auch kein Grundgesetz, kein Naturgesetz, das Land Oberösterreich hat hier die Möglichkeit, Einfluss zu nehmen, mit dem Gesamtverkehrskonzept wurden hier Wege aufgezeigt, wie das funktionieren kann, wie das funktionieren könnte. Diese Entwicklung hat natürlich auch enorme Folgen, diese Grafik zeigt die Darstellung der Kosten des Verkehrs als Anteil des Bruttoinlandsproduktes, auch hier sehen wir, der Verkehr kostet immer mehr, die monetären Kosten des Verkehrs betragen mittlerweile mehr als ein Viertel des österreichischen Bruttoinlandsproduktes, Sie werden sich jetzt fragen, was sind das für Kosten. In dieser Grafik gehen ein Infrastrukturkosten, genau so wie die Kosten der Pendlerin und des Pendlers, die weite Wege etwa aus dem oberen Mühlviertel zur Arbeit zurücklegen müssen. Auch diese Darstellung, auch diese Entwicklung ist kein Naturgesetz, das kann verhindert werden, wenn der Verkehr effizienter gestaltet wird, dann kann sich der Anteil der Kosten, der für den Verkehr aufgewendet werden muss, reduzieren. Das heißt, Pendlerinnen und Pendlers müssen nicht ständig mehr Geld für ihren Weg zur Arbeit ausgeben.

Dann noch eine Grafik, die zeigt, dass zunehmender Verkehr im hohen Maße auch bereits der Wirtschaft schadet und zwar in Ballungszentren. Es ist ein Beispiel aus Wien hier im Inneren Bezirk: Wie viele Menschen können einen Standort innerhalb von 15 Minuten erreichen? Im Jahr 1961 konnten 240.000 Menschen in den Wiener Innenbezirken einen Standort innerhalb von 15 Minuten erreichen, im Jahr 2001 waren es nur mehr weniger als die Hälfte, das heißt, die Erreichbarkeit sinkt durch zunehmende Motorisierung. Jeder von Ihnen wird wahrscheinlich Staus kennen oder gegenseitige Behinderungen durch den Verkehr, das wird durch zu viel Verkehr ausgelöst. In Los Angeles, die Stadt, die bekannt ist dafür, dass sie sehr großflächig ist, werden Standorte innerhalb von 15 Minuten nur von 72.000 Menschen erreicht.

Wie sieht nun die konkrete Beurteilung des Gesamtverkehrskonzeptes anhand dieser Entwicklungen aus? Nun, im Gesamtverkehrskonzept wurden einige Maßnahmen dargestellt oder künftig zu entwickelnde Maßnahmen, die sehr wichtig sind und die richtige Entwicklung aufzeigen, dazu gehört etwa der Taktfahrplan und die Regionalverkehrskonzepte in Oberösterreich. Schweizer Beispiele zeigen, dass Taktfahrpläne geeignet sind den Anteil des öffentlichen Verkehrs zu heben, die Schweiz hat das geschafft mit der gleichen Maßnahme. Ähnlich ist es mit dem Radverkehrskonzept, steigende Anteile des Radverkehrs sind möglich, ich möchte Ihnen hier ein Beispiel bringen aus dem Bundesland Vorarlberg. Das Bundesland Vorarlberg tut sehr viel zur Förderung des Radverkehrs, etwa zehn Prozent des Budgets für Landesstraßen werden dort in Radwegeinfrastruktur investiert. Radverkehrsprojekte in Gemeinden werden zu 50 Prozent von Seiten des Landes unterstützt, das heißt, hier wird sehr viel getan, Geld wird in die Hand genommen, das ist wichtig, um Radverkehrsanteile zu erhöhen. Schließlich weisen auch neue Grundsätze, die im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich verankert sind in eine richtige Richtung, nämlich dass auch bei der Straßenplanung mehr auf die Nachhaltigkeit Wert gelegt wird.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, diese Maßnahmen sind noch nicht sehr konkret definiert im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich, und der Erfolg des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich wird maßgeblich davon abhängen, wie gut diese Maßnahmen in

weiterer Folge umgesetzt werden. Das heißt, das Gesamtverkehrskonzept ist wichtig zur Zieldefinition, wohin wollen wir, wohin soll die Reise gehen, die Maßnahmen, die uns dorthin bringen, müssen erst folgen und hier sind sicherlich politische Anstrengungen notwendig, die in vielen Bereichen ein Umdenken erfordern werden, was Prioritäten und Mitteleinsatz finanzieller Natur betrifft.

Was ist konkret nötig? Bei Infrastrukturprojekten wäre es sehr wichtig, Kosten-Nutzen-Untersuchungen verkehrsträgerübergreifend im verstärkten Ausmaß durchzuführen. Ganz wichtig ist hier auch, wenn die Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes erreicht werden sollen, den nicht motorisierten Verkehr in derartigen Kosten-Nutzen-Untersuchungen zu berücksichtigen. Für die Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes ist es auch wichtig, bereits aktuelle Infrastrukturprojekte auf die Übereinstimmung mit den Zielen des Gesamtverkehrskonzeptes zu überprüfen und nicht nur zukünftige, denn bereits aktuelle Projekte beeinflussen maßgeblich die künftige Entwicklung in zehn, zwanzig Jahren, und Maßnahmen im Bereich Raumordnung werden maßgeblich über die Zielerreichung bestimmen. Wenn man aufs Land sieht, dann merkt man, Einkaufszentren sprießen aus dem Boden. Es gibt eine Zahl, in Deutschland werden 17 Prozent der Einkaufszentren auf der grünen Wiese errichtet, in Österreich werden 51 Prozent der Einkaufszentren auf der grünen Wiese errichtet. Das verursacht Verkehr, hier gilt es, in der Raumordnung gezielt entgegenzusteuern, es wären einige Maßnahmen denkbar, beispielsweise Verkehrserregerabgaben. Hier kann das Land derzeit schon aktiv werden, Abgaben auf Großparkplätze, Gemeinden können etwa Grundsteuer erhöhen für Parkplätze, da kann das Land aktiv werden, um Anreize dafür zu setzen. Es können Schritte gesetzt werden, künftig Standorte, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind, die Stellplatzverpflichtung, die Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen aufzuheben, das ist eine wichtige Maßnahme. Was derzeit maßgeblich die Zersiedelung fördert, sind die Zuschüsse zu den Erschließungskosten, Bund und Land zahlen einen großen Anteil der Erschließungskosten, hier wäre es wichtig, die Erschließungskosten in Randlagen nicht mehr zu fördern.

Insgesamt zum Schluss für die Zielerreichung ist es nötig, die Maßnahmen rasch und weitreichend umzusetzen, und ich denke, Herr Höfler hat hier erwähnt, dass es fast nicht möglich wäre, die Maßnahmen zu erreichen. Ich meine, wenn hier wirklich strukturelle Änderungen passieren, auch was den Mitteleinsatz betrifft, dann können diese Ziele erreicht werden, ob diese Änderung der Politik erfolgt, das liegt vielfach auch in Ihren Händen. Herzlichen Dank.

Erste Präsidentin: Ich danke Ihnen Herr Dipl.-Ing. Martin Blum für Ihre Ausführungen und für Ihr Kommen sehr herzlich. Vor der Diskussion haben wir noch einen Beitrag, ich begrüße und bitte Herrn Dipl.-Ing. Franz Schwammenhöfer um seine Ausführungen. Herr Dipl.-Ing. Franz Schwammenhöfer ist Leiter der Abteilung Gesamtverkehrsmanagement, Logistik und Telematik im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Seine Abteilung befasst sich unter anderem mit der Koordination der Gesamtverkehrspolitik und der Umsetzung des Generalverkehrsplanes. Bitte Herr Dipl.-Ing. Schwammenhöfer.

Dipl.-Ing. Franz Schwammenhöfer. Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank, ich werde jetzt versuchen in den nächsten zehn Minuten hier einen Bogen zu spannen in der Genese dieses Konzeptes, Grunddarstellung des Leitbildes von der Ableitung eines Verkehrskonzeptes aus dem Leitbild und der mit Sicherheit notwendigen Konkretisierung im Rahmen eines entsprechenden Programms. Aus Sicht des Bundes in Überprüfung der Kompatibilität mit entsprechenden Bundeskonzeptionen bzw. auch hier den Benchmark versuchen zu anderen Konzepten in anderen Bundesländern.

Zu allererst einmal herzlichen Glückwunsch. Dieses vorliegende Konzept ist sicherlich das umfangreichste, mit Sicherheit auch ganzheitlichste Konzept im Bundesländervergleich, was hier an Bestand vorliegt. Es ist mit Sicherheit auch das Konzept mit dem höchsten Anspruch, mit dem höchsten Anspruch an alle Verkehrsträger, an all das, was hier unter dem Bereich Verkehr subsumiert werden kann, in seinen Kernaussagen, Festschreibung der Nachhaltigkeit, Sicherung der Mobilität, ist es im europäischen Kontext und dem Stand der Technik der europäischen Verkehrspolitik. Was es neu und anders macht ist eine Reihe von Themenbereichen, die in anderen Konzepten vor allem auf Landesebene bisher in der Art und Weise nicht oder nur kaum oder am Rande angesprochen worden sind. Es ist zum einen der Themenbereich Raum und Verkehr, also das Bekenntnis zu einer Neuordnung der Raumordnung oder zu einer Neuordnung der Beziehung zwischen Raum und Verkehr, auffallend ist auch das Abgehen von der Optimierung von Teilverkehrsmengen, Straßengüterverkehr oder der Teilverkehrsmenge, das wurde bereits erwähnt, das, was so die Konzepte der 80er und 90er Jahre gekennzeichnet hat. Deshalb verdient dieses Konzept besonderen Beifall, es ist eines der ersten Konzepte, welches den motorisierten Individualverkehr, den PKW-Verkehr in den Mittelpunkt der verkehrlichen Überlegungen rückt, dort war, von der erzeugten Verkehrsmenge nämlich auch hingehört.

Noch einmal kurz zurück zur Nachhaltigkeit. Die Nachhaltigkeit beinhaltet gleichzeitig drei Dimensionen, ökologisch, ökonomisch, sozial, die Ziele rivalisierend sind. Von einer Nachhaltigkeit ist mit Sicherheit nicht die Auflösung aller Widersprüche zu erwarten. Was von einer Nachhaltigkeit allerdings zu erwarten ist, ist eine Aufbereitung dieser rivalisierenden Ziele und die Darstellung dieser Ziele für eine Entscheidung dieser Ziellaufwege im Rahmen einer politischen Diskussion.

Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss Mehrheiten schaffen. Nur etwas, was Mehrheiten schafft und mehrheitsfähig ist, ist nachhaltig. Wie gesagt, die Miteinbeziehung des motorisierten Individualverkehrs ist sehr fortschrittlich, erfolgt aber teilweise, und verstehen Sie es nicht als Kritik sondern als Anregung, teilweise in etwas undifferenzierter und teilweise in etwas wenig konkreter Form. Wenn Sie Seite 16 und Seite 56 hernehmen, auf Seite 16 sind restriktive Maßnahmen, auf Seite 56 sprechen Sie explizit von einer Verteuerung des Autoverkehrs. Unterschätzen Sie in diesem Zusammenhang nicht das, was in der Soziologie als kognitive Dissonanz bekannt ist, nämlich das Phänomen, dass der, auch wenn er stark vom Verkehr betroffene Maßnahmen der Beschränkung und Einschränkung in erster Linie als Angriff auf die eigene Selbstbestimmung versteht, das heißt also, dass hier, und dieses Konzept ist eines der ersten Konzepte, das alle Bürger im Land betrifft, es ist kein Güterverkehrskonzept, es ist ein Gesamtverkehrskonzept, das betrifft wirklich alle, dass hier sicher ein Teil der Maßnahmen von der Fristigkeit her zumindest mittelfristig anzusetzen ist. Kurzfristig werden wohl bei der einen oder anderen Maßnahme hier die Unterstützungen fehlen.

Auch ein Ratschlag: Es erfolgte teilweise eine sehr starke Trennung zwischen öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr. Vermeiden Sie es, eine Fortsetzung der Verlagerungsdiskussion des Güterverkehrs in den des Personenverkehrs hineinzuspielen. Motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr geht Hand in Hand. Es ist hier der Verkehrsträger im Rahmen seiner systemischen Vorteile zu nutzen.

Intermodalität ist nicht etwas, was nicht nur im Güterverkehr stattfinden soll, Intermodalität ist auch etwas, was im Personenverkehr seine Anwendung finden soll, finden muss und im Ausland auch bereits stattfindet.

Ein Stichwort noch zu den Kosten: Vermeiden Sie in einem Landesverkehrskonzept alles das, was hier im Rahmen externer Kosten auf der europäischen Ebene für diesen Bereich weitgehend unbeeinflussbar abgehandelt und sozusagen diskutiert wird. Das ist kaum auf der nationalen Ebene oder Landesebene noch wesentlich weniger handhabbar. Das ist etwas, was im Rahmen des Entscheidungsfindungsprozesses auf der neuen Wegekostenrichtlinie auf der europäischen Ebene vermutlich stattfinden wird. Auf welcher Art und Weise wissen wir noch nicht. Hier eine Kostenwahrheitsdiskussion im Rahmen des Landesverkehrskonzeptes zu führen, ist vermutlich aus unserer Sicht der falsche Weg.

Um bei den Kosten noch zu bleiben, Stichwort Kosten, hier werden Kosten teilweise im Konzept argumentiert als Hauptanreiz, um den Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu schaffen. Aus der Pendlerbefragung 2005 im Großraum Wien wissen wir, dass der Nutzer des motorisierten Individualverkehrs sich seiner Kosten sehr wohl bewusst ist, die Kosten an und für sich nur zweit- und viertrangig dann den Ausschlag geben für einen Umstieg. Es geht also darum, der Bürger zeigt sehr wohl eine Bereitschaft zu Einschränkung, und ich werde jetzt im Folgenden dann darauf noch zu sprechen kommen, mit dieser Bereitschaft zur Einschränkung des Individualverkehrs mittels NWV ist allerdings gleichzeitig eine Bereitschaft zum Modenwechsel gleichzusetzen. Das findet wirklich erst zwei, drei Schritte später statt.

Zu den Verkehren an und für sich: Sie kennen vielleicht die alte Shell-Studie, die eine Verhaltensänderung auf einen Spritpreis von zirka 20 Schilling damals noch vorhergesagt hat. Im Preissegment der Premiumkraftstoffe 1,3 oder 1,34 Euro nähern wir uns diesen alten ominösen 20 Schilling. Es ist eine Verhaltensänderung eingetreten. Ich habe mir das gestern noch heraus geschrieben, wahlweise nur ein paar verkehrliche Belastungen, das sind automatische Dauerzählstellen, das sind also Automaten. Einer bei Haid 2005 liegt unter dem Niveau der Gesamtverkehrsbelastung 2002. Auch bei Suben eine Abnahme. A7 Linz stagniert. B310 Leopoldschlag eine Abnahme. Das wäre jetzt beliebig fortzusetzen. Eine Ausnahme ist hier wirklich die A9 aus völlig anderen Gründen. Es war hier also eine Maßnahme, die keine fiskale Maßnahme war sondern aus den Gegebenheiten, war sehr wohl im Stande, hier in sehr sehr kurzfristiger Weise auf das System einen Einfluss auszuüben.

Für Deutschland hat man sich letztes Jahr die Mühe gemacht, diese Trends nämlich nach unten fortzuschreiben. Und Deutschland wäre, diesen Trend fortgeschrieben, im Jahr 2015 wieder auf dem Stand 1990. Das wird so nicht stattfinden, wissen wir. Nur, es soll einfach nur aufzeigen, dass dieses ewige Fortschreiben von Trends meistens nach oben man etwas hin und wieder kritisch hinterfragen sollte.

Vom Leitbild zum Konzept: Die unterschiedlich intensive Aufbereitung der Verkehrsträger, dieser starke ÖV-Überhang, wurde erwähnt, soll nicht fortgesetzt werden. Was ich im Rahmen dieses Konzeptes auch noch anregen darf, ist die Hinterlegung des Konzeptes mit einer strukturierten, detaillierten Aufbereitung des Systemverkehrs in Oberösterreich. Das heißt also Darstellung der Zentralräume, Ballungszentren, Regionalverkehrszentren, Achsenrandlandverkehrsbeziehungen, Verkehrsspinnen usw. Das schafft Transparenz und das erleichtert im Endeffekt dann auch sozusagen damit hier dementsprechende Maßnahmen und Programme abzuleiten.

Dass die Ergänzungswünsche an den Bund sehr moderat ausfallen, freut uns sehr. Anregung zum Kapitel 6, generelles Maßnahmenprogramm, die Reihung Barrierefreiheit, Landesradverkehrskonzept, ÖV usw. hat uns in dieser Aufzählung etwas hilflos zurückgelassen.

Vielleicht auch hier wiederum als Anregung auch eine andere Strukturierung vielleicht sinnvoll.

Zum Abschluss noch zwei Punkte: Zum einen eine Warnung, und zwar Verkehrstelematik. Überschätzen Sie die Verkehrstelematik nicht. Die Verkehrstelematik hat ihre Berechtigung im Rahmen der Verkehrssicherheit und im Rahmen dessen, was man unter informierter Mobilität versteht. Die Verkehrstelematik als Effizienzsteigerung in den Netzen hat sehr sehr begrenzte Möglichkeiten hier.

Noch zum Thema Güterverkehrslogistik zum Abschluss. Güterverkehr, sehr geehrte Damen und Herren, ist Teil der Logistik und die Logistik beginnt nicht beim Spediteur, beim EVU oder beim Operateur, die Logistik beginnt in den produzierenden Betrieben oder beim Verloader. Das ist genau der, der die Transportentscheidung trifft, dass er darüber entscheidet, was wie mit welchem Modus transportiert wird. Versuchen Sie das nur als Anregung wie gesagt auch dementsprechend in ihrem Konzept im Rahmen der Güterverkehrslogistik auch, in erster Linie mit betroffenen Schlüsselverladern etc., hier umzusetzen. So viel in aller Kürze dazu von Seiten des Ministeriums. Danke.

Erste Präsidentin: Ich bedanke mich sehr herzlich Herr Dipl.-Ing. Schwammenhöfer für Ihre Überlegungen, für die Befassung mit unserem Konzept, für die Anregungen, und danke natürlich auch für das Lob, das wir bekommen haben. Sie wissen, Sie befinden sich in Oberösterreich und wir wollen immer gerne die Oberösterreicher sein und daher auch die beste Arbeit abliefern.

Wir fangen jetzt mit der Diskussion an, meine sehr geehrten Damen und Herren. Ich habe eine Reihe von Wortmeldungen vorliegen. Ich bitte zu beachten, dass wir in etwa zwei Minuten für eine Wortmeldung vorgesehen haben, dass ich Sie bitte, immer diesen Knopf bei dieser Konferenzanlage zu betätigen, nicht nur damit wir Sie besser hören, sondern damit es auch aufgenommen werden kann. Alles was Sie hier sprechen und was schon gesprochen wurde wird selbstverständlich protokolliert und wird dann zum einen dann natürlich dem Ausschuss und zum anderen auch Ihnen allen zur Verfügung stehen. Wenn Sie sich also wieder lesen und wieder sehen wollen, dann bitte ich Sie, diese Konferenzanlage einzuschalten. Die erste Wortmeldung kommt vom Klubobmann der Freiheitlichen Partei, Herrn Mag. Günter Steinkellner. Ich bitte Sie darum.

Abg. Mag. Günther Steinkellner: Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte vorweg eine Klarstellung treffen. Das hier vorliegende Konzept als umfassendes Konzept mit großartigen Grundlagen ist ein Entwurf eines Konzepts, das weder derzeit den Konsens in der Landesregierung noch des Landtags beinhaltet. Schlichtweg, wenn wir jetzt die etwa vorgetragenen Zahlen und Ziffern ansehen, wissen wir, dass also die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs mit den Ausbauplänen des öffentlichen Verkehrs nicht erreichbar ist. Punkt. Es gibt diese Pläne zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Oberösterreich gar nicht, dass also diese Maßnahmen erreichbar wären, gibt es also auch keine Pläne eines Rückbaus für den Individualverkehr oder ist ein derartiger Rückbau im motorisierten Individualverkehr geplant. Deshalb wird also das Konzept eine sehr umfassende Beratung im Verkehrsausschuss nachzuvollziehen haben, wo also dann die jeweiligen Positionen klar dargelegt werden müssen.

Es geht uns darum, konkrete Planungen für etwa Linz, Westring, für eine, und da wird Oberösterreich sich sehr wohl an den Bund sich noch wenden, Ostumfahrung von Linz etwa, die dringend notwendig sein wird, insbesondere wenn man sich die internationale Karte ansieht

und man beobachtet, was passieren wird, wenn zwischen Dresden und Prag die Autobahn fertig gestellt wird und wie dann der internationale Transit, wo wir in Linz bei einem Knotenpunkt liegen, sich auch für Oberösterreich auswirken wird.

Ich glaube, man sollte nicht nur immer den quasi Schaden oder die Probleme sehen, sondern auch den Verkehrsnutzen viel mehr mit Wohlstand und entsprechenden Arbeitsplätzen in den Mittelpunkt rücken. Gleichzeitig bedeutet das nicht einen Schutz oder eine Schonung der Bevölkerung. Ganz im Gegenteil, hier sind Maßnahmen notwendig, etwa Einhausungen sind schon angesprochen worden. Aber die konkreten Fragen der Umsetzung der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, noch einmal zum Schluss, ist mit der derzeitigen Planung im öffentlichen Verkehr keineswegs erreichbar. Das heißt, entweder noch mehr Geld für öffentlichen Verkehr, etwa Rückbauten oder wie auch immer. Das bedeutet, die Grundlage dieses Konzepts wird eine sehr heiße Diskussion im Verkehrsausschuss bringen. Und bei den jetzigen Beurteilungen dieser Vorgaben gibt es keinen politischen Konsens.

Erste Präsidentin: Danke. Nächster Redner ist der Herr Landtagsabgeordnete Hans Affenzeller, sozialdemokratischer Klub. Bitte.

Abg. Johann Affenzeller: Frau Präsidentin, geschätzte Regierungsmitglieder, geschätzte Damen und Herren! Ich möchte auch bei dem anschließen, was der Herr Klubobmann jetzt gesagt hat. Auch wenn es als oberösterreichisches Konzept und als gutes Konzept bezeichnet wird, gibt es natürlich noch Diskussionen und ich erlaube mir zwei Themen als Mitglied des Verkehrsausschusses anzusprechen.

Zuerst eine Bemerkung zu den Ausführungen von Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl. Es wurde gesagt, dass jetzt Grundpositionen festgelegt wurden und erst in einem weiteren Schritt dann die konkreten Projekte angeführt werden sollten. Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich erwarte mir schon von einem Verkehrskonzept, dass auch die konkreten Projekte angesprochen werden. Ich möchte dazu betonen, Projekte, die von Wirtschaftskammer, Arbeiterkammer und von den Regionen vehement gefordert werden. Also ich denke nur an Steyr, an SC, ich denke nur A8, in diese Richtung, also nicht irgendwelche Wünsche von irgendjemanden, sondern von den Sozialpartnern von Oberösterreich und von den Regionen.

Ich bin ein bisschen verwundert gewesen, dass bei den Forderungen der Wirtschaftskammer die A8 gefehlt hat, weil ich aus den Medien gehört habe, dass die Regionsvertreter der Wirtschaft hier auch konkrete Forderungen auf den Tisch legen. Ich erwarte mir da schon, und wenn der Herr Dipl.-Ing. Franz Schwammenhöfer angesprochen hat, es müssen auch politische Mehrheiten geschaffen werden, dann hoffe ich, dass auch das Ziel ist, breite Mehrheiten als Ziel zu haben.

Ich möchte ganz kurz noch die Summeraubahn ansprechen. Es wurde eigentlich von allen Beiträgen hier von dieser wichtigen Nord-Süd-Route gesprochen, von einer Zukunftssache. Wir wissen alle, dass es große Bemühungen gegeben hat, auch auf EU-Ebene, diese Strecke zum transeuropäischen Netz zu erklären. Meine Damen und Herren! Solange ich politisch tätig bin, und das ist schon mehrere Jahrzehnte, wird über die Summeraubahn diskutiert. Es ist wirklich höchst an der Zeit, hier Nägel mit Köpfen zu machen. Ich möchte auch als Regionsvertreter allen danken, den Sozialpartnern, allen, die hier ihren Beitrag geleistet haben, Maria Berger, die sich hier eingesetzt hat. Wenn das eine Zukunftssache ist und wenn es wichtig ist, teilweise für den Personenverkehr zweigleisiger Ausbau bis St. Georgen an der Gusen, aber insbesondere für den internationalen Güterverkehr, dann ist es wirklich

höchste Zeit, hier nicht nur Erklärungen abzugeben, sondern in allen Richtungen Druck zu machen, dass hier endlich Nägel mit Köpfen gemacht werden. Danke.

Erste Präsidentin: Danke. Nächster Redner ist der Herr Landtagsabgeordnete Prinz, sozialdemokratischer Klub, bitte.

Abg. Rudolf Prinz: Ja, sehr geehrte Frau Präsidentin, werte Regierungsmitglieder, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf eigentlich gleich anschließen an meinen Vorredner. Persönlich hat mir beim ersten Entwurf sehr gut gefallen oder war es sehr hilfreich für uns, dass alle mittel- und langfristigen Straßenbauprojekte angeführt waren. In dieser Beilage 678/2006, die uns jetzt vorliegt, sind die leider nicht mehr drinnen, jene Unterlagen und Grundlagen, die für die Gemeinden draußen und die Regionen sehr wichtig sind in ihrer künftigen Planung und in der Raumordnung und in der Ortsentwicklung. Ich darf nur als Beispiel anführen, ich wohne entlang der B1 im Bereich Linz-Wels, und bei uns ist ein Beispiel gegeben, und zwar die Umfahrung Lambach. Da hat man auch begonnen, nachdem das Ganze bekannt wurde, eine Nord-Süd-Umfahrung zu planen und durchzuführen. Leider Gottes ist auf der Südumfahrung, wo jetzt die Trasse erfolgen soll, vor Jahren noch eine Flächenwidmung erfolgt, und jetzt gibt es große Schwierigkeiten. Ich möchte das nur aufzeigen, wie wichtig es ist, wenn zeitgerecht, und das erwarte ich mir auch von einem Gesamtverkehrskonzept, die Wünsche oder die Vorhaben bekannt gegeben werden, dass auch die Gemeinden und die Regionen darauf reagieren können.

In diesem Sinne darf ich schon erwähnen, dass gerade wir uns als Sozialdemokraten und als Regionsvertreter einsetzen werden in künftigen Ausschüssen und künftigen Sitzungen, um diese Entwürfe oder diese Planungen wieder hinein zu bekommen, was den Straßenverkehr betrifft.

Erste Präsidentin: Danke Herr Abgeordneter. Nächster Redner ist der Herr Landtagsabgeordnete und Bürgermeister Mario Mühlböck, SPÖ.

Abg. Mario Mühlböck: Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Auch noch einmal zum Straßenbau in Oberösterreich. Die beiden Kammerpräsidenten haben Oberösterreich als den Wirtschaftsgroßraum mit der Marke 1A dargestellt. Ich denke, das ist richtig. Gerade die Linz-Linz-Land-Wels-Steyr-Achse ist hier besonders hervorzuheben. Gleiches sagen auch die Projekte, die wir als Regionalmanagement Linz/Linz-Land in Auftrag gegeben haben, die teilweise mit internationaler Begleitung stattgefunden haben. Und hier haben uns eben Experten dies alles so bestätigt. Gerade die Standortachse Ennschafener-Region-Linz-Linz-Land und die Flughafenregion wird zur bereits heutigen guten Positionierung auch eine künftige große Entwicklungschance haben im internationalen Wettbewerb. Dieser Wettbewerb ist aber hart. Und Präsident Dr. Trauner hat es auch gesagt, die Verkehrswege sind sozusagen die Blutbahnen der Wirtschaft. Und wenn ich die Experten zitieren darf, dann müssen wir aber sehr rasch Bypässe setzen, sonst kommt dieses Herz dieser oberösterreichischen Wirtschaft zum Stillstand.

Die Anbindungen an den Ennschafener, an die A1, an die Logistikzentren am Flughafen, wo wir einen internationalen Vergleich angestellt haben mit anderen Flughäfen dieser Größe, sagen uns, dass hier noch viel zum Ausbauen ist und dass hier noch viel zum Erweitern ist und wir hier im Standortwettbewerb international im Blickfeld sind. Es geht aber schnell. Und dann ist das Sprichwort wahr: Aus dem Auge, aus dem Sinn. Wenn wir hier nicht ausbauen, werden die Wirtschaftskraft und Arbeitsplätze verloren gehen.

Also noch einmal der Appell: Wir müssen die Nadelöhre ehebaldigst sozusagen auflösen wie zum Beispiel Ansfelden, Haid, Traun, Pucking, vierte Donaubrücke, Anbindung Steyr an den Zentralraum, A 8, um weiterhin attraktiver Wirtschafts- und Arbeitsraum zu bleiben.

Ein letztes Beispiel: Wir haben in diesem Regionalforum Linz, Linz-Land ein Zeichen gesetzt. Die 22 Mitgliedsgemeinden haben hier einen einstimmig abgestimmten Realisierungskatalog wichtiger überregionaler Straßenbauprojekte an den Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl überbracht. Wir haben eine angenehme Diskussion darüber gehabt und wir haben diese Prioritätenreihung gemeinsam im Büro deponiert. Wir appellieren an dieser Stelle noch einmal auf eine rasche Umsetzung dieser Projekte. Ich denke, wenn alle an einem Strang ziehen, und das macht die Politik, die Wirtschaft, die Gemeinden, die Regionen, dann sind wir hier bestens beraten.

Erste Präsidentin: Danke, Herr Kollege. Nächster Redner ist Herr Mag. Michael Strugl, Klubobmann der ÖVP, bitte.

Abg. Mag. Michael Strugl: Ja zunächst anknüpfend an die Vorredner: Ich glaube schon, dass es sinnvoll ist, wenn man ein verkehrspolitisches Leitbild erstellt und diskutiert, dass man sich einmal auf der strategischen Ebene bewegt und dort auf Grund der Parameter, die eine gesamthafte Entwicklung letztlich ausmachen, dann auch ein verkehrspolitisches Leitbild, ein Generalverkehrskonzept, das ja nur integrativ gesehen werden kann, im Rahmen der Entwicklung einer Region oder eines Standortes, dass man sich einmal auf dieser Ebene bewegt. Und wenn man dann sich darüber im Klaren ist, sowohl auf der politischen Ebene und unter Einbindung letztlich der Interessensvertretungen, der Sozialpartner, der Betroffenen, der Wirtschaft usw., dass es dann eine Grundlage gibt für weitere planerische Arbeit, letztlich auch der Regierung und für die operative Umsetzung.

Ich glaube, dass gerade Oberösterreich ein Bundesland ist, wo besonders viel getan wird im Ausbau der Infrastruktur. Ich nenne nur eine Zahl, weil jetzt mehrfach der Straßenbau angesprochen wurde. Bis 2009 werden hier in einem mittelfristigen Programm auf 24 Baulosen 350 Millionen Euro investiert. Das ist eine wirklich beträchtliche Summe. Wir wissen natürlich, dass die Finanzierbarkeit ein begrenzender Faktor insgesamt ist, aber es soll hier auch nicht der Eindruck entstehen, dass hier nicht die entsprechende Dynamik gerade im Ausbau dieser Bereiche vorhanden ist.

Auf der anderen Seite muss man aber eines noch dazu sagen. Die Straße alleine wird diese Probleme, die wir auch in den Trendabschätzungen, und hier ist ja das Generalverkehrskonzept eigentlich ja sehr ausführlich, sehen, dass diese Entwicklung ja längst nicht damit bewältigt werden kann, dass Straßen gebaut werden, sondern wir werden einen massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs und vor allem eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs brauchen. Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Haider hat gesagt, es steigen die Fahrgastzahlen an. Das ist auch wirklich erfreulich, nur das Problem ist ja ein anderes. Es geht ja darum, dass in dieser Verkehrsdynamik und bei einem insgesamt sprunghaften Anstieg der zurück gelegten Strecken, auch hier gibt es ja Trendabschätzungen, dass wir hier auch eine Anteilsverschiebung brauchen in Richtung öffentlichen Verkehr. Das ist ja in Wahrheit die Herausforderung. Hier müssen wir uns wirklich anstrengen, dass das Schritt hält mit dieser Entwicklung, die auch prognostiziert wird. Ich glaube, da ist noch einiges zu tun.

Und ein zweiter Punkt, der auch angesprochen wurde, der gehört jetzt nicht unmittelbar dazu, aber weil ich am Wort bin und mich nicht ein zweites Mal melden möchte, möchte ich

es noch dazusagen, das ist das Thema Verkehrssicherheit. Leider ist Oberösterreich ein Bundesland, das bei den Verkehrsunfällen an der Spitze ist. Also es gibt im Bundesländervergleich bei uns die meisten Unfälle. Und was noch betrüblicher ist, dass es auch gegen den Trend, gegen den allgemeinen Trend eine weitere Zunahme gegeben hat in der jüngsten Verkehrsstatistik der Verkehrstoten. Das gibt es nur noch im Burgenland, in allen anderen Bundesländern ist das Gott sei Dank rückläufig, nicht in Oberösterreich. Das heißt, ich bin froh zu hören, dass es hier eine Planung gibt. Allerdings glaube ich nicht, dass man davon reden kann, dass man hier im Plan ist, wenn man sieht, wie sich das entwickelt.

Erste Präsidentin: Danke Herr Klubobmann. Nächster Redner ist Herr Klubobmann Gunther Trübswasser, bitte.

Abg. Gunther Trübswasser: Geschätzte Damen und Herren! Wir werden heute noch sehr viel über öffentlichen Verkehr reden. Lassen Sie mich gleich zu Beginn ein kurzes Statement ablegen, damit Sie immer, wenn das Thema auf den öffentlichen Verkehr zu sprechen kommt, dieses mitdenken. Der Zustand des öffentlichen Verkehrs in Oberösterreich ist, was die Barrierefreiheit betrifft, in einem äußerst, ich bin vorsichtig mit meiner Wortwahl, schlechten Zustand. Wenn wir von öffentlichem Verkehr reden, so denken Sie bitte, dass mindestens 95 Prozent der Angebote von mobilitätseingeschränkten Personen nicht genutzt werden können. Ausnahmen gibt es nur in Linz, die Linz Linien, teilweise Steyr, teilweise Wels, teilweise die Wilia, aber hier auch nur eingeschränkt, auch in Linz sind die Stadtteilbusse nicht barrierefrei.

Es gibt keine Angebote im Regionalverkehr auf den Schienen. Es ist die Strecke Linz-Graz, und das bitte aufmerksam sich zu merken, Linz-Graz ist für Menschen, die im Rollstuhl sitzen, bis heute im Jahr 2006 nicht benützbare, nicht einmal mit Hilfe eines Hebeliftes, weil es sind sowieso Normalflurwaggons, weil man nicht in das Waggoninnere kommt, das im Jahr 2006. Und es ist auf weitere Jahre nicht geplant, dass hier eine Änderung kommt.

Ich möchte darauf hinweisen, und das ist mir ganz wichtig, was Dr. Höfler gesagt hat, Änderungen in Teilsystemen sind nur unzureichend, wir brauchen Änderungen im Gesamtsystem. Da gibt es zwei Beispiele, Linz-Oedt, die Haltestelle wurde vor Jahren bereits barrierefrei umgebaut, nur leider Gottes gibt es überhaupt keinen Zug auf der Phyrnbahn, der erreichbar wäre. Es gibt auch auf dieser Haltestelle niemanden, der einem in den Zug helfen könnte. Es gibt keine Informationen, nichts. Busse gibt es einige, die bereits in Niederflurtechnik fahren, das ist richtig. Aber man weiß nicht wo und man weiß nicht wann. Und auf Zufälligkeiten, glaube ich, kann man sich bei den heutigen Lebensbedingungen der Menschen und auch Rollstuhlfahrer und -fahrerinnen sind berufstätig, sie können sich nicht auf eine Haltestelle stellen in der Hoffnung, dass irgendwann einmal ein Bus vorbei kommt.

Am Ende dieses kurzen Statements, und ich glaube, da wird noch heute einiges über dieses Thema gesprochen werden, möchte ich sagen, die Änderungen, die wir machen müssen, sind nicht ganz freiwillig und sie sind keine Sozialleistungen. Ich bin sehr froh, dass wir in diesem Konzept, in diesem Gesamtverkehrskonzept hier einen deutlichen Hinweis darauf haben, dass sich in Bezug auf die Erreichbarkeit und die Barrierefreiheit sehr viel tun muss. Es ist europäischer Konsens, es ist Europapolitik, die Verkehrssysteme barrierefrei zu machen, und wenn Sie glauben, dass es nur wegen einiger Menschen ist, so sagt die Statistik, dass unter Einschluss der älteren Bevölkerung, derjenigen, die vorübergehend behindert sind und der Menschen, die auf Grund ihrer Mobilitätseinschränkung behindert sind, ungefähr ein Ausmaß von 25 Prozent der Gesamtbevölkerung ausmacht. Also das ist keine kleine Minderheit, die man vergessen könnte, und es ist ein Auftrag der Europäischen Union. Es

gibt Richtlinien, und wir sind gut beraten, wenn wir rechtzeitig damit anfangen, das Gesamtsystem zu überdenken und rasch zu ändern. Dankeschön.

Erste Präsidentin: Danke, Herr Klubobmann. Nächster Redner ist Herr Dr. Dorn-Fussenegger, Stadtrat in Leonding, der mir, das weiß ich schon, drei Wortmeldung gegeben hat. Ich bitte Sie, sie zusammenzunehmen und trotzdem in der Zeit zu bleiben, bitte.

Dr. Lukas Dorn-Fussenegger: Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich werde es versuchen, Ihren Auftrag durchzuführen. Erster Punkt: Ich glaube, dass der öffentliche Verkehr ein unbedingter Schlüssel ist für die Lebensqualität. Und wenn wir alle miteinander die Augen zumachen und in unsere Zukunft schauen und hier einmal versuchen, 15 oder 40 Jahre voraus zu sehen, als was sehen wir dann Oberösterreich? Da gibt es, glaube, zwei wesentlichen Alternativen. Entweder wir sind ein Land mit einer sehr hohen Lebensqualität oder, auf der anderen Seite, wir unterliegen alle zusammen dem Diktat der leeren Kassen. Der Unterschied in die eine Richtung hin, nämlich zur hohen Lebensqualität, dafür ist einfach der Schlüssel die Wirtschaft, und zwar eine funktionierende Wirtschaft. Hierfür ist, glaube ich, der öffentliche Verkehr ein unbedingter Schlüsselfaktor, nämlich für Standort auch und die Lebensqualität.

Der Herr Höfler hat das angeschnitten in seiner Arbeit drinnen auf Seite 80, aber ich glaube, es gehört noch betont, denn das geht fast unter, dass eben die soft-kills, diese feinen sozusagen Nebentöne und damit auch die Nebenbahnen und -linien, dass das eben auch etwas für unsere Lebensqualität sehr, sehr Wichtiges sein wird. Das, glaube ich, sollte man noch einmal betonen.

Zweiter Punkt: Ich glaube, dass massive Tarifsenkungen ebenfalls ein Schlüsselfaktor sind für den öffentlichen Verkehr. Ich weiß, dass der Herr Schwammenhöfer das anders sieht. Er hat das auch anders ausgeführt. Aber lassen Sie mich da mit drei Beispielen kommen im konkreten. Erster Punkt, die Billigflieger. Die Billigflieger generieren neue Bedarfe. Sie bringen Leute zusätzlich in das Flugzeug hinein. Jetzt kann man dazu stehen wie man will. Besonders wir Grünen haben ja hier eine natürlich etwas differenzierte Sichtweise dazu, aber sie zeigen, dass es keineswegs so ist, dass etwas, was nichts oder viel weniger kostet, nichts wert ist. Das ist ein reines Killerargument.

Zum Zweiten, auch bei Tagen der offenen Tür oder bei Weihnachtsaktionen in städtischen Ballungszentren, wenn öffentliche Linien gratis angeboten werden, werden sie über die Maßen frequentiert und zeigen den Unterschied zwischen einer reinen Befragung und dem, wenn man es praktisch durchführt. Und zum Dritten gibt es also die belgische Stadt Hasselt, die den öffentlichen Verkehr überhaupt zum Nulltarif durchführt und das sehr erfolgreich macht. Anlass in Belgien war die Überlegung oder der Zwang, sonst eine Umfahrungsstraße zu bauen. Damit sind wir jetzt ein bisschen auch bei den Systemen. Das heißt, wenn man Systeme übergreifend und über die Bereiche hinaus vernetzt andenkt, kommt man darauf, dass es natürlich selbstverständlich riesige Vorteile damit geben kann.

Dritter Punkt ist Verhalten und Training. Da glaube ich, wenn wir die Leute bringen wollen zum öffentlichen Verkehr hin, kann so ein Training nur sein und eine Verhaltensänderung nur von den Gemeinden forciert werden, denn jede Gemeinde hat andere topografische Voraussetzungen, andere Umstände. Da braucht es eine starke Unterstützung, glaube ich, auch vom Land her für die entsprechenden Gemeinden vom Support.

Und, ich hoffe jetzt die Zeit doch dann einzuhalten, letzter Punkt ist das Thema der Raumordnung. Eine falsche Raumordnung, meine Damen und Herren, ist ein Staubsauger in alle unsere Kassen, und in erster Linie in die Kassen eben der Gemeinden hinein. Wir haben Verkehrsaufschließungen, die viel Geld kosten, wenn wir eine Zersiedelung weiter dulden, und wir haben auch das Problem der Standorte, wenn die also außerhalb von den Umfahrungsstraßen kommen. Das kostet alles wahnsinnig viel Geld. Wir sollten wirklich hier, das möchte ich also ganz intensiv betonen, nicht sagen, wir sind jetzt schon so weit und können damit eigentlich nichts mehr ändern. Aber Deutschland beweist eigentlich, in dem Moment, wo die Raumordnung auf der höheren Ebene aufgehängt ist, nämlich dort an Landratsämtern, dass natürlich der politische Druck von den Bürgermeistern wegfällt und es damit leichter wird, solche Missbildungen sozusagen hier zu verhindern. Das wäre auch ein dringender Appell, darüber nachzudenken, wie können wir es sozusagen den Nachbarn nachmachen, um mittelfristig oder bis langfristig wo anders hinzukommen. Dankeschön.

Erste Präsidentin: Danke Herr Dr. Dorn-Fussenegger. Nächster Redner ist der Direktor des ÖAMTC Oberösterreich, Herr Ing. Josef Thurnhofer, bitte.

Ing. Josef Thurnhofer: Dankeschön, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Der ÖAMTC Oberösterreich begrüßt natürlich sehr, dass es hier um ein Gesamtkonzept geht, und die Betonung liegt auf gesamt und Konzept, weil natürlicherweise die gesamtheitliche Betrachtung der menschlichen Situation im Vordergrund stehen muss. Sie steht auch in den Statuten unseres Klubs. Da geht es um das Bedürfnis des Menschen in seinem Bedürfnis nach Mobilität jeweils zeitgemäß zu dienen. Wenn man das genau nimmt, dann heißt das, da geht es auch um die Mobilität der Menschen und "zeitgemäß dienen", natürlich immer so wie es angepasst ist. Wir haben damit auch den Auftrag, hier bei der Realisierung des Konzeptes mitzuarbeiten, schon in unseren Statuten verankert. Wir engagieren uns natürlich in ersterem im Verkehrssicherheitsbereich und im Bewusstseinsbildungsbereich, das ist ja bekannt. Rund 40.000 Personen pro Jahr nehmen an unseren Programmen teil.

Zum öffentlichen Verkehr. Ich konnte letzte Woche bei einer Podiumsdiskussion schon aufzeigen, dass der öffentliche Verkehr auch einen Schwachpunkt hat, dass sich viele bisher Nichtnutzer gar nicht hineintrauen. Die können keinen Fahrschein ausdrucken, sie können den öffentlichen Verkehr nicht ordentlich bedienen und es ist sicher eine große Hemmschwelle auch zu wechseln. Das sollte man vielleicht beim Konzept auch mitbeachten.

Wir arbeiten natürlich gerne mit in der Bewusstseinsbildung in allen Bereichen. Schließlich haben wir 240.000 Mitglieder in Oberösterreich und 60.000 Kinder, also in Summe 300.000 Personen. Einen Einflussbereich möchte ich auch noch darstellen, wo wir sehr intensiv arbeiten, das ist die europäische Ebene. Sie wissen ja, der ÖAMTC ist im Dachverband und dort auch sehr massiv tätig, dass Sicherheitsrichtlinien gestaltet werden, dass Umweltstandards gestaltet werden, wo wir, glaube ich, in der letzten Zeit auch sehr gute Möglichkeiten hatten. Dankeschön.

Erste Präsidentin: Danke, Herr Direktor. Nächster Redner ist Herr Bundesrat Ferdinand Tiefnig, bitte.

Bundesrat Ferdinand Tiefnig: Geschätzte Frau Präsidentin! Aus Bezirk Braunau Ansicht ist im Straßenverkehr schon einiges geschehen hier, und das ist für uns einfach ein ganz wichtiger Punkt gewesen die Umfahrung Altheim, dass da die Verkürzung der Wegezeit nach Linz eingetreten ist. Ein Problem von Braunau ist einfach der öffentliche Verkehr Richtung Linz. Da ist ja einmal im Raum gestanden der IC, der Diesel-IC Richtung Linz. Wir bräuchten

da unbedingt eine Anbindung auch im Schienenverkehr entweder Richtung Linz, die Ost-transversale oder es ist zur Zeit ein Projekt in Arbeit von der Firma Bösch & Partner, die Salzburger Lokalbahn hat das angeregt, dass man die Salzburger Lokalbahn verlängert bis in den tiefen Bezirk Braunau, Richtung Burghausen. Wir bräuchten da unbedingt auch im öffentlichen Verkehr die Anbindung. Das wäre für uns ein wichtiger Punkt sich Richtung Linz und Richtung Wien besser orientieren zu können. Danke.

Erste Präsidentin: Danke vielmals. Ich darf Frau Andrea Fröschl um ihre Wortmeldung bitten. Sie ist vom Verein Selbstbestimmtes Leben, bitte.

Andrea Fröschl: Geschätzte Damen und Herren! Als selbst Betroffene, ich bin selber Elektrorollstuhlfahrerin möchte, ich noch einmal unterstreichen, dass ein maßgebendes Ziel das Gesamtverkehrskonzept ist, eine Sicherstellung der Mobilität für alle Menschen ist und ich wünsche mir sehr, dass diese Beseitigung von Mobilitätsbarrieren wirklich höchste Priorität hat. Wie schon Gunther Trübwasser gesagt hat, sind mobilitätseingeschränkte Menschen wirklich von sehr vielen Möglichkeiten der Mobilität ausgeschlossen, und es ist kein Randthema für eine, ja, Randgruppe, sondern es kann jeden betreffen.

Erste Präsidentin: Nächster Redner ist Herr Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer.

Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer: Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Nur zwei Anmerkungen. Das vorliegende Konzept kann man in meinen Augen auch aus Umweltsicht in den meisten Punkten ungeschaut unterschreiben, so wie viele Konzepte im Umweltbereich der Vergangenheit. Ich erinnere an das Energiekonzept, ich erinnere an die Reduktionsvorgaben des Ozongesetzes für Stickoxyde, an das nationale Emissionshöchstmengengesetz, an die Kyoto-Zielsetzung. Bei all diesen Konzepten vielleicht vergleichbarer Art aus Umweltsicht gibt es das Phänomen, dass sie halt nie umgesetzt wurden, dass die Ergebnisse nie eingetroffen sind, dass wir heute zum Teil um den Faktor zwei über den Zielvorgaben liegen. Warum? Die Politik will allzu häufig sehr wohl ein Ziel, will aber nicht die Ergebnisse, die mit der Zielerreichung verbunden sind. Man will zwar, dass weniger Stickoxyde emittiert werden, wenn es dann aber etwas kostet bei diesen, diesen und diesen Quellen, dann bekommt die Politik allzu leicht, verzeihen Sie, wenn ich das hier so pauschal sage, kalte Füße. Im gegenständlichen Fall ist meiner Meinung nach das selbe zu befürchten, außer die Politik springt in gewisser Form über den eigenen Schatten, nämlich dass sie sich aus der Verpolitisierung, aus konkreten Projekten, so wie es heute Alltag ist, zurückzieht und etwas liefert, das wir nur von der Politik bekommen könnten und das uns die Politik so konsequent verweigert, nämlich die Konkretisierung der allgemeinen Zielsetzungen, zum Beispiel Straßenplanung, Straßenbau. Wir brauchen Kriterien, wann sollen wir eine Umfahrung bauen und wann nicht. Da reden wir von 500 Umfahrungen in Oberösterreich und planen 500 Umfahrungen, so wie es fast heute Alltag ist.

Wir brauchen Kriterien der Verbesserung der Mindestreichbarkeit um beurteilen zu können, brauchen wir jetzt in Kirchdorf noch einen Autobahnanschluss oder nicht. Wir brauchen Kostennutzenrelationen oder Mindestkostennutzenrelationen um unterscheiden zu können, ist das gescheit oder ist das nicht gescheit. Hier wäre ein großer Aufgabenbereich der Politik. Hier ist die Politik der Verwaltung, der Umsetzung Antworten schuldig, die die Verwaltung, die die es umsetzen müssen, nicht geben können. Also weniger Verpolitisierung im konkreten Bereich. Nicht Politik verstehen als Formulierung der Summe aller vorstellbaren Wünsche, zum Beispiel im Straßenprojekt, sondern bessere handhabbare Kriterien.

Zweiter Punkt: Wenn die Politik die Umsetzung des vorliegenden Verkehrskonzeptes möchte, dann muss sie allen die es umsetzen sollen die Mittel in die Hand geben. Die Anforderungen heute an die Straßen-, an die Verkehrsplanung, insbesondere Straßenplanung, sind höchst komplex. Wo bitte sollen wir denn in Mattighofen mit all seinen zum Teil sehr schlimmen raumordnerischen Rahmenbedingungen, überall wo du hingehst stehen mindestens fünf Häuser und dort wo die nicht stehen bist du in Hochwasser- oder in höchst schutzwürdigen Naturschutzbereichen, wie und wo soll man denn da eine Straße bauen? Das sind keine trivialen Fragestellungen. Dazu braucht man Geld, dazu braucht man personelle Ressourcen und dazu braucht man Zeit und all das sind knappe Dinge in der Verwaltung.

Und wir leiden heute vor allem unter einer Verwaltung der Knappheit unserer Ressourcen. Wir sollen uns mit 150 Dingen beschäftigen können und können keines gescheit machen. Also Zielerreichung heißt auch, die Mittel und die Möglichkeiten zur Verfügung stellen. Danke.

Erste Präsidentin: Danke Herr Dr. Wimmer. Nächster Redner ist Herr Mag. Albert Waldhör, Leiter der Linz Linien, bitte.

Ing. Mag. Albert Waldhör: Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Ich glaube aus Sicht eines innerstädtischen Verkehrsbetreibervertreeters sagen zu können, dass man mit dem vorliegenden Konzept durchaus konform gehen kann. Ich glaube der Trend, die Richtung stimmt. Ich sehe allerdings zwei Problembereiche.

Zum einen, es wurde schon angesprochen, die Ziele als solche sind okay. Die Ziele sind durchaus anspruchsvoll. Die Maßnahmen, würde ich sagen, sind schon nicht mehr ganz so gut dazu passend, weil wenn die Ziele mit 100 Prozent formuliert sind, so würde ich es jetzt einschätzen, sind die Maßnahmen nur zu 70 Prozent vorhanden. Und die Frage wird sich sicher dann stellen, wenn es um die Finanzierung geht.

Es gibt einen Punkt der drinnen steht, den innerstädtischen Verkehr betreffend, auf Seite 90, wo dann die Takte, Viertelstundentakt als Standard oder Halbstundentakt an Abend- und Wochenendzeiten als Standard angegeben werden. Also solche Formulierungen würde ich da bitte nicht aufnehmen. Die Ballungszentren in Oberösterreich sind sehr unterschiedlich. Es kann da keine Norm dafür geben, das ist nicht finanzierbar. Das ist ein, sage ich einmal, kleiner Punkt. Aber ein mir ein noch viel wesentlich erscheinender Punkt ist der, es fehlen an und für sich Maßnahmen, die relativ wenig Geld kosten und viel bringen können, und das sind alle Maßnahmen der soft policies. Es ist ein sehr hardwareorientiertes Papier. Zu den soft policies würde ich ganz einfach die Information der Bürger zählen. Es gibt genug Leute, die wissen nicht, obwohl sie in der Nähe einer Haltestelle oder Linie wohnen, wie sie zum Fahrschein kommen, wo die Linie eigentlich hinfährt, wie sie wieder zurückkommen, also das grundlegende Einmaleins eigentlich für den öffentlichen Verkehr. Das unter die Leute zu bringen, und zwar nicht nur bei neuen Strecken, sondern auch bei bestehenden Strecken, ist eine relativ einfache kostengünstige Maßnahme und Aufgabe, die sich sehr schnell auch amortisiert. Stichwort dazu wäre "Individualisiertes Marketing", machen wir in Linz seit mittlerweile zwei Jahren standardmäßig.

Das wären eigentlich meine Ausführungen zu dem Gesamtverkehrskonzept gewesen. Danke.

Erste Präsidentin: Danke vielmals Herr Mag. Waldhör. Die nächste und vor der Pause letzte Wortmeldung kommt von Herrn Mag. Peter Schmolmüller, Postbusregionalmanager. Bitte sehr.

Mag. Peter Schmolmüller: Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Klubobmann Trübswasser! Der Richtigkeit halber dürfen wir darauf hinweisen, dass sämtliche Linienverbindungen, die barrierefrei zu benützen sind, im Internet eingetragen sind. Weiters haben im Zuge der neuen Regionalverkehrskonzepte auch die diversen Folder entsprechende Fußnoten. Allerdings und da sind wir auch sehr bemüht, es ist noch viel zu tun und es gibt sicherlich im Rahmen der neuen Verkehrskonzepte viele Möglichkeiten bestehende Bereiche, wie zum Beispiel zwischen Vöcklabruck und Altenhof, auszubauen und hier eine Verbesserung für die Mitbürger, die Sie hier ansprechen, zu erreichen. Danke.

Erste Präsidentin: Danke vielmals Herr Mag. Schmolmüller. Als Nächste bitte ich Frau Präsidentin Weichsler um ihre Wortmeldung.

Abg. Präsidentin Gerda Weichsler: Ich bedanke mich Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Als Abgeordnete einer Region, die also jetzt nicht zwangsläufig als Zentralraum gesehen wird, aber ein nicht unwesentlicher Wirtschaftsbereich und Arbeitsmarkt ist in Oberösterreich, nämlich aus Steyr kommend, hätte ich also auch noch gerne einige Überlegungen dazu abgeben.

Sie werden mir erlauben, wenn ich sage, dieses Konzept hat gute Ansätze aber lässt aus Steyr kommend natürlich sehr wohl die Alarmglocken schrillen. Denn wir sind, egal in welche Himmelsrichtung wir blicken, aus dem Individualverkehr, vom Straßennetz her, also sehr schlecht bedient, um nicht zu sagen weit abgeschnitten. Und wenn dann natürlich in einem Konzept oder einer Wortmeldung, die der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl gebracht hat, nachzulesen ist, dass die Zunahme des PKW-Verkehrs reduziert und dann auf dem Niveau von 2001 gehalten werden soll, mag das eine sehr ambitionierte Ansage sein.

Für uns in Steyr bedeutet das aber, wenn ich also zurückblicke auf 2001 und auch die Wortmeldungen der Wirtschaft und der Region selbst kenne, dass also hier ein dringender Ausbau notwendig ist, sowohl also Richtung Linz, natürlich auch weiter angedacht Richtung Kirchdorf und Richtung Steiermark, dass das also für uns auch bedeuten würde, den Wirtschaftsmarkt Steyr auf ein Niveau zurückzuschrauben, das wir schon einmal gehabt haben. Und auch, und das sage ich auch bewusst dazu, Arbeitsmarktdaten, das heißt Arbeitslosenraten wieder künstlich zu erzeugen, die wir also auch schon gehabt haben.

Für uns ist es unverständlich, dass in diesem Gesamtverkehrskonzept es bis jetzt nicht machbar gewesen ist oder nicht gewollt war, dass also hier weitere Maßnahmen, gerade was den Straßenverkehr betrifft und die Straßenausbauten, nicht vorgesehen sind. Und das ist also für uns ein wesentlicher Bestandteil, den wir in diesem Gesamtverkehrskonzept brauchen.

Erste Präsidentin: Danke Frau Präsidentin Weichsler. Ich glaube wir haben uns jetzt alle ein bisschen Pause verdient. Mein ambitioniertes Ziel ist, dass ich Sie in 15 Minuten wieder hier herinnen sehe. Wenn es 20 Minuten sind, dann bedanke ich mich herzlich dafür, bitte.

Pause

Erste Präsidentin: Danke vielmals, dass Sie sich wieder in diesen wunderbaren Steinernen Saal des Linzer Landhauses einfinden zum zweiten Teil der Enquete. Dieser Steinerner Saal ist ein Renaissance-Saal, wir sagen immer ganz bescheiden, er ist einer der schönsten Renaissance-Säle, die es in unserem Land gibt. Hier wurden in früheren Zeiten die Landtags-sitzungen abgehalten und alle wichtigen Entscheidungen des Landes hier getroffen, denn das Landhaus war immer ein Haus der Politik. Es war hier aber auch im beginnenden 17. Jahrhundert eine protestantische Landschaftsschule, ein Vorläufer einer Universität, und Johannes Kepler hat hier gelehrt und unterrichtet über etliche Jahre hinweg und zum Beispiel hier sein Hauptwerk "Harmonices Mundi", die Lehre von der Harmonie der Welt geschrieben. Und ich bilde mir immer ein, dass diese Harmonie der Welt, die er zwar auf die Verhältnisse des Planetensystems bezieht, aber dass diese Harmonie der Welt man auch immer ein wenig bemühen kann, wenn hier wichtige Veranstaltungen stattfinden, so wie es heute eine ist, eine Enquete des Oberösterreichischen Landtags, in der natürlich die Vertreterinnen und Vertreter der Landtagsklubs eine große Bedeutung haben. Und ich darf die Vertreter der politischen Parteien jetzt um ihre Statements bitten und den Herrn Klubobmann Mag. Michael Strugl als Ersten bitten.

Abg. Michael Mag. Strugl: Danke sehr Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte es sehr allgemein halten als Einstieg einmal in die Debatte und vor allem kurz, um dann Raum ausreichend auch dann für die konkrete Diskussion zu haben. Ich habe schon gesagt, für uns ist dieses Generalverkehrskonzept eine Grundlage. Uns geht es darum, dass man die verkehrspolitischen Fragen verknüpft mit zentralen Fragen der Landesentwicklung und der Standortentwicklung. Und wir sehen hier ganz einfach, dass eine ganze Reihe von Herausforderungen auch für Oberösterreich auf uns zukommen, die zum Teil auch entsprechende Schnittflächen oder Berührungspunkte mit Fragen der Verkehrspolitik haben, die Standortfrage ganz generell, die Frage letztlich auch des Arbeitsmarktes, die Fragen Raumordnung, Wohnen bis hin zur Wettbewerbsfähigkeit auch unserer Betriebe. Das heißt, hier reden wir einmal generell von einem strategischen Konzept, das eigentlich eine Querschnittsmaterie darstellt.

Für uns ist aber auf der anderen Seite natürlich trotzdem wichtig, dass sich das ganze jetzt nicht irgendwie losgelöst von aktuellen konkreten politischen Fragen oder von Projekten auch der Arbeit einer Regierung abspielt, deshalb ist für uns wichtig, dass es eben diese schon erwähnte Anschlussfähigkeit an die laufenden Projekte gibt, wie sie der Herr Dipl.-Ing. Höfler erwähnt hat. Es ist ja nicht so, dass jetzt von vorne begonnen wird und bis jetzt in diesem Bereich nichts geschehen ist, sondern das muss ja zusammengeführt werden auch mit den Dingen, die bereits auch in Arbeit sind. Und auf der anderen Seite, das wurde ja schon diskutiert, es gibt natürlich Entwicklungen und das führt auch dazu, dass man sich als Zielsetzung vorgenommen hat, auch manche Entwicklung, ich möchte nicht sagen korrigieren, aber zumindest nachhaltig zu beeinflussen, und auch da muss uns klar sein, das ist ein langfristiges, kontinuierliches Bestreben.

Die Perspektiven, die damit verbunden sind, sind zum einen die demografische Entwicklung, ist die Frage, um Beispiele hier zu nennen, die Verknappung oder Verteuerung von Rohstoffen oder Energie, sind die Fragen Klimaschutz, sind aber letztlich auch Fragen der Lebensentwürfe der Menschen bis hin auch zu der Entwicklung in der Mobilität. Da gibt es ja Berechnungen und auch entsprechende Trends und das sind dann auch die entsprechenden Herausforderungen. Für uns ist wichtig, dass wir das tun können, diese Arbeit mit diesem Konzept als Grundlage auch unter Einbindung, das habe ich schon in meiner Wortmeldung im allgemeinen Teil gesagt, der Sozialpartner, der Schnittstellenpartner, der Stakeholder würde man neudeutsch sagen, und deswegen begrüße ich auch sehr diese Enquete, weil sie

uns die Gelegenheit gibt, dass die Politik gemeinsam mit Interessensvertreter diese Fragen auch diskutiert. Auch ich bin der Meinung, dass motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr gemeinsam betrachtet werden müssen, sozusagen als sich einander bedingende Elemente oder Träger auch einer Verkehrspolitik und deswegen auch in einem Konzept, das sozusagen als Zusammenschau verstanden werden muss von Instrumenten, die in der Verkehrspolitik zur Verfügung stehen. So viel einmal ganz allgemein aus unserer Sicht als Einstieg in die Diskussion. Es werden ja, nehme ich an, auch dann konkrete Fragestellungen angesprochen, aber da würde ich mich dann im Verlauf der Diskussion noch einmal melden.

Erste Präsidentin: Danke vielmals Herr Klubobmann. Als Nächsten bitte ich den Klubobmann-Stellvertreter der sozialdemokratischen Partei, Herrn Helmut Kapeller, um seine Darstellungen. Er ist auch Obmann des Verkehrsausschusses des Landtags, bitte.

Abg. Helmut Kapeller: Danke Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben schon in der Vergangenheit sehr oft im oberösterreichischen Landtag über die Notwendigkeit eines oberösterreichischen Verkehrskonzeptes diskutiert und gesprochen. Und wir stehen natürlich grundsätzlich einem Gesamtverkehrskonzept sehr positiv gegenüber, und der Herr Klubobmann Strugl hat ja bereits in seiner Darstellung und in seiner Wortmeldung heute erwähnt, dass er hier ein strategisches Leitbild sieht, eine Grundlage, und ich füge dem hinzu, dass natürlich wir aus unserer Sicht in diesem Konzept nicht nur die Strategie und die Grundalge sehen, sondern wir wollen natürlich auch konkrete Maßnahmen und Ziele angesprochen haben.

Diese konkreten Maßnahmen und Ziele wurden in einer ersten Unterlage angesprochen, die den Mitgliedern des Verkehrsausschusses in 94 Seiten im Juni 2004 zur Verfügung gestellt worden ist. Und da in diesem Papier gab es eine Reihe von Grundsatzüberlegungen und darüber hinaus natürlich auch konkrete Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Straßenverkehr, der Schifffahrt und den Luftverkehr. Ich bin überzeugt, dass eine vernünftige Verkehrspolitik es notwendig macht, dass von den Verantwortungsträgern die grundsätzlichen verkehrspolitischen Ziele festgelegt werden, damit auf dieser Grundlage die wichtigen Maßnahmen im Verkehrsbereich fixiert werden können. Und dies ist aus unserer Sicht auch der Zweck eines Gesamtverkehrskonzeptes. Denn nur so kann eine Verkehrspolitik entwickelt werden, in der die einzelnen Maßnahmen aufeinander abgestimmt sind. Im Herbst 2005 wurde dann von den Mitgliedern der oberösterreichischen Landesregierung ein zweiter Entwurf vorgelegt, den Sie auch heute in Ihren Unterlagen vorfinden. Dies ist jener Entwurf, den wir auch heute diskutieren. Und viele der Punkte, die angeführt sind, sind Punkte, die wir unterschreiben können, hinter denen wir stehen, ich brauche sie deswegen nicht extra ansprechen. Und ich möchte aufgrund der sehr kurzen Zeit, die uns zur Verfügung steht, nur drei Punkte herausgreifen, weil sie drei Punkte sind, die mir wichtig erscheinen, und die natürlich auch zu Diskussionen heute und darüber hinaus im Verkehrsausschuss führen werden.

Das Erste ist, dass bei der Erstfassung des Konzeptes die Straßenbauprojekte im übergeordneten Netz angeführt worden sind und hier ganz konkrete Vorschläge auch eingearbeitet gewesen sind, wie man in Zukunft bei der Neuerrichtung von Straßen vorgeht. Es wurde für ein funktionierendes übergeordnetes Netz unter anderem geplant eine ganze Reihe von Maßnahmen, die auch heute schon angesprochen worden sind von der Wirtschaftskammer, von der Arbeiterkammer, ich kann es mir ersparen und nur auf einige Punkte darauf eingehen, es geht um den Ausbau der A1, es geht um die Generalsanierung der A8, der Pyhrnbahn, und dergleichen mehr, bis hin zur A26, der Westumfahrung Linz mit der neuen vier-

ten Linzer Donaubrücke. Diese sind nun im neuen Konzept nicht mehr angeführt, und ich glaube, dass es notwendig ist, dass wir auch in dieser Frage die Diskussion weiterführen. Es geht auch um 36 Projekte, die im Erstentwurf drinnen gewesen sind, wo im Wesentlichen sehr wichtige Weichenstellungen drinnen waren, die bereits schon diskutiert, vorgestellt worden sind, aber noch immer auf eine Realisierung warten, wenn ich hier auf wichtige Umfahrungsstraßen denke. Wir werden daher in unserer Diskussion auch im Verkehrsausschuss wieder diese Frage ansprechen, weil wir glauben, dass es wichtig ist, dass diese Festlegungen auch im Gesamtverkehrskonzept für Oberösterreich mit angeführt werden.

Einen zweiten Punkt, den ich ansprechen möchte, ist der öffentliche Verkehr. Im öffentlichen Verkehr sind viele Maßnahmen angeführt, denen wir sehr positiv gegenüber stehen. Ich möchte nur einen Punkt herausgreifen, der mir sehr wichtig erscheint, neben der Sumerauerbahn und der Pyhrnbahn, das ist die City-S-Bahn. Hier war es so, dass im Erstentwurf eine ganz klare Willensbildung gegeben war, auf Seite 47 nachzulesen, wo neben der Festlegung, dass die City-S-Bahn im Anschluss an die Bahnhofsumgestaltung in Angriff genommen wird, auch eine ganz konkrete Trassenfestlegung festgehalten war, und im neuen Entwurf steht nun drinnen, ich zitiere Ihnen wörtlich, "die City-S-Bahn soll", und nicht mehr wird, "im Anschluss an die Bahnhofsumgestaltung in Angriff genommen werden. Sie verbindet den Hauptbahnhof mit dem Mühlkreisbahnhof. Hinsichtlich der Betriebsführung wird eine kostengünstige und zugleich kundenfreundliche Variante angestrebt". Ende des Zitates des Ihnen und mir vorliegenden letzten Papiers. Für uns ist eines ganz klar, wir bekennen uns zur City-S-Bahn und wir wollen dieses Bekenntnis auch, wie in der ursprünglichen Passage festgehalten, in dieses Konzept wieder hinein urgieren.

Der dritte Punkt ist auch heute schon angesprochen worden, der beinhaltet die Verkehrssicherheit. Es wurde ja auch gerade in diesem Bereich ein zusätzliches Papier vom zuständigen Verkehrsreferenten, Landeshauptmann-Stellvertreter Erich Haider, eingebracht. Es geht uns ganz konkret um die verstärkte Bewusstseinsbildung, um eine bessere Aufklärung der Verkehrsteilnehmer, das muss erreicht werden, und wir wollen, dass diese Verbesserungsvorschläge auch im Konzept aufgenommen werden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte abschließend noch feststellen, dass es notwendig ist aus unserer Sicht, dass man in der Verkehrspolitik sehr klare Ziele und Vorgaben benötigt, dies gilt für alle Bereiche, für den Straßenverkehr genauso wie für den öffentlichen Verkehr. Und ich bin überzeugt, wenn wir diese klaren verkehrspolitischen Ziele für den öffentlichen Verkehr und für den Straßenverkehr setzen, dass wir dann ein gutes Konzept für die Zukunft des Verkehrs oder der Verkehre in Oberösterreich machen, und ich bin auch zuversichtlich, dass wir in einer sehr konstruktiven Diskussion im Verkehrsausschuss eine Lösung finden.

Erste Präsidentin: Ich bedanke mich. Nächster Redner ist der Herr Klubobmann-Stellvertreter der grünen Fraktion Gottfried Hirz, bitte.

Abg. Gottfried Hirz: Danke. Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Mit dem Entwurf des Gesamtverkehrskonzeptes wird in Oberösterreich erstmals der Weg einer sehr bewusst gestaltenden Verkehrspolitik beschritten. Eine Verkehrspolitik, die im Endeffekt sich erstens einmal um die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs und natürlich auch meiner Meinung nach um die unzureichende Attraktivität des öffentlichen Verkehrs annehmen wird. Es hat dieser Entwurf eine lange Geschichte. Ich behaupte einmal, es ist ein sehr sorgfältiger Planungsprozess passiert, wo also externe Fachleute eingebunden waren, wo also alle relevanten Fachabteilungen eingebunden waren und die Referenten

der Landesregierung, und ich möchte auch an dieser Stelle meinem Dank an den Dr. Höfler als Projektleiter Ausdruck geben. Ich halte die Ziele, die formuliert sind, für sehr anspruchsvoll, auch die Grundsätze, ich denke, wenn wir in diese Richtung gehen und das im Landtag beschließen, wir auch für die nächsten 10 bis 15 Jahre entsprechende wichtige Handlungsschwerpunkte für Oberösterreich setzen können.

Das Konzept ist ein Landeskonzept, ein Bundesland hat bestimmte Konsequenzen. Sie wissen, dass sehr viele Kompetenzen besonders was den öffentlichen Verkehr betrifft, beim Bund liegen, daher sind auch diesbezüglich Forderungen an den Bund zu richten. Ich sage aber auch ganz klar, dass es einem Bundesland nicht möglich ist, zum Beispiel Kürzungen im öffentlichen Verkehr völlig zu kompensieren. Wir haben sicherlich die Situation, dass wir von Seiten des Bundes hier auch entsprechende Investitionen in den öffentlichen Verkehr brauchen. Und ich glaube, dass es auch notwendig sein wird, dass wir bei zukünftigen Finanzausgleichsverhandlungen hier das entsprechend gegenüber dem Bund thematisieren. Als Beispiel nur, zwei Drittel der Nahverkehrsgelder werden also für den Raum Wien und Umgebung verwendet, alleine für die U-Bahn in Wien werden jährlich 110 Millionen Euro Investitionskosten ausgegeben. Wenn ich das vergleiche mit der Diskussion um die City-S-Bahn, dann stellen sich da entsprechende Relationen her, wobei ich jetzt gleich noch als Antwort auf meinen Vorredner sage, es gibt ein klares Bekenntnis von unserer Seite zur City-S-Bahn, ich lese auch diese Passage nicht so, dass es hier zu keiner klaren Willensbildung kommen soll. Ich sage auch noch dazu, aber das können wir nachher noch diskutieren, dass eine Rail light nicht eine Straßenbahn ist, sondern dass es zwischen einer Straßenbahn und einer Volleisenbahn sozusagen eine Variante gibt, die also auch als Eisenbahn gilt, die in der Stadt sozusagen aufgrund kurzer Beschleunigungs- und Bremszeiten entsprechende Angebote machen kann und über Land dann genau dieselben Geschwindigkeiten erreicht, wie eine Eisenbahn.

Die Grundsätze des Verkehrskonzeptes, das also hier vorliegt, sind also auf der ersten Seite, und das ist mir wichtig, man versucht Verkehr zu vermeiden, man versucht, den Verkehr umweltverträglich zu machen und auch sicher abzuwickeln. Wichtig und ganz wichtig ist uns natürlich der faire Zugang aller Menschen zur Mobilität und natürlich auch die gute Erreichbarkeit für Bevölkerung und Wirtschaft sicherzustellen. Den Zielen stehen natürlich auch Megatrends gegenüber, die also in der Analyse meiner Meinung nach sehr gut angeführt sind, die Individualisierung der Lebensziele, die Verkleinerung der Haushalte, die Steigerung der PKW-Verfügbarkeit, die Änderungen in der Bevölkerung, wir haben also wesentlich mehr Lenkerberechtigte als noch früher, und all das beeinflusst natürlich direkt oder indirekt die Verkehrsmittelwahl in Richtung PKW. Und deshalb halte ich es wirklich für mutig, dass in diesem Konzept eine Trendumkehr in der Verkehrsmittelwahl hier angestrebt wird. Die Zahlen, auf die ist ja schon eingegangen worden, dass man also versucht, die 62 Prozent beim motorisierten Individualverkehr zu halten, sage aber klar dazu, das ist der Wegeanteil. Das bedeutet trotzdem noch, nachdem mehr Mobilität stattfinden wird, dass sozusagen mehr Wege stattfinden, aber auch die Wege länger werden. Also, von Rückbaumaßnahmen im Bereich des Straßenbaus lese ich nichts in diesem Konzept, was den öffentlichen Verkehr betrifft, so wird alleine das Halten der 15 Prozent, die wir jetzt in Oberösterreich haben, also bedeuten, dass wir massiv in diesen Bereich investieren werden müssen, wenn wir als Bundesland hier wirklich dem Trend gegensteuern und ich glaube, dass das also wirklich ein engagiertes Ziel ist, dem sich Oberösterreich stellen soll.

Drei Punkte möchte ich erwähnen, die mir besonders wichtig sind. Das ist auf der einen Seite die Barrierefreiheit. In diesem Konzept gibt es ein klares Bekenntnis zur Sicherstellung der Mobilität für alle Menschen, das heißt die Zugängigkeit zu den Verkehrssystemen soll also

für alle Nutzergruppen gewährleistet sein. Ich sage auch dazu, dass Barrierefreiheit ein Qualitätsgewinn für alle Benutzer ist und nicht nur für die Gruppe der Behinderten.

Zweiter großer Bereich ist also die Erstellung des Landesradwegekonzeptes. Wir wollen mit diesem Konzept im Endeffekt erreichen, dass der Radverkehr nicht abnimmt, so wie die Trendprognosen sind, von 7 auf 5 Prozent, sondern um 2 Prozent zunimmt auf 9 Prozent. Das heißt, wir müssen hier aktiv werden. Jede zweite Autofahrt in Oberösterreich ist unter 4 Kilometer. Wenn man weiß, dass also genau das der Bereich ist, wo die Motoren noch nicht richtig verbrennen, stellen die genau eine Hauptbelastung im Emissionsbereich dar, und es ist genau jene Strecke, die eigentlich sehr im Alltagsverkehr auch mit dem Fahrrad bewältigt werden kann. Das heißt, wir sind meiner Meinung nach in Oberösterreich sehr gut im Bereich des touristischen Radverkehrs, allerdings haben wir hier noch aufzuholen im Alltagsradverkehr.

Und letzter Bereich ist natürlich, und das ist wohl der entscheidendste Bereich, ist natürlich die verkehrspolitische Trendwende, indem wir den öffentlichen Verkehr weiter entwickeln. Das heißt, es geht darum, die regionalen Verkehrskonzepte entsprechend zu entwickeln und wie in diesem Konzept vorgesehen bis 2009 auch entsprechend umzusetzen. Es geht darum, nachgelagert Mobilitätsmanagement anzubieten um diese Standards auch zu sichern, das geht also auf einen Vorredner zurück, der gesagt hat, wir müssen vor allen Dingen die Nutzer auch entsprechend informieren, das würde das Mobilitätsmanagement leisten. Und ich bin also wirklich auch sehr stolz darauf, auch wenn man es diskutieren kann, aber ich bin sehr stolz darauf, dass in diesem Konzept eigentlich Standards definiert sind, was den öffentlichen Verkehr betrifft. Standards, wo man sagt, Viertelstundentakt im Ballungsraum, aber auch vor allen Dingen nicht nur im Ballungsraum, sondern auch außerhalb der Ballungsräume in Endeffekt einen Stundentakt als Grundstruktur hat. Eine Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten, eine optimale Verknüpfung der ÖV-Systeme. Die Bahn immer als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und für jede Gemeinde einen Zweistundentakt im Rufbussystem. Ich denke, dass das wirklich, wenn es uns gelingt, das zu beschließen und umzusetzen, dass das also wirklich eine sehr, sehr gute Vorgabe ist. Es gibt immer Verbesserungen bei einem Konzept, das ist völlig klar, ich glaube aber, dass es eine sehr gute Vorlage ist, mit der wir im Landtag sicherlich auf entsprechende gute Arbeit aufbauen können. Danke.

Erste Präsidentin: Danke Herr Kollege Hirz. Nächster Redner ist der Herr Klubobmann der Freiheitlichen, Herr Mag. Günther Steinkellner.

Abg. Günther Mag. Steinkellner: Danke Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Ich stelle vorweg die Barrierefreiheit außer Streit, da sind sich einmal alle Fraktionen absolut einig, und dort sollte das Geld auch entsprechend locker gemacht werden. Ich glaube, darüber brauchen wir gar nicht mehr diskutieren, das muss umgesetzt werden.

Schwieriger wird es beim Radwegekonzept, da habe ich jetzt gerade ein neues Gegenüber, da sind wir auch alle der Meinung, dass es ausgebaut wird, nur wenn Sie sich heute etwa diesen Radwegprospekt besorgt haben, der unten im Landhaus aufliegt, und sich genau diese Radwege, das sind jetzt die Landesradwege, ansehen, werden Sie feststellen, dass die Bekenntnisse da nicht mehr so ganz ehrlich umgesetzt werden. Denn wenn Sie den Weißenbachtalradweg fahren, ich weiß nicht wer das Weißenbachtal kennt zwischen Attersee und der Traun, dann würde ich empfehlen, das nicht mit dem Fahrrad, sondern mit dem Motorrad zu bestreiten, alles andere ist dort wirklich nicht zu empfehlen, und schon gar nicht mit Kindern. Und wenn man dann weitergeht und man die vernetzte Planung anschaut, stellt

man fest, es gibt eine Radwegeplanung im Land Oberösterreich, allerdings weiß niemand im Land Oberösterreich, welche Gemeinderadwege konkret geplant werden, insbesondere dann, wenn keine Förderungen und Bedarfszuweisungen an die Gemeinde bezahlt werden. Sohin gibt es eigentlich auch keine vernetzte Radwegekarte, ich habe mir da die Mühe einmal machen lassen, erheben lassen, wie schaut es von Pasching, Leonding nach Linz aus. Da passt Leonding und Linz noch halbwegs zusammen, aber Pasching und Leonding passt schon nicht mehr zusammen, und das Land macht Radwege, obwohl die Gemeinde Leonding Radwege woanders gebaut teilweise schon hat. Also, da fehlt einiges noch in der Vernetzung.

Schwierig wird es beim öffentlichen Verkehr. Den wollen wir alle miteinander ausbauen, stoßen aber dort an die Grenzen der Finanzierbarkeit, und das ist das ehrliche Problem. Wie weit ist das ein Lippenbekenntnis und inwieweit wollen wir wirklich mehr Geld in den öffentlichen Verkehr hinein geben. Da gibt es natürlich keinen Konsens.

Und der echte Knackpunkt ist dann der Straßenbau, wo es natürlich darum geht, dass Straßenbau auch dementsprechend Wirtschaftskraft und Wohlstand für Oberösterreich, Linz sichert. Und da ist also von uns die Position, dass wir natürlich den Straßenbau entsprechend weiter zu forcieren haben. Ein klares Bekenntnis zu einer vierten Donaubrücke, ein klares Bekenntnis seitens unserer Fraktion zum Ausbau des Westringes. Ein dringendes Bedürfnis, Linz im Osten zu umfahren, um den internationalen Transit überhaupt von der Stadt Linz weg zu bekommen. Wenn wir schon ein Gutachten haben, dass also einen sechsspurigen Ausbau bis Haag am Hausruck der Innkreisautobahn vorsieht, dass diese Ausbaumaßnahme auch wirklich gebaut wird, und nicht aus anderen Überlegungen, welche auch immer die dann sein mögen, ein Ausbau auf eine so genannte sichere Autobahn erfolgt und die sechs Spuren nicht gleich gebaut werden, obwohl die Baukosten lediglich 20 Prozent mehr betragen würden. Und da kann ich nur eines sagen, warum gibt es denn diesen Generalverkehrsplan. Begonnen hat ihn der Bund, im Jahr 2002 wurde der Generalverkehrsplan des Bundes fertig gestellt. Logische Konsequenz war, dass natürlich die Länder bis hinunter in die Gemeinde auch hier fortsetzen. Es gab dann mehrere Anträge, Verschiebungen, und es wurde dann über die Wahl verschoben, und es gibt genau das, was wir wollen, eine konkrete Projektliste, wann wird mit welcher Baumaßnahme begonnen, zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht. Und das brauchen wir aber deswegen so dringend, weil in allen Bereichen irgendwann das Geld die entscheidende Frage ist. Und wenn wir nicht wissen, wann was gebaut wird, ist auch eine vernetzte Planung und Baumaßnahme nicht so effizient, wie es etwa auch der Landesrechnungshof fordert, dass wir also die Steuergelder optimiert einsetzen, und nicht Studien erheben, die also sehr viel Geld kosten, oder planerische Maßnahmen tätigen, die dann wieder umgeplant werden, weil ein anderer Bereich nicht berücksichtigt wird. Es ist unser Steuergeld, dass im gesamten Verkehrsbereich eingesetzt wird und dazu brauchen wir bis hinunter bei der Ortsumfahrung eine genaue Projektliste, wann wird gebaut, wer finanziert und wie wird finanziert, damit eine Planungs- und eine entsprechende Projektsicherheit gegeben wird. Das will der Landesrechnungshof so, das sollten wir in Oberösterreich umsetzen, nachdem es sogar der Bund umgesetzt hat bereits im Jahr 2002, und das sind wir den jeweiligen Verkehrsteilnehmern schuldig und wir sind es vor allem dem Steuerzahler schuldig, weil der braucht es am dringendsten.

Erste Präsidentin: Danke Herr Klubobmann. Wir beginnen wieder mit der allgemeinen Diskussion. Eine Reihe von Wortmeldungen habe ich hier. Sie sind natürlich herzlich eingeladen Ihre Wortmeldungszettel noch abzugeben. Das Prozedere ist wie Vormittag bitte in etwa zwei Minuten und bitte das Mikrofon einschalten. Die erste Wortmeldung erbitte ich von

Herrn Alfred Schneckenreither. Er ist der Spartenobmann-Stellvertreter der Sparte Transport und Verkehr und Obmann der Fachgruppe der Spediteure, bitte.

Alfred Schneckenreither: Sehr geehrte Frau Präsidentin, geschätzte Mitglieder des Oberösterreichischen Landtags, werte Damen und Herren! Es ist schön in einem Land leben und arbeiten zu können, in dem andere ihren Urlaub machen. So lautete vor einigen Jahren ein Ausspruch eines namhaften Managers aus der oberösterreichischen Industrie. Ja, Oberösterreich ist ein schönes Land und gleichzeitig auch ein erfolgreiches. Oberösterreich ist der Erfolgsmotor für Österreich. Österreich ist das drittreichste Land in Europa, weltweit eines der reichsten, um diesen Wohlstand für die Menschen in unserem Lande halten zu können, brauchen wir Wachstum. Und Wirtschaftswachstum verursacht eben auch Verkehr, der uns oft stört, den wir aber bewältigen müssen. Wer Verkehr behindert, verhindert Wachstum für die Wirtschaft und damit die Beschäftigung und Wohlstand für die Menschen. Diese Kette unstrittiger Bedingungen sollten wir niemals aus den Augen verlieren. Innovativ, qualitativ hochstehend, dafür sind Produkte und Leistungen Made in Austria weltweit begehrt. So kann sich unser kleines Land auf internationalen Märkten behaupten und ist mit einem Exportvolumen von 95 Milliarden Euro der Exportkaiser unter den EU 15, 5.000 Exportbetriebe in Oberösterreich. Und Ziel ist es, diese Zahl bis 2006 auf 6.000 zu steigern, sorgen dafür, dass Oberösterreich mit einem Exportanteil von fast 30 Prozent dieses Exportvolumens das Exportbundesland Nummer eins ist. Unter diesen stolzen Summen verbergen sich natürlich Produkte und Waren, die transportiert werden müssen. Fast 100 Millionen Tonnen jährlich beträgt daher auch das Transportvolumen in Oberösterreich, ebenfalls ein Anteil von 30 Prozent des gesamtösterreichweiten. Dafür brauchen wir ein leistungsfähiges Verkehrsnetz. Ganz besondere Bedeutung kommt dem Verkehr in der Versorgung der Menschen mit Gütern des täglichen Bedarfes beziehungsweise der persönlichen Nahversorgung zu. Damit wir alle täglich Frischwaren auf unserem Frühstückstisch und die aktuelle Tageszeitung vorfinden, ist der Transport von Gütern, also Verkehr notwendig. 90 Prozent der Güterbeförderungen erfolgen deshalb im Umkreis von maximal 100 Kilometer. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke liegt bei 50 Kilometer.

Der regionale Wirtschafts- und Versorgungsverkehr ist daher der Lebensnerv einer Region. Und wir dürfen dem Straßenbauressort des Landes Oberösterreich daher für die engagierte Arbeit im Bereich der Straßeninfrastruktur für unser Land danken und hoffen, dass viele weitere ehrgeizige Projekte folgen und möglichst rasch realisiert werden. Eine erfolgreiche Wirtschaft verursacht Verkehr und hier primär Straßenverkehr, denn zwei Drittel der heimischen Transporte laufen auf der Straße, EU-weit liegt dieser Anteil sogar bei drei Viertel. Prognosen zufolge wächst die Güterverkehrsleistung auf dieser Straße jährlich um 2,5 bis 3 Prozent bis 2015, EU-weit somit um rund 30 Prozent. Unsere Aufgabe als Logistiker sehen wir darin, durch Optimierung der Prozesse und Abläufe in der Logistik zu erreichen, dass dieses erhöhte Transportpotential mit einem bei weitem moderaten Anstieg der Fahrleistungen realisiert werden kann. Ein verstärkter Einsatz von Transportprofis, die auch für einen stärkeren Einsatz alternativer Verkehrsträger sorgen, kann hier schon wesentlich beitragen. Als Logistikprofis wollen wir unseren Beitrag dadurch leisten, dass wir die Transportleistung stets weiter optimieren. In diesem Sinne begrüßen wir auch die Logistikinitiative des Wirtschaftsressorts des Landes Oberösterreich im Rahmen des strategischen Programms 2010 beziehungsweise RIO und hoffen, dass viele über diese Initiative gestarteten Projekte, vor allem den KMOs zugute kommen mögen.

Durch den Einsatz der Euromotorenteknologie ist es uns auch gelungen seit 1990 sämtliche Emissionsarten, Stickoxide, Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoff, Phosphor und Partikel und so weiter drastisch, nämlich um 80 bis 90 Prozent zu reduzieren. 35 LKW der Klasse

Euro 4 bis 5 emittieren nicht mehr als ein einziges Fahrzeug der Klasse 0, immerhin gängiger Standard im Jahre 1990. Für die letzte Stufe der Umrüstung der Fahrzeugflotten auf Euro 4- bis 5-Motoren sollte daher unbedingt ein Anreiz und eine Anerkennung dieser beachtlichen Entwicklung in Form einer Investitionsförderung geschaffen werden. Was für den PKW durch die Förderung für die Anschaffung der Partikelfilter möglich wurde, sollte auch mit einer Investitionsförderung im Nutzfahrzeugbereich realisiert werden.

Oberösterreich ist ein Erfolgsstandort und sein Motor ist ein leistungsfähiger Verkehr. Ohne Verkehr läuft nichts, denn wir bringen was Sie täglich brauchen. Wirtschaftsverkehr ist nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck einer erfolgreichen Wirtschaft zur Sicherung von Arbeit und Wohlstand. Kein Fahrzeug im Wirtschaftsverkehr fährt zum Spaß herum. Verkehrsleitung erfolgt ausschließlich im Auftrag und zum Nutzen einer erfolgreichen heimischen Wirtschaft, die den Menschen im Land ihre Lebensgrundlage bieten muss. Sind Sie sich bitte dieser Dimension und Verantwortung stets bewusst. Leisten wir gemeinsam ein Bekenntnis zur Notwendigkeit eines leistungsfähigen Wirtschaftsverkehrs, sorgen wir für ein faires Anerkenntnis dieser Leistungen und lassen Sie dem Wirtschaftsverkehr mit einem geeigneten Verkehrsnetz seinen Job für uns alle machen. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und möchte noch aufmerksam machen, dass wir die Stellungnahmen der WK und der Sparte auch noch schriftlich zur Verfügung stellen werden. Danke (siehe Anlage).

Erste Präsidentin: Für Ihre Wortmeldung bedanke ich mich Herr Spartenobmann. Ich rufe die Wortmeldungen auf, die ihr Kreuzerl bei allgemeiner Teil gemacht haben. Ich darf beginnen mit Herrn Heinrich Höbarth, Sprecher der Oberösterreich-Plattform Klima, Energie und Verkehr. Bitte Herr Höbarth.

Heinrich Höbarth: Ich danke für die Einladung zu dieser Enquete. Ich möchte aufmerksam machen so wie Gesundheit im menschlichen Leben eines der wichtigsten Anliegen überhaupt ist, so ist der Klimaschutz eines der wichtigsten Anliegen überhaupt für die Menschheit allgemein und für unsere künftigen Generationen. Derzeitige Trends im Verkehr sind mit Klimaschutz absolut nicht vereinbar. Es ist wichtig, dass der Verkehr im Energiekontext gesehen wird. Es ist schwer vorstellbar den jetzigen Energieverbrauch des Verkehrs durch erneuerbare Energien zu decken, bei wachsendem Energieverbrauch ist es überhaupt unvorstellbar. Es ist eine Trendwende notwendig.

Im Gesamtverkehrskonzept ist dieses Postulat zumindest im Ansatz enthalten, dafür danke. Wie kann die Trendwende herbeigeführt werden? Es ist ganz klar das was klimaschädlich ist, nämlich fossile Energie, verteuert werden muss. Entweder diese Verteuerung kommt vom Weltmarkt und unkontrolliert, überfallsartig oder wir planen das selber. Ich weiß, dass das natürlich nicht gut ankommt, aber das muss man einmal der Bevölkerung vermitteln, ohne Verteuerung fossiler Brenn- und Treibstoffe wird es eine Umstellung auf erneuerbare Energiequellen und ein Umstieg auf Energie- und Verkehrseffizienz nicht in ausreichendem Maß geben. Das Generalverkehrskonzept, Gesamtverkehrskonzept geht auf dieses Problem ein bisschen ein. Darinnen ist enthalten, dass das Land Oberösterreich sich bemühen wird beim Bund, bei der EU, für die Internalisierung der externen Kosten einzutreten, also bei der Kostenwahrheit.

Die Verteuerung kann durch mehr Effizienz kompensiert werden. Erstens, in dem Alternativen attraktiviert werden und zweitens, in dem man die Menschen dazu bringt, diese Alternativen zu nützen. Das Erste, Alternativen attraktivieren im Gesamtverkehrskonzept bringt wichtige Standards, natürlich könnte man die erweitern für den öffentlichen Verkehr. Das Gesamtverkehrskonzept erwähnt den ländlichen Raum, wo auch der öffentliche Verkehr

attraktiviert werden muss, in Nebenverkehrszeiten sicherlich im ländlichen Raum auf der Basis von Rufsystemen. Auch dass es hier wenigstens im Stundentakt Angebote geben muss, geht auch das Gesamtverkehrskonzept bisschen darauf ein, dafür auch danke.

Und natürlich muss es Forderungen in Richtung Bund geben, möchte ich nachher dann noch erwähnen was die Anliegen der Plattform in Richtung Bund hier sind. Die Menschen dazu bringen, dass sie die Alternativen nützen. Daher schlage ich vor, dass es ein Gremium gibt im Land Oberösterreich, ich würde überhaupt sagen das Land Oberösterreich könnte da eine Pionierregion sein, dass eine Verkehrsverlagerungsstrategie entworfen wird. Da wird sehr viel Psychologie drinnen notwendig sein, denn einen Autofahrer zum Umsteigen zum öffentlichen Verkehr zu bringen, wenn auch der öffentliche Verkehr schon sehr gut angeboten wird, optimiert ist, ist trotzdem eine schwere Aufgabe mit sehr viel Psychologie.

Das Zweite, ein flächendeckendes Beratungsnetz ist notwendig, ist auch schon erwähnt worden, dass sehr viel Aufklärung notwendig ist, bis hin zu den Gemeinden, um die Menschen zu motivieren und genügend aufzuklären, dass sie dann auch die Angebote des öffentlichen Verkehrs nützen.

Kyoto sollen wir nicht aufgeben. Da steht drinnen, dass das Kyotoziel nicht erreicht wird. Ich würde einladen dazu, dass es ein Gremium gibt, in dem in Richtung Kyoto gearbeitet wird. Wir von der Plattform würden uns wünschen, dass wir da mitarbeiten dürfen. Die konkreten Forderungen an den Bund wären nach unserer Vorstellung, erstens, dass der Intercityverkehr normiert wird. Sie wissen wahrscheinlich, dass der Intercityverkehr von den ÖBB eigenwirtschaftlich betrieben wird laut Gesetz und die ÖBB richtet natürlich den Intercityverkehr nach der Nachfrage. Das hat zur Folge, dass zwischen Linz und Graz nur ganz wenige Intercitys fahren und das Angebot hier eine Katastrophe ist. Er soll also normiert werden der Intercityverkehr mit dem Fernzielstundentakt in ganz Österreich. Der Intercityverkehr ist auch wichtig, weil ja die regionalen Verkehrskonzepte an diese Knoten alle angebunden sind. Auf der Westbahn wurden jetzt zwei Intercitys schon umgewandelt in Schnellverbindungen zwischen Wien und Salzburg, bleibt nur mehr in Linz stehen. Da gibt es einen Morgenzug und einen Abendzug. Daher das große Anliegen einerseits, diese Schnellverbindungen sind sinnvoll, aber dass der Intercity nicht herausgestrichen werden soll, so dass sie in Attnang-Puchheim, Wels, St. Valentin und Amstetten stehen bleiben, also nicht nur in Linz.

Das zweite große Anliegen auch Richtung Bund, sollte das Land Oberösterreich Richtung Bund richten, ist die Nord-Süd-Bahnachse, wurde schon wiederholt angesprochen heute. Für die Nord-Süd-Bahnachse Summerau-Linz-Graz-Spielfeld-Straß ist unserer Ansicht nach ein langfristiges Ausbaukonzept notwendig, dass nicht nur Güterverkehr, natürlich sehr wichtig, und auch Nahverkehr ermöglicht, sondern auch auf lange Sicht attraktiven Fernreiseverkehr. Schnellzüge einerseits international, andererseits zwischen Linz und Graz sollten, natürlich klingt das utopisch, sollten in zwei Stunden möglich werden sowie es auf der Autobahn möglich ist.

Drittens, der Bund soll verbindliche Qualitätskriterien für den öffentlichen Verkehr vorgeben. Ich sage drei Beispiele: Jeder Zug sollte einen Niederflereinstieg haben. Die ÖBB sind dabei, Railjets anzukaufen, also schnelle Züge, die haben keinen Niederflereinstieg, also was macht man dann mit einem Fahrrad, mit einem Rollstuhl oder mit einem Kinderwagen. Ich ersuche da das Land Oberösterreich aktiv zu werden in Richtung Bund, dass das Verkehrsministerium das vorgibt, diese Qualitätskriterien. Das Zweite ist die Tarifvereinfachung, die Tariflandschaft und wie man überhaupt zu einer Fahrkarte kommt, ist eine Katastrophe, wurde auch schon angesprochen.

Das Dritte sind die Rufsysteme, die in Zukunft in vermehrtem Ausmaß auf dem Land kommen werden müssen, ist eine einheitliche österreichweite Rufnummer einzuführen. Viertens, im ländlichen Raum muss durch steuerliche Erleichterungen die Wirtschaftsfähigkeit und die Nahversorgung erhalten bleiben beziehungsweise wieder hergestellt werden. Ich ersuche also auch, diese Forderung in Richtung Bund zu richten und Kampf gegen die Zwangsmobilität Fortschritte gemacht werden können. Dankeschön.

Erste Präsidentin: Als Nächsten bitte ich Herrn Kilbatrik um seine Wortmeldung, Agenda Mobilitätsberatung, bitte.

Andrew Kilbatrik: Herzlichen Dank Frau Landtagspräsidentin, Grüß Gott allseits. Wir befinden uns in einem Prozess der Willensbildung was die Verkehrspolitik in Oberösterreich betrifft. Und da werden viele Ziele angesprochen, die alle nicht miteinander vereinbar sind. Ein verstecktes Ziel wurde dabei vorher nicht angesprochen, obwohl es eine wichtige Rolle spielt, das ist das Ziel, vielen Teilnehmern im Prozess möglichst geringe Kursanpassungen über sich ergehen lassen zu müssen. Viele Leute, die in der oberösterreichischen Verkehrspolitik zu reden haben, haben das Ziel, so weiterzugehen wie in den 80er Jahren. Das ist mir als ökologisch und sozial bewegter Mensch irgendwie unsympathisch. Aber das wird es nicht spielen. Das 21. Jahrhundert wird keine lineare Fortsetzung des 20. Jahrhunderts sein. Und da spreche ich nicht nur den Treibstoffpreis an der Zapfsäule an, sondern auch die Frage, ob das Zeug überhaupt herkommt. Ich habe da Freunde in Washington. Sie sind für manche Turbulenzen ganz gut und ich kann nicht dafür bürgen, dass diese Freunde sich beherrschen. Wir werden also in den nächsten Jahren einige blöde Überraschungen erleben. Und jetzt ist die Frage: Bauen wir da rechtzeitig vor, verringern wir unsere Abhängigkeit von verschiedenen Treibstoffen, verschiedenen Energieträgern, die in Zukunft nicht nur teuer sein werden, sondern unter Umständen verdammt knapp oder tun wir so wie wenn das alles kein Thema wäre?

Wie gesagt, speziell zum Thema Straßenbau, wer sagt uns, dass Versorgungsschwierigkeiten mit Erdöl nicht dazu führen werden, dass Straßen, die gestern oder morgen errichtet werden nicht in zehn Jahren gähnend leer sind. Wir können es nicht verantworten Steuergelder in dieser leichtgläubigen Art auszugeben und wir sagen ja, es gibt die Prognosen und wir haben das in der jüngerer Vergangenheit so erlebt und darüber fährt die Eisenbahn. Es gibt keine verlässliche Prognosen für 2020, geschweige denn für 2030 oder 2040. Und wenn ich überlege, was eine Straße für eine Lebensdauer hat und dass vielleicht die Hälfte dieser Lebensdauer was den Nutzen betrifft ins Wasser fallen kann, da brauche ich wirklich gravierende Kursänderungen. Danke herzlich für die Aufmerksamkeit.

Erste Präsidentin: Danke vielmals Herr Kilbatrik. Nächster Redner ist der Herr Umweltanwalt, bitte Herr Dr. Wimmer.

Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer: Ich hätte eigentlich nur eine kleine Anregung, die leicht auch umsetzbar wäre, unabhängig wie es mit dem Landesverkehrskonzept in Oberösterreich weitergeht. Seite 71 gibt eine ganze Reihe quantitativer verkehrspolitischer Ziele vor, so und so viele Tonnen oder Prozent oder Kilometer soll es zu diesem Zeitpunkt sein. Seite 122 nennt als Zeitpunkt für die Erfolgskontrolle das Jahr 2012 und 2021.

Heute wurde gebracht der Vergleich Straßen, Verkehrswege, Blutkreislauf. Ich glaube, diese große Runde ist hier versammelt, weil dieser Blutkreislauf ein paar Probleme hat, sagen wir zu hoher Cholesteringehalt. Wir müssten unseren Lebenswandel etwas ändern. Ich glaube,

allen ist leicht verständlich, dass es wenig Sinn macht, wenn ich heute Cholesterinprobleme habe, dass ich mir vornehme erst 2012 und 2021 das nächste Mal zum Arzt zu gehen und den Cholesteringehalt messen zu lassen. Deshalb Vorschlag: Erfolgskontrolle ist gleich Steuerbarkeit, Korrigierbarkeit durch die Politik, kann nicht erst in 15 Jahren passieren, in sieben Jahren, 15 Jahren passieren, das muss ein kontinuierlicher Prozess sein, das muss viel häufiger passieren. Ich würde daher vorschlagen, dass man dreijährige Intervalle für die Erfolgskontrolle hier hineingibt. Man könnte unabhängig vom Diskussionsprozess, der hier stattfindet, schon jetzt damit beginnen, diese Dinge zu monitoren, man könnte das in kleinen Berichten jährlich, dreijährlich machen, dann hat man wesentlich mehr Information als politischer Entscheidungsträger.

Das Zweite ist, es ist sozusagen Emissions- und Aufkommensmonitoring, für viele sehr abstrakt. Sehr viel greifbarer ist ein Auswirkungsmonitoring. Wie viele tausende, zigtausende oder hunderttausende Menschen haben wir denn, die zum Beispiel über Lärmgrenzwerten durch Straßenverkehr leben müssen? Werden wir hier besser, werden wir hier schlechter? Immissionsseitiges, auswirkungsseitiges Monitoring, zum Teil ja geboten durch ein Immissionsschutzgesetz Luft, durch eine Umgebungslärmrichtlinie, könnte und sollte Bestandteil dieser Erfolgskontrolldaten sein, könnte man jetzt schon anfangen, unabhängig vom konkreten Inhalt des Landes- oder Gesamtverkehrskonzepts. Man muss sich nur bewusst sein, dass das auch Geld kostet und Aufwand bedeutet. Danke.

Erste Präsidentin: Danke vielmals. Nächster Redner Herr Mag. Norbert Rainer, Klimabündnis Oberösterreich.

Mag. Norbert Rainer: Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte mich sehr herzlich für die Einladung bedanken. Wir vom Klimabündnis Oberösterreich haben uns das Gesamtverkehrskonzept im Speziellen angeschaut natürlich auf die klimatischen Auswirkungen, auf die Auswirkungen im Sinne der Kyoto-Ziele. Es freut mich einmal vorweg, dass überhaupt der Klimawandel auch eine Rolle spielt im Gesamtverkehrskonzept, also er kommt einige Male relativ prominent vor. Er ist auch bei der Evaluierung erwähnt, was ich als sehr wertvoll erachte.

Was leider der Fall ist, das CO₂-Ziel ist nicht sehr ambitioniert. Man spricht maximal von einer Stagnation und wir gehen nicht in eine Richtung, wo wir eigentlich hingehen sollen, nämlich zu einer Reduktion. Ich gehe von den heute schon gehörten Zahlen aus, die der Herr Landesrat Anschöber genannt hat. Kyoto kann uns fünf bis sechs Milliarden Euro kosten. Auf Oberösterreich herab gebrochen wäre das wahrscheinlich eine Milliarde auf den Verkehrsbe- reich, der ungefähr 20 % der CO₂-Emissionen in Oberösterreich ausmacht, wie wir schon gehört haben, wären das mehr als 200 Millionen Euro. Diese 200 Millionen Euro, lese ich da groß bei der Frage der Finanzierung, sind vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2005 in den öffentlichen Verkehr geflossen. Also, es stellt sich da für mich sehr, sehr stark die Frage, wollen wir ausländische CO₂-Emissionen bezahlen oder machen wir da im Inland über den Verkehr CO₂-Reduktion. Das wäre ein Punkt, der meiner Meinung nach auch in dem Gesamtverkehrskonzept bei den Fragen der Finanzierung eine Rolle spielen soll. Wo stehen die 200 Millionen, die uns das kosten kann?

Als Zweites, bei den Fragen der Finanzierung bin ich noch darauf gestoßen und es ist auch noch interessant, es werden die laufenden Kosten, der Betrieb des öffentlichen Verkehrs, werden Zahlen genannt, es werden Zahlen genannt für ÖV-Investitionen, es werden Zahlen genannt für den Straßenbau, aber ich habe keine gefunden, und ich weiß nicht, ob das Zufall oder Absicht ist, mich täte es einfach interessieren, für die Kosten des Straßenerhaltes. Das

sind ja, ich denke einmal, nicht unwesentliche Kosten, die auf jeden Fall in so einem Konzept auch enthalten sein sollen, einfach aus der Vergleichbarkeit heraus, wie viel uns wirklich wieder Internalisierung externer Kosten, wie viel uns wirklich welcher Verkehr kostet. Vielen Dank.

Erste Präsidentin: Danke vielmals, Herr Mag. Rainer. Nächster Redner ist der Herr Dipl.-Ing. Herbert Kubasta. Er wäre der letzte Redner zum allgemeinen Teil, dann würden wir uns im Besonderen dem Straßenverkehr zuwenden. Bitte Herr Dipl.-Ing. Kubasta.

Dipl.-Ing. Herbert Kubasta: Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Danke auch für die Gelegenheit dieser Wortmeldung noch zum allgemeinen Teil. Ich möchte noch ein bisschen nachsetzen zu etwas, was vorher schon gesagt wurde, weil ich denke, dass es so wichtig ist.

Im Verkehr haben wir es ein gutes Stück mit dem Thema Verhalten zu tun. Verhalten sozusagen der Menschen, die Verkehr tun. Wenn wir nun darauf lossteuern, dieses Verhalten zu ändern, müssen wir uns im Klaren sein, dass wir das Verhalten der Menschen nicht ändern können an sich, sondern letztendlich nur darauf einwirken können, dass dieses Verhalten geändert wird. Dazu ist Hardware notwendig, es ist heute schon angesprochen worden, aber auch Software notwendig, Informationsarbeit notwendig. Man kann es nicht oft genug dazu sagen, auf diesem Gebiet ist es wahnsinnig wichtig, etwas zu tun. Das betrifft besonders den öffentlichen Verkehr, für den ich auch einen Teil einer Verantwortung trage, weil dort es ein gutes Stück nur mit Information möglich ist, um überhaupt in die Köpfe der Benutzer zu kommen und man kann es nicht oft genug eben sagen, wie wichtig auch dieser Teil ist, ihn zu tun und zu gehen. Ich erlebe das auch in der Praxis immer wieder, dass dort ein Schlüssel zum Erfolg liegt, den man tun sollte und auch das muss mit berücksichtigt werden bei der Planung.

Ein zweiter Punkt betrifft letztendlich die Umsetzung all dessen. Es ist schön, wenn es letztendlich einen Willen gibt, die Zukunft zu planen, zu gestalten, ein Verkehrskonzept, das braucht es einfach. Die Umsetzung ist ein schwieriges, mühsames Unterfangen, weil es geht hier um sehr, sehr viel Dinge, die zum Teil in Konflikten stehen. Wir haben es heute schon öfters gehört. Es ist nicht alles so klar und in einer Demokratie halt auch schwierig und mühsam, es zu bestreiten.

Ein Weg letztendlich, um gerade im Bereich von Neuland voranzukommen, ist, dort auch Dinge auszuprobieren. Es muss nicht immer gleich das ganze System verändert werden von vorne bis hinten, um darauf zu kommen, ob ein Weg Erfolg versprechend ist, sondern letztendlich auch den Mut aufzuwenden, um in Teilbereichen der Umsetzung eben einmal etwas auszuprobieren, den Mut zu haben, es zu tun und das auch voranzutreiben und dort auch Geld in die Hand zu nehmen, vielleicht auch mit dem Ergebnis, dass man hinterher sagt, das war es also nicht. Ich denke, gerade das habe ich als Planer gelernt, es ist nicht so schlimm, wenn man einmal zum Schluss einen Plan hernimmt und ihn zerknüllt und in den Papierkorb wirft. Wenn ich es nicht weiß, dann werde ich auch nicht weiterkommen, weil diese Erkenntnis ist schon sehr wichtig.

Das heißt, der Mut, auch auszuprobieren, Pilotprojekte zu machen und Leuchttürme zu setzen, ist denke ich, auch ein ganz ein wichtiger Punkt, um diese Verkehrskonzeptüberlegungen voranzubringen. Danke.

Erste Präsidentin: Danke Herr Dipl.-Ing. Kubasta. Wie gesagt, wir widmen uns dem Straßenverkehr. Erster Redner dabei ist Herr Dr. Rolf Moser.

Dr. Rolf Moser: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich möchte kurz eine Bemerkung zur Bedeutung der Straßen, insbesondere des Neubaus von Straßen für die Wirtschaft machen. Es ist von mehreren Rednern heute ein gut ausgebautes Straßennetz und insbesondere der Neubau von Straßen, zum Beispiel des Westrings oder der S 10 als unabdingbare Voraussetzung und absolute Notwendigkeit für ein weiteres Wirtschaftswachstum und für Beschäftigung bezeichnet worden. Ich würde diese Ansicht als Dogma bezeichnen, die nicht durch Fakten belegbar ist.

Erstens, es gibt bereits ein sehr gut ausgebautes Straßennetz in ganz Westeuropa kann man sagen, insbesondere in Österreich. Also ich möchte nur als Beispiel erwähnen, Österreich hat zum Beispiel doppelt so viele Autobahnkilometer pro Kopf der Bevölkerung wie Deutschland. Es ist auch so, dass zum Beispiel Irland mit dem geringsten oder mit dem kleinsten Autobahnnetz das höchste Wirtschaftswachstum in den Jahren 1985 bis 2001 gehabt hat. Es besteht also hier absolut kein Zusammenhang.

Es gibt leider sehr wenige konkrete Studien, die diese Bedeutung des Straßenausbaus für die Wirtschaft untersucht haben. Das Umfangreichste ist noch eine Untersuchung, die von der britischen Organisation SACTRA, ein Beratergremium, gemacht worden ist. Die sind dann zu dem Ergebnis gekommen, es gibt keinen automatischen Zusammenhang zwischen verbesserten Verkehrsbedingungen und einer Erhöhung von wirtschaftlichen Aktivitäten. Die empirischen Erkenntnisse über Größe und Bedeutung von solchen Zusammenhängen sind schwach und umstritten. Es gibt immer Gewinner und Verlierer einer Verkehrsmaßnahme.

Zwei konkrete Beispiele noch zum Schluss. Die Stadt in Deutschland mit der geringsten Arbeitslosigkeit ist die Stadt Furtwangen im Schwarzwald. Die hat zwei Prozent Arbeitslose. Dorthin führt eine kurvenreiche, enge Straße, auf der man von der nächsten Autobahn eine Dreiviertel Stunde braucht, bis man nach Furtwangen kommt.

Das zweite Beispiel direkt aus unserer Umgebung, was auch heute schon von mehreren Rednern angesprochen worden ist, die Stadt Steyr. Das BMW-Werk in Steyr wird seit Jahren kontinuierlich ausgebaut. Es werden ständig Erweiterungen des Werks durchgeführt, es werden auch neue Arbeiter angestellt, obwohl keine vierspurige Straße von Steyr nach Enns zur Westautobahn führt. Man kann auch daran sehen, dass es ganz andere Faktoren sind, die Wirtschaftswachstum und Beschäftigung bringen.

Erste Präsidentin: Danke. Die nächste Rednerin ist Frau Andrea Fröschl.

Andrea Fröschl: Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte in Bezug auf Straßenverkehr eine Idee einbringen, die in diesem Gesamtverkehrskonzept nicht erwähnt wird dezidiert, und zwar, dass es auch die Möglichkeit geben soll für Rollstuhlfahrer, ein Taxi zu benutzen.

Ich möchte das in dem Zusammenhang einbringen. Auf Seite 116 ist von Modell- und Pilotprojekten in diesem Bereich Verkehr die Rede. Dieses Taxi ist ein Anliegen besonders für Menschen, die im Elektrorollstuhl unterwegs sind und es gibt, es gab eher, muss man sagen, Gespräche auch mit dem Linzer Mobilitätsstadtrat Himmelbauer und Vertretern der Taxiinnung, die aber letztlich eigentlich in Bezug auf Finanzierung gescheitert sind oder eher nicht mehr weiter geführt wurden. Barrierefreie Taxis wären einfach ein notwendiger Beitrag zur Sicherstellung von Mobilität für alle.

Ich möchte zum Beispiel auch hier anregen, wenn Linz Kulturhauptstadt wird, dass auch die Gäste aus dem Ausland barrierefreie Taxis benützen können. Ich finde, da fehlt einfach ein Aspekt, der mir ganz wesentlich auch erscheint, für mobilitätsbehinderte Menschen.

Erste Präsidentin: Danke Frau Fröschl. Nächster Redner ist der Herr Landtagsabgeordnete Franz Weinberger, Bürgermeister von Altheim, bitte.

Abg. Franz Weinberger: Sehr geschätzte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! "Arbeit zu den Menschen" war unter anderem ein Schlagwort unseres früheren Wirtschaftslandesrates Josef Fill, der aus dem Innviertel kam und der den ländlichen Raum relativ gut kannte und kennt und dazu darf ich auch ein bisschen Stellung nehmen.

Wir brauchen auch im ländlichen Raum die Stärkung und den Ausbau der Straßen, des Straßenverkehrs. Es geht nicht unmittelbar um große Neubauten, aber es geht um zeitgemäßen Ausbau, damit auch die Straßen sicherer werden.

In unserer Region arbeiten wir gemeinsam mit unserem Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl und seinem Team an der weiteren Lösung der B148, Altheimer Straße, von der A8, Ort nach Braunau Simbach, anschließend an die A94 in Bayern. Hier geht es noch um die Lösung von St. Peter, ansonsten man eine Straße von 40 Kilometern Länge ohne Benützung eines Ortsgebietes durchfahren kann. Das heißt, zeitgemäße Lösungen von Umfahrungen sind für die im Ortszentrum wohnende Bevölkerung, glaube ich, eine Notwendigkeit und kein Wunschdenken.

Im Bereich der B147, Braunauer Straße, von Braunau bis Straßwalchen ist derzeit der Schwerpunkt bei der Umfahrung Mattighofen, der im heurigen Jahr sicher noch im Zuge der Korridor-Studie-Fertigstellung präsentiert wird. Ein weiteres Ersuchen ergeht aus dem Raum Schärding-Ried, dass die Kobernaußerwald Landesstraße in Richtung Straßwalchen ausgebaut und verbessert wird.

Ich glaube, man kann mit diesen Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs doch den ländlichen Raum neue, stärkere Impulse zuführen und ich ersuche, dass wir hier gemeinsam Lösungen erarbeiten. Danke.

Erste Präsidentin: Danke Herr Abgeordneter. Nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Friedrich Bernhofer.

Abg. Friedrich Bernhofer: Ja, ich möchte zur Dringlichkeitsreihung etwas sagen, und zwar bitte ich bei der Dringlichkeitsreihung von Radweg, Bauten und Straßenbauten auch den Tourismus zu berücksichtigen. Das heißt, ich habe hier gelesen beim Radwegkonzept, dass es besonders auf den Alltagsradverkehr bezogen werden soll. Mir ist klar, dass das eine Rolle spielt, vor allem, wenn es die Erreichbarkeit auch des Arbeitsplatzes auf kurzen Strecken betrifft, ich glaube aber, dass gerade im Bereich des sanften Tourismus durchaus auch die touristischen Aspekte beim Radwegausbau berücksichtigt werden sollten. Ich möchte in dem Zusammenhang darauf hinweisen, dass Radwege, es ist heute auch schon erwähnt worden, die in Tourismusregionen entstehen, immer auch der heimischen Bevölkerung dienen, weil sie sehr oft an Hauptverkehrsrouten oder in der Nähe von Hauptverkehrsrouten gebaut werden, wo es dann Familien mit Kindern jetzt gar nicht möglich ist, mit dem Rad unterwegs zu sein, aber dann, wenn es Radwege gibt, haben wir die Erfahrung, dass vor allem auch die einheimische Bevölkerung diese Radwege in der Freizeit ganz stark in

Anspruch nimmt. Also Radwege, die aus touristischen Gründen gebaut werden, kommen in einem sehr hohen Maße auch unseren Mitbürgerinnen und Mitbürgern zugute.

Ich bitte auch beim Straßenbau, natürlich, selbstverständlich werden hier die Frequenzzahlen, die Benützungszahlen eine besondere Rolle spielen, auch hier touristische Argumente mit zu berücksichtigen. Wir haben eben Straßen, die in landschaftlich sehr reizvollen Regionen sich befinden und wo natürlich der Hauptverkehr zum Beispiel nicht unter der Woche läuft, wenn die Pendler zur Arbeit fahren, sondern vor allem am Wochenende, in den Ferien, zu freien Zeiten, weil die Routen überall grün eingezeichnet sind als landschaftlich besonders schön, mit Highlights, mit Aussichtspunkten usw. Ich glaube, dass also auch dort neben den reinen Frequenzzahlen durchaus auch touristische Argumente ausschlaggebend sein sollen, wenn also notwendige Ausbauten anstehen.

Ich darf in dem Zusammenhang natürlich auch sagen, dass auch das der Wirtschaft genauso zugute kommt und letztlich glaube ich für breite Bevölkerungskreise, wenn ich an die Arbeitsplätze denke, zu einer Umwegrentabilität führt. Also meine Bitte, bei Straßenbauten und vor allem bei Radwegbauten immer auch touristische Argumente mit zu berücksichtigen.

Erste Präsidentin: Danke Herr Kollege Bernhofer. Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Dr. Brunmair bitte.

Abg. Josef Dr. Brunmair: Werte Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich halte es für notwendig, das vorliegende Gesamtverkehrskonzept einmal vor allem aus der Sicht der betroffenen Bürger, der Steuerzahler zu betrachten. Da möchte ich nicht die Wirtschaft in den Vordergrund stellen auf der einen Seite oder die Arbeitnehmer auf der anderen Seite, sondern einfach aus der Gesamtheit der betroffenen Bürger, der Steuerzahler. Ich glaube, dass die Bürger, die Steuerzahler neben grundsätzlichen, strategischen Überlegungen ein konkretes Konzept, eine Projektliste und eine Planungssicherheit wollen und fordern.

Man hat ja aus der bisherigen Diskussion einen Konsens heraushören können, dass wir verantwortlich dafür sind, dass die Mobilität der Bürger zu sichern ist, dass die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer möglichst groß sein soll und dass wir den Anrainerschutz ganz in den Mittelpunkt stellen müssen. Ich glaube auch, dass Konsens darüber besteht, dass parallel die Straßen, der öffentliche Verkehr und lokal die Radwege ausgebaut werden müssen und dass hier noch Aufhol- und Nachholbedarf ist.

Obwohl also dieser Grundkonsens erkennbar ist, war einer der Gründe, warum aus Sicht des freiheitlichen Landtagsklubs seit mehreren Jahren dieses Gesamtverkehrskonzept gefordert ist, war einer der Gründe, dass einzelne Regionen in Oberösterreich tatsächlich, was die Infrastruktur, die Verkehrsinfrastruktur anbelangt, diskriminiert sind.

Ich nenne als diese drei markanten Beispiele. Ich zähle sie auf. Da ist einerseits einmal das Obere Mühlviertel, Region Rohrbach, Urfahr-Umgebung, die äußerst dringlich und seit Jahrzehnten versprochen, aber bis jetzt nicht bekommen haben, eine West-Umfahrung der Stadt Linz und eine vierte Donaubrücke. Ich kann das aus eigener Erfahrung sagen. Ich bin heute von Walding nach Linz hierher vierzehn Kilometer gefahren, bin losgefahren um acht Uhr fünf und bin um acht Uhr fünfzig hier in Linz angekommen. Also, das sind 45 Minuten für vierzehn Kilometer. Wenn ich wahlweise, wenn ich wahlweise - meine liebe Kollegin - ich muss nach dieser Sitzung nach Ried im Innkreis, also, werde ich das nicht mit dem Radl oder auch nicht mit dem Zug fahren können, weil die Zeit dazu nicht bleibt. Also, ich glaube, wir sind uns einig, dass nicht alles mit öffentlichem Verkehr und schon gar nicht alles mit

dem Rad zu bewältigen ist. Und betrachten wir einmal, also wirklich das nicht aus parteipolitischer oder weltanschaulicher Sicht, sondern aus der Sicht der Bürger. Und diese Region verdient nicht, dass sie täglich zwanzig, dreißig oder vierzig Minuten im Stau steht, wenn sie in den Zentralraum wollen. Also, hier steht ein Mobilitätsdefizit für diese Region!

Das zweite Problemkind oder das Stiefkind der Verkehrspolitik in Oberösterreich ist das Innviertel! Wenn ich wahlweise von Ried, also vom Innviertel nach Linz fahre, dann muss ich auf einer lebensgefährlichen Sparautobahn fahren. Das wissen auch alle anderen Abgeordneten aus dieser Region, wo man kilometerlang auf einer Schmalspurautobahn eine LKW-Kolonnie überholen muss. Und das ist wirklich gefährlich, wo nicht so sehr die Mobilität, aber einfach die Gefährlichkeit des Verkehrs im Mittelpunkt steht. Und der dritte Bereich, das ist der Raum Steyr, das wurde auch bereits angesprochen, ist meines oder unseres Erachtens auch ein weiteres Stiefkind.

Und das sind also sozusagen die Knackpunkte oder die Hauptproblempunkte, warum wir seit mehreren Jahren, seit 2002 eben diesen Generalverkehrsplan für Oberösterreich fordern und wo wir bis jetzt auch immer wieder bemerken mussten, dass vor allem die Mitglieder der Landesregierung nicht eins sind, wann und in welcher Art und Weise dieser Verkehrsplan umzusetzen ist. Und es hat da auch immer wieder sonderbare Verzögerungen und Alleingänge bisher gegeben. Und ich erinnere abschließend auch an den Rechnungshof, an die Empfehlung des Rechnungshofs, die bitte aus dem Jahr 2003, September 2003 ist, die einen konkreten Generalverkehrsplan mit einer Planungssicherheit und auch mit einer abschätzbaren Finanzierung einfordert.

Erste Präsidentin: Danke Herr Dr. Brunmair. Nächste Rednerin ist Frau Elfi Koblmüller, stellvertretende Vorsitzende Initiative Fahrrad, bitte.

Elfriede Koblmüller: Ich danke für die Wortmeldung, also dass ich mich melden kann und auch für die Einladung zu dieser Enquete. Ich möchte aus der Sicht der Initiative Fahrrad ein paar Punkte sagen zu diesem Generalkonzept für das oberösterreichische Verkehrskonzept. Radrouten sind in unseren Augen mehr als Radwege. Ich habe jetzt die Diskussion aufmerksam verfolgt, auch wie Sie Bezug nehmen auf die touristischen Wege. Wir engagieren uns sehr, und das gefällt uns auch in diesem Konzept, für die Alltagswege, die Wege, die sehr kurz sind, die Wege, die bewältigbar sind, ohne das eigene Auto anwerfen zu müssen. Und deswegen verwenden wir und glauben wir, dass es wichtig ist, Radrouten in einem größeren Kontext zu denken, als nur Radwege oder ob irgendwo ein baulich getrennter Radweg dazugebaut wird oder nicht. Wir sehen Radrouten auch im Kontext von einem Bündel an weiteren Maßnahmen, die den Radverkehr attraktiv machen. Einige Dinge sind angeführt, soweit ich das Konzept überblicke, die Wegführungen, welche Umwege sind notwendig, es geht um Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, es geht um Lösung auch für schwierige und damit kostspielige Radroutenführungen. Es wird sehr viel Geld in die Hand genommen für Verkehrsmaßnahmen. Wir erwarten auch, dass es ein gewisses Gleichgewicht gibt, in welchem Bereich wie viel zur Verfügung steht. Und wenn es ein großes Aufjaulen gibt, weil es um zwölf Millionen für eine Radbrücke geht in der Landeshauptstadt, dann steht das in keiner Relation zu den Großbauprojekten, die für andere Verkehrsteilnehmer zur Verfügung stehen.

Wir begrüßen das Aufnehmen dieses Schwerpunktes - oder Schwerpunkt ist es noch nicht - der Anliegen des Radverkehrs. Und wir halten es für eine zukunftsweisende Möglichkeit, Verantwortung für die Umwelt zu übernehmen, aber auch die Verkehrssituation im Land zu verbessern, danke.

Erste Präsidentin: Danke Frau Koblmüller. Nächster Redner ist Herr Landtagsabgeordneter Ecker.

Abg. Georg Ecker: Ja, ich glaube, das Verkehrskonzept ist ein wichtiger und richtiger Schritt in die richtige Richtung, im Zuge von öffentlichem Verkehr, aber auch vom Straßenverkehr. Seitens des Oberen Mühlviertels, des Bezirkes Rohrbach und auch des Bezirkes Urfahr ist uns besonders wichtig, wie es schon oft angesprochen, die vierte Donaubrücke und der Westring aber auch zusammenhängend mit dem Ausbau der Mühlkreisbahn. Diese zwei Verkehrswege Richtung Linz und drüber hinaus sind natürlich auch in Zukunft wichtig. Erstens einmal für die Sicherung der Arbeitsplätze, für die Ansiedlung neuer Betriebe und natürlich für unsere Pendler, die nach wie vor in den Zentralraum nach Linz auspendeln. Und ich glaube, wenn diese zwei Möglichkeiten zur Verkehrserschließung Richtung Linz verbessert werden, dann ist für die Region des Oberen Mühlviertels der richtige Weg und mit dem Verkehrskonzept auch der richtige Schritt dafür gegangen.

Erste Präsidentin: Danke. Nächste Rednerin ist die Frau Abgeordnete Schreiberhuber. Und ich würde dann mit der Wortmeldung des Herrn Landeshauptmann-Stellvertreters Hiesl den Straßenverkehr abschließen. Bitte Frau Abgeordnete.

Abg. Gertrude Schreiberhuber: Danke, Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich muss mich entschuldigen, dass ich jetzt eine Wortmeldung kommentiere, wo ich nicht - als sie abgegeben wurde - im Saal war, aber mir wurde berichtet, dass eben gesagt wurde, also, es kann nicht so, ich interpretiere das jetzt wegen des Straßenausbaus der Straßenverbindung nach Steyr, denn BMW nimmt nach wie vor Leute auf. Also, das möchte ich wirklich nicht weiter interpretieren oder kommentieren. Ich möchte dazu nur eine andere Aussage von Managern machen, die auch vor Jahren getätigt wurde, aus Korea. Die sind wegen ihres Interesses an Zusammenarbeit nach Steyr gekommen, sind am Flughafen Hörsching gelandet, es war Nacht. Wie sie nach Steyr gefahren sind, haben sie nachher gesagt, sie haben geglaubt, sie würden entführt werden. Das ist die Situation bei uns.

Erste Präsidentin: Danke Frau Abgeordnete Schreiberhuber. Bitte Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl.

Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl: Frau Landtagspräsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Heute war eine allgemeine Diskussion in sehr großer Runde. Es wurde die ganze Breite des Themas diskutiert und das ist auch im Vordergrund gestanden. Die Detaildebatten zu den einzelnen Bereichen, zu den Anliegen der Regionen werden ganz sicher im Verkehrsausschuss des Landtags stattfinden. Ich merke nur zu einigen Aussagen etwas an.

Der Herr Dr. Moser hat gemeint: BMW entwickelt sich sehr gut in Steyr, obwohl sie keine ordentliche Straßenverbindung haben. Das ist halbrichtig! Wir wissen auch, es ist schon richtig, dass sich BMW gut entwickelt, das ist ganz richtig, aber wir wissen aus Rückmeldungen der großen Unternehmensführer - nicht nur von BMW, sondern von den anderen Betrieben - dass sie weitere Investitionen am Standort von einer ordentlichen Straßenverbindung abhängig machen. Das muss man dazu sagen. Und es besteht im Landtag eigentlich Übereinstimmung, dass die B309 im nächsten Jahr in Bau gehen muss. Das wird auf Hochdruck betrieben, und ich zweifle auch nicht daran, dass das kommen wird. Das brauchen wir für die Region.

Es wurde mehrmals beklagt, dass heute keine umfassende Liste der Straßenbauvorhaben vorliegend ist. Das ist richtig! Das war aber auch Absicht. Denn, das einfachere wäre es, einfach die Dringlichkeit der Straßenbauprojekte zu reihen. Das ist aber kein Generalverkehrsplan und keine Problemdiskussion. Daher haben wir uns bewusst vorgenommen, diesen Punkt als zweiten Punkt zu setzen, und zwar erst dann, wenn die Generaldebatte über die Strategie und über die Entwicklungen geführt ist. Wir haben eine ganze Reihe von Projekten, die bis 2009 in Umsetzung sind. Beispielsweise wird am 1. Juli die große Enns Nordumfahrung eröffnet, aber ich möchte hier vermeiden, dass ich die Projekte alle aufzähle. Bei der Liste bleibt es. Und die Liste nach 2009 wird dann zu diskutieren sein. Da werden wir uns miteinander verständigen, wo liegen die Prioritäten? Wo liegen die Notwendigkeiten der Zukunft? Aber es braucht niemand glauben, dass es diese Liste nicht gäbe.

Zum Dritten – auch zum Radweg einige Anmerkungen: Wir haben 1985 mit dem Ausbau des Radwegenetzes in Oberösterreich begonnen. Also, volle 21 Jahre bauen wir! Wir haben das Radwegenetz jetzt neu geordnet. Ungefähr 2.100 Kilometer haben wir in geschlossene Radwegerouten ausgewiesen. Es sind in erster Linie touristische Routen. Sie sind auch so angelegt, dass man entlang der Flüsse, entlang von Seen, abseits von den Hauptverkehrsstraßen sicher mit Familien, mit Kindern dieses Netz nutzen kann. Und darüber hinaus haben wir einige tausend Kilometer örtliche Radwege, die eben für den örtlichen Bedarfsverkehr, für den örtlichen Ausflugsverkehr vorgesehen sind, auch im Radwegenetz. Wir werden hier weiter ausbauen. Wir haben nächsten Sonntag, also am Sonntag in einer Woche, bereits wieder einen Spatenstich entlang der Donau. Es wird das Radwegenetz weiter systematisch verbessert. Auch dort bin ich gesprächsbereit und möchte mitwirken, dass für alle ein befriedigendes Radwegenetz geschaffen wird.

Und eine letzte Anmerkung: Wir haben mit dem Landesdienstleistungszentrum, glaube ich, großflächig auch schon das Bewusstsein in den Vordergrund gestellt, dass wir einfach dran glauben und auch die Voraussetzungen haben wollen, dass man wirklich das Rad auch nutzen kann, um mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Ich sehe so viele Menschen in der Früh joggen, einschließlich mich selber, und da denke ich mir, dass der eine oder andere die paar Kilometer auch statt dem Joggen oder Joggen und Radfahren könnte, aber es müssen natürlich die Voraussetzungen natürlich stimmig sein.

Also, ich lade ein, die Diskussion fortzusetzen. Ich stehe jederzeit zur Verfügung und ich glaube daran, dass wir zum Wohle der Menschen in Oberösterreich, zum Wohle der Wirtschaft vernünftige Problemlösungen finden werden.

Erste Präsidentin: Danke Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl. Der Schienenverkehr: Erste Wortmeldung dazu kommt von Franz Weinberger, bitte Herr Abgeordneter.

Abg. Franz Weinberger: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Auch im öffentlichen Verkehr, speziell im Schienenverkehr, darf ich einige Aspekte einbringen im Bereich des Innviertels.

Die Innviertel-Bahn in Verbindung gesehen von Wels - Neumarkt - Ried - Braunau - Simbach - Mühldorf am Inn ist um zirka vierzig Kilometer kürzer als die Westbahnstrecke über Salzburg nach Mühldorf - München. Und daher wird immer wieder die Frage gestellt, ob nicht diese Bahnstrecke, diese Regionalbahn attraktiviert werden kann, mit besseren Takten versehen werden kann, um mehr Menschen dazu zu bewegen, insbesondere, wenn sie in den Zentralraum müssen, öffentliche Verkehrsmittel, sprich die Bahn, zu nutzen. Und ein zweiter Aspekt erscheint mir auch wichtig. Wir haben vor einigen Jahren mit dem Verkehrskonzept

des ÖVs im Bezirk und auch im Innviertel begonnen. Hier speziell sollte die Vertaktung zwischen Bus und Bahn kommen. Und wir warten in diesem Bereich leider noch immer auf die Fertigstellung. Danke.

Erste Präsidentin: Danke. Nächste Rednerin Frau Andrea Fröschl.

Andrea Fröschl: Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte im Bereich Schienenverkehr hinweisen auf Begebenheiten. Wie manchen von Ihnen vielleicht bekannt ist, gibt es in Oberösterreich 230 Bahnhöfe und Haltestellen. Und ich darf es Ihrer Fantasie überlassen, wie viele ich davon benützen kann als Rollstuhlfahrerin. Sie können überlegen und raten, ich kann es Ihnen auch sagen. Ich kann sieben davon benützen. Gezählte sieben davon sind mit diesen Liften als Einstiegshilfe ausgerüstet. Das wirft ein Bild auf die Begebenheiten, die derzeit im Bereich Schiene vorhanden sind. Und ich wollte letztes Wochenende mit dem Zug nach Spital am Pyhrn fahren. Ohje - genau! Es wäre möglich gewesen, mit dem Zug hin zu gelangen. Der Zug selber hätte ein ausreichend großes Abteil besessen. Nur, ich kann in Spital am Pyhrn den Zug nicht verlassen, weil keine Möglichkeit ist, mit dem Rollstuhl herausgehoben zu werden. Also, ja, ich glaube, das geht vielen Rollstuhlfahrern so, die gerne die Schiene als Verkehrsmittel benützen würden, aber es nicht können.

Und als Zweites möchte ich noch drauf hinweisen: Laut einer Meldung oder Aussendung der ÖBB werden in Oberösterreich jetzt 38 City-Shuttles angekauft. Und diese City-Shuttles werden zwar mit Niederflur-Einstieg ausgerüstet bezeichnet, Tatsache ist aber, dass man nicht mit dem Rollstuhl oder mit dem Kinderwagen einfach bodeneben einsteigen kann, sondern auch wieder Einstiegshilfen braucht. Es werden also wieder 38 Züge angeschafft, die Jahrzehnte wahrscheinlich im Einsatz sind und wieder eine Barriere darstellen werden.

Erste Präsidentin: Danke Frau Fröschl. Nächster Redner ist der Herr Friedrich Bernhofer.

Abg. Friedrich Bernhofer: Ja, zum Thema ÖBB und Tourismus möchte ich kurz was sagen, und zwar erfreulicherweise funktioniert in Oberösterreich die Zusammenarbeit zwischen dem Personenverkehr der Bundesbahnen und den Tourismusverantwortlichen wesentlich besser als in anderen Bundesländern. Und es taucht hier immer wieder auch die Frage der Regionalbahnen dabei auf, weil natürlich gerade Regionalbahnen oft in landschaftlich reizvollen Gegenden verkehren. Ich darf hier als Beispiel die Donauuferbahn anführen, die einerseits eine wichtige Bedeutung für die Pendler in den Zentralraum hat, andererseits meiner Ansicht nach so wie andere Regionalbahnen aber auch langfristige Chancen für den Donautourismus anbietet. Sie ist die einzige Bahn in Österreich, die in unmittelbarer Nähe der Donau verkehrt. Sie hat meiner Ansicht nach eine besondere Bedeutung für die - vor allem im durchgehenden Verkehr - für die beiden Bundesländer Oberösterreich und Niederösterreich. Und es sollte daher dieser durchgehende Verkehr meiner Ansicht nach unbedingt erhalten werden. Ich denke hier kurzfristig an die Kulturhauptstadt Linz 2009, wo diese Bahn sich natürlich als besonders reizvolle Verbindung in die Wachau, von Linz in die Wachau und umgekehrt von der Wachau nach Linz anbietet. Darüber hinaus ergeben sich sehr viele Möglichkeiten der Kombination mit Schiff, Rad und Wandern, wo also die Leute teilweise eben mit dem Schiff unterwegs sein können, per Fahrrad oder auch auf Wanderwegen und dann eben gewisse Strecken mit dieser Bahn zurücklegen. Und ich glaube daher, dass man hier eine echte Offensivstrategie beginnen sollte. Diese Donauuferbahn wäre ein Beispiel für Österreich. Ich glaube, es gibt in Österreich mehr derartige Strecken, die landschaftlich besonders reizvoll verlaufen, wo man durchaus darüber nachdenken sollte, ob es nicht ähnliche Konzepte wie in der Schweiz geben könnte, wo derartige Bahnstrecken zu einem touristischen Highlight werden und auch mit buchbaren Angeboten entsprechend beworben werden

könnten. Und die Donauuferbahn wäre für mich ein derartiges Beispiel, das ich hier also ganz bewusst genannt haben möchte.

Erste Präsidentin: Danke Herr Abgeordneter. Nächste Rednerin ist die Frau Landtagsabgeordnete Ulrike Schwarz.

Abg. Ulrike Schwarz: Ja, das passt sehr gut drauf, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Ich lebe auch in einer Region, wo es eine sehr schöne Regionalbahn gibt. Die Mühlkreisbahn, sie wurde am Vormittag sehr wenig erwähnt. Warum? Weil sie vom Güterverkehr in den letzten Jahren, Jahrzehnten befreit wurde, also, sie wurde sukzessive ausgehungert. Somit ist die Mühlkreisbahn nur - und das Nur möchte ich unter Anführung setzen - für den Personenverkehr und auch für den Tourismus wichtig. Ich glaube, wir sollten sie aber nicht vergessen, weil ich glaube, dass viele Möglichkeiten auch im Sinne der Wirtschaft für diesen Ausbau oder für diese Weiterführung und Attraktivierung der Mühlkreisbahn sprechen. Ein erstes Ziel und oberstes Ziel muss sein, die Einbindung in den Hauptbahnhof Linz. Das ist ganz klar, das ist eine wesentliche Verbesserung. Nur, das wird noch länger dauern. Ich glaube, wir können jetzt mit wenig finanziellen Mitteln Sofortmaßnahmen setzen, die die Attraktivierung der Mühlkreisbahn vorantreibt. Das Erste wäre einmal zum Beispiel, eine ganz einfache, den Viertelstundentakt in der Kernzeit um eine Stunde auszudehnen. Das heißt, es werden zwei Züge in der Früh mehr gefahren und somit wäre das Pendeln von Walding weg, von Rottenegg weg bis nach Linz wieder leichter möglich und es könnten noch mehr Menschen umsteigen, weil es gerade in dieser Zeit sowohl auf der Straße einen Stau gibt als auch im Zugabteil einen Stau gibt.

Eine weitere Verbesserung, die auch nicht sehr viel kostet, wäre die Attraktivierung des Mühlkreisbahnhofs. Das heißt, die Umstiegsstelle zu verbessern. Und das ist einfach so eine psychologische Hürde, die wir oft haben, wenn man von der Mühlkreisbahn aussteigt und dann fährt die Straßenbahn vor der Nase davon. Ich weiß, dass es da Probleme mit dem Takt gibt, ich glaube, da wird es auch noch Möglichkeiten der Lösung geben. Ich muss über die Straße drüber, ich habe dann einen irrsinnigen Verkehr, dann muss ich drei, vier Minuten warten, in der Summe macht es nichts aus, aber das sind so psychologische Hürden, wo die Pendlerinnen und Pendler ein bisschen abgehalten werden, diese Mühlkreisbahn mehr zu benützen.

Das wären natürlich neben der Information - ich glaube, da sind wir aufgrund des Bezirksverkehrskonzeptes in Rohrbach auf einem guten Weg, die Information und die Verbesserung der Serviceleistungen für die Menschen. Ich sehe es immer wieder, wenn ich mit dem Zug herunterfahren kann, dass ältere Menschen wirklich nicht umgehen können, es braucht oft sehr viel persönliche Beratung, dass sie einen Fahrschein bekommen, vor allem dann, wenn sie in Linz auch die Straßenbahn benützen wollen. Das ist für sehr viele Menschen doch ein Hindernis, ich glaube, hier sind wir in den Gemeinden aufgerufen, Informationen zu leisten. Es kann nicht immer alles die ÖBB machen, ich glaube, da müssen auch wir als Interessenten, also als PolitikerInnen, da vermehrt einsteigen.

Ich glaube, es ist unbestritten, dass die Wirtschaft gute Verkehrsbedingungen braucht, gerade die regionale Wirtschaft, nachdem es der Kollege Brunmair schon angesprochen hat. Leider Gottes kann ich auch nicht mit der Mühlkreisbahn fahren, wenn ich nach 19.30 Uhr noch einen Termin in Linz habe, weil ich dann keine Verbindung mehr nach Hause habe. Das heißt, ich bin auch öfter gezwungen mit dem Auto herunter zu fahren, da sehe ich nicht nur einheimische Lastwagen und Transportunternehmer, sondern sehr viele, die sie wirklich benützen als Transitstrecke. Wir haben eine Unmenge von tschechischen LKWs vor uns,

deutsche LKWs, die kommen mir auch entgegen, hier wird auch der Bezirk, wir kennen die Straßen, Kollege Ecker wird mir Recht geben, Kollerschlag oder Peilstein, durchfahren mit dem LKW, wie oft wir da Staus haben, das ist nicht mehr normal. Ich glaube, hier wäre es ein riesengroßer Vorteil, wenn wir einerseits diesen Transit nicht durch eine Region bringen, die auf Bundesstraßen bringen, andererseits soviel wie möglich Individualverkehr auf die Schiene bringen, damit eben für die Gewerbebetriebe, die halt Kleinlastwagen haben, die Lasttransporte brauchen, die Straße benutzen können, die Straße frei ist. Ich glaube, wir müssen hier einfach auch ein Umdenken bei der Bevölkerung erzielen. Ich glaube, wir können gemeinsam hier sehr viel erreichen, aber es braucht diese Sofortmaßnahmen der Attraktivierung, denn sonst reden wir immer nur mehr davon, haben es vielleicht niedergeschrieben, wenn wir nicht diese kleinen Schritte so fortsetzen, die kosten kein Vermögen und bringen sicher auch einen nachhaltigen Erfolg.

Eine Bahn, die heute noch nicht angesprochen worden ist, die möchte ich noch in die Diskussion werfen zum Nachdenken einfach, die Stadtbahn Gallneukirchen-Pregarten-Linz. Ich glaube, hier wäre auch wieder eine Möglichkeit für die Menschen in den ländlichen Regionen, im Umland von Linz Verbesserungen herbeizuführen, dass wir die nicht ganz vergessen. Danke.

Erste Präsidentin: Danke Frau Kollegin Schwarz. Ich möchte Herrn Dipl.-Ing Struger, Regionalmanager der Bundesbahn für den Personenverkehr, um seine Wortmeldung bitten, ihn vielleicht auch bitten ein wenig, so weit es möglich ist, auf das einzugehen, was an besonderen Wünschen auch an Sie gerichtet ist, bitte.

Dipl.-Ing. Robert Struger: Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Zuerst möchte ich mich bedanken, dass ich hier bei dieser Enquete anwesend sein darf, dass Sie mich eingeladen haben. Es ist eine sehr interessante Diskussion gewesen, wenn ich mir anschau die Zielsetzungen dieses Generalverkehrskonzeptes, dann ist heute schon sehr viel diskutiert worden, was den öffentlichen Verkehr betrifft. Ich sehe diese Wortmeldung nicht unter dem Thema Schienenverkehr, sondern öffentlicher Verkehr, es sind die Zielsetzungen sehr hoch gesteckt und auch, glaube ich, ganz toll und ambitioniert. Allein wenn man versucht, das hat der Herr Landesrat Anschöber schon sehr klar gesagt, es ist ein sehr hohes Ziel, wenigstens den Modal split im öffentlichen Verkehr zu halten. Wir wissen das, weil die Mobilität insgesamt steigt. Ich möchte auch wirklich an dieser Stelle sagen, wir haben es auch schon in der letzten Zeit mehrfach veröffentlicht, auch mit dem Verkehrsreferenten gemeinsam die absoluten Zahlen im öffentlichen Verkehr, das wissen wir aus unseren vergleichenden Zählungen, die steigen und trotzdem nimmt der Modal split ab, das ist einfach die Schere mit der wir leben müssen oder mit der wir derzeit leben. Das zumindest auf ein Niveau zu bringen, dass der Modal split nicht abnimmt, das wäre schon eine tolle Sache. Er fordert sehr viel an Überlegungen und gemeinsamen Vorgehen und Handeln.

Ich möchte aber vor allem, und da schließe ich an die Worte der Abgeordneten Ulli Schwarz an, ich möchte aufzeigen, dass es sehr notwendig ist, den öffentlichen Verkehr auch im Zusammenhang mit der Infrastruktur, mit der notwendigen Verbesserung der Infrastruktur zu sehen. Das ist das große Problem und die große Herausforderung, die eigentlich gestellt werden muss, um hier überhaupt zu besseren Zahlenwerten zu kommen. Sehen wir bitte nicht nur den viergleisigen Ausbau der Westbahn, den notwendigen Ausbau der Achsen von Summerau-Linz-Pyhrn, das sind ohnehin Sachen, die ständig diskutiert werden und die außer Zweifel stehen, das bringt das Verkehrsaufkommen. Vergessen wir bitte nicht, dass wir Regionalbahnen, Sie merken, dass ich bewusst das Wort Nebenbahnen nicht verwende, weil wir in Oberösterreich keine Nebenbahnen haben, wir haben Regionalbahnen, die die Zentren

mit der Region verbinden, die im Vergleich zu den anderen Bundesländern sehr, sehr gut sind, was die befördernden Zahlen anlangt. Insofern war es auch richtig zum Beispiel die Mühlkreisbahn aber auch die Donauuferbahn anzuführen. Die Verkehrskonzepte, die wir umgesetzt haben, das sage ich wahrscheinlich auch im Namen der anderen betroffenen Verkehrsunternehmen, herzlich Dank an die zuständigen und verantwortlichen Politiker, sie haben in Oberösterreich großen Erfolg gezeigt. Ich glaube, das ist der richtige Weg, auch in Zukunft dieses Einfrieren der Modal-split-Werte gewährleisten zu können.

Ich habe den Überblick durch meine Tätigkeit auch die anderen Regionen zu sehen, ich weiß das, vielleicht wenn man Vorarlberg wegnimmt, wo überhaupt die Einstellung zum öffentlichen Verkehr eine andere ist, dass hier in Oberösterreich das meiste gemacht wird für den öffentlichen Verkehr im Rahmen dieser Verkehrskonzepte. Der Donauraum Perg ist heute schon einmal genannt worden, Steigerung allein auf der Schiene mit rund 20 Prozent, das ist ein Meilenstein im öffentlichen Verkehr, das weiß jeder, der sich damit beschäftigt. Diese Werte fortzuführen auch in anderen Regionen ist sicher eine interessante Tatsache. Hier bedarf es aber den Ausbau von Infrastruktur, wenn man jetzt wieder zum Beispiel der Mühlkreisbahn kommt, dann muss man sich vor Augen führen, dass hier eigentlich vergleichsweise sehr kleine Maßnahmen notwendig wären, um ein hohes Maß an Nutzen zu erzielen. Das heißt, man sollte das auch in die Überlegungen und in dieses Konzept mit aufnehmen, dass man derartige Maßnahmen forciert betrachtet und auch die Infrastruktur entsprechend mit einbezieht. Das wäre ein großes Anliegen, gerade auf Strecken wie Mühlkreisbahn und Donauuferbahn und solchen Strecken, wo wirklich noch viel an Potential steckt.

Es ist heute auch viel gesagt worden über mobilitätseingeschränktes Reisen. Ich möchte auch da zu Bedenken geben, das schaut alles sehr einfach aus und schaut auch in erster Linie auch für die Betroffenen, das kann ich nachvollziehen, so aus, wie wenn überhaupt nichts geschieht. Es ist gerade das Thema Mobilitätseingeschränkt ein Zusammenspiel von Infrastruktur mit rollendem Material. Derzeit läuft die größte Investition rollendes Material, es sind nicht 37 City-Shuttle, sondern die gibt es schon, das sind eben genau diese hochflurigen Fahrzeuge. Sie wurden vorgestellt, da kann vielleicht Landeshauptmann-Stellvertreter Haider dann noch darauf eingehen, es werden niederflurige Fahrzeuge angeschafft, es gibt sie derzeit schon auf der Mühlkreisbahn, sie werden auch für den elektrifizierten Bereich angeschafft, ab dem nächsten Jahr ausgeliefert. Aber, was nicht dazu passt, das sind in vielen Fällen die Bahnsteige, das Herrichten der Bahnsteige erfordert Investitionsmittel und Zeit. Es kann auf einer Strecke, das sieht man auf der Passauerstrecke zum Beispiel, immer nur ein Bahnhof pro Jahr umgebaut werden, weil die betrieblichen Erschwernisse und Umleitungen, die notwendig sind, die Bauprovisorien ganz einfach im Sinne der Pünktlichkeit und Abwicklung des Verkehrs nichts anderes zulassen. Da sind Grenzen gesetzt, das möge man bitte auch gedanklich mitüberlegen, wenn man vorschnell sagt, es geschieht nichts. Ich glaube, dass es geschieht, aber dass es trotzdem forciert von Seiten des Landes vielleicht an den Betreiber der Infrastruktur herangetragen werden müsste. So weit ein paar Gedanken dazu, es gäbe noch viele, aber herzlichen Dank.

Erste Präsidentin: Danke Herr Dipl.-Ing. Struger. Bitte, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Haider.

Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Erich Haider: Frau Präsidenten, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zu einigen Detailfragen noch einige kurze Antworten und dann eine Zusammenfassung. Bei der Regionalbahn Innviertel ist ein Ausbau entsprechend dem Regionalverkehrskonzept vorgesehen, es wurde schon bemängelt, dass es noch nicht fertig ist, das Konzept ist selber sehr wohl fertig, aber in der Umsetzung ist es auch bei uns so,

dass wir jedes Jahr nur drei bis vier Bezirke maximal schaffen können. Heuer werden die Regionalverkehrskonzepte Eferding, Rohrbach, Steyr-Stadt und Steyr-Land in Betrieb gehen. 2007/2008 wird Wels und Vöcklabruck folgen, 2008/2009 werden die drei Innviertler Bezirke folgen, dann wird es dieses deutlich bessere Angebot auch auf der Innviertler Bahn in einer besonderen Vertaktung und mit einem besonderen Ausbau des Busangebotes im Innviertel geben. Die 38 City-Shuttles wurden schon aufgeklärt, die sind schon da, die restlichen 12 oder 13, die wir noch bekommen hätten, werden in zehn Talent umgetauscht. Wir bekommen also nicht mehr weitere City-Shuttles, sondern zehn Talentfahrzeuge dafür, die sind rollstuhlgerecht, die haben wir durchgetestet. Das heißt, wir werden die alte Linie mit City-Shuttles, die Sie zu Recht kritisiert haben, nicht mehr fortsetzen, sondern ab dem nächsten Jahr Sommer 2007 werden die Talent dafür kommen, die sind rollstuhlgerecht ausgestattet. Zu den Rollstuhlösungen ÖBB werden wir noch weitere Gespräche führen, was auch die Verbindung nach Windischgasten oder nach Graz betrifft, ob es da nicht doch noch bessere Lösungen gibt als derzeit, um hier wirklich das Band zu erleichtern. Sie können ja ihre Fahrt ankündigen, man kann ja darauf reagieren, wenn man weiß, sie werden um 11.00 Uhr in Windischgarsten ankommen oder um 12.00 Uhr in Spital am Pyhrn und entsprechende Maßnahmen vorsehen. Hier ist sicherlich noch nicht das letzte Wort gesprochen, sondern hier werden wir sehr intensive Gespräche führen.

Robert Struger hat schon auf das Problem der Bahnsteige hingewiesen, die teilweise 30 Zentimeter sind und nicht 50 Zentimeter, das ist wirklich ein Problem der ÖBB-Infrastruktur durch die Neuorganisation. Wir sind bereit, vom Land Oberösterreich ein Drittel der Kosten der Anhebung zu bezahlen, und obwohl wir das zugesagt haben und beide nach Wien geschickt haben und der Plan für die Anhebung der Mühlkreisbahn fertig ist und der Summerauer Bahn fertig ist, werden dort die Gelder nicht frei gegeben. Das ist für uns zum Teil unverständlich, weil es kleine Beträge sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen, aber wir versuchen das rasch zu machen, auf unseren Regionalbahnen werden wir auch mehr als einen Bahnhof schaffen im Jahr, das wird relativ schnell gehen. Bei den Hauptstrecken stimmt das natürlich, weil es größere Behinderungen im Betrieb gibt.

Zur Abstimmung Mühlkreisbahnhof, was die Ulli Schwarz angesprochen hat, der Zug mit den Straßenbahnen, die waren sogar zu meiner Zeit schon genau abgestimmt, die Straßenbahn steht dort, wie ich den Herrn Waldhör kenne und Rathberger, haben sie es sicher nicht gleich wieder verschwinden lassen, wie ich aus der Linz AG weg gegangen bin, sondern das gilt heute noch, wenn der Zug kommt, steht in der Morgenspitze die Straßenbahn todsicher dort, was richtig ist, dass man über die Straße gehen muss, dass das ein Problem ist, aber die Straßenbahn ist ganz sicher da, die zwei sind aufeinander abgestimmt.

Zur Stadtbahn Gallneukirchen darf ich sagen, dass die Studie da ist, aber ob der Ausbau und weitere Studien dann Sinn ergeben, wenn wir wirklich die Sicherheit der City-S-Bahn haben, ohne City-S-Bahn keine Stadtbahn Gallneukirchen, weil nur über die City-S-Bahn die Stadtbahn Gallneukirchen integrierbar ist. Ich sage, die beiden Dinge hängen für mich schon sehr stark zusammen. Es hat keinen Sinn, die andere Bahn weiter zu betreiben, wenn man keine Trasse, keine Abzweigung, keine Einbindung in den Hauptbahnhof hat, die Einbindung, die muss einfach gegeben sein. Das waren die Detailfragen.

Insgesamt möchte ich sagen, dass ich mich für die Beiträge und Diskussionen sehr, sehr herzlich bedanke. Ich glaube, dass insgesamt im Verkehrswesen noch mehr Innovation notwendig ist, in allen Bereichen des Verkehrs, im öffentlichen, im Straßenverkehr, im Luftverkehr und auch in der Schifffahrt, dass Innovation wirklich wichtig ist, dass wir uns im öffentlichen Verkehr in Oberösterreich auch bemühen, dieser Anforderung gerecht zu werden.

Ich erinnere an das Fahrscheinsystem, das wir in Wels testen, den berührungslosen Chip, der automatisch die Bestpreisgarantie abgibt, ein sehr modernes System. Sie steigen mit dem Chip ein, die Fahrt wird automatisch abgebucht, wenn sie öfters fahren, wandert der Chip die Einzelfahrten in eine Tageskarte, die Tageskarte in eine Wochenkarte, die Wochenkarte in eine Monatskarte um. Sie haben immer eine Bestpreisgarantie und brauchen nichts mehr herunterreißen, hineinstecken oder sonst etwas. Das ist wirklich ein tolles System, das in Wels sehr stabil läuft. Oder auch die Information, die besonders wichtig ist im öffentlichen Verkehr, das wurde heute schon mehrfach angesprochen, auch mit der Information an den Haltestellen in Linz für sehbehinderte Menschen, die eine Sprachinformation bekommen, wo wir den europäischen Innovationspreis dafür auch erhalten haben.

Taxis für Rollstuhlfahrer, darüber werden wir auch noch einmal sprechen. Ich halte hier auch eine Lösung für notwendig, da würde ich auch bitten, dass wir den Kollegen Himmelbauer, aber auch die Wirtschaftskammer, aber auch die Taxi-Vertreter noch einmal einladen, zu Gesprächen zu kommen, die dann auch ein positives Ergebnis haben.

Ich möchte aber noch einmal darauf hinweisen, weil immer wieder auch durchklingt zum Abschluss, wir können Verkehrsplanungen und –maßnahmen nach Grenzwerten oder so weiter machen, ich halte diesen Ansatz für nicht richtig. Meiner Meinung nach ist der notwendige Ansatz die Mobilitätsanfordernisse bestmöglich zu erfüllen, wobei bestmöglich natürlich der Schutz der Natur, der Umwelt, aber vor allem die Lebensqualität der Menschen, aber auch die Anforderungen der Wirtschaft zu verstehen sind. Alles andere halte ich nicht für fair, muss ich ganz ehrlich sagen, ich habe diese Woche den UVP-Bescheid für die Biogas-Anlage in Enns abgezeichnet, da steht ganz klar drinnen, der Verkehr wird mehr werden, die Staubbelastung wird mehr werden, diese Anlage zu bewilligen ist okay. Aber im Nachhinein zu sagen, der Verkehrsreferent muss aber jetzt schauen, dass sich was ändert im Verkehr und die Grenzwerte nicht überschritten werden und der Verkehr nicht mehr wird, ist nicht zulässig. Da muss man sich völlig klar sein, dass man mit diesen Maßnahmen, die für die Wirtschaft, für die Arbeitsplätze wichtig sind, gleichzeitig aber auch wieder mehr Mobilitätsanfordernis und möglicher Weise auch mehr Schadstoffbelastung produziert. Ich glaube, es muss eine Gesamtsicht der Dinge kommen, das ist das Entscheidende, weil eine reine Grenzwertdebatte und dann eine Rückrechnung auf Mobilitätskontingente und ähnliches, glaube ich, ist nicht zielführend. Ich möchte das immer wieder sagen, weil hier oft gesagt wird, ja da werden wir drüber sein im Jahr 2009 und der Verkehr oder der Verkehrsreferent muss sich jetzt etwas einfallen lassen, wie man das wieder verhindert. So einfach geht es nicht, weil der Verkehrsreferent nicht Betriebsanlagen, nicht Straßen und andere Dinge bewilligt, sondern die Auswirkungen dieser Anlagen, Straßen und sonstigen Maßnahmen dann da hat, zur Kenntnis nehmen und darauf reagieren muss.

Insofern, Frau Präsidentin, möchte ich mich noch einmal bedanken für diese Enquete. Es gibt verschiedene Schwerpunkte, wie man die Dinge sehen kann, verschiedene Positionen, mit denen man an die Verkehrsprobleme herangehen kann. Aber ich glaube, dass heute doch auch ein bisschen zum Ausdruck gekommen ist, dass eine Gesamtschau der Dinge und ein Zusammenfassen von verschiedenen Wünschen und Anliegen unbedingt notwendig ist, um in Oberösterreich eine gute Verkehrspolitik realisieren zu können. Wir werden uns auf jeden Fall bemühen, und der öffentliche Verkehr wird das sicher tun, diese Ziele, die in diesem Konzept formuliert sind, zu erreichen und auch die entsprechenden Maßnahmen zu unterstützen.

Erste Präsidentin: Danke vielmals Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Haider. Die Schlusswörter haben die Herrn Klubobmänner, darf ich Sie darum bitten und beim Herrn Mag. Steinkellner beginnen.

Abg. Günther Mag. Steinkellner: Zu der fortgeschrittenen Zeit möchte ich mich nur bedanken für Ihre Beiträge, sie fließen jetzt ein in unsere parlamentarische Beratungen. Es wird wahrscheinlich aufgrund der unterschiedlichen Positionen der jeweiligen Fraktionen doch noch einige Zeit brauchen bis dann Punkt auf Beistrich klar ist, wann kommt welches öffentliches Schienen- und Straßenprojekt und wie wird es genau finanziert. Auch während der Debatte sind wir natürlich immer wieder auf Anregungen angewiesen, wenn Sie welche haben, bitte teilen Sie uns die mit. Es kann immer wieder etwas Neues entstehen, wir wollen ja den Verkehr steuern und nicht durch den Verkehr gesteuert werden.

Ein Satz noch grundsätzlich zum Wirtschaftswachstum. Ich habe keine Freude damit, wenn wir in Oberösterreich in zehn, zwanzig Jahren irgendwann zur Kenntnis nehmen, der oberösterreichische Zentralraum wird als Nord-Süd-Achse über Wien umfahren, weil von Prag nach Wien Richtung Adria die gesamten Verkehrsströme gelenkt werden. Wenn man mit tschechischen Verantwortlichen in der Verkehrsplanung diskutiert, dann gibt es ganz andere Überlegungen, die auch immer wieder ins Treffen geführt werden, warum also nicht Straßen und Autobahnen dort gebaut werden, wo eigentlich natürliche Achsen gegeben werden. Wir brauchen das Wirtschaftswachstum, das ist auch von Seiten der Wirtschaftskammer ganz klar deponiert worden. Ich möchte auch nicht in einer Region leben, die also irgendwo umfahren wird, weil es aus irgendwelchen Verkehrsüberlegungen nicht ratsam wäre, hier das Straßennetz entsprechend auszubauen. Wir brauchen das Wirtschaftswachstum und auch eine Anbindung leistungsorientiert nach Norden.

Erste Präsidentin: Danke, Herr Klubobmann Mag. Steinkellner. Bitte, Herr Abgeordneter Hirz.

Abg. Gottfried Hirz: Ich möchte mich zuerst einmal ganz herzlich bedanken für die Wortmeldungen und den Anregungen. Ich möchte noch kurz eingehen auf den Kollegen Weinberger, der sich für die Innviertlerbahn und für den Ausbau ausgesprochen hat. Da bin ich völlig seiner Meinung und möchte auch darauf hinweisen, dass in diesem Konzept hier der Ausbau der Innviertlerbahn unter Prioritätsstufe 2 läuft.

Eingehen möchte ich noch auf den Herrn Rainer vom Klimabündnis Oberösterreich. Vorausgeschickt einmal, ich bin absolut dafür, dass Grenzwerte eingehalten werden. Und ich bedauere auch sehr, dass wir im Verkehrsbereich die Kyotoziele nicht einhalten können, aber ich möchte ganz kurz die reale Situation sagen. Also wird sind in dem Bereich, dass wir sozusagen 39 Prozent nach dem Trend über Kyoto liegen. Nach Bundeszahlen sind wir sogar noch weiter. Wenn wir jetzt im Endeffekt Kyoto erreichen wollten im Verkehr, hätte das also so einschneidende Konsequenzen bedeutet, dass das Land Oberösterreich entsprechende Fahrverbote für Bevölkerungsgruppen oder an bestimmten Tagen usw. verhängen hätte müssen. Ich glaube nicht, dass das zielführend gewesen wäre. Insofern, weil ich glaube, dass, und das hat Dipl.-Ing. Schwammenhöfer schon gesagt, Verkehrsentscheidungen, Verkehrskonzepte ja auch mehrheitsfähig sein müssen und auch mehrheitlich getragen werden müssen.

Das heißt ganz klar gesagt, im Verkehrsbereich ist es dem Land Oberösterreich als Land nicht möglich, unabhängig von den Entscheidungen auf Bundesebene oder EU-Ebene, die Kyotoziele zu erreichen. Was aber nicht bedeutet, dass das Land Oberösterreich nicht ins-

gesamt die Kyotoziele erreicht. Zu dem Ziel bekennen wir uns. Das bedeutet eben, dass in anderen Bereichen wie Industrie, Hausbrand, Landwirtschaft entsprechend mehr Einsparungen gemacht werden müssen, damit wir diese Ziele erreichen. Das heißt, insgesamt ist das Kyotoziel nicht aufgegeben. Aber alleine im Verkehrsbereich ist es also mit Verkehrsmaßnahmen eigentlich nicht durchführbar.

Insgesamt zeigt das für mich noch einmal, dass man dieses Konzept sicherlich entsprechend intensiv diskutieren muss, insbesondere was die Regionalverkehrskonzepte betrifft. Das heißt viele Diskussionen mit den Gemeinden und den Regionen. Und das bedeutet auch insgesamt, dass wir mit der Bevölkerung sprechen müssen. Das Konzept richtet sich ja nicht nur an die Politik und die Verwaltung, es richtet sich ja an die Bevölkerung. Und im Endeffekt ist es ja so, dass nach Beschluss des Konzeptes ja eigentlich über einen längeren Zeitraum ein systematischer Kommunikationsprozess stattfinden muss, um auch Akzeptanzen zu erreichen, vor allen Dingen auch für den öffentlichen Verkehr. Herzlichen Dank.

Erste Präsidentin: Danke vielmals Herr Klubobmann-Stellvertreter Hirz. Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Kapeller.

Abg. Helmut Kapeller: Danke Frau Präsidentin! Ich möchte dort anschließen, wo Gottfried Hirz aufgehört hat. In den allgemeinen Grundsätzen des Leitbildes kann man nachlesen, dass Verkehrspolitik von einer Mehrheit der Bevölkerung getragen und akzeptiert werden muss. Dieses Ziel zu erreichen wird unsere Aufgabe sein und ist auch unsere Aufgabe. Sie wird nicht sehr leicht sein. Sie wird oft sehr schwierig sein, weil zu unterschiedlich natürlich die Positionen und das Herangehen an die Problemlösungen sind. Ich bin aber überzeugt, dass es uns gelingen wird, dass wir in den Diskussionen im Unterausschuss, im Ausschuss und im Landtag eine gute Lösung, ein gutes oberösterreichisches Verkehrskonzept zu Stande bringen.

Ich möchte nur zu einigen Punkten Position beziehen. Zum einen, was den Straßenverkehr betrifft. Warum ist es so wichtig aus unserer Sicht, dass Projekte und Maßnahmen angeführt werden? Wir glauben, dass es auf Grund von Planungssicherheit für die Betroffenen, für die Gemeinden, für die Pendler, für die Anrainer wichtig ist zu wissen, was geschieht denn da. Es müssen ja die Trassen freigehalten werden. Wir müssen ja dafür sorgen, dass wir, wenn wir ideale Lösungen anpeilen, diese ja letztendlich auch umsetzen können. Es geht uns nicht um Verzögerungen, ganz im Gegenteil.

Und zu den Radwegen: Ich glaube auch, dass es notwendig ist, dass wir die Radwege dementsprechend kennzeichnen müssen. Das hat der Herr Kollege Klubobmann Steinkellner angesprochen. Den Radweg beispielsweise vom Attersee in das Salzkammergut. Der ist in der Radkarte drinnen verzeichnet, ist aber alles andere als ein Radweg. Das heißt, es geht hier sicherlich auch um die Frage, wie ist denn dann tatsächlich ein Radweg gekennzeichnet. Und wir müssen auch zur Kenntnis nehmen, dass wahrscheinlich in manchen Bereichen es unmöglich ist, einen Radweg zu errichten, wenn ich nur an die großen Diskussionen denke, entlang des Attersees beispielsweise, von Steinbach herunter nach Schörfling, wo es sehr schwierig ist, dort einen durchgängigen Radweg letztendlich zu bekommen.

Was den öffentlichen Verkehr betrifft, so glaube ich auch, dass gerade der öffentliche Verkehr einen besonderen Stellenwert in allen Diskussionen und Überlegungen haben muss. Es ist die Kostenwahrheit der Straße und der Schiene angesprochen worden. Sicherlich eine Diskussion, die nicht leicht zu führen ist, schon seit vielen Jahren geführt wird, und die wir trotzdem immer wieder vor den Augen haben müssen. Eine sehr wichtige Anregung ist von

Dipl.-Ing. Kubasta gekommen, der gemeint hat, ein sehr wesentlicher Punkt ist die Information der Bevölkerung. Das ist vollkommen richtig was die öffentliche Verkehre betrifft. Ich glaube, es ist auch besonders wichtig, dass die Angebote stimmen. Ob das jetzt die Anzahl der Kurse ist, die Verknüpfung der Verkehrsträger insgesamt, die Haltestellen, der Komfort der Fahrbetriebsmittel, und natürlich wird auch der Preis eine Rolle spielen. Auch davor dürfen wir nicht die Augen verschließen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte mich herzlich bedanken für die Diskussion, für die Anregungen. Die Frau Präsidentin hat ja angekündigt, dass das schriftlich festgehalten wird und dass die Mitglieder des Landtags das dann natürlich für die weiteren Diskussionen zur Verfügung haben. Nachdem ich nicht nur der Vorsitzende des Verkehrsausschusses sondern auch der Vorsitzende des Unterausschusses bin, wird meine nächste Aufgabe sein, einen Termin zu finden, wo wir mit den Beratungen im Unterausschuss weiter vorgehen können. Ich bin zuversichtlich, dass bei gutem Willen wir auch ein gutes Ergebnis schaffen. Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit.

Erste Präsidentin: Danke Herr Kollege Kapeller. Bitte Herr Klubobmann Mag. Strugl.

Abg. Michael Mag. Strugl: Wir haben jetzt zwar Straßenverkehr und Schienenverkehr getrennt diskutiert aus Gründen des besseren Ablaufs. Aber es ist, glaube ich, schon klar, dass es zwei Bereiche sind, die gemeinsam ausgebaut werden müssen, dass das nicht eine Frage von entweder/oder sein wird in der Zukunft. Auf der einen Seite eben, weil sich auch der Grad der Motorisierung und auch der Bedürfnisse nach Mobilität entsprechend entwickelt. Ich wiederhole noch einmal eine Zahl, die im Generalverkehrskonzept im Analyseteil drinnen ist. Wir hatten pro 1.000 Einwohner 500 PKW im Jahr 2000. Also praktisch die gesamte Bevölkerung, wie Herr Dipl.-Ing. Höfler, glaube ich, gesagt hat, hat auf den Vordersitzen Platz. Es steigert sich bis im Jahr 2010, das ist also nicht in ferner Zukunft irgendwann sondern schon sehr bald, auf 650. Und so geht die Entwicklung. Das heißt, es ist hier absehbar, dass wir hier auch eine entsprechende Infrastruktur brauchen. Dasselbe gilt für den öffentlichen Verkehr. Und eine Quote allein im öffentlichen Verkehr von 15 Prozent halten zu können, ist ein äußerst ehrgeiziges Ziel. Das muss uns klar sein. Und deswegen, ich meine, man soll sich ehrgeizige Ziele setzen, aber es wird wie gesagt große Anstrengungen erfordern.

Für uns ist generell, ich wiederhole das noch einmal, die Landesentwicklung der Hintergrund, vor dem das alles passieren soll. Die Erreichbarkeit aller Regionen und damit auch die entsprechende Entwicklung von Chancen der Regionen durch entsprechende Erschließung ist für uns hier auch der entsprechende Parameter. Wir wissen, dass es natürlich begrenzende Faktoren gibt. Das ist zum einen die Finanzierbarkeit, das ist zum anderen der Faktor Zeit. Es gibt ja auch Verfahren. Und einige Dinge wurden ja angesprochen in der Diskussion, dass also nicht manches von heute auf morgen geht. Und eines, dafür würde ich auch sehr plädieren, vor allem in der politischen Debatte, und der Kollege Kapeller und ich haben uns ganz kurz darüber unterhalten, wir werden auch den realpolitischen Maßstab anlegen müssen in der ganzen Diskussion, weil nichts ist einfacher als herzugehen und zu sagen, es muss alles gemacht werden, und das sofort, und dann wird man halt sehr rasch sehen, wo hier die Grenzen des auch realpolitisch Machbaren sind. Dafür würde ich sehr plädieren, auch wie gesagt in der politischen Debatte.

Die Beratung wird ja jetzt im Landtag erfolgen. Ich möchte allen danken, die sich heute beteiligt haben an der Diskussion und die auch ihren Input hier geleistet haben. Es wurde schon gesagt, das war ja auch der Sinn dieser Enquete, dass das auch entsprechend mitdiskutiert werden kann in den weiteren Beratungen im Landtag. Ich möchte auch den Autoren danken

dieses Konzepts, die sich auch wirklich sehr lange und sehr intensiv mit der Materie auseinandergesetzt haben und die, meiner Meinung nach, eine sehr gute Grundlage für die weitere Diskussion damit gelegt haben.

Erste Präsidentin: Und all denen, die jetzt Danke gesagt haben, denen schließe ich mich jetzt an. Auch ich sage herzlich Danke dafür, dass Sie gekommen sind, dass Sie mitdiskutiert haben, dass wir von Ihrem Wissen profitieren können, dass Sie sich alle einen doch fast drei Viertel Tag Zeit genommen haben und dass Sie auch durch Ihr Kommen zeigen, wie wichtig Ihnen die Entwicklung des Landes Oberösterreich und seiner Menschen ist. Ich bedanke mich bei den Regierungsmitgliedern sehr herzlich, bedanke mich bei den Referenten. Der Herr Dipl.-Ing. Schwammenhöfer ist mittlerweile vereinsamt auf seinem Platz. Sehr herzlichen Dank dafür, dass Sie vom Bundesministerium gekommen sind, so wie ich Herrn Dipl.-Ing. Dr. Höfler danke für die Präsentation, vor allen Dingen aber für die Arbeit, die hier geleistet wurde, den Herrn Klubobleuten und den Kolleginnen und Kollegen aus dem Landtag sowie allen, die dazu beigetragen haben, dass diese Enquete heute stattfinden konnte.

Wie gesagt, alles was Sie gesagt haben, ist nicht nur heute und jetzt gesagt worden, sondern wird niedergeschrieben. Wir brauchen das dringend für die Beratungen im Unterausschuss, im Ausschuss und im Landtag. Ich werde Sie sehr gerne, wenn der Abschluss dieses ganzen großen Vorhabens da ist, wenn wir im Landtag diskutieren, werde ich Sie sehr gerne zu dieser Landtagssitzung auch einladen. Bis dahin bitte ich Sie, wenn immer wir kommen und auch Ihrer Hilfe und Unterstützung bedürfen, uns gute Partnerin und guter Partner zu sein. In diesem Sinne, glaube ich, gibt es noch Kaffee oder ein paar Getränke oder Ähnliches, dass Sie nicht so aus dieser Sitzung weggehen müssen, sondern vielleicht auch noch ein bisschen gestärkt und gekräftigt werden. Danke herzlich. Die Enquete des Landtags ist geschlossen. (Beifall)

(Ende der Sitzung: 13.52 Uhr)



Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2005

Vorschläge und Anregungen

1. Vorschläge und Anregungen zum Allgemeinen Teil

Mobilität braucht Wege

- Verkehr ist der Blutkreislauf der Wirtschaft
 - o Jede Ware muss zum Kunden - oder vice versa
 - o Jede(r) Beschäftigte muss zum Arbeitsplatz - oder vice versa
- Moderne Verkehrsinfrastruktur ist ein entscheidender Standortfaktor für eine zukunftsorientierte Wirtschaftsregion!
- Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für die Entwicklung einer Region als Ganzes und ihrer zentrumsferneren Teile!
- Qualität der Infrastruktur aller Verkehrsträger ist wichtig:
 - o Keinesfalls „nur“ Straße alleine
 - o Selbstverständlich auch Schiene, Wasserstraße, Luftverkehr
 - o Und die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern (Umschlagsstellen)

Es geht also um ein Miteinander aller Verkehrsträger: Sowohl/Als auch, nicht Entweder/Oder

Oberösterreich liegt im Zentrum Europas - Unsere Hauptverkehrsachsen sind Bindeglieder in einem zusammenwachsenden Europa

Seit dem Fall des Eisernen Vorhangs im Jahr 1989 liegt Oberösterreich nicht mehr am Rande Europas, sondern im Zentrum.

Oberösterreich hat diese Chance der neuen Lage im Zentrum Europas hervorragend genutzt, das beweisen alle Wirtschafts- und Arbeitsmarktdaten immer wieder. Es gilt aber auch, dass wir uns im Wettbewerb dieser Regionen täglich neu beweisen müssen.

Durch die Ostöffnung wurden unsere Hauptverkehrsachsen auch zu Bindegliedern im zusammenwachsenden Europa. Wir wissen, dass dennoch der weitaus überwiegende Anteil des Verkehrs hausgemacht ist.

Wir brauchen diese Verkehrsachsen - insbesondere auch die Straßen - also nach wie vor:

- primär für unseren eigenen Verkehr innerhalb Oberösterreichs
- und für unseren eigenen Verkehr mit den Nachbarregionen
- und nicht für den Transitverkehr

2. Vorschläge und Anregungen zum Straßenverkehr

Der weitaus überwiegende Anteil des Straßengüterverkehrs geht nur über sehr kurze Transportentfernungen. Bei kürzeren Transportentfernungen muss klar der Lkw dominieren - zB ist der gesamte Baustellenverkehr an die Straße gebunden, weil praktisch keine Baustelle einen Gleisanschluss hat.

Verkehr ist der Blutkreislauf der Wirtschaft. Wir müssen uns dazu bekennen. Es wird nicht möglich sein, dass sich Oberösterreich oder Österreich vom europaweiten Verkehrszuwachs abkoppelt.

Wenn man das versucht, wird das letztlich auf Kosten des Wirtschaftsstandortes Oberösterreich und seiner Arbeitsplätze gehen.

- Wir müssen weiterhin die Chancen der zentralen Lage Oberösterreichs in Europa bestmöglich nutzen - dazu brauchen wir ein bestmögliches hochrangiges Verkehrsnetz auch in Form von Straßen.
- Wichtig ist auch, die gute und kostengünstige Erreichbarkeit der Randregionen zu erhalten bzw. zu verbessern - das ist die Voraussetzung dafür, dass sich dort auch Betriebe ansiedeln - das setzt vor allem ein gut ausgebautes niederrangiges Straßennetz voraus.

In Oberösterreich gab es in den letzten Jahren gewaltige Fortschritte beim Ausbau des Straßennetzes:

- Lückenschluss der Pyhrn Autobahn
- 6-spuriger Ausbau der West Autobahn
- Fertigstellung der Welser Westspange
- Zahlreiche Ortsumfahrungen und lokale/regionale Projekte

Vieles ist aber noch zu tun - der weitere Ausbau auch der Straßeninfrastruktur ist von großer Bedeutung:

- Der Linzer West- und Nordring wird die Linzer Innenstadt gewaltig entlasten:
 - o bis 66 % weniger Verkehr auf der bestehenden Westtangente
 - o bis 55 % weniger Verkehr in der Innenstadt
- Bei der S 10 Mühlviertler Schnellstraße steht die Trasse fest - sie ist unabdingbar für den Bezirk Freistadt und als Verkehrsverbindung zu unseren Nachbarn im Norden.
- Ein Teil der B 309 Steyrer Straße, die Umfahrung Dietach, wird heuer eröffnet - sie ist von größter Bedeutung für den Wirtschaftsraum Steyr mit seinen namhaften und stark Exportorientierten Unternehmen.
- Die Liste jener Orte, die eine Umfahrung zur Entlastung des Ortskerns benötigen, ist sehr lang. Viele Projekte sind in Vorbereitung - zB wird heuer im Sommer die Korridorstudie für die Umfahrung Mattighofen fertig.

Ein gutes Straßennetz gerade in den Randregionen ist auch Voraussetzung für einen guten Öffentlichen Personennahverkehr - 85 % des ÖPNV entfallen in OÖ auf Busse, nur 15 % auf die Schiene.

Die Wirtschaft bekennt sich zum bestehenden Road Pricing für Kfz über 3,5 t am hochrangigen Straßennetz, also insbesondere für Lkw und Busse - weitere Verteuerungen würden massiv schaden - wir müssen auch bei den Mobilitätskosten konkurrenzfähig bleiben. Dazu ist es insbesondere erforderlich, die Kfz-Steuer auf das EU-Mindestniveau zu senken - nur dadurch wird es auch möglich sein, weitere Abwanderungen von Unternehmen und damit den Verlust von Arbeitsplätzen und Steuern sowie Abgaben zu verhindern.

3. Vorschläge und Anregungen zum Schienenverkehr

Es ist kaum bekannt, dass Österreich beim Schienengüterverkehr im europäischen Vergleich an der Spitze liegt. Ein Vergleich im Rahmen des European Transport Report aus dem Jahr 2004, erstellt von der Prognos AG mit Sitz in Zürich, zeigt Österreich konstant vor Schweden und der Schweiz und mit großem Abstand vor Deutschland und Italien. Zuletzt verzeichnete die ÖBB einen Zuwachs von 14 % im Schienengüterverkehr. Im Güterverkehr machen die ÖBB übrigens Gewinn.

Verlagerungen von Gütertransporten auf die Schiene, wie oft verlangt wird, sind nicht einfach so machbar:

- Voraussetzung ist die Infrastruktur an beiden Enden des Transportes - am besten Gleisanschluss bei beiden Unternehmen
- Die Transportentfernung muss für Schienentransport geeignet sein - Praktiker nennen hier rund 600 km Mindestentfernung als Grenze. Es gibt aber auch Transporte auf der Schiene über kürzere Entfernungen.
- Es kommt eben auf die spezielle Transportanforderung im Einzelfall an (zu transportierendes Gut, dessen Menge, die Zeit, die für den Transport zur Verfügung steht usw.).

ZB will Magna Graz seine produzierten Pkw über Nacht auf der Schiene nach Regensburg transportieren. Das geht aber nicht, weil der Zug im Nachtsprung nicht nach Regensburg kommt. Wäre die Pyhrnbahn bereits ausgebaut, wie von uns im Rahmen einer Sozialpartnerinitiative seit dem Jahr 2001 verlangt, könnten diese Transporte schon auf der Schiene erfolgen.

Das Wirtschaftsressort des Landes Oberösterreich hat mit seinen Initiativen in der Logistik im Rahmen von RIO und dem Strategischen Programm Innovatives OÖ 2010 wichtige Akzente auch für die Optimierung der Transportlogistik gesetzt. Solche Optimierungen sind Grundvoraussetzung auch für die weitere Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene. Solche sind nur möglich, wenn das gesamte Umfeld alle beteiligten Unternehmen dafür auch geeignet ist.

In den letzten Jahren gab es gewaltige Fortschritte beim Ausbau der Schienen-Infrastruktur in Oberösterreich:

- 4-gleisiger Ausbau der Westbahn
- Hauptbahnhöfe Linz und Wels
- Sukzessiver Ausbau der Innkreisbahn
- ...

Vieles ist aber auch bei der Schiene noch zu tun:

- Fortführung des 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn inkl. Anbindung des Flughafens
- Ausbau der Eisenbahnverbindung Summerau - Spielfeld
- Vernetzung der Schienenstrecken im Zentralraum
- Weiterer Ausbau des Straßenbahnnetzes im OÖ Zentralraum
- ...