

# Kurzschriftlicher Bericht

## 37. Sitzung des Oberösterreichischen Landtags

XXVI. Gesetzgebungsperiode

Montag, 19. März 2007

---

### Inhalt:

#### **Verlesung und Zuweisung des Einganges (Seite 3)**

##### **Dringlichkeitsanträge:**

Beilage 1136/2007: Initiativantrag betreffend Sicherung der oberösterreichischen Verkehrsinfrastrukturprojekte.

Redner: Abg. Hirz (Seite 3)  
Abg. Dr. Fraiss (Seite 4)  
Abg. Mag. Steinkellner (Seite 6)  
Abg. Mag. Strugl (Seite 7)

Beilage 1137/2007: Initiativantrag betreffend Einladung von Bundesminister Faymann.

Redner: Abg. Mag. Strugl (Seite 9)  
Abg. Kapeller (Seite 10)  
Abg. Mag. Steinkellner (Seite 11)  
Abg. Hirz (Seite 12)

##### **Verhandlungsgegenstände:**

Beilage 1138/2007: Bericht des Ausschusses für Verkehrsangelegenheiten betreffend Sicherung der oberösterreichischen Verkehrsinfrastrukturprojekte.

Berichterstatter: Abg. Dr. Fraiss (Seite 13)

Beilage 1136/2007: Initiativantrag betreffend Sicherung der oberösterreichischen Verkehrsinfrastrukturprojekte.

Berichterstatter: Abg. Trübswasser (Seite 14)

Beilage 1137/2007: Initiativantrag betreffend Einladung von Bundesminister Faymann.

Berichterstatter: Abg. Mag. Strugl (Seite 14)

Gemeinsame Wechselrede zu den Beilagen 1138, 1136 und 1137/2007:

Redner/in: Landeshauptmann Dr. Pühringer (Seite 15)  
Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Haider (Seite 20)  
Landesrat Anschöber (Seite 21)  
Abg. Mag. Steinkellner (Seite 25)  
Abg. Trübswasser (Seite 26)  
Abg. Kapeller (Seite 30)  
Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl (Seite 34)  
Abg. Dr. Brunmair (Seite 37)  
Abg. Schwarz (Seite 39)  
Abg. Hirz (Seite 41)  
Abg. Dr. Fraiss (Seite 42)  
Abg. Eidenberger (Seite 44)  
Abg. Ecker (Seite 46)

**Geschäftsantrag:**

Beilage 1139/2007: Geschäftsantrag betreffend die Zuweisung der Beilagen 1025, 1028 und 1029/2007 an den Gemischten Ausschuss (Sozialausschuss und Ausschuss für Bildung, Jugend und Sport). (Seite 47)

**Vorsitz:** Erste Präsidentin Orthner  
Zweite Präsidentin Weichsler

**Schriftführer:** Erster Schriftführer Abg. Bernhofer

**Anwesend:**

Von der Landesregierung:

Landeshauptmann Dr. Pühringer, die Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Haider und Hiesl, die Landesräte Ackerl, Anschober, Dr. Kepplinger, Sigl und Dr. Stockinger, entschuldigt Landesrätin Dr. Stöger

Die Mitglieder des Landtags, entschuldigt Abg. Ing. Öller und Abg. Dr. Röper-Kelmayr

Landesamtsdirektor Dr. Pesendorfer

Landtagsdirektor Dr. Hörtenhuber

Amtsschriftführer: HR Dr. Hörmanseder

(Beginn der Sitzung: 9.10 Uhr)

**Erste Präsidentin:** Ich wünsche Ihnen einen schönen guten Morgen, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich eröffne die 37. Sitzung des Oberösterreichischen Landtages. Ich darf begrüßen die Mitglieder der Landesregierung, die Kolleginnen und Kollegen aus dem Landtag, die Damen und Herren Bediensteten des Landes und die Vertreter der Medien. Heute sind die Frau Landesrätin Dr. Sylvia Stöger, die Frau Dr. Röper-Kelmayr und der Herr Ing. Öller entschuldigt. Den Herrn Schriftführer ersuche ich, den heutigen Eingang bekanntzugeben.

Abg. **Bernhofer:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der heutige Eingang umfasst drei Beilagen. Die Beilage 1135/2007, eine Vorlage der Oberösterreichischen Landesregierung betreffend das Landesgesetz, mit dem das Landesgesetz über die Oö. Lehrer-Kranken- und Unfallfürsorge geändert wird (Oö. LKUGF-Novelle 2007). Diese Beilage wird dem Ausschuss für Bildung, Jugend und Sport zur Vorberatung zugewiesen.

Weiters die Beilage 1136/2007, ein Initiativantrag der unterzeichneten Abgeordneten des Oberösterreichischen Landtags betreffend Sicherung der oberösterreichischen Verkehrsinfrastrukturprojekte. Diese Beilage soll gemäß § 26 Abs. 6 der Landtagsgeschäftsordnung keinem Ausschuss zur Vorberatung zugewiesen werden.

Ebenso soll die Beilage 1137/2007, ein Initiativantrag der unterzeichneten Abgeordneten des Oberösterreichischen Landtags betreffend die Einladung von Bundesminister Werner Faymann keinem Ausschuss zur Vorberatung zugewiesen werden.

**Erste Präsidentin:** Ich danke dem Herrn Schriftführer für die Verlesung des Einganges. Alle Unterlagen finden Sie auf Ihren Plätzen vor.

Wir beginnen mit den Dringlichkeiten. Zur Beilage 1136/2007, hier haben die Unterzeichner vorgeschlagen, sie keinem Ausschuss zur Vorberatung zuzuweisen. Es handelt sich bei der Beilage 1136/2007 um den Initiativantrag betreffend die Sicherung der oberösterreichischen Verkehrsinfrastrukturprojekte. Hiezu ist ein Geschäftsbeschluss des Landtags erforderlich. Ich eröffne darüber die Wechselrede und erteile dem Herrn Klubobmann Hirz das Wort.

Abg. **Hirz:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Die Kernbotschaft von Bundesminister Faymann bei seinem Besuch in Oberösterreich am 5. März hat eigentlich gelautet, ich habe nur Geld für die Hälfte der geplanten Verkehrsprojekte. Und jetzt ist die Frage, was macht der Oberösterreichische Landtag mit dieser Aussage. Setzen wir Prioritäten oder nehmen wir eine einfache Lösung. Wir nehmen noch einmal dieselbe Liste, die bei diesem Gespräch bereits durchgegangen worden ist, und beschließen sie als Landtag noch einmal, wobei Bundesminister Faymann ja schon gesagt hat, dass auf Grund der finanziellen Verhältnisse diese wahrscheinlich in der Gesamtheit unrealisierbar ist. Noch dazu, wenn wir dieselbe Liste noch einmal beschließen, hat ja der Bundesminister noch einmal eine Möglichkeit, erst recht wieder auszuwählen.

Und ich glaube, das ist auch, und das möchte ich betonen, dass es eine Verkenning der Tatsachen ist, wenn man jetzt sagt, wir drehen den Spieß um und sagen, deswegen, weil es keinen Schulterchluss im Oberösterreichischen Landtag, im hohen Haus, gibt, deswegen sind die Grünen jetzt Schuld, wenn die S10 oder der Westring nicht gebaut wird. Ich freue mich zwar über die Mächtigkeit, die man da den Grünen zuspricht, aber ich glaube nicht, dass das der politischen Realität entspricht.

Die Konzeption, was den Westring und die S10 betrifft, ist eine Konzeption aus dem Jahr 1970, als es noch den eisernen Vorhang gegeben hat, wo man eine Einpendlerroute nach Linz gebraucht hat. Inzwischen hat sich die geopolitische Lage geändert. Der eiserne Vorhang ist gefallen. Die Ostländer sind EU-Gebiet. Die EU hat diese Strecke zu einer transnationalen Strecke erklärt. Und ich halte es nun einmal wirklich für ein nicht kluges Konzept, jetzt diese neue Route direkt durch Linz zu führen, sich sozusagen den Transit mehr oder minder nach Linz herein zu holen. Vor allen Dingen, weil man weiß, dass es einen ständig steigenden Güterverkehrsanteil gibt. Ich habe immer und die Grünen haben immer gesagt, dass dieses Projekt nicht zukunftsfruchtig ist. Und ich mache auch darauf aufmerksam, dass es seit 1970, und ich habe mir das angeschaut, insgesamt 13 Verkehrsminister es gegeben hat, neun von der SPÖ, vier von der FPÖ.

Für uns Grüne war von Anfang an klar, und das haben wir auch immer wieder kommuniziert, dass wir gegen diese zwei Projekte auftreten. Es war von Anfang an klar, dass ÖVP und Grüne hier eine unterschiedliche Position einnehmen. Das ist nichts Neues. Ich möchte auch alle Hoffnungen von dieser Stelle aus zerstören, dass deswegen die Regierungskoalition am Ende wäre. Ich möchte auch die Hoffnungen zerstören, dass wir deswegen handlungsunfähig sind, so wie das teilweise zu lesen war. Ich glaube, dass wir heute hier eine wesentliche Diskussion zu führen haben, nämlich, wo wir die verkehrspolitischen Prioritäten in Oberösterreich setzen. Und die sind für die Grünen ganz klar beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Und Bundesminister Faymann hat ja auch deutlich gemacht, dass er die Prioritäten beim Schienenausbau sieht. Und er wird dazu auch die volle Unterstützung der Grünen haben.

Und deswegen haben wir heute hier einen Schwerpunktantrag öffentlichen Verkehr eingebracht, der sich in einem ganz wesentlichen Punkt von dem der SPÖ unterscheidet. Es ist nicht nur eine Auflistung der oberösterreichischen Verkehrsprojekte, sondern wir setzen ganz bewusst einen zentralen Schwerpunkt auf die Umsetzung der ÖV-Projekte, der Summeraubahn, Pyhrn Bahn, der City-S-Bahn, des Baus der City-S-Bahn, Ausbau der West Bahn. Das sind Dinge, die sehr wichtig sind, die meiner Meinung nach auch das verkehrspolitische Problem in Linz in großen Teilen lösen würde. Ich kann mich noch an die Diskussion im Dezember erinnern, wo zu all diesen Projekten alle vier Fraktionen erklärt haben, dass sie diese Projekte für dringlich und wichtig einstufen. Und ich gehe auch davon aus und hoffe auch, dass dieser Antrag auch die Zustimmung bekommen wird.

Und ich glaube auch sagen zu können, dass das eigentlich auch im Interesse von Landeshauptmann-Stellvertreter Haider sein müsste, der ja für den öffentlichen Verkehr in Oberösterreich zuständig ist, damit diese Projekte prioritär behandelt werden. Ich glaube, dass es auch wichtig ist in diesem Bereich ein Signal vom Oö. Landtag aus zu setzen. Und in diesem Sinne möchte ich Sie bitten, diesem Antrag die Dringlichkeit und in der Folge dann die Zustimmung zu geben. Danke. (Beifall)

**Erste Präsidentin:** Danke. Gibt es weitere Wortmeldungen zum Antrag 1136/2007? Bitte, Herr Klubobmann Dr. Fraiss.

Abg. **Dr. Fraiss:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Nach dem Gespräch von Bundesminister Faymann in Linz mit den Mitgliedern der Oberösterreichischen Landesregierung ist folgende Situation vorgelegen, dass fix zugesagte und vereinbarte Projekte, Schiene und Straße, auf Grund des Geldmangels von Minister Faymann zunächst nicht zugesagt werden könnten und er gesagt hat, er wird eine neue Prioritätenreihung machen. Wir, meine sehr geehrten Damen und Herren, haben einen anderen

Zugang. Wenn der Bund dem Land Oberösterreich gegenüber und damit auch der oberösterreichischen Bevölkerung gegenüber Zusagen und Vereinbarungen und Erklärungen abgibt, dann ist es die Pflicht des Landes Oberösterreich, nicht irgendeiner Partei, sondern des Landes Oberösterreich, für die Interessen Oberösterreichs auf allen Gebieten, Schiene und Straße, einzutreten. Wir haben heute deshalb auch diesen Antrag gestellt - wir wollten ihn beim letzten Mal schon einbringen, er ist nicht zu Stande gekommen aus Geschäftsordnungsgründen - und deshalb die heutige Sitzung beantragt, um eine gemeinsame Positionierung zu erreichen für die zugesagten, nicht neu erfundenen, sondern, meine sehr verehrten Damen und Herren, Projekte, die wie die Donaubrücke über 30 Jahre lang immer wiederum versprochen, in Aussicht gestellt wurden, auch von oberösterreichischen Referenten. Wir wollten aber keine Geschichtsforschung betreiben. Uns ist es primär darum gegangen, jetzt zu schauen, wie können wir maximal die bereits zugesagten und vereinbarten Projekte umsetzen. Das war auch der Grund, warum wir in der Ausschusssrunde mit einer Drei-Fraktionen-Übereinstimmung diesen Antrag, der sowohl Schiene als auch Straße vorsieht, beschlossen haben. Das ist der heutige Punkt, der auch Gegenstand der heutigen Tagesordnung ist.

Nun haben ÖVP und Grüne zwei Zusatzanträge eingebracht. Einen Zusatzantrag, der im Grund ja, okay, von uns wahrgenommen wird und auch in Ordnung ist. Dass man mit Minister Faymann weitere Gespräche führt, das ist ja die Grundlage unseres Antrages. Und was wir selbstverständlich dazusagen, meine sehr verehrten Damen und Herren: Wenn das Land Oberösterreich mit dem Bund verhandelt, dann werden wir selbstverständlich auch mit dem Finanzminister Gespräche führen müssen. Denn eines ist ja wohl nicht denkbar, dass man sagt, für das eine hat man kein Geld, ich denke jetzt an den Westring, zumindest an den ersten Teil des Westringes, und gleichzeitig erklärt der Finanzminister bei der Erbschaftssteuer, 125 Millionen Euro sind im Promillebereich, sind kein Problem.

Dreimal die Erbschaftssteuer ist mehr als die Errichtung des ersten Teiles des Westringes, meine Damen und Herren. Wenn wir als Land Oberösterreich gegenüber dem Bund verhandeln, dann hat das der Bund, auch unter dem Aspekt jener Bundesregierung, die das alles zugesagt hat, auch einzulösen. Das ist das, was der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Haider gesagt hat: Lassen wir uns nicht einzelne Projekte jetzt herausnehmen und es bleibt nur noch ein Restbestand übrig, weil der Wirtschaftsstandort Oberösterreich, weil die Bevölkerung in Oberösterreich beide Bereiche braucht. Wir brauchen die Summerauer-Bahn; wir brauchen die Phyrn-Strecke; wir brauchen aber, meine sehr verehrten Damen und Herren, die S 10 und den Westring genau so.

Wer in Linz wohnt oder wer durch Linz durchfährt oder wer von Urfahr kommt, weiß ganz genau, wovon wir reden. Über 30 Jahre hat es eigentlich keine Diskussion darüber gegeben, dass diese Donaubrücke nicht notwendig ist. Und heute, meine sehr verehrten Damen und Herren, sollen wir plötzlich sagen, sie ist nicht mehr notwendig?

Drei Fraktionen erklären die Notwendigkeit. Wenn dieser Zusatzantrag, der jetzt hier eingebracht ist - und ich sage es auch dazu, warum wir ihm die Dringlichkeit nicht geben werden und ihm auch nicht zustimmen - wenn dieser ein amputierter Antrag, der 1 : 1 aus unserem Antrag herausgenommen ist, bis auf ein eingefügtes "auch" und eine kleine Änderung in der Begründung, die Vier-Parteien-Zustimmung bekommen würde, meine sehr verehrten Damen und Herren, und an den Minister weitergeleitet würde, dann wäre der Ausschussantrag, der von drei Fraktionen unterschrieben ist, der schwächere Antrag. Jeder kann sich dann ausrechnen, was sich ein Minister sagt, hier ein Antrag nur für Schiene mit vier Fraktionsunter-

schriften und hier ein Antrag, wo nur drei Fraktionen unterschrieben haben. Meine sehr verehrten Damen und Herren, überlegen Sie sich das, welches Bild wir abgeben.

Denken Sie heute darüber nach, dass jene langjährigen Forderungen und Vereinbarungen nicht einfach locker zu Grabe getragen werden sollen, wir dem Bund gegenüber nicht durch eine Uneinheitlichkeit ein Bild der Unklarheit abgeben, sondern dass wir das umsetzen, was wir aus oberösterreichischer Sicht seit Jahren verfolgt haben, wo wir die Zusagen haben, wo wir sagen, lieber Bund, wenn du etwas zugesagt hast, dann halte es ein. Wir fordern das vom Bund ein, meine sehr verehrten Damen und Herren, was eine Aussage dieser Bundesregierung war, als sie angetreten ist: Pacta sunt servanda – Verträge sind einzuhalten. Schwächen wir uns nicht mit separaten Anträgen, schwächen wir uns nicht mit halben Anträgen, schwächen wir uns nicht, indem wir uneinig darüber sind, sondern stärken wir die Oberösterreichposition, indem wir gemeinsam gegenüber dem Bund auftreten. Danke. (Beifall)

**Erste Präsidentin:** Nächster Redner ist der Herr Klubobmann Mag. Steinkellner.

**Abg. Mag. Steinkellner:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Was sollte ich eigentlich für eine Begründung jetzt noch ergänzend zu Klubobmann Frais bringen? Er hat es ja eigentlich gesagt. (Zwischenruf Landesrat Anschöber: "Dann macht halt überhaupt eine Partei daraus!") Drei Fraktionen mit einer winzigen Ausnahme, wie ja die Grünen es immer wieder gegenüber der Opposition betonen, einigen sich auf die Infrastruktur, aber die Grünen blockieren. Aber die Koalition ist nicht handlungsunfähig, nein. Sie schafft es zwar nicht, dass wir in Oberösterreich einen Generalverkehrsplan seit Jahren zustande bringen, weil immer wieder die Infrastrukturprojekte gebrochen werden. (Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl: "Wer ist denn der Vorsitzende?")

Die Grünen sind auch nicht in der Lage, überhaupt eine Verkehrslösung für Linz anzubieten, bedauerlicherweise. Sie lehnen ja jedes Infrastrukturprojekt der Zukunft ab. Zum Beispiel haben Sie gemeinsam mit der ÖVP am 12. April 2004 auch den freiheitlichen Antrag abgelehnt, eine rasche Planung der Ost-Umfahrung von Linz durchzuführen. (Zwischenruf Abg. Hirz: "Das ist eine Bundessache!") Also wenn man weiß, dass Linz auf Grund der Entwicklung in Tschechien, auf Grund des dortigen Autobahnbaus zwischen Dresden und Prag sehr rasch mit viel mehr Transit konfrontiert werden wird, dann muss man als verantwortungsvoller Politiker wirklich eine Lösung für Linz anbieten. Aber die Koalition bringt nichts zustande außer, dass sie einen gemeinsamen Antrag von ÖVP, SPÖ und Grüne jetzt herausselektieren und dort einzelne Projekte des öffentlichen Verkehrs beschließen lassen wollen, obwohl diese im gemeinsamen Antrag, der von den Freiheitlichen, von ÖVP, von SPÖ getragen wird, beschlossen werden soll.

Ich halte auch die parlamentarische Vorgangsweise eigentlich eher als Kasperltheater als diesem hohen Haus würdig. (Zwischenruf Abg. Bernhofer: "Das ist nicht mehr gut!") Wenn sich drei Fraktionen bereits auf ein Papier einigen und die vierte halt nicht kann, dann soll sie es sagen. Dass man aber dann aus diesem Antrag einzelne Punkte ausschreibt, wir sind nur für diese Punkte, auch für diese Punkte, und den Straßenverkehr einfach nicht berücksichtigt, dann weiß man, dass die Koalition nicht handlungsfähig ist.

Aber es ist ja überhaupt ein Thema der Koalition, auch die ÖVP hat mehrfach versprochen, dass wir endlich den Westring, die Donaubrücke bekommen. Ich habe hier etwas Besonderes mit. Der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl wird es vielleicht noch kennen. Er hat es nämlich einmal vor über zehn Jahren auf der Bezirkshauptmannschaft Rohrbach verteilt. Und zwar war es ein "Brücken-Bier", wo im Rahmen einer Veranstaltung eines BH-

Besuchs der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Entlastung durch die vierte Donaubrücke bereits gefeiert hat. Ich weiß nicht, welche Donaubrücke er vor zehn Jahren mit diesem Bier gefeiert hat. Auf Grund des Ablaufdatums des Biers kann ich es ihm nicht mehr zurücküberreichen. Es wäre bereits gesundheitsgefährdend, wenn man es jetzt trinken würde.

Ich sage aber, das ist Täuschung. (Beifall) Man geht auf die BH, trinkt Bier, feiert die vierte Donaubrücke, es wird sogar ein eigenes Brückenbier produziert, und jetzt sind wir im Jahr 2007, und weiterhin gibt es keine Donaubrücke. Und genau die Pendler sind weiter gefährdet. Sag einmal, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter, (Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl: "Nicht ich habe das machen lassen, sondern das hat man mir dort überreicht!") du hast es versprochen, dass die Brücke kommt. (Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl: "Zu der stehe ich ja!") Ja, wann machst du sie denn endlich? (Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl: "Das sage ich dir dann nachher!") Wann machst du sie denn endlich? Du versprichst immer etwas. Ja, du hast ja doch auch einmal ein Versprechen einzuhalten. (Beifall) Ich bitte doch, dass wir uns da nicht am Bund ein Beispiel nehmen, sondern dass wir unsere Versprechen wirklich auch einhalten.

Ich glaube, wenn da steht, Westring, schwarz auf weiß fixiert, da sieht man den Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl, den Herrn Landeshauptmann Pühringer, den Herrn Bürgermeister Dobusch. Die unterschreiben ein Papier, alles fixiert. Ja, was haben denn die bitte umschrieben? Was wurde da in der Öffentlichkeit gemeldet? Probebohrungen beim Westring wurden bereits gemacht. Oder, der ÖVP-Landesbaureferent Franz Hiesl widerspricht, ich bin froh, dass es leichter wird, das viele Geld von Wien nach Linz zu bekommen. Sagt einmal, was habt ihr denn wirklich verhandelt? Was habt ihr denn getan?

Ich glaube, weniger "Brücken-Bier" zu trinken, sondern ernsthafte Verhandlungen zu beschließen, damit man die Verkehrsbewältigung wirklich in Oberösterreich erreicht, wäre sinnvoll gewesen. (Beifall) Nicht Wählertäuschung, sondern die Aufträge der Wähler umzusetzen, nämlich Entlastung des Verkehrs rund um Linz durch Westring und Donaubrücke wirklich rasch beschließen und rasch bauen, das wäre die Aufgabe von allen Fraktionen hier. (Beifall. Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl: "Das haben sie mir überreicht. Nicht ich habe es machen lassen. Nein, das ist ein Unterschied!")

**Erste Präsidentin:** Gibt es noch eine Wortmeldung? Bitte, Herr Klubobmann Mag. Strugl.

Abg. **Mag. Strugl:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Die ÖVP-Fraktion unterstützt alle Anträge in diesem Haus, die darauf gerichtet sind, die Infrastrukturprojekte in Oberösterreich zu beschleunigen und zu ermöglichen. Deshalb unterstützen wir auch diesen Antrag, der darauf abzielt, dass auch die Projekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs entsprechend vorangetrieben werden. Es ist ja nicht so, wie Klubobmann Frais dargestellt hat, dass mit diesem Antrag gesagt wird, dass nur diese Projekte entsprechend unterstützt werden, sondern dass, so wie auch die Projekte im Bereich der Straßeninfrastruktur, auch jene im Bereich des öffentlichen Verkehrs unterstützt werden.

Ich nehme an, dass das auch im Interesse der SPÖ liegt und auch im Interesse des zuständigen Referenten in der Landesregierung. (Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Haider: "Das ist in unserem Antrag drinnen!") Ich weiß auch nicht, wie man es interpretieren soll, wenn man gegen einen solchen Antrag wäre. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die SPÖ nicht will, dass Projekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs entsprechend vorangetrieben werden. (Zwischenruf Abg. Dr. Frais: "Das ist im Antrag drinnen!") Ja, des-

wegen ist ja das so interessant, meine Damen und Herren. Also ich möchte mich hier nicht auf Interpretationen einlassen.

Unsere Linie ist sehr einfach. Alles, was der Unterstützung dieser Projekte dient, machen wir. Und wir machen hier keinen Unterschied, ob der Antrag von der SPÖ eingebracht wird, ob der Antrag von den Grünen eingebracht wird. Es geht darum, dass er für Oberösterreich entsprechend realisiert wird. (Beifall)

Vielleicht noch eine Replik, meine Damen und Herren, auf meinen Vorredner Günther Steinkellner. Du hast dem Franz Hiesl einen Vorwurf gemacht, er hätte hier zu wenig getan. (Zwischenruf links: "Gar nichts!") Ich glaube, es gibt in diesem Haus wohl kaum einen, der sich so eingesetzt hat für diese Projekte, vor allem jene, die du angesprochen hast, nämlich die vierte Linzer Donaubrücke und den Westring, wie es Franz Hiesl getan hat. Er ist hier wirklich ein unermüdlicher Kämpfer dafür. Das muss auch einmal gesagt werden in diesem hohen Haus. (Beifall.)

Das Problem ist ja nur, meine Damen und Herren, dass wir das als Land Oberösterreich nicht alleine machen können, sondern dass wir den Bund dazu brauchen, weil es ein Bundesprojekt ist. (Zwischenruf Abg. Mag. Steinkellner: "Aber durchsetzen tut er sich nicht!") Und wenn ich mir anschau die Liste der Minister, allein in den letzten 37 Jahren, ja, dann beginnt das bei Erwin Frühbauer ab 1970 und geht weiter, Erwin Lanz, Karl Lausecker, Ferdinand Lacina, Rudolf Streicher, Viktor Klima und Kaspar Einem, die gehören bekanntlich der sozialdemokratischen Fraktion an. Und ab dem Jahr 2000, lieber Günther Steinkellner, hießen die Minister und Ministerinnen Michael Schmidt, Monika Forstinger, Mathias Reichhold, Hubert Gorbach und Werner Faymann, also. Hier sind auch freiheitliche Minister genauso in der Mitverantwortung. (Zwischenruf Abg. Mag. Steinkellner: "Ich habe ja etwas getan für Oberösterreich!") Zwischenrufe links unverständlich. Zwischenruf Landesrat Ackerl: "Ihr habt einen Gedächtnisschwund!")

Und sich hier herzustellen und zu sagen, das ist alleine Sache des Landes, ist einfach nicht richtig. Also, alle diejenigen, die hier Vorwürfe erheben, mögen sie auch an die eigene Adresse richten, denn es sind alle Parteien hier entsprechend eingebunden gewesen. Man möge das auch in einer Sondersitzung des Landtags, wo es um diese Projekte geht, nicht vergessen. Dankeschön. (Beifall)

**Erste Präsidentin:** Ich schließe die Wechselrede und lasse abstimmen und bitte jene Mitglieder des hohen Hauses, die der Dringlichkeit zur Beilage 1136/2007 zustimmen, ein Zeichen mit der Hand zu geben. (Die Abgeordneten der Fraktion der Österreichischen Volkspartei und die Abgeordneten der Fraktion der Grünen heben die Hand.) Ich stelle fest, dass dieser Antrag mit Stimmenmehrheit angenommen worden ist.

Der Herr Schriftführer hat bereits angekündigt, dass auch bei der Beilage 1137/2007 die Unterzeichner vorschlagen, diese Beilage keinem Ausschuss zur Vorberatung zuzuweisen. Bei dieser Beilage handelt es sich um den Initiativantrag der unterzeichneten Abgeordneten des Oberösterreichischen Landtags betreffend die Einladung von Bundesminister Werner Faymann. Auch hiezu ist ein Geschäftsbeschluss des Landtags erforderlich.

Ich eröffne darüber die Wechselrede und erteile dem Herrn Klubobmann Mag. Strugl das Wort.

Abg. **Mag. Strugl:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Mit diesem Antrag wollen wir erreichen, dass der zuständige Minister Faymann, der angekündigt hat, bis Ende des Monats eine entsprechende Reihung vorzuschlagen, auch für den Fall, dass abgewichen wird von den bisherigen Planungen und Reihungen, es noch einmal eine Aussprache geben soll und zwar unter Beiziehung der Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Warum schlagen wir das vor? Es gab bereits seit längerer Zeit ein entsprechendes Bauprogramm. Ich darf daran erinnern, dass noch am Ende des vorigen Jahres genau diese Reihung der Projekte inklusive der zeitlichen Planung und inklusive auch der entsprechenden Zuteilung der finanziellen Raten in der ASFINAG für das Bauprogramm beschlossen wurde. Das heißt, es gibt hier sowohl im ASFINAG-Bauprogramm, als auch was den öffentlichen Verkehr betrifft, einen Rahmenplan der ÖBB, wo die oberösterreichischen Projekte drinnen sind.

Das betrifft sowohl den Westring, wo für 2007 2,3 Millionen Euro, für 2008 10 Millionen Euro für die Planung vorgesehen sind in diesem Programm, und für die Bauraten 57 Millionen Euro für das Beginnjahr 2009 und 236 Millionen Euro für das Jahr 2010. Dasselbe gilt für die Mühlviertler Schnellstraße, wo die Bauraten von 2009 bis 2012 aufsteigend von 71 Millionen Euro bis 341 Millionen Euro im Programm vorgesehen sind.

Das heißt, meine sehr geehrten Damen und Herren, dass wir für die oberösterreichischen Projekt im Grunde genommen eigentlich so weit sind, dass das auch realisiert werden kann, während andere Projekte, beispielsweise im Osten des Landes, eigentlich noch nicht diesen Grad der Vorbereitung haben. In diesem Zusammenhang ist es doch bemerkenswert, dass es Projekte gibt im Bereich Wien, im Bereich Niederösterreich, ob das die Autobahn Lobau ist, ob das die Donauuferautobahn ist, ob das die Nordautobahn ist, ob das andere Projekte in der Ostregion sind von zusammen 5,5 Milliarden Euro.

Das heißt, von den 10,5 Milliarden Euro, die festgeschrieben sind als frisches Geld für Infrastrukturprojekte auch im Koalitionsübereinkommen, würde hier mehr als die Hälfte in die Ostregion gehen. Das, meine Damen und Herren, geht nicht, auch wenn der Minister aus Wien kommt, auch wenn die Staatssekretärin aus Niederösterreich kommt. Hier fordern wir auch entsprechend oberösterreichische Interessen ein.

Deswegen sagen wir: Es gibt ein entsprechendes Programm auch bei der ASFINAG. Es gibt die Zusagen des Bundes, auch des Vorgängerministers von Faymann, von Gorbach, wo das im Prinzip auch alles festgelegt wurde. Es gibt das ASFINAG-Bauprogramm und den Rahmenplan der ÖBB. Wir fordern nicht mehr und nicht weniger als das, was Karl Frais gesagt hat, nämlich, *pacta sunt servanda*. Dabei soll es bleiben, auch wenn es einen Ministerwechsel gegeben hat.

Deswegen möchten wir, sollte das auch wirklich verändert werden, dass der zuständige Minister, und das betone ich auch an dieser Stelle, dass der zuständige Minister das auch den oberösterreichischen Abgeordneten darstellt. Es ist nämlich nicht in erster Linie eine Agenda des Finanzministers, denn der hat, wie gesagt, die zusätzliche Tranche von 10, 5 Milliarden Euro für die Infrastrukturprojekte in das Budget hinein genommen, und die stehen auch im Regierungsübereinkommen. Jetzt kommt es darauf an, wie dieses Geld aufgeteilt wird. Nachdem Oberösterreich auch einen entsprechenden Anteil einfordern kann, brauchen wir eigentlich nur das zu bekommen, was uns zusteht, auch anteilmäßig aufgrund unserer Bedeutung als Standort und auch aufgrund unserer Bevölkerungsgröße. Mit dem würden wir

dann auskommen. Das heißt, es ist ein nicht unbilliges Verlangen, was Oberösterreich hier in Richtung Minister Faymann entsprechend vorbringt. Und es nicht so, dass man sagt, da muss man jetzt zuerst mit dem Finanzminister verhandeln. Diese Tranche steht zur Verfügung. Es kommt nur darauf an, geht das alles jetzt nach Wien und nach Niederösterreich oder bekommt auch Oberösterreich seinen Anteil. Und hier ist Faymann am Zug und deswegen dieser Antrag. (Beifall)

**Erste Präsidentin:** Danke. Die nächste Wortmeldung, bitte Herr Abgeordneter Kapeller.

Abg. **Kapeller:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Bei unserer heutigen Landtagssitzung stehen drei Anträge zur Diskussion. Alle drei Anträge beschäftigen sich mit dem wichtigen Thema des öffentlichen Verkehrs und des Straßenverkehrs. Zwei Anträge davon wurden dringlich eingebracht.

In dem nun vorliegenden Dringlichkeitsantrag der ÖVP und der Grünen geht es darum, dass Bundesminister Werner Faymann zu einem Gespräch nach Oberösterreich eingeladen werden soll und der Herr Klubobmann Strugl hat ja gerade erläutert wie er es sieht, warum der Bundesminister nach Oberösterreich kommen soll. Wenn man den Antrag genau durchliest, so fallen mir zwei Punkte auf. Erstens, im vorliegenden Antrag wird die Oberösterreichische Landesregierung gebeten für den Fall und nur für den Fall, dass vom Bund zugesagte oder in Aussicht gestellte Projekte und Vorhaben in Frage gestellt, umgereiht oder verschoben werden, die dringende Einladung an den Bundesminister zu einem Gespräch unter Beiziehung des Verkehrsausschusses ausgesprochen werden soll.

Sie werden verstehen, dass ich es als Vorsitzender des Verkehrsausschusses natürlich für sehr wichtig finde, dass bei diesem Gespräch der Verkehrsausschuss des Oberösterreichischen Landtages auch mit einbezogen wird. Ich frage mich nur, warum fordern die Antragsteller die Landesregierung nicht auf sofort diesen Schritt zu setzen. Denn wenn der Bundesminister, so wie angekündigt, die Österreichliste bis Ende März vorlegen wird und in dieser Liste gibt es diese wichtigen oberösterreichischen Projekte überhaupt nicht mehr oder solche, welche umgereiht oder verschoben wurden, so ist der Zug abgefahren. Wenn wir dann mit dem Bundesminister reden wollen Herr Landeshauptmann, dann ist es zu spät. Denn der Zug mit den Infrastrukturprojekten ist abgefahren und ein derartiges Gespräch hat dann eher den Charakter einer freundlichen Ministerinformation, aber eine Veränderung wird dann nur mehr sehr schwer möglich sein.

Und das Zweite was mir auffällt beim Durchlesen dieses Dringlichkeitsantrages ist, dass der von den Grünen gestellte Antrag mit der Nummer 1136/2007, den wir ja gerade diskutiert haben, ja eigentlich hinfällig ist, weil der von uns eingebrachte Antrag 1121/2007, den wir dann diskutieren werden, ohnehin alle Projekte beinhaltet. Aber was noch deutlicher für die Hinfälligkeit des grünen Antrages spricht ist der Antrag der ÖVP selbst, den wir ja jetzt diskutieren und welcher von den Grünen unterstützt wird. In diesem Antrag heißt es: Für den Fall, dass vom Bund zugesagte oder in Aussicht gestellte Projekte oder Vorhaben im Bereich Schiene und Straße in Frage gestellt, umgereiht oder verschoben werden, ist die dringende Einladung an Bundesminister Faymann zu einem Gespräch unter Beiziehung des Verkehrsausschusses auszusprechen. Und in der Begründung heißt es und da wird es ja noch deutlicher: Sollte die nunmehr vom Bundesminister Faymann bis für Ende März in Aussicht gestellte Liste tatsächlich eine Umreihung von für Oberösterreich wichtigen Projekten und Vorhaben für Schiene und Straße ergeben, ist eine Aussprache aus Sicht der unterzeichneten Abgeordneten die beste Möglichkeit die Österreichposition darzulegen. Und wenn man das Blatt dann umdreht, dann wird es noch einmal deutlicher. Da steht: Oberösterreich kann

keine Schlechterstellung bei den für die einzelnen Vorhaben vereinbarten Planungen und Baubeginne akzeptieren und wird mit Nachdruck auf die Einhaltung der getroffenen Absprachen und Rahmenfestlegungen mit dem Bund drängen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Das ist eine tolle Leistung. Denn dieser Antrag wurde von den Abgeordneten der ÖVP unterschrieben. Und darunter steht dann noch: Nachstehender Antrag wurde noch unterstützt von Landtagsabgeordneten Gunther Trübswasser, Klubobmann Gottfried Hirz, Landtagsabgeordneter Ulrike Schwarz, Landtagsabgeordneter Maria Wageneder, 3. Präsidentin Doris Eisenriegler. Toll!

Und meine sehr verehrten Damen und Herren! Es wurde von den Grünen angesprochen, die Frage der Koalition, und es wurde festgehalten, die funktioniert ja bestens. Es ist schon eigenartig, dass man in dem vorhin diskutierten Antrag schon ein bisschen so das Gefühl hat des Hinüberschwindelns, wenn ich da lese, umgehend bei der Bundesregierung mit Nachdruck auch für die rasche Realisierung der gesicherten Finanzierung und so weiter einzutreten. Oder wenn ich den Antrag lese, der vorhin eingebracht worden ist Herr Landeshauptmann, der ist abgeschrieben worden. Der ist abgeschrieben worden von uns, Kollege Schürer, und weißt du wo der Beweis ist (Unverständliche Zwischenrufe), Freunde warum regt ihr euch so auf, horcht mir bitte zu, ich werde es euch beweisen, weil der Antrag, den wir bei der letzten Landtagssitzung eingebracht hatten, hatte nämlich einen Rechtschreibfehler. Der hatte einen Rechtschreibfehler und dieser Rechtschreibfehler bei der Pyhrnautobahn ist eins zu eins übernommen worden. Wir haben ihn in der Folge dann korrigiert. Daher bitte beim Abschreiben, meine sehr verehrten Damen und Herren, passen Sie etwas auf! (Beifall)

Meine Kolleginnen und Kollegen! Bei mir leuchtet schon das rote Licht, ich komme zum Schluss. Alle die mich, die uns kennen, wissen, dass wir uns für konstruktive Gespräche immer einsetzen und zur Verfügung stehen. Daher werden wir diesem vorliegenden Antrag die Dringlichkeit geben. Wir werden dann auch dem Antrag zustimmen, weil wir immer alle Gespräche positiv sehen. Aber genauso wie die Gespräche notwendig sind, ist es auch notwendig, einen oberösterreichischen Schulterschluss in dieser wichtigen Angelegenheit zu machen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bitte Sie daher, dass Sie dem nachfolgenden Antrag, den wir noch diskutieren werden, aufgrund dieser Situation die Zustimmung geben. (Beifall)

**Erste Präsidentin:** Bitte Herr Klubobmann Mag. Steinkellner.

Abg. **Mag. Steinkellner:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Ich habe noch etwas Aufklärungsbedarf bei meinem Kollegen Strugl zu machen. Und ich lese ihm kurz die Begründung des Antrages 1 vor, den er und seine Fraktion unterzeichnet haben. Er wird mit Nachdruck auf die Einhaltung der getroffenen Absprachen und Rahmenfestlegungen mit dem Bund drängen. Ich bitte dich dann herauszugehen und zu sagen mit welchen Ministern diese Rahmenabsprachen gemacht wurden, denn es waren freiheitliche Minister, etwa die Monika Forstinger, die einen Generalverkehrsplan für Österreich aufgestellt hat, den du ja jetzt umgesetzt haben möchtest.

Oder der zweite Antrag: Für die oben genannten Projekte und Maßnahmen liegen Vereinbarungen mit der Bundesregierung für den jeweiligen Baubeginn zwischen 2007 und 2010 vor. Also bitte, die ÖVP-Fraktion will und drängt, jetzt setzt doch das um, was Gott sei Dank die freiheitlichen Minister für Oberösterreich als Rahmenplan vorgesehen haben und jetzt gibt es

eine neue Regierungsform, einen sozialdemokratischen Minister in Wien, der hat natürlich Wiener Affinitäten, na no na net. Es gäbe auch einen oberösterreichischen Finanzminister, der sollte oberösterreichische Affinitäten haben. (Zwischenruf Landeshauptmann Dr. Pühringer: "Der wird sie auch beweisen!") Hat sie aber leider nicht. Aber ich bedauere das, man setzt sich nicht durch.

Herr Landeshauptmann! Nimm dir ein Beispiel an anderen Landeshauptleuten, zum Beispiel in der Steiermark, zum Beispiel in Kärnten. Sie setzen sich durch, die bringen eine Koralm-bahn zustande, während bei uns die Projekte gestrichen werden. Also im Vergleich der Landeshauptleute haben wir da offensichtlich sehr, sehr schwach verhandelt, weil dort die Projekte einfach Gültigkeit haben.

Und was ich eigentlich noch wissen möchte, also ich unterstütze das, dass der Herr Minister Faymann wieder kommt, weil offensichtlich ja im Erstgespräch Herr Landshauptmann mit dir und deinem Koalitionspartner nicht wirklich etwas fruchtbringendes, sprich Projekte für Oberösterreich herausgekommen sind. Deswegen begrüße ich es, dass man jetzt den Verkehrsausschuss bezieht und mit dem Herrn Verkehrsminister noch einmal spricht. Allerdings, da gebe ich dem Kollegen Kapeller sehr wohl Recht, vorher, bevor er die Projekte aus Oberösterreich streicht, sollten wir reden, wenn es bedauerlicherweise beim Erstgespräch mit dem Minister Faymann nicht passiert ist, was ich nicht verstehe. Ich glaube jedes Gespräch mit einem Bundesminister sollte dazu benützt werden, dass oberösterreichische Projekte auch vom Bund zugesichert und verwirklicht werden. (Zwischenruf Landeshauptmann Dr. Pühringer: "Das haben wir auch getan!") Aber offensichtlich mit sehr wenig Erfolg. (Beifall)

**Erste Präsidentin:** Nächster Redner ist Herr Klubobmann Hirz.

Abg. **Hirz:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Bundesminister Faymann hat ja angekündigt, dass die Infrastrukturinvestitionen des Bundes im Verhältnis 60:40 zugunsten des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden sollen und ich halte das für eine absolut richtige Initiative für eine meiner Meinung nach längst fällige Trendwende, dass der Einsatz der Infrastrukturmittel in Richtung öffentlicher Verkehr geht. Und er wird dabei auch die volle Unterstützung der Grünen haben und die letzten vier Verkehrsminister sind ja von der FPÖ gestellt worden. Aber mir ist noch immer jene Kampagne des Verkehrsministers Caspar Einem im Sinn, wo es das Motto gegeben hat: "Schiene statt Verkehrslawine". Und ich glaube, dass Bundesminister Faymann dieses einstige Motto wieder aufgreift und hier entsprechend versucht die Infrastruktur in Richtung öffentlicher Verkehr zu lenken.

Und was dieser Antrag jetzt bedeutet, dann ist es so, dass in dem Moment, und das steht ja da drinnen, wenn es zu einer Umreihung kommt, wenn es zu einer Verschiebung kommt, wenn es zu einer Infragestellung der Projekte kommt, dann halte ich es politisch für klug auch in Gespräche mit Bundesminister Faymann zu treten, ihn auch in den Verkehrsausschuss einzuladen und entsprechend zu versuchen, eine Aussprache zwischen den Abgeordneten des Landtages und dem Bundesminister direkt vorzunehmen.

Bundesminister Faymann will also Anfang April eine neue Prioritätenreihung für Bahn- und Straßenprojekte vorlegen. Ich denke, dass es auch gut ist hier eine Möglichkeit dem Minister zu geben, direkt in Oberösterreich zu berichten, warum es zu bestimmten Entscheidungen gekommen ist. Und es ist gut, dass Bundesminister Faymann direkt erklären kann, warum er glaubt, dass es wichtig ist ÖV-Projekte zu stützen. Und wenn schon die Argumente der Grü-

nen vielleicht nicht so gehört werden, dann ist es vielleicht dem Bundesminister möglich, dass er entsprechende Überzeugungsarbeit leisten kann.

Ich mache auch noch aufmerksam, dass im Regierungsübereinkommen der Bundesregierung auf Seite 62 zu lesen ist, wörtlich: Für die Ballungszentren ist hochqualitativer öffentlicher Verkehr eine wirtschaftliche Überlebensfrage. Städte mit schlechtem öffentlichem Verkehr würden ökonomisch und ökologisch kollabieren. Und wenn das drinnen steht, und den Satz finde ich gut und der ist auch wichtig, dann hat es auch entsprechende Konsequenzen im politischen Handeln dafür zu geben. Und die logische Konsequenz ist, dass man verstärkt auf die Schiene setzt, und die Grünen werden hier, wenn es zu dieser Einladung kommt, natürlich auch persönlich dieses Ansinnen des Bundesministers verstärken und natürlich auch diesen Antrag, der vorher diskutiert worden ist, auch noch einmal entsprechend erklären.

Und weil also hier richtig gesagt wurde, *pacta sunt servanda*, in den beiden Verträgen S10 und Westring steht nämlich drinnen, und das hat der Verkehrsminister Gorbach ja meiner Meinung nach ganz klug gemacht, die sind umzusetzen nach Maßgabe der Finanzierung. Das ist nicht ein Vertrag, wo es automatisch heißt das kommt, so wie das beim Koralmtunnel ist, sondern es hat sich der Bundesminister Gorbach etwas offen gehalten. Und daher glaube ich auch, dass man zu dem Antrag stehen kann.

Und jetzt noch einmal zu der Aussage: Schlechterstellung der anderen Bundesländer. Ich bin absolut dagegen, dass Oberösterreich eine Schlechterstellung gegenüber anderen Bundesländern bekommt. Wenn ich hernehme, dass der Koralmtunnel mit vier Milliarden Euro, manche schätzen acht Milliarden Euro, budgetiert ist, dass der Basissemmeringtunnel zwei Milliarden kostet und wenn Sie das zusammenzählen und dann die ÖV-Projekte in Oberösterreich, also die Summeraubahn und die Pyhrnbahn mit 800 Millionen Euro, die Mühlkreisbahn mit 60 Millionen Euro, wenn man die City-S-Bahn mit ungefähr 200 Millionen Euro rechnet und das zusammenzählt, dann kommt man auf nicht einmal ein Sechstel der Ausgaben die für Oberösterreich notwendig wären. Und da bekenne ich mich dazu, dass Oberösterreich hier keine Schlechterstellung gegenüber anderen Bundesländern erfahren soll.

Und insofern werden wir diesen Antrag auch entsprechend unterstützen und ihm auch die Dringlichkeit geben. Danke. (Beifall)

**Erste Präsidentin:** Ich schließe die Wechselrede und lasse abstimmen. Ich bitte jene Mitglieder des hohen Hauses, die der Dringlichkeit zur Beilage 1137/2007 zustimmen, ein Zeichen mit der Hand zu geben. (Alle Abgeordneten heben die Hand.) Der Antrag ist einstimmig angenommen worden.

Wir kommen nun zu den Verhandlungsgegenständen und somit zur Beilage 1138/2007, das ist der Bericht des Ausschusses für Verkehrsangelegenheiten, betreffend die Sicherung der oberösterreichischen Verkehrsinfrastrukturprojekte. Aufgrund eines Beschlusses der Obmännerkonferenz werden wir wegen des sachlichen Zusammenhaltes über die Beilagen 1138/2007, 1136/2007 und 1137/2007 eine gemeinsame Wechselrede abhalten. Ich bitte Herrn Klubobmann Dr. Karl Frais über die Beilage 1138/2007 zu berichten.

**Abg. Dr. Frais:** Meine sehr geehrten Damen und Herren! Bericht des Ausschusses für Verkehrsangelegenheiten betreffend Sicherung der oberösterreichischen Verkehrsinfrastrukturprojekte. (Liest auszugsweise Motivenbericht der Beilage 1138/2007.)

Der Ausschuss für Verkehrsangelegenheiten beantragt, der Oberösterreichische Landtag möge beschließen: Die Oö. Landesregierung wird ersucht, umgehend bei der Bundesregierung mit Nachdruck für die rasche Realisierung und die gesicherte Finanzierung nachstehender oberösterreichischer Projekte in den Bereichen Straße und Öffentlicher Verkehr einzutreten:

1. Straßenverkehr

S 10 Mühlviertler Schnellstraße

A 26 Linzer Autobahn "Westring Linz"

Ausbau A 8 Innkreisautobahn

Ausbau A 9 Pyhrnautobahn

Sanierung A 1 Westautobahn und die

Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der A 1 im Großraum Linz.

2. Öffentlicher Verkehr

Maßnahmen für Barrierefreiheit im Öffentlichen Verkehr

Ausbau Summerauerbahn und Pyhrnbahn

Verbindung der Mühlkreisbahn mit dem Hauptbahnhof Linz (City-S-Bahn) und den

Ausbau der Westbahn in Oberösterreich. (Beifall)

**Erste Präsidentin:** Danke Herr Klubobmann. Herrn Abgeordneten Gunther Trübswasser bitte ich über die Beilage 1136/2007 zu berichten. Das ist der Initiativantrag betreffend die Sicherung der oberösterreichischen Verkehrsinfrastruktur.

**Abg. Trübswasser:** Sehr geehrte Frau Präsidentin! Initiativantrag betreffend Sicherung der oberösterreichischen Verkehrsinfrastrukturprojekte. (Liest auszugsweise Motivenbericht der Beilage 1136/2007.)

Der Oö. Landtag möge beschließen: Der Oö. Landtag ersucht die Oö. Landesregierung, umgehend bei der Bundesregierung mit Nachdruck auch für die rasche Realisierung und die gesicherte Finanzierung nachstehender oberösterreichischer Projekte im Bereich des Öffentlichen Verkehrs einzutreten:

Maßnahmen für Barrierefreiheit im ÖV

Ausbau Summerauerbahn und Pyhrnbahn

Verbindung der Mühlkreisbahn mit dem Hauptbahnhof Linz (City-S-Bahn)

Ausbau der Westbahn in Oberösterreich

**Erste Präsidentin:** Danke. Über die Beilage 1137/2007, das ist der Initiativantrag betreffend die Einladung von Bundesminister Faymann, bitte ich Herrn Klubobmann Mag. Strugl zu berichten.

**Abg. Mag. Strugl:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Beim vorliegenden Initiativantrag geht es darum, dass die Landesregierung gebeten wird, für den Fall, dass vom Bund bereits zugesagte oder in Aussicht gestellte Projekte im Bereich Schiene und Straße in Frage gestellt, umgereiht oder verschoben werden. Die dringende Einladung an Herrn Bundesminister Werner Faymann ergeht zu einem Gespräch unter Beziehung des Verkehrsausschusses. Begründet wird der Antrag damit, dass jüngste Äußerungen des Herrn Bundesministers zu einer entsprechenden Verunsicherung geführt haben, was die bereits getroffenen Vereinbarungen betrifft und daher wollen die Antragsteller, dass im Fall einer solchen Umreihung es zu einer Aussprache mit dem Herrn Bundesminister kommt, zumal Oberösterreich eine Schlechterstellung für die einzelnen Vorhaben nicht ak-

zeptieren kann und daher auf die bereits getroffenen Absprachen und Rahmenfestlegungen mit dem Bund drängt.

**Erste Präsidentin:** Danke, Herr Klubobmann. Ich eröffne die Wechselrede und erteile dem Herrn Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer das Wort.

Landeshauptmann **Dr. Pühringer:** Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin, hohes Haus, meine sehr geehrten Damen und Herren! Oberösterreich ist heute nicht nur ein guter Wirtschaftsstandort, Oberösterreich ist heute mit Gott sei Dank der niedrigsten Arbeitslosenquote unter den Bundesländern das Land der Arbeit. Das ist aber für uns kein Grund, und das möchte ich eindrücklich betonen, uns ruhig zurückzulehnen und die Dinge laufen zu lassen. Wer gut bleiben will, muss ständig an sich arbeiten. Das ist eine alte Erkenntnis. Wir wollen nicht nur gut bleiben, wir wollen als Land der Arbeit und als Wirtschaftsstandort jedes Jahr ein Stück besser werden. Regelmäßig holen wir auch den Rat der Wirtschaftsforscher ein und regelmäßig untersuchen wir mit den besten Experten, die uns zur Verfügung stehen, das Gefahrenpotential, das unserem Wirtschaftsstandort morgen oder übermorgen drohen kann. Denn heute gut sein, ist keine Garantie auch morgen gut zu bleiben. In Zeiten wie den unsrigen gibt es keine Versicherungspolizze für diejenigen, die heute gut sind, dass sie auch morgen gut sein werden, nein, für den Erfolg muss man viel investieren. Wir leben in bewegten Zeiten, wir leben in Zeiten offener Grenzen, wir leben in Zeiten eines großen und immer schärfer werdenden Wettbewerbs, eines Wettbewerbs der Regionen in Europa. Unterschätzen wir niemanden, meine sehr geehrten Damen und Herren, auch nicht die neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, die noch vor zwölf, dreizehn Jahren dem Ostblock angehört haben. Sie spielen heute noch in einer anderen Liga. Sie werden aber morgen unsere scharfen Konkurrenten sein, davon ist auszugehen.

Die Zeiten werden nicht einfacher, darauf haben wir uns einzustellen. Ein Gefahrenpotential ist sicher, und das sagen uns alle Wirtschaftsexperten, wenn wir nicht den geplanten Ausbau, den weiteren Ausbau unserer Verkehrsinfrastrukturprojekte auf Schiene und Straße zügig weiter fortsetzen. Mängel in der Verkehrsinfrastruktur, da sind sich alle Experten einig, sind ein gefährliches Potential, dass wir im Wettbewerb mit den anderen Standorten womöglich nicht voll mithalten können. Das ist eine gefährliche Sache, denn Mängel bei der Infrastruktur sind deswegen für einen Wirtschaftsstandort so gefährlich, weil sie volkswirtschaftlich erst relativ spät sichtbar werden. Warum? Wenn ein Betrieb durch Staus und schlechte Verkehrswege seine Zeitfenster nicht einhalten kann, ist das zunächst einmal sein Problem, dass er in der Konkurrenz bestehen kann. Wenn aber aus diesem Grund die Sache sich so steigert, dass der Betrieb abwandert, dann wird es zum volkswirtschaftlichen Problem, das dürfen wir nie übersehen. Es geht bei Infrastrukturprojekten, und das sag ich auch, nicht nur um das wirtschaftlich Zählbare und Messbare, das ist sehr wichtig, das wird nicht in Frage gestellt, es geht aber noch um mehr, es geht auch um die Lebensqualität der Menschen, die in den jeweiligen Regionen leben und leben müssen. Auch das darf nicht übersehen werden.

Wir erwarten heute von den Menschen, von den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hohe Flexibilität, hohe Mobilität. Wir erwarten beispielsweise von einem Rohrbacher, dass er nicht zu Hause sitzt und auf seinen Arbeitsplatz im Radius von zehn Kilometer seines Wohnsitzes wartet, sondern dass er flexibel ist, dass er auch einen Arbeitsplatz in der Großregion Linz annimmt. Umgekehrt aber hat dieser Arbeitnehmer aus Rohrbach oder aus Freistadt oder sonst wo das Recht, dass ihm auch die öffentliche Hand leistungsfähige Verkehrswege anbietet, die ihm ein Pendeln unter erträglichen Rahmenbedingungen möglich macht. Staus haben mit Lebensqualität nichts zu tun, im Gegenteil, sie sind eine moderne Form der Freiheitsberaubung, vor der wir unsere Bürgerinnen und Bürger bestmöglich schützen müssen.

Oberösterreichs Landespolitik hat auf diese Notwendigkeiten immer besonderes Augenmerk gelegt. Eine Reihe von Infrastrukturoffensiven und die dabei realisierten neuen Straßen, neuen Umfahrungen, Schienenprojekte und dergleichen sind ein sichtbarer Beleg dafür. Und meine Damen und Herren, gerade in den letzten zehn Jahren haben wir bei der Realisierung großer Infrastrukturprojekte gemeinsam große Erfolge für Oberösterreich einfahren können, ich denke an die Phyrnautobahn, ich denke an die Westspange, ich denke an den Bindermichl, ich denke an viele bedeutende Umfahrungsprojekte, ich denke an die modernen Bahnhöfe von Wels und Linz, auch das ist ein Stück Komfort für die Pendlerinnen und Pendler. (Zwischenruf Abg. Steinkellner: "Welche Minister waren denn das?") Daher meine sehr geehrte Damen und Herren scheue ich keinen Vergleich mit anderen Bundesländern, die Steiermark und Kärnten, mit denen schon gar nicht, denn die sind vom heutigen Standard Oberösterreichs meilenweit entfernt, um das in aller Klarheit auch einmal zu sagen. (Beifall)

Es gibt aber auch heute noch wichtige große Infrastrukturprojekte, die das Land in den nächsten Jahren braucht und die nur der Bund aufgrund der Größenordnung, man darf nicht übersehen das Landesbudget Oberösterreichs ist ein Siebzehntel des Bundesbudgets, die nur der Bund in Oberösterreich errichten kann, wo wir auf die Initiative und auf die Realisierung des Bundes angewiesen sind. Sie stehen im Mittelpunkt der heutigen Landtagssitzung. Sehr geehrte Damen und Herren, Ziel dieser Sitzung muss es sein, nochmals ein klares Signal Richtung Bundesregierung zu senden und dabei deutlich zu machen, dass sich Oberösterreich bei seinen berechtigten Forderungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur nicht einbremsen lässt, um keinen Preis, meine sehr geehrten Damen und Herren. (Beifall) Und je klarer wir dabei auftreten, desto hilfreicher ist das für die Sache selbst. Ich plädiere daher an alle Landtagsparteien trotz teilweise verschiedener Grundpositionen (Zwischenruf Abg. Steinkellner: "Brauchst nur bei den Grünen!") und das ist - Herr Kollege Steinkellner, das Thema ist zu ernst um für deine kleinkarierten parteipolitischen Geplänkel erhalten zu müssen. (Beifall) Wir müssen in dieser Situation Geschlossenheit zeigen (Zwischenruf Abg. Steinkellner: "Die habt ihr ja nicht!") unter Wahrung der demokratischen Grundrechte, dass politische Gruppierungen verschiedene Meinungen haben dürfen. Das ist in der Demokratie Gott sei Dank möglich. Ich sage noch einmal, ich plädiere an alle Landtagsparteien, trotz teilweise verschiedener Grundpositionen, die man legitimer Weise haben kann, etwa beim Straßenbau, ich plädiere an alle das Gemeinsame vor das Trennende zu stellen. Kleinkariertem Parteienstreit hat bei dieser ganz entscheidenden und wichtigen Frage wirklich nicht zu suchen, das mögen alle beherzigen.

Meine sehr geehrte Damen und Herren, es geht um ein wichtiges Stück Zukunft Oberösterreichs, es geht um die Zukunftsfähigkeit dieses Landes, wenn wir über diese Projekte diskutieren. Wir schaffen heute die Voraussetzungen dafür, dass Oberösterreich auch in zehn, in zwanzig und in dreißig Jahren ein Land der Arbeit und ein hervorragender Wirtschaftsstandort sein kann. Wenn es uns gelingt, in den nächsten Jahren die wichtigen und fehlenden Infrastrukturprojekte, wie die S10, die Summerauerbahn, den Linzer Westring, die City-S-Bahn und weitere Investitionen in die Schieneninfrastruktur in den nächsten Jahren umzusetzen, sowie weitere wichtige Straßenumfahrungsprojekte, haben wir sogar die Chance, unsere Position, unsere gute Position noch weiter auszubauen. Meine Damen und Herren, es geht nicht um ein entweder oder Schiene oder Straße, es geht nicht um ein entweder oder, wir brauchen beides, am Beispiel des Mühlviertels wird das wohl am sichtbarsten. Die Schiene insbesondere Summerauerbahn, um eine weitere Verlagerung der Facht auf die Straße zu verhindern, weil die derzeitige Situation auf der Summerauerbahn für die Wirtschaft nicht attraktiv ist und daher auch die Fracht auf die Straße ausweicht. Die Straße ganz dringend, und wer das bezweifelt, den lade ich ein am Freitag um 16.00 Uhr nach Freistadt zu kommen und sich anzuschauen, welche Situation rund um die Stadt Freistadt dort gegeben ist.

Sehr geehrte Damen und Herren, all diese Projekte, ich habe die wichtigsten genannt, haben aber auch für die jeweilige Region eine ganz besondere Bedeutung, nehmen Sie den Westring, er ist ursächlich mit der Entwicklung von Linz als Landeshauptstadt und mit Linz als Wirtschafts- und Zentralraum verbunden. Wir kennen doch alle die heutige Situation und wir wissen, dass nur in einer umweltschonenden Tangente der Verkehr durch Linz zu bringen ist. Wir können den Verkehr, der aus dem Mühlviertel herunterkommt, nicht ausschließlich auf der Schiene durch Linz befördern. Das haben alle Verkehrsstudien ganz eindeutig bewiesen. Wenn wir nichts tun, können wir heute schon die Stauhochrechnungen vornehmen, die sich dann bewahrheiten, wenn fünf, zehn, fünfzehn Jahre ins Land gezogen sind. Vor allem aber die Minderung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger darf nicht übersehen werden. Die Pendler aus dem Mühlviertel, die noch länger stehen werden, die noch länger brauchen werden, die noch mehr Zeit von der Familie abwesend sind, wenn sie zum Arbeitsplatz fahren oder wieder nach Hause. Die Menschen in Linz, die an den Verkehrstransversalen leben müssen, wenn nicht der Verkehr, wie im vorgesehenen Projekt, zum Großteil unter die Erde verlagert wird. Aber auch die Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr dürfen wir nicht übersehen. Wenn ein Land verkehrsmäßig nicht ordentlich erschlossen ist, dann wird es auch von der internationalen Wirtschaft gemieden. Und meine Damen und Herren, ich komme noch darauf, wir sind ein Land, das weitgehend vom Export lebt. Wir brauchen daher auch zeitgemäße Wirtschaftswege. Jetzt haben wir lange diskutiert, ja beim Westring Jahrzehnte diskutiert, und daher vertrete ich die Meinung, jetzt ist nicht wieder die Stunde unendlicher Diskussionen, jetzt ist die Stunde der Entscheidung (Beifall) und das vertreten wir auch in aller Klarheit gegenüber der Bundesregierung.

S10, Summeraubahn, wir brauchen beide Projekte, darum nenne ich sie auch in einem. Meine Damen und Herren, ich erinnere daran, wir haben gemeinsame Sitzungen zwischen der Landesregierung und der südböhmischen Landesregierung abgehalten, die Projekte aufeinander abgestimmt. Ich war mehrmals in Prag im Verkehrsministerium, mit dem Straßen- und Schienenprojekt, um zu erreichen, dass Tschechien und Österreich hier gemeinsam vorgehen, zuletzt mit dem Herrn Staatssekretär Kuckacka vor einem schwachen Jahr. Wir haben mit der Regierung in Tschechien unsere gemeinsamen Planungen abgesprochen. Ja, die derzeitige Autobahn endet in Unterweikersdorf. Immer haben wir gewusst, das ist kein Endzustand. Meine sehr geehrte Damen und Herren, hier muss es in irgend einer Form eine Fortsetzung geben. Ich erinnere daran, dann hat es die Zeit gegeben des unendlichen Suchens einer Trasse. Mit dem Herrn Sektionschef, mit dem schönen Namen Freudenreich, bin ich durch das Mühlviertel gewandert mit hohen Stiefeln, und wir haben gesucht, wo können wir durch, wo haben wir kein Naturschutzgebiet, wo haben wir kein Gebiet, wo wir Wasserquellen gefährden, das war ja unendlich schwierig, hier eine Trasse für die Schnellstraße zu finden. Und dann haben wir sie gefunden und jetzt dürfen wir sie um alles in der Welt nicht erneut gefährden, indem wir die S10 in Frage zu stellen. Ich bitte alle daran zu denken, dass das alles eine Geschichte hat und dass wir heute, wo es Projekte gibt (unverständlicher Zwischenruf Abg. Prinz) darauf drängen müssen, dass auch die entsprechenden Entscheidungen fallen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren (Zwischenruf Abg. Prinz: Koalitionspartner!) – unterlassen Sie bitte so relativ einfache Zwischenrufe, ich möchte mich der Höflichkeit halber nicht anders ausdrücken, Sie bringen uns in der Sache überhaupt nicht weiter und Sie kennen ganz genau die demokratischen Gepflogenheiten und auch die demokratischen Rechte, die eine politische Gruppierung in einer freien Demokratie hat, die wir Gott sei Dank haben – meine sehr geehrte Damen und Herren, wir dürfen die Zukunftschancen der arbeitenden Menschen in unserem Land nicht verbauen. Diese Zukunftschancen, die letztlich die Ar-

beitsplätze im Land sichern, liegen in den Ländern Mittel- und Osteuropa. Das WIFO hat errechnet, dass trotz EU-Erweiterung immer noch 40 Prozent der oberösterreichischen Exporte nach Deutschland gehen. Die Marktanteile, die wir dort haben, sind zwar beeindruckend, aber trotz aktuell guter Konjunkturlage in unseren Nachbarländern nicht mehr grenzenlos steigerbar. Sehr wohl steigerbar ist aber unser Exportanteil in die Länder Mittel- und Osteuropas. Hier liegen wir bei 6,2 Prozent, das heißt unter dem Bundesdurchschnitt von 11 Prozent und deutlich hinter dem Spitzenreiter, der Bundeshauptstadt Wien mit 25 Prozent. Für unsere Wirtschaftspolitik muss daher gelten, auf unserem Hausmarkt Deutschland müssen wir stark bleiben, wenn es geht noch stärker werden. Auf den Hoffnungsmärkten in Mittel- und Osteuropa müssen wir stärker werden. Daher bin ich auch jährlich mit einem halben Duzend von Wirtschaftsdelegationen mit oberösterreichischen Unternehmungen in diesen Ländern unterwegs, weil dort ein Gutteil unserer Zukunftschancen, der Zukunftschancen Oberösterreichs liegen. Dazu brauchen wir leistungsfähige Verkehrswerge, die frühere Bezeichnung für Exporte "Ausfahren" macht das sehr deutlich.

Meine Damen und Herren, ich sage das nicht nur im Interesse der rund 5.000 oberösterreichischen Exportbetriebe, sondern auch und ganz besonders im Interesse der Arbeitnehmer. Mit 60 Prozent der Bruttowertschöpfung hängt die berufliche Existenz von fast jedem zweiten arbeitenden Menschen in unserem Land vom Export unmittelbar ab. Wenn wir heute die Einhaltung der zugesagten Großprojekte vom Bund einfordern, dann tun wir das auch im Namen der Arbeitnehmer unseres Landes, weil es ursächlich mit ihrer Zukunft zusammenhängt. Selbstverständlich sind wir bereit, unseren Beitrag zu leisten. Ich betone aber, im Rahmen unserer Möglichkeiten. Im Hinblick auf die Summerauerbahn fordere ich daher den Bund auf, bei den Mitfinanzierungen durch die Länder Steiermark und Oberösterreich fair zu sein und die Länder nicht zu überfordern. Ich erinnere daran, dass die Rückreihung der Summerauerbahn vor einigen Jahren bei der Erstellung des Generalverkehrsplanes nicht durch die Länder, sondern durch den Bund erfolgt ist. Die Länder Steiermark und Oberösterreich bieten inkl. der Vorfinanzierung zehn Prozent der Gesamtkosten als Mitfinanzierung. Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich kenne kein Angebot, dass der Bund in diesem Zusammenhang erhalten hat von Verkehrsprojekten, dass dieser Großzügigkeit entspricht. Ich sage aber dazu, wir bieten diese Mitfinanzierung nur an, wenn das Projekt mindestens statt 2011 2008 begonnen wird, noch besser 2007, alles andere halte ich für nicht machbar. 2011 erst zu beginnen und trotzdem Landesanteile zu fordern, das ist nicht möglich. Grundsätzlich, ich sage das, obwohl es schon gesagt wurde nochmals, grundsätzlich erwarte ich Kontinuität und Verlässlichkeit. "Pacta sunt servanda", was vereinbart ist, muss halten. In der Demokratie ist der Wechsel der Parteien und der Regierungen üblich, es kann nicht jede Regierung wieder bei Christi Geburt anfangen, die Verkehrsprojekte neu zu regeln. Es muss Verlässlichkeit und Kontinuität in der Politik geben. (Beifall)

Meine Damen und Herren! Insbesondere fordere ich, dass 2009 mit dem Westring und mit der S10 begonnen wird und die Summerauerbahn vorgereiht wird, mit der schon genannten Mithilfe des Landes Oberösterreich, und eine faire Reihung, eine faire Reihung für die City-S-Bahn erfolgt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Natürlich haben wir auch eine Reihe von Fortführungsbauten, auf der Innkreisautobahn, auf der Westautobahn, auf der Pyhrnautobahn, bei wichtigen Schienenprojekten, bei wichtigen Bahnhöfen in Oberösterreich. Ich möchte auch das erwähnen, damit es nicht unter den Tisch fällt. Ich habe sehr bewusst das Wort fordern verwendet, denn wir Oberöreicher sind keine Bittsteller, das möchte ich in aller Klarheit sagen. Wir sind nicht nur ein starker Wirtschaftsraum, sondern dadurch ein starker Nettozahler in der Republik Österreich. Die Summe der Bundessteuern, die in den acht Bundeslän-

dern, ausgenommen Wien, im Jahr 2005 eingenommen wurden, lag bei 28,3 Milliarden Euro. Dazu kommt ein fast noch mal so hoher Betrag, der im Bundesland Wien eingehoben wurde, in dem aber das Steueraufkommen aller österreichischen, aller österreichweiten und international tätigen Konzerne, Firmen und Versicherungsunternehmen enthalten ist. Obwohl die eigentliche Wertschöpfung zum Teil in den Bundesländern liegt. Das ist auch der Grund, warum Wien in dieser Statistik nicht erfasst ist. Von diesen 28,3 Milliarden Euro leistet Oberösterreich mit Abstand den größten Beitrag, 6,8 Milliarden, oder 24 Prozent, bei einem Bevölkerungsanteil von 17 Prozent. Unser Bundesland ist damit eindeutig Nettozahler. Und bei der Verteilung der Ertragsanteile ohne Wien liegen wir bei 21,2 Prozent. Diese Mehrleistung kommt vor allem aus den Wirtschaftssteuern, aus der Umsatzsteuer, aus der Lohnsteuer, aus der Körperschaftsteuer, aus der Kapitalertragssteuer. Ein weiterer Vergleich, wir zahlen 6,8 Milliarden, Niederösterreich, das größere Bundesland, 6,2 Milliarden. Oberösterreich ist aber auch im Bereich der Arbeitslosenversicherung und im Bereich der Gebietskrankenkasse ein klarer Nettozahler, aufgrund der hohen Beschäftigung, Gott sei Dank. Mir ist diese Position weit lieber, als wir hätten 10 Prozent Arbeitslose. Aufgrund der hohen Beschäftigung zahlte Oberösterreich 2005 759 Millionen Euro in die Arbeitslosenversicherung, und es wurden nur 628 Millionen in Oberösterreich ausgegeben. Das heißt, wir sind ein Nettozahler im Ausmaß von 131 Millionen Euro im Bereich der Arbeitslosenversicherung. Im Bereich der Gebietskrankenkasse von 14 Millionen Euro zu Gunsten der anderen Länder.

Neben Oberösterreich sind im Steueraufkommen noch Wien, Salzburg und Vorarlberg Nettozahler, während die anderen Bundesländer davon profitieren. Natürlich ist mir bewusst, dass es die Aufgabe des Bundes ist, wirtschaftlich weniger starken Bundesländern, solche, die Strukturmachteile haben, diese zu unterstützen, und in diesen Ländern Investitionen zu fördern. Dabei dürfen aber die Interessen der stärkeren nicht unter die Räder kommen. Anders formuliert, wir sagen ja zur Solidarität innerhalb Österreichs, aber wir sagen nein zur Rolle einer Melkkuh in der Nation.

Meine Damen und Herren, hohes Haus! Wenn unsere Wünsche korrekt behandelt werden, wenn unsere Forderungen korrekt behandelt werden, wenn Oberösterreich seiner wirtschaftlichen Bedeutung entsprechend beurteilt wird, habe ich keine Sorgen, dass die oberösterreichischen Projekte nicht in der von uns geforderten Form behandelt werden. Wir werden dann selbstverständlich auch Projekte anderer Länder nicht in Frage stellen, wenn unsere Projekte entsprechend behandelt werden. Ohne ein Vorschussmisstrauen gegen irgendwen in der Bundesregierung auszusprechen, sage ich aber auch klar, dass bei unfairer Behandlung Oberösterreichs auch von uns mit heftigem Protest zu rechnen ist. Und dass dann auch eine öffentliche Diskussion über die Bedeutung und über die Priorität der Projekte anderer Bundesländer ausgelöst werden wird. Wir scheuen keinen Vergleich, gehen aber nach wie vor sehr fair in die Auseinandersetzung mit dem Bund hinein. Wir haben mit dem Herrn Infrastrukturminister, Herr Klubobmann Steinkellner, in fairen aber harten Gesprächen die Position Oberösterreichs vertreten. Du kannst dich hundertprozentig verlassen, dass wir dem Bund nichts schuldig bleiben. Auch nicht in der harten Auseinandersetzung, wir sollten uns in dieser wichtigen Stunde, bei diesen wichtigen Projekten wirklich die Polemiken sparen.

Ich habe mehrere Gespräche, das letzte heute früh mit dem Finanzminister, geführt, und ihm auch deutlich gemacht, wie wichtig diese Projekte für die Entwicklung unseres Bundeslandes sind. Ich habe heute Gespräche mit dem neuen Präsidenten des Aufsichtsrats der ASFINAG, Dr. Saxinger, geführt, und auch dem noch einmal in aller Klarheit die Bedeutung dieser Projekte vor Augen gehalten. Ich hoffe sehr, dass auch die Verantwortlichen im Bund die Bedeutung dieser Projekte erkennen. Ich sage noch einmal, niemandem bringe ich ein Vorschussmisstrauen entgegen. Ich bin auch nicht pessimistisch. Ich sage das, ich bin nicht

pessimistisch. Ich bin durchaus optimistisch, aufgrund der bisher geführten Gespräche, einfach deswegen, weil wir in Oberösterreich für unsere Projekte sehr, sehr starke Argumente haben. Ich bin sogar der festen Überzeugung, dass wir für unsere Projekte die besseren Argumente haben. Ich fordere noch einmal alle auf, stellen wir das Gemeinsame vor das Trennende, treten wir gemeinsam für unsere Infrastrukturprojekte ein, treten wir gemeinsam an, um der Bundesregierung die berechtigten Projekte Oberösterreichs entsprechend darzustellen, und sie dort auch durchzusetzen. Unterlassen wir kleinkarierten Parteienstreit, er bringt uns beim Thema nicht weiter. Treten wir gemeinsam an für eine starke Zukunft Oberösterreichs. (Beifall)

**Erste Präsidentin:** Nächster Redner ist Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. E-rich Haider.

Landeshauptmann-Stellvertreter **Dipl.-Ing. Haider:** Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Als Verkehrsreferent unseres Bundeslandes weiß ich, wie wichtig die Verkehrsinfrastruktur für die zukünftige Entwicklung, für den zukünftigen Wohlstand der Oberösterreicherinnen und der Oberösterreicher ist. Und gerade am Beispiel Steyr kann man sehr gut sehen, dass der Ausbau der Infrastruktur, die notwendige Anbindung Investitionen, Arbeitsplätze, Einkommen und Wohlstand schafft. Und daher stehen wir Sozialdemokraten ganz klar zu einem Schulterschluss für unsere oberösterreichischen Projekte im Bereich des Verkehrs.

Beim Gespräch mit Bundesminister Faymann sind fünf wichtige Themen zur Sprache gekommen. Der Ausbau der Summerauerbahn und Pyhrnbahn. Ich erinnere noch einmal daran, dass das eine europäische Strecke ist, eine ganz wichtige europäische Güterverkehrsstrecke. Auf dieser Strecke werden, und das ist einzigartig, siebenfach so viele Güter wie auf der Straße transportiert. Siebenmal mehr Güter auf der Schiene als auf der parallelen Straße dazu. Und selbst das Europäische Parlament hat die Summerauerbahn und Pyhrnbahn zu den zehn wichtigsten Projekten in Europa deklariert und auch eine finanzielle Unterstützung für diesen Ausbau zugesagt. Die City-S-Bahn ist die Verlängerung der Mühlkreisbahn in den Hauptbahnhof Linz hinein. Wir haben den Hauptbahnhof Linz als Nahverkehrsdrehscheibe konzipiert und gebaut. Alle Verkehrsträger sollten dort verknüpft und durchgebunden werden. Es ist die Linzer Lokalbahn hineingekommen, es ist die Straßenbahn als U-Bahn unten durchgekommen. Es kommt das dritte und vierte Gleis Westbahn dazu. Nur die Mühlviertler Bahn endet in Urfahr, endet vor dem Hauptbahnhof. Und daher ist das ein ganz wichtiger Lückenschluss für das Eisenbahnnetz in Oberösterreich.

Die Barrierefreiheit ist das dritte wichtige Thema im öffentlichen Verkehr. Sie kommt mindestens 35 Prozent der Bevölkerung zugute. Nicht nur einigen Wenigen, sondern vielen, und es muss einfach Grundprinzip sein aller Baumaßnahmen und Infrastrukturmaßnahmen, sie barrierefrei auch zu realisieren.

Diese Projekte, meine sehr verehrten Damen und Herren, Summerauerbahn, Pyhrnbahn und City-S-Bahn sind im ÖBB-Rahmenplan mit Finanzierung im Rahmenplan 2005 bis 2010 enthalten. Sie sind drinnen, und sie sind auch dort beschlossen. An Straßenprojekten wurde die S10, die Mühlviertler Autobahn genannt, und auch dem Herrn Bundesminister prioritär vorgestellt. Derzeit endet sie mitten im Mühlviertel, und schon aus Verkehrssicherheitsgründen ist es notwendig, diese Strecke entsprechend auszubauen und zu erweitern. Sie ist sehr bevölkerungsfreundlich geplant, und das ist mir ein besonderes Anliegen, bei allen diesen Maßnahmen, die betroffene Bevölkerung darf unter diesen Lösungen nicht leiden, darf nicht zum Handkuss kommen, sondern muss geschützt werden. Und daher ist die S10 mit sehr

vielen Einhausungen ausgestattet, und die S10 ist so geplant, dass die Wünsche und Anliegen der Bevölkerung berücksichtigt werden, und dass sie nicht auf dem Rücken des Mühlviertels gebaut wird, sondern wirklich eine Entwicklungschance für das Mühlviertel und für Oberösterreich auch ist.

Der Linzer Westring wurde heute genannt, dass er den Transit in die Stadt hereinführt. Genau das Gegenteil ist bei diesem Projekt der Fall. Es ist ein Projekt, das den Stadtkern vom Verkehr entlastet, Verkehrsteilnehmer heraus bringt, und 80 Prozent der Bevölkerung wollen diese Entlastung auch haben, und deshalb sollten wir diese Entlastung auch wirklich rasch realisieren. Ich glaube daher, dass ein Schulterchluss für diese Verkehrsprojekte unbedingt notwendig ist. Die Zukunft von Oberösterreich ist einfach zu wichtig, um hier getrennte Wege zu gehen. Ich halte es daher auch nicht für richtig, dass heute zwei Anträge beschlossen werden, einer mit Straßenprojekten, einer ohne Straßenprojekte. Das wirklich gemeinsame, das hier betont wird, ist auch im gemeinsamen Antrag enthalten. Alle Verkehrsprojekte, die für unser Bundesland wichtig sind, sollten auch gemeinsam realisiert werden. Ich bin aufgefordert worden, die Straßenprojekte in Wien durchzusetzen, als Referent für den öffentlichen Verkehr. Ich nehme aber diese Aufforderung sehr gerne an. Mir ist es wichtig, dass Oberösterreich eine gute Zukunft nimmt, und daher werde ich auch die Straßenprojekte in Wien unterstützen, weil ich weiß, dass umgekehrt auch die öffentlichen Verkehrsprojekte die gleiche Unterstützung bekommen werden, und deshalb mache ich das auch sehr gerne. (Beifall)

Was wir jetzt brauchen, meine sehr geehrten Damen und Herren, ist zum einen ein Schulterchluss auf Bundesebene, Finanzminister Molterer und Verkehrsminister Faymann. Diese zwei Personen gemeinsam können das Problem mit uns jederzeit lösen. Und ich gehe auch davon aus, dass die beiden Minister in der Regierung den Schulterchluss auch machen werden, und dass wir daher in Wien auch erfolgreich sein werden. Voraussetzung dafür ist der Schulterchluss in Oberösterreich, eine gemeinsame Willensbildung, wir sollten daher heute nicht zwei Anträge beschließen, sondern einen gemeinsamen Antrag für eine gute Zukunft unseres Bundeslandes hier in Oberösterreich. Wir stehen dafür konsequent gerne, und ich bin mir auch sicher, erfolgreich zur Verfügung. (Beifall)

**Erste Präsidentin:** Nächster Redner ist der Herr Landesrat Anschöber.

Landesrat **Anschöber:** Geschätzte Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ja, meine sehr verehrten Damen und Herren, es ist absolut richtig, vieles entwickelt sich in Oberösterreich in die richtige Richtung. Schauen wir uns doch nur an, es ist eine Ehre für uns, dass wir mittlerweile in Europa das Herzeigemodell der Energiewende sind. Dass wir eingeladen werden um zu zeigen, wie kommt man weg von der Abhängigkeit vom Öl und Atom, und wie kann man damit auch Arbeitsplätze schaffen. Und das ist uns gelungen in Oberösterreich, Umwelt und Wirtschaft miteinander zu verbinden. Und das ist auch für die zukünftige Entwicklung eines Wirtschaftsstandortes wie Oberösterreich eine richtige und notwendige Weichenstellung. Und auch deswegen schauen die Daten im Bereich Arbeitsmarkt relativ gut aus, besser als in den letzten Jahren, und sie werden zunehmend weiter besser. Und dazu brauchen wir mit Sicherheit weiter eine noch stärkere Regionalisierung der Wirtschaftsförderung, die Wege müssen kürzer werden, und genau das ist auch unser Arbeitsziel in dieser schwarz-grünen Koalitionsarbeit.

Und wir brauchen zweitens aber auch Ausbaumöglichkeiten, weitere, für den Industriestandort Linz. Und meine sehr verehrten Damen und Herren, mir ist das sehr, sehr wichtig, dass wir diese Ausbaumöglichkeiten für den Industriestandort Linz sichern und bewahren, und dass die nicht durch möglicherweise falsche Entscheidungen reduziert werden. Warum sage

ich das in dieser Debatte? Weil das mit dieser Diskussion aus meiner Sicht sehr viel zu tun hat. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben Vorgaben seitens der EU, die ich für richtig erachte, was die Absenkung von Grenzwerten der Luftschadstoffe betrifft, und wir haben die auch bei uns in Oberösterreich einzuhalten. Und das heißt, wir haben weniger Schadstoffpotential in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zur Verfügung. Und je mehr dieser Schadstoffe verursacht werden von einem bestimmten Verursacher, nämlich vom Verkehr, desto weniger bleibt übrig für das, was aus meiner Sicht das gemeinsame Hauptziel sein muss, Arbeitsplätze in Linz, in der Industriestadt Linz weiter zu schaffen, das heißt, dass es schwieriger werden würde in diesem Fall, wenn einer mehr verursacht, dann die notwendigen Ausbaumaßnahmen zu ermöglichen und durchzusetzen und umzusetzen. Wir müssen also bei diesen Entscheidungen vernetzt denken. Wer einseitig die Schadstofffrachten aus dem Verkehr erhöht, der wird Schwierigkeiten haben, die notwendigen Ausbaumaßnahmen im Bereich industrieller Entwicklung tatsächlich verwirklichen zu können. Das ist ein ganz wichtiger Punkt. Hier muss vernetzt gedacht und geplant werden, denn was wir jetzt entscheiden und was jetzt entschieden wird, hauptsächlich in Wien entschieden wird, das wird uns sehr, sehr lange als Rahmenbedingung bestimmen.

Der zweite Bereich, meine sehr verehrten Damen und Herren! In den letzten zwei Wochen hat es zwei große Themen gegeben, die die mediale Debatte dominiert haben. Das eine war und ist die wirklich verheerende Entwicklung, was die Transitzahlen in Oberösterreich betrifft. Im Jänner und Februar des heutigen Jahres, plus 18 Prozent mehr Transitverkehr in Österreich und durch Österreich. Und wir haben Daten vom oberösterreichischen Landesverkehrsplaner Dr. Höfler am Tisch, der sagt, nach seinen Berechnungen wird es eine Zunahme des LKW-Verkehrs in Oberösterreich um plus 80 Prozent geben, und zwar bis zum Jahr 2030, wenn nicht gegengesteuert wird. Plus 80 Prozent, meine sehr verehrten Damen und Herren. Da sitzen Bürgermeister, da sitzen Gemeinderätinnen und Gemeinderäte aus den Regionen, stellen Sie sich vor, was das bedeutet, wenn diese Prognosen zutreffen. Stellen Sie sich einmal vor, was es bedeutet, wenn Höfler prognostiziert, dass in diesem Zeitraum bis zum Jahr 2030 der LKW-Verkehr auf dieser Strecke Prag-Linz im oberösterreichischen Teil sich verachtfachen wird, sich verachtfachen wird, wenn die Entwicklung so weiter geht, wie jetzt geplant.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Das kann doch niemanden ganz ruhig lassen und ganz gelassen lassen, nur weil wir eine Planung seit Jahrzehnten auf dem Tisch haben, die ganz bestimmte Projekte in den Mittelpunkt stellt. (Zwischenruf Abg. Schenner: "Warum verachtfachen?") Verachtfachen, Herr Kollege. Transitroute, wissen Sie, wir haben alle, wenn wir uns vorstellen die Europakarte, Herr Kollege Kepplinger, wissen wir, dass die kürzeste Verbindung zwischen Ostsee- und Adria Häfen jene durch Linz ist. Und deswegen wird diese Attraktivität drastisch steigen, wenn diese Strecke einseitig im Straßenbereich attraktiv ausgebaut wird. Und das ist das Problem, das ich sehe. Dass nach den jetzigen Planungen zeitlich die Straße früher fertig ist als die Schiene, und damit genau das droht, was wir eigentlich vermeiden sollten und vermeiden müssten, nämlich dass es zur Verlagerung des internationalen Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße und nicht umgekehrt kommt.

Und wenn Sie ein Anrainer wären an diesen Straßenverbindungen, glaube ich, dass Sie eine derartige Entscheidung anders treffen würden. Es gibt Regionen auf dieser Welt, ganz nahe von uns, die machen es anders, nämlich die Schweiz. Die Schweiz geht her, macht eine Lkw-Maut, eine flächendeckende, deutlich höher als bei uns in Österreich, bindet diese Mittel zu hundert Prozent für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und investiert keine Großsummen mehr in den Ausbau von Straßentransitstrecken. Was ist die Konsequenz dieser Verkehrspolitik, die seit Jahren in der Schweiz konsequent durchgezogen wird? Mittlerweile

hat die Schweiz zwei Drittel des internationalen Güterverkehrs, des Transitgüterverkehrs, der durch die Schweiz geht, auf der Schiene, zwei Drittel. Genau das Gegenteil ist bei uns der Fall, zwei Drittel haben wir auf der Straße, weil in der Schweiz sinkt der Anteil des Güterverkehrs auf der Straße weiter ab von 1,4 Millionen Lkw im Jahr 2000 auf 1,2 Millionen im vergangenen Jahr. Bei uns ist der Trend genau gegenläufig. Verkehr ist kein Schicksal, der kann gesteuert werden und der muss gesteuert werden, gerade wo es um überregionale Verbindungen geht. Und ich kenne keine zweite Großstadt der Welt, die freiwillig mit Milliardeninvestitionen sich eine derartige Transitschneise mitten durch eine Großstadt, mitten durch eine Industriestadt, errichten lässt und hereinnimmt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Das zweite Thema, das die öffentliche Debatte bestimmt hat in den letzten Wochen und nicht nur Wochen, ist die Klimaschutzdebatte. Da muss ich schon sagen, wenn man sich Meldungen und Aussagen von internationalen Staatschefinnen und Staatschefs, etwa von der Frau Bundeskanzlerin Merkel, vom Umweltminister Gabriel, um zwei Fraktionen dieses Hauses zu nennen, zu Herzen nimmt und ihnen zuhört, die sprechen davon, dass das die schwerste Krise überhaupt ist, wenn wir ohne Veränderung und ohne Kurskorrektur in die weitere Erhöhung unserer CO<sub>2</sub>-Emissionen hineinsteuern und wenn damit eine schwere Klimakrise erfolgt.

Und Toni Blair in Großbritannien hat gesagt, das ist die wichtigste und größte Nagelprobe für die Politik, ob sie imstande ist neue Herausforderungen zu erkennen, zu reagieren und umzusteuern. Meine sehr verehrten Damen und Herren, und umsteuern heißt nicht, dass man sich am Vormittag hinstellt und vom Klimaschutz redet und am Nachmittag alles so weiterlaufen lässt wie bisher. Das kann es nicht sein. Umsteuern würde bedeuten, dass man alles noch einmal überprüft in dieser Situation.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir hatten in den letzten Tagen zu diesem Themenbereich, der heute Gegenstand dieser Sondersitzung ist, eine doch recht intensive landespolitische Diskussion. Und was mir aufgefallen ist, das es fast ausschließlich diese landespolitische Diskussion auf die Forderung nach den Straßenbauprojekten gegeben hat und sich darauf reduziert hat. Und man muss schon die Kirche im Dorf auch lassen, denn bei aller Wertschätzung, aber die Entscheidungen über diese Projekte werden in Wien getroffen. Und manchmal wird bei uns suggeriert als wären wir dafür verantwortlich und als könnten wir entscheiden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Eine Partei, die diese Sitzung beantragt hat, hat es ja in ihrer Möglichkeit beim Parteifreund, bei ihrem eigenen Minister, Überzeugungsarbeit in Wien zu leisten. Und vieles was da in den letzten Tagen formuliert wurde, scheint mir doch eher die Qualität von Ablenkungsmanövern und von Nebelwerferpolitik zu haben. Natürlich haben wir auch eine Mitverantwortung. Wir haben einen Straßenbaulandesrat in der Oberösterreichischen Landesregierung, der dafür verantwortlich ist, dass er Druck macht für die Straßenbauprojekte, mir persönlich manchmal sogar einen bisschen zu viel Druck, um es ganz offen zu formulieren, wir haben einen Verkehrsreferenten, der für den öffentlichen Verkehr zuständig ist und wo ich genau das vermisse dieses Druckmachen, dieses Kämpfen für Projekte, dieses Arbeiten für den Ausbau. Und manchmal habe ich den Eindruck, er will der bessere Straßenbaulandesrat sein und dass passt halt nicht zusammen.

Herr Kollege Haider, sie wären für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs verantwortlich und zuständig mit der Einschränkung, wo es um bundespolitische Hauptkompetenzen geht, das möchte ich auch fairerweise dazusagen und im öffentlichen Verkehrsbereich, und das ist keine einseitige Schuldzuweisung, gibt es aus meiner Sicht jahrelange Versäumnisse. Und

wenn Sie sich die Mühe machen, (Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Haider: "Straßenbahn Ebelsberg, Straßenbahn City-Pichling, Straßenbahn Harter Plateau, Ausbau Donau-Uferbahn!") ja ich kenne das schon, und wenn Sie sich Mühe machen, Herr Kollege Haider, und ich weiß schon, das Archiv ist der größte Feind der Politik, dann sollten Sie einmal in die Geschichte der Forderungen nach ÖV-Projekten in Oberösterreich schauen. Es war eine oberösterreichische Tageszeitung, die im Jahr 1995 geschlagzeilt hat, peinliche Chronik. Und was hat sie im Jahr 1995, vor 12 Jahren, dargestellt? Nämlich die Geschichte der Ankündigungen in Richtung Summerauerbahn. Wann denn die Summerauerbahn diese, aus meiner Sicht, lebensnotwendige Verbindung zwischen Ostsee und Adria endlich realisiert wird. (Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Haider: "Erstens ist das das Bundesprojekt von dem wir gesprochen haben, und zweitens hat es damals noch gar keine ..!") Da hat es viele Äußerungen auch des zuständigen Referenten gegeben und auch wenn es Ihnen unangenehm ist und ich verstehe schon, dass Sie bei dem Thema sehr nervös werden, (Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Haider: "Nein, ich bin nicht nervös!") weil Durchsetzungskompetenz haben Sie da nicht gezeigt, (Unverständlicher Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Haider) möchte ich Ihnen trotzdem sagen, was Sie und Ihre Kollegen alles angekündigt haben in diesem Bereich. (Beifall)

Es ist losgegangen im Jahr 1990 mit der Ankündigung des damaligen Verkehrsministers Streicher, der gesagt hat, ja zur Summerauerbahn, wir werden sie schnellstmöglich errichten. Das war vor 17 Jahren, vor 17 Jahren war das. Es ist weitergegangen 1991, Leitl plant eine Vorfinanzierung des Summerauerbahnausbaus, 1992 - der Nationalrat beschließt grünes Licht für die Summerauerbahn, 1999 - die Pläne für den Ausbau werden mit der tschechischen Republik abgestimmt. 6.11.2003 - Verkehrslandesrat Haider kündigt an, der Ausbau wird 2007 beginnen. Soweit ich weiß ist das heuer. Was ist von diesen Zusagen eigentlich übrig? Staatssekretär Kukacka am 24. Juni 2004, der Baubeginn könnte sogar schon 2006 erfolgen. Na interessant. 21.12.2004 Haider (Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Haider: "Das sind die Bundesprojekte, wo wir den Schulterchluss brauchen würden!") sagt, der Ausbau ist jetzt 2008. 14. Februar 2005 Kukacka sagt, das Projekt wird vorgezogen, der Baubeginn wird 2006 sein.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Geschichte der Summerauerbahn ist eine Geschichte von peinlichen Ankündigungen und fehlender Umsetzung. Und da haben viele eine Mitverantwortung und genauso schaut es aus bei der City-S-Bahn. 1994 die ÖBB-Machbarkeitsstudie, 1998 City-S ist im Generalverkehrsplan im österreichischen enthalten, August 1999 unter Federführung der ÖBB wird ein Umsetzungsplan für die City-S erstellt, 17.11.2004 der zweite City-S-Bahn-Gipfel findet statt. Und was ist seither geschehen Herr Kollege Haider? (Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Haider: "Kollege Kukacka fragen!") Nichts ist seither geschehen. Ja, da sind es dann immer die anderen, da ist es der Kukacka, da ist es wieder irgendwer anderer, nichts ist seither geschehen. Nehmen Sie doch ihre Verantwortung in ihrem Bereich auch wahr und stürzen Sie sich nicht immer einseitig auf die Forderung nach dem Straßenausbau.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Meine Sorge ist, wenn es so weitergeht und wieder einseitig Druck gemacht wird in Richtung der Straßenbauprojekte, fürchte ich, dass wieder die ÖV-Projekte auf der Schiene, auf der Strecke diesmal bleiben oder auf der Straße bleiben in diesem Sinn, dass wieder die ÖV-Projekte wie seit 17 Jahren diejenigen sind, die verzögert werden und dass wieder die Schienenausbauprojekte, die so notwendig wären, diejenigen sind, die nicht die erste Priorität haben. Und deswegen, meine sehr verehrten Damen und Herren, erachte ich es als Aufgabe und Verantwortung eines Umweltlandesrates vor derartigen Entwicklungen zu warnen, aufzuzeigen, dass wir einen Vorrang für die Schie-

ne brauchen wie ihn der Verkehrsminister auch angekündigt hat und dafür in diese Richtung auch einen Druck zu machen, wenn es von der Partei des zuständigen Landesrates nicht erfolgt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Grünen haben immer eine klare Position gehabt in dieser Frage, werden die auch weiterhin haben. Und sehr geehrte Kollegen, wissen Sie, im Gegensatz zu anderen Parteien, die in eine Regierung eintreten, geben wir unsere Positionen und unsere Gesinnung nicht an der Garderobe ab. (Beifall)

**Erste Präsidentin:** Nächster Redner ist der Herr Klubobmann Mag. Steinkellner bitte.

**Abg. Mag. Steinkellner:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Kollege Anschöber! Herr Kollege, das Thema ist zu ernst, um für deine kleinkarierten parteipolitischen Geplänkel herhalten zu müssen, wir müssten in dieser Situation Geschlossenheiten zeigen. Hat der Herr Landeshauptmann vor kurzem zu uns gesagt, weil ich als Opposition kritisiert habe. Aber du hast jetzt die SPÖ kritisiert und das ist die Geschlossenheit, die der Koalitionspartner einmahnt, unabhängig, dass wir keine inhaltliche Geschlossenheit zustande bringen, weil eben die Grünen hier die Wirtschaft, die ÖVP, die SPÖ, die FPÖ blockieren. Jetzt geht es auch noch weiter, dass genau der Appell, den der Herr Landeshauptmann an mich gerichtet hat, kein kleinkariertes parteipolitisches Spektakel zu machen, von hier heraußen, von der Regierung quasi auch noch zelebriert wird. Wenn die Abgeordneten die Regierung kritisieren, ist es ja legitim, aber die Regierung streitet ja untereinander. Herr Landeshauptmann, ich bitte den Appell zu wiederholen, damit der Koalitionspartner es auch versteht. (Beifall)

Die Grünen reden davon, Linz darf keine Transitschneise bekommen. Lieber Umweltreferent Anschöber, weist du auf welchem Stadtgebiet sich die A 7 befindet, wo derzeit bereits die Belastung durch eine Stadtgemeinde durchgeht? Zufälligerweise ist das das Stadtgebiet von Linz. Also wenn wir davon reden, dass wir eine Transitschneise haben, so wie du es zitierst, dann ist die bereits vorhanden (Zwischenruf Landesrat Anschöber: "Deswegen machen wir es größer!") und deswegen ist es notwendig, dass wir einerseits eine so genannte lokale Entlastung mit Donaubrücke bekommen, wie versprochen und eine Ostumfahrung zusätzlich endlich planen. Aber vielleicht kannst du deine Fraktion überzeugen, dass sie also diesen Planungsstopp und diese Behinderung auch aufgeben.

Da steht der Umweltreferent heraußen und zelebriert was die Grünen alles für die Arbeitsplätze tun, sensationell, und erklärt uns wie wichtig es ist, den Verkehr zu behindern, damit man damit Arbeitsplätze schafft. Erklärt uns, wie wichtig es ist, dass wir das Geld nicht in Oberösterreich ausgeben, weil wir dadurch Arbeitsplätze schaffen. Also das ist überhaupt der Wunderwuzzi. Der schafft es, dass wir in Oberösterreich kein Geld im Bau ausgeben und gleichzeitig dadurch Arbeitsplätze schaffen, sensationell. Also wenn das Gültigkeit haben sollte, dann ist überhaupt das Rad neu erfunden. Perpetuum mobile ist Wirklichkeit geworden, aber leider Gottes ist es natürlich ganz anders. Wir brauchen die Entlastung durch den Westring. Ich werde den Grünen auch die Zahlen wieder etwas in Erinnerung rufen. Durch den Bau haben wir folgende Verkehrsentslastung: In der Rudolfstraße um 37 Prozent, bei der Nibelungenbrücke um 43 Prozent, in der Sandgasse um 42 Prozent, in der Waldeggstraße um 63 Prozent, in der Stockhofstraße um 55 Prozent, bei der Donaulände um 26 Prozent, (Zwischenruf Landesrat Anschöber: "Liest du die Pluszahlen auch vor?") und bei der Rudigerstraße um 39 Prozent. Und ich fordere dich hier auf als Umweltreferent, nimm deine Arbeit jetzt einmal ernst und nimm zur Kenntnis, dass weniger Stau auch weniger Schadstoffe bedeutet. (Beifall)

Wenn schon laufend Studien beantragt werden, erst jüngst hat der Mobilitätsstadtrat in Linz wieder eine neue Studie beantragt, wie man bei Events entsprechend den Verkehr besser regeln könnte, dann sollte er wenigstens überlegen, dass man das Stadion vielleicht nicht dorthin baut, wo kein öffentlicher Verkehr anzuschließen ist, sondern (Zwischenruf Abg. Hirz: "Die ist aber notwendig!") irgendwo woanders hin, damit man auch den öffentlichen Verkehr und den Straßenverkehr bei einer Autobahn ordentlich anbinden kann und nicht im besten Wohngebiet, weil dort kann er Studien machen wie auch immer, ihm wird es nicht gelingen. Wenn man sich diese Zahlen anschaut, dann weißt du ganz genau, welche Schadstoffbelastung Linz alleine durch diesen Stau hat. Und wenn man sich dann noch die wirtschaftlichen Berechnungen der Industrie und Wirtschaftskammer ansieht, welche finanzielle Belastung das für Oberösterreich und für Linz bedeutet, und sich hier herzustellen und zu sagen, wir schaffen mit unserer Haltung Arbeitsplätze, ist infam. (Zwischenruf Landesrat Anschober: "Hast du noch nichts verstanden von moderner Wirtschaft?")

Kleinkariertes Parteistreit, sagt der Herr Landeshauptmann. Das ist kein kleinkariertes Parteistreit, hier geht es wirklich um mehr. Hier geht es um unsere Luft, hier geht es um unsere Industrie, hier geht es um unsere Infrastruktur und unsere Arbeitsplätze. (Zwischenruf Landeshauptmann Dr. Pühringer: "Das habe ich sehr deutlich gesagt!") Und ich bitte, ja, und ich bitte, diesen Appell auch endlich einmal gegenüber dem Koalitionspartner zu richten, denn in der Regierung diesen Streit zu führen, ist noch viel kontraproduktiver. Aber die Grünen kämpfen laufend gegen ein derartig wichtiges Projekt. Da steht, Van da Bellen, nein zur vierten Donaubrücke. So halte ich es folgendermaßen noch für viel gefährlicher, die Linz A 26 steht auch nicht im oberösterreichischen Generalverkehrsplan, den Schwarz-Grün präsentierte, weil die Grünen gegen dieses Projekt sind, das die City von 60 Prozent des Verkehrs befreit. Deshalb gibt es im Rathaus erst vier vorgedruckte Einsprüche von grünen Mandatarinnen und deren Angehörigen. Also mit allen Mitteln, (Zwischenruf Landesrat Anschober: "Du weißt vielleicht, dass das eine Falschmeldung war!") mit allen Mitteln wird ein wichtiges Projekt bekämpft. 125.000 Linzer für den Westring mit Donaubrücke, vier Grüne sind dagegen. Und jetzt sage ich da auch etwas, hier geht es nicht um Kleinkariertheit, hier geht es darum, dass die wichtigen Anliegen in Oberösterreich durchgesetzt werden müssen und sie müssen auch gegenüber dem Koalitionspartner durchgesetzt werden. Denn Herr Landeshauptmann, es könnte sehr wohl sein, dass der Bundesminister Faymann folgende Frage äußert: Das Geld ist nur einmal da, Westring mit Donaubrücke jetzt Baubeginn oder Verzögerung um so und so viele Jahre, weil gleichzeitig die City-S-Bahn errichtet wird? Wie schaut denn die Antwort der Koalition aus? Wenn in den entscheidenden Fragen der Lebenssituation für die Arbeitsplätze die Koalition nicht fähig ist Antworten zu finden, dann bleibt sie handlungsunfähig. Und ich erwarte - (Zwischenruf Landeshauptmann Dr. Pühringer: "Überlass es uns, wir haben klare Antworten!") Ihr habt keine Antworten. Dann sagt es auch, dann sage es auch wofür du einsteht und trete dafür ein, auch gegen deinen Koalitionspartner, und lasse dich nicht behindern, gehe nicht auf die Opposition los, sondern auf den Koalitionspartner. (Zwischenruf Landeshauptmann Dr. Pühringer: "Wenn du aus meiner Rede die Reihenfolge nicht entdeckt hast, so liegt das an dir. Ich kann nichts machen!") Beifall)

**Erste Präsidentin:** Nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Trübswasser.

Abg. **Trübswasser:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, geschätzte Damen und Herren! Manchmal habe ich den Eindruck in den letzten zwei Stunden gewonnen, als hätten wir nur ein Thema, nämlich das Thema Westring und nicht das Thema Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich. Ich frage mich nur, ob der Kollege Steinkellner eingebunden ist in das Werbekonzept für den Westring, wenn er mit solcher Begeisterung und solchem Engagement (Zwi-

schenruf Abg. Moser: "Das sind Fakten!") für den Westring eintritt, dann frage ich mich wirklich, ob es - (Zwischenruf Abg. Moser: "Herr Kollege Trübswasser, als Innenstadtbewohner können wir das wahrscheinlich beurteilen, Sandgasse!") Ich glaube, das Thema lautet heute Verkehrspolitik, das Thema lautet Infrastruktur für den Verkehr in Oberösterreich. Und ich möchte an dieser Stelle eindeutig festhalten, dass die Grünen für Mobilität in dieser Gesellschaft sind, weil Mobilität letztlich Chancengleichheit für alle Menschen in diesem Land bedeutet. Mobilität ist ein Teil unseres Lebensstils geworden und Mobilität entscheidet auch maßgebend, ob jemand bessere oder schlechtere Bildungschancen hat, bessere oder schlechtere Chancen auf dem Arbeitsmarkt oder bessere und schlechtere Chancen in der Freizeit, im kulturellen, im sozialen Zusammenleben.

Das ist ganz wichtig geworden, ob wir das wollen oder nicht, es ist so. Es hat sich in den Jahrzehnten so entwickelt. Und 2004, am 8. Juni, hat ein Verkehrspolitiker gesagt, in den nächsten Jahren rollt eine gigantische Verkehrslawine auf uns zu, der Ausbau der Bahn- und Schifffahrtswege muss absoluten Vorrang haben. Finanziert könnte diese Umverteilung vom Straßen- zum Schienenverkehr durch eine Erhöhung des Lkw-Road-Pricing um sieben Cent werden. Das bringt pro Jahr 250 Millionen Euro für den Bahnausbau. Dem gemäß sind vorrangig Bahn- und Schifffahrtswege auszubauen und verkehrslenkende Maßnahmen einzusetzen. Dieser Mann hat das 2004 gesagt, er ist heute immer noch Verkehrslandesrat dieses Landes und ich frage mich, was ist in der Zeit nach 2004 passiert? Was hat er gemacht? Was hat er in seinem Bereich für Maßnahmen gesetzt, die er sich selbst sozusagen in diesem Statement verordnet hat? Liegt es vielleicht am Geld, dass Oberösterreich zu wenig Geld für den öffentlichen Verkehr ausgibt? Ganz im Gegenteil, Oberösterreich gibt mit 98 Euro pro Person und Jahr, die höchsten Mittel in Österreich im Bundesländervergleich, für den öffentlichen Verkehr aus. Das ist mehr als Vorarlberg, das ist um 60 % mehr als der Durchschnitt. Wie schaut die Leistung aus? Oberösterreich liegt weit hinter den Bundesländern Vorarlberg, der Region Wien, der Region Nordburgenland, der Region Niederösterreich im Umland von Wien, Salzburg selbstverständlich, mit Ausnahme der Gebirgsregionen, und Graz und Umgebung wird uns in den nächsten Jahren locker überholen. Die haben ein sehr ambitioniertes Ausbauprogramm, was den öffentlichen Verkehr betrifft.

Der öffentliche Verkehr in Oberösterreich ist unter der Verantwortung von Verkehrsreferent Haider in den vergangenen zehn Jahren kaum vom Fleck gekommen. Wir haben die Liste der Versprechungen, die Liste der Ankündigungen bereits gehört. Sie ließe sich noch um Weiteres fortsetzen. Die einzige Antwort, die wir haben, die wir heute gehört haben, heißt S10 in Verbindung mit dem Westring.

Meine geschätzten Damen und Herren! Was wir als Grüne hier erreichen wollen, und das sage ich mit allem Nachdruck, endlich Verkehrspolitik als Gesamtes zu sehen und nicht Verkehrspolitik nur in Straßen zu verstehen. (Zwischenruf Abg. Moser: "Aber die Bewohner, die an den Straßen leben, müssen damit leben, das weißt du ganz genau!") Geschätzte Kollegin, täglich pendeln 70.000 Menschen mit dem Auto nach Linz. Stellen Sie sich das einmal vor, 70.000 mit dem Auto. Von diesen 70.000 werden einige Fahrgemeinschaften in Anspruch nehmen. Es werden zirka 50.000 Autos sein, die täglich nach Linz kommen. Wenn wir diese Herausforderung, das zu bewältigen nur dadurch lösen können oder nur dadurch glauben, bewältigen zu können, dass wir zusätzliche Straßen bauen, um noch mehr Menschen auf die Straße zu bringen, dann frage ich Sie, wo bleibt überhaupt noch ein Funken von Logik. Stellen Sie sich 50.000 Autos vor. Würden die im geparkten Zustand hintereinander stehen, wäre das eine Kolonne von 350 Kilometern. Das heißt, täglich eine Automenge, die von Linz, Stoßstange an Stoßstange, bis Innsbruck reicht. Und die einzige Antwort, die

wir wissen, ist S 10 und Westring. Fällt uns denn bitte in diesem hohen Haus nichts etwas anderes ein?

Wenn Kollege Anschöber seine Argumente mit dem Klimaschutz bringt, hört man Höhnen auf der linken Seite, statt einmal nachzudenken. Ich glaube, das kann man einem Abgeordneten oder einer Abgeordneten vom Oberösterreichischen Landtag zumuten. Ich glaube, die Augen aufzumachen und endlich zu sehen, dass wir am Sonntag über den Klimaschutz sprechen und am Montag handeln, ist ja eigentlich schizopren. Ich fordere Sie wirklich auf, nach den Sonntagsreden endlich auch Montagshandlungen zu setzen. Wir brauchen sie. (Beifall)

Wir haben im Unterausschuss "Gesamtverkehrskonzept" am Donnerstag eine Diskussion geführt, die absurder nicht sein konnte. Es ist in den Medien gestanden, dass die Asfinag festgestellt hat, dass im Jahresvergleich 2005/2006 der LKW-Verkehr auf den Asfinag-Strecken, also Schnellstraßen und Autobahnen im Bereich Oberösterreich, Westregion um 25 % zugenommen hat. Der Verkehrslandesrat hat eine Viertelstunde versucht zu erklären, dass da die S 33 dabei sei, dass wir einen milden Winter gehabt hätten und dass überhaupt diese Rechnung in Frage zu stellen ist, vielleicht sind es nur 20 %. Kollegen! In einem Jahr 20 % mehr LKW-Verkehr, wenn da nicht die Alarmglocken läuten, dann weiß ich nicht wann. Aufwachen bitte! Sie schlafen immer noch in diesen steinzeitlichen Verkehrsplanungen aus den 60er- und 70er-Jahren.

Wir wollen, und das möchte ich ausdrücklich betonen, dass Menschen nach Linz arbeiten kommen. Wir wollen Arbeitsplätze in Linz. Wir wollen, dass Menschen, die am Land wohnen, ohne Risiko, schnell, kostengünstig zu ihrer Arbeitsstätte kommen. Aber glauben Sie, ist das der einzige Weg, das mit dem Auto zu machen?

Unter der Leitung von Verkehrsreferent Haider ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen weiter zurückgegangen. Wenn wir Klimaschutzproblem in Oberösterreich haben, wenn wir ein Luftproblem haben, dann ist das der Autoverkehr, der in den letzten zehn Jahren... (Zwischenruf Abg. Schenner unverständlich)

Was ich nicht verstehe, Kollegen, können Sie die Berichte, die der Klimaschutzbeauftragte vorgelegt hat im Umweltbeirat, auch lesen. Da steht drinnen, dass zwischen 1995 und heute sich der Schadstoffausstoß beim motorisierten Individualverkehr verdoppelt hat, (Zwischenruf Abg. Schenner: "Aber nur für Oberösterreich, sonst nirgends!") in Oberösterreich in besonderem Maße. Der Verkehrsreferent, der zuständig ist, dass wir zu einer Verlagerung kommen, hat in den letzten Jahren, in den neun Jahren seit seiner Regentschaft nichts zustande gebracht. (Unverständliche Zwischenrufe)

Wir haben Anträge, die undifferenziert Verkehrsprojekte dem Bundesminister ans Herz legen und ihm anheim stellen, sie selbst auszusuchen. Was wir in Oberösterreich brauchen, ist nicht nur ein Schulterchluss für mehr Investitionen in die Infrastruktur, sondern ein Schulterchluss für Investitionen in die richtige Infrastruktur. Was wir in Oberösterreich zusätzlich haben, ist nicht nur ein Problem der Luftbelastung, sondern es ist auch ein Problem, das jeden einzelnen von uns treffen kann. Oberösterreich liegt mit 1.114 Verkehrstoten im Zeitraum von 2000 bis 2006 nach Niederösterreich nominell im traurigen Spitzenfeld unter allen Bundesländern. Umgerechnet auf die Einwohnerzahl sind wir sogar negativer Spitzenreiter.

Kolleginnen und Kollegen, das sind keine Unfälle, die auf der Bahn passiert sind, das sind keine Unfälle, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln stattgefunden haben, das sind Unfälle, die

auf der Straße stattgefunden haben. (Zwischenruf Abg. Schenner: "Weil sie so schlecht ausgebaut sind.") Dann reden wir davon, dass wir noch die Geschwindigkeit erhöhen müssen. Dann reden wir davon, dass wir die Geschwindigkeitsübertretungen toleranter behandeln sollen. Oberösterreich hat die niedrigsten Strafen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von allen Bundesländern, in allen Regionen von Europa. Und wir wissen, dass Geschwindigkeitsübertretungen zu zwei Drittel an tödlichen schweren Verkehrsunfällen Schuld sind.

Ich bin nicht gegen den Straßenbau und glauben Sie mir, ich bin nicht gegen die Mobilität, weil mir auch das Auto diese Art von Mobilität ermöglicht, die Ausübung meines Berufs. Aber ich verwende dieses Auto nur dann, wenn es keine andere Alternative gibt. Genauso sollte es sein. Es geht nicht darum, einen Feldzug gegen das Auto oder gegen die Straße zu führen, sondern es geht darum, um eine vernünftige Verteilung der Mobilität, des Mobilitätsbedürfnisses, der Transportleistungen zu erreichen.

Statt dass Sie sich damit beschäftigen, die Grünen als kleinkariert zu verspotten und zu verhöhnern, wäre es vielleicht günstiger, einmal nachzudenken über das, was ich sage. Ich sage das nicht, weil ich jetzt quasi eine Retourkutsche fahren will, sondern ich rufe zur Vernunft auf. (Unverständlicher Zwischenruf) Eine Zeitung hat neulich betitelt und das finde ich wirklich richtig: "Es ist die letzte Chance für die Vernunft, vor der wir stehen." Und wenn wir diese Chance vorbeigehen lassen, wenn wir wieder all unser Geld, alle unsere Investitionen nur in einen kleinen Bereich hineinstecken, nämlich die S 10 und den Westring, dann werden wir diese Chance versäumt haben und dann wird für andere Maßnahmen kein Geld da sein.

Ich glaube, dass wir gut beraten wären, diesen Schulterchluss im Sinne des Klimaschutzes, im Sinne des Schutzes der Anrainerinnen und Anrainer, im Sinne der Pendlerinnen und Pendler, die täglich weite Wege in Kauf nehmen müssen, damit sie nach Linz kommen zur Arbeit, dass wir im Interesse dieser Menschen unsere Entscheidungen treffen und dass wir nicht quasi wie die Lemminge immer alles nachbeten, was seit Jahren unserer Meinung nach in die falsche Richtung geht. (Die Zweite Präsidentin übernimmt den Vorsitz.)

Zum Kollegen Steinkellner möchte ich sagen, er verkennt überhaupt den Sinn eines Leitbildes. Er erwartet sich eine Speisekarte, auf der die Projekte aufgeführt sind, quasi wo man sie nur mehr bestellen braucht. Ein Leitbild, Kollege Steinkellner, ist etwas, was grundsätzlich die Politik festlegt und das haben wir gemacht. Wir haben erstmals mit dem Koalitionspartner ein Leitbild verfasst, genannt "Gesamtverkehrskonzept", wo erstmals auch Klimaschutzziele enthalten sind. Das ist, meine geschätzten Damen und Herren, wirklich eine große Verhandlungsleistung gewesen von beiden Partnern, die in dieser Frage zugegebenermaßen sehr unterschiedliche Positionen waren. Aber ich denke, diese Leitlinien, Kollege Steinkellner, die stehen sozusagen als Überschrift, wie es Leitlinien zu tun pflegen. Die Folgerungen daraus, die müssen intelligente Politiker dann selbst ziehen. Ich glaube, dass der Umgang mit Leitlinien dir sicher nicht neu ist, sondern ich vermute eher, du willst es nicht verstehen und pochst auf etwas, was in Leitlinien üblicherweise nicht drinnen steht. (Zwischenruf Abg. Moser: "So wie bei dir, du willst es auch nicht verstehen, Kollege Trübswasser!")

Unser Antrag, den wir gestellt haben, entspricht eigentlich dem, was unser Verkehrsreferent vor zwei, vor drei Jahren gesagt hat. Ich würde sagen, die Verkehrslawine, die Herausforderungen, denen Oberösterreich gegenüber steht, sind nicht alleine mit dem Westring, nicht alleine mit der S 10 zu lösen. Wir brauchen Prioritäten und wir beginnen die Prioritäten halt anders als es die SPÖ tut. Ich bedaure nochmals, wenn der Verkehrsreferent, der zuständig ist für den öffentlichen Verkehr, mit demselben Engagement wie unser Straßenbaureferent

für seine Projekte eintritt, dann hätten wir wahrscheinlich noch ein Gleichgewicht. Aber so, wenn er nur bei den Ankündigungen verharrt, wenn er nie das umsetzt, was er sich selbst vorlegt, was er sich selbst vorschreibt, dann haben wir diese Lastigkeit zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs. Wir werden nicht müde werden, geschätzte Kolleginnen und Kollegen von der SPÖ, dass wir Sie überzeugen, dass das der falsche Weg ist. (Unverständlicher Zwischenruf. Beifall)

**Zweite Präsidentin:** Zu Wort gemeldet ist Herr Kollege Kapeller. (Zwischenruf Abg. Prinz unverständlich. Zwischenruf Abg. Trübswasser: "Simmering gegen Kapfenberg, Kollege Prinz!")

Abg. **Kapeller:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist heute schon angesprochen worden jener Tag, wo der Bundesminister Werner Faymann in Linz gewesen ist, nämlich jener 5. März, wo den Mitgliedern der Landesregierung die wichtigen oberösterreichischen Projekte, die wir Ihnen ans Herz gelegt haben, weiter transportiert wurden, um mit dem Minister zu besprechen. Es waren dies Projekte des öffentlichen Verkehrs und es waren Projekte des Straßenverkehrs. Damals gab es vom Minister Faymann keine fixen Zusagen für diese Projekte, sondern er hat die Feststellung getroffen, dass er sämtliche Projekte Österreich überdenken möchte, einer neuerlichen Überprüfung unterziehen wird und dann vorhat, bis Ende März eine realistische Reihenfolge jener Projekte zu erstellen, die er bis zum Jahr 2012 auch tatsächlich verwirklichen kann.

Dies gilt natürlich auch für die oberösterreichischen Projekte. Dabei hat Minister Faymann eine sehr klare Vorgangsweise auch formuliert. Er hat gesagt, Priorität haben die Vorhaben von internationaler Bedeutung, zweitens, der Lückenschluss im hochrangigen Verkehrsnetz soll und muss vollzogen werden und an dritter Stelle stehen dann jene Projekte von regionaler Bedeutung.

Als Grund für diese Vorgangsweise hat Bundesminister Faymann angeführt, dass österreichweit von der letzten Bundesregierung doppelt so viele Projekte versprochen worden sind als letztendlich auch finanzierbar seien. Damit war die Katze aus dem Sack und seit diesem Zeitpunkt gibt es die öffentlichen Diskussionen über die Medien über die Bedeutung des Verkehrs, über die Bedeutung des Straßenverkehrs und des Schienenverkehrs.

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Zu einem ordentlichen Umgang miteinander muss es klar sein, dass Versprechungen und Vereinbarungen, die gegeben worden sind, auch eingehalten werden. Für sämtliche oberösterreichische Projekte liegen Vereinbarungen bzw. Zusagen der letzten Bundesregierung vor. Dies wird auch vom ehemaligen Staatssekretär und jetzigen Verkehrssprecher der ÖVP, Nationalrat Kukacka in einer Presseaussendung bestätigt. Ich möchte ihn zitieren. Er sagte in einer Aussendung: "Ich habe als Verkehrsstaatssekretär dafür gesorgt, dass alle rechtlichen und vertraglichen Voraussetzungen geschaffen wurden, um die Termin- und Ausbaupläne einhalten zu können."

Wenn also alles dies zutrifft, so müssen wir davon ausgehen, dass die oberösterreichischen Projekte sich auch in der neuen Liste des Bundesministers Faymann befinden. Wenn dies aber in Wien anders gesehen wird, um es in Anlehnung eines Tourismusslogans der Wiener zu sagen, (Zwischenruf Abg. Dr. Brunmair: "Wien ist anders!") so kann es uns in Oberösterreich passieren, dass wir uns zwar auf die Zusagen und auf die Vereinbarungen verlassen haben, aber dann plötzlich auf der neuen Liste sich eine völlig andere Projektreihe wieder findet. Daher haben wir diesen Antrag eingebracht, weil wir davon überzeugt sind, dass un-

sere Projekte mit der Kraft aller im Landtag vertretenen Parteien noch einmal dem Bundesminister mitgeteilt werden müssen.

Es handelt sich dabei im öffentlichen Verkehr um vier wichtige Anliegen, welche heute schon vielfach angesprochen worden sind. Ich möchte sie nicht wiederholen, sie stehen in unserem Antrag. An dieser Stelle möchte ich gerade beim öffentlichen Verkehr auf einen Punkt hinweisen, der mir persönlich sehr wichtig ist, wo wir auch vielfach schon darüber diskutiert haben, nämlich der schon lange versprochene Umbau des Bahnhofs Attnang-Puchheim, der hier genauso dazugehört.

Ebenso müssen sich in dieser Liste auch die Projekte des Straßenverkehrs befinden. Der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl weiß, wovon ich spreche. Es geht um sechs wichtige Projekte. Wir brauchen in Oberösterreich, und da können wir noch drei Stunden diskutieren über die Wertigkeit und Wichtigkeit, wir brauchen in Oberösterreich beides, wir brauchen die Projekte für den Schienenverkehr, für den öffentlichen Verkehr und wir brauchen die Projekte für den Straßenverkehr.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zurzeit diskutieren wir in einem Unterausschuss das oberösterreichische Verkehrskonzept. Und auch hier wurden entgegen dem ursprünglichen Entwurf die wichtigen Straßenprojekte, die ursprünglich vorgelegt worden sind, von den Grünen mit ihrem Koalitionspartner herausgenommen. Kollege Anschober hat ja gerade vor wenigen Minuten die Priorität der Grünen hier angesprochen. Kollege Anschober, da stellt sich schon für mich auch die Frage, wenn man das alles so einseitig sieht, fährst du mit deinem Dienstwagen Toyota Prius auf der Straße oder fährst du auf der Schiene damit? Wir brauchen beides in Oberösterreich. Wir brauchen ordentliche Straßen und wir brauchen ordentliche Verbindungen und ausgebaute Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir brauchen in Oberösterreich eine Verkehrspolitik aus einem Guss. Daher haben wir schon vor Wochen auch die dementsprechenden Maßnahmen gesetzt, nämlich Maßnahmen, dass wir in diese abgespeckten Verkehrskonzept auch wieder alle Straßenprojekte wie in der ursprünglichen Form drinnen haben wollen. Dieser Antrag wird demnächst erweitert diskutiert. Wir haben gleichzeitig in diesen Antrag auch hinein formuliert, dass es uns auch um den öffentlichen Verkehr geht und wir wollten auch die City S-Bahn, die ebenfalls ja abgespeckt worden ist, anders dargestellt worden ist, in ihrer ursprünglichen Form, wie es im Verkehrskonzept angesprochen war, wieder in die neue Diskussion bringen und in das neue Konzept hinein bringen.

Die SPÖ, meine sehr verehrten Damen und Herren, hat sich immer massiv für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs eingesetzt und es wurde auch nie so viel in den öffentlichen Verkehr investiert wie in der Regierungszeit von Landeshauptmann-Stellvertreter Erich Haider. Der Herr Landeshauptmann (Unverständlicher Zwischenruf) - ich komme gleich drauf zu sprechen - und auch der Herr Landeshauptmann hat in einer Aussage festgestellt, dass gerade beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs pro Kopf die höchsten Ausgaben im öffentlichen Verkehr im Vergleich der Bundesländer im Nahverkehr gemacht werden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, auch wenn man von Seiten der Grünen fälschlicherweise hier sagt, da geschieht nichts, (Zwischenruf Landesrat Anschober: "Zuwenig!") so weise ich darauf hin, dass bereits am 12. April 2005 der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Erich Haider an den Herrn Landesrat Rudi Anschober betreffend Feinstaub eine umfangreiche Auflistung über Projekte des öffentlichen Verkehrs dargelegt hat, wo er alle seine Maßnahmen damals 2005, die bereits begonnen worden sind, die Zielsetzungen

dargestellt hat. (Unverständlicher Zwischenruf) Ich könnte diese Seiten, es sind sieben Seiten, gerne vorlesen. Es kam dann keine Reaktion. Es kam dann ein Schreiben am 9. Dezember 2005 zum Thema Klimaschutzmaßnahmen - mit denselben Inhalten. Am 14. Dezember 2006 noch einmal eine Zusammenfassung - bis heute keine Reaktion! Und daher meine ich, ist der Vorwurf "Steinzeitlicher Vorgangsweise und Denkens" nicht angebracht, sondern, ich glaube, man soll heute, wenn man ein Schreiben bekommt, wo etwas drinnen steht, auch dementsprechend reagieren und das bearbeiten.

Und meine sehr verehrten Damen und Herren, wir sind gerne bereit, Landeshauptmann-Stellvertreter Erich Haider, die SPÖ, dass wir diesen vernünftigen und erfolgreichen Weg im öffentlichen Verkehr weiter fortgehen. Wir befürworten daher massiv den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, stehen aber auch, und das haben wir immer gesagt, für die zweckmäßige Optimierung des oberösterreichischen Straßennetzes.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wenn nun zugesagte beziehungsweise vereinbarte Projekte in Frage gestellt werden, so ist es umso mehr notwendiger, dass wir in Oberösterreich einen Schulterchluss machen und mit allem Nachdruck die oberösterreichische Position beim Bund vertreten. Und dabei geht es nicht nur darum, die Vorstellungen von Verkehrsromantikern über die Medien zu transportieren, sondern es geht darum, wichtige (Zwischenruf Landesrat Anschober: "Schweiz!") und auch für die Zukunft notwendige Projekte, lieber Kollege Anschober, (Zwischenruf Landesrat Anschober: "Und das sagt ein Eisenbahner!") beim Bund zu deponieren und darauf hinzuweisen, dass beides notwendig ist, dass wir beides brauchen! Dass wir für eine gute wirtschaftliche Weiterentwicklung Oberösterreichs, (Unverständlicher Zwischenruf) diese Investitionen in die Infrastruktur brauchen! Und da bin ich beim Herrn Landeshauptmann, wir brauchen diese hervorragenden Infrastrukturen, damit es Wirtschaftswachstum und Arbeit in Oberösterreich geben kann und wir eine positive Weiterentwicklung in Oberösterreich verzeichnen können.

Eine vernünftige Verkehrspolitik, meine sehr verehrten Damen und Herren, muss Verkehrslösungen anbieten. Das steht außer Frage. Lösungen für die Menschen, aber auch Lösungen für die Betroffenen. (Zwischenruf Abg. Trübswasser: "Genau, das ist es!") Aber die Verweigerung der Grünen, lieber Kollege Trübswasser, neben den Schienenprojekten auch die wichtigen Straßenprojekte (Zwischenruf Landesrat Anschober: "Jetzt lacht er selber!") im heutigen Sonderlandtag nicht zu beschließen, ist der falsche Weg. (Zwischenruf Landesrat Anschober: "Das war jetzt einmal eine ehrliche Mimik!") Das ist der unvernünftige Weg und das meine ich hier und deshalb habe ich schmunzeln müssen, weil gerade in diesen Bereichen ihr es falsch seht, ihr hier in diesen Bereichen, die Notwendigkeit der Bereiche und deren Entwicklungen in einem anderen Gesichtspunkt sehen müsst. (Zwischenruf Landesrat Anschober: "Du weißt ja, was die Wirklichkeit ist!")

Und meine sehr verehrten Damen und Herren, wir glauben, dass, wenn wir in Oberösterreich hier massiv uneinig auftreten, dass es durchwegs passieren kann, dass im Infrastrukturministerium nicht jene Einigkeit gesehen wird, die wir an den Tag legen müssten, wie es notwendig wäre. Und daher meine ich, dass diese dringenden Verkehrsprojekte in Oberösterreich nicht gefährdet werden dürfen. Ich habe es schon einmal gesagt und es ist vielfach schon angekündigt und hier auch gesagt worden. Wir brauchen diesen Schulterchluss. Wir brauchen dieses gemeinsame verstärkte Auftreten für diese Projekte. (Zwischenruf Landesrat Anschober: "Könnt ihr euch bei eurem eigenen Minister nicht durchsetzen?") Kollege Anschober - (Zwischenruf Landesrat Anschober: "Nein, geht das nicht? Früher war es der Gorbach, da hat man eine Ausrede gehabt!") Kollege Anschober, da geht es ja nicht darum, dass wir freundschaftliche Gespräche mit unserem Minister führen auf Parteiebene, sondern

da geht - wie es vielleicht bei den Grünen üblich ist, dass man sich trifft mit Van der Bellen bei einem Achterl Wein und das ausdiskutiert - bei uns geht es ja darum, dass es um seriöse Politik geht, dass wir die oberösterreichische Position an unsere Minister herantragen wollen. Und da gehört dazu, dass wir uns auch zu diesen Projekten bekennen und nicht mit der kurzen Hose mit dem Fahrrad fahren und glauben, damit lösen wir die Probleme! Die sind so nicht gelöst! (Beifall) Und in dieser Frage (Zwischenruf Landesrat Anschober: "Das hat jetzt deinen Horizont gezeigt!") - Kollege Anschober, schau, wenn es heute in dieser wichtigen Frage eine mangelnde Sprachfähigkeit der Akteure gibt, dann mag ja das deine Sache sein. Ich glaube ja, es geht darum, dass wir vernünftig die oberösterreichische Position in Wien vertreten. Um das geht es! Und da laden wir euch herzlichst ein, gemeinsam mit uns zu gehen. (Unverständlicher Zwischenruf Abg. Schwarz) Bitte? (Zwischenruf Abg. Schwarz: "Für den öffentlichen Verkehr vernünftig eintreten!") Dann frage ich dich, wie du so manche Strecke in Oberösterreich zurücklegst, wo kein öffentlicher Verkehr ist? (Unverständliche Zwischenrufe) Und hört bitte, und hört bitte, und hört bitte auf, das ausspielen "Straße gegen Schiene" - hört bitte auf, mit dem Ausspielen des öffentlichen Verkehrs gegen den Straßenverkehr. (Unverständliche Zwischenrufe) Das ist nicht sinnvoll. Das ist nicht sinnvoll - wir werden beides brauchen, meine Damen und Herren. (Unverständliche Zwischenrufe)

Und noch was, weil ja heute schon so viel gesprochen wird über grundsätzliche Positionen und die gibt man nicht bei der Garderobe ab. Wenn die Grünen in einer Pressekonferenz erst kürzlich erklärt haben, dass der Bau des Westrings den Gegenwert von neun Jahresbudgets für den öffentlichen Verkehr verschlingt, so spricht ja aus unserer Sicht, Kollege Anschober, überhaupt nichts dagegen, dass halt du mit deiner Kraft, die du hast in der Koalition, dass dich du mit der Kraft, die du hast mit deinen Abgeordneten dafür einsetzt, dass das Budget für den Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Haider für den öffentlichen Verkehr dementsprechend aufgestockt wird. (Beifall) Steht ja nichts entgegen. Ihr braucht es ja nur tun. (Zwischenruf Landesrat Anschober: "Er hat ja schon das Höchste, das ist das Problem, er macht nichts draus!") Ihr braucht nur zum Herrn Landeshauptmann gehen und sagen, wir sind in einer Koalition, wir wollen, dass für den öffentlichen Verkehr mehr Geld zur Verfügung gestellt wird. (Zwischenruf Landeshauptmann Dr. Pühringer: "Ich habe mit dem Kollegen Haider bis 2009 einen Budgetvertrag, der ist unterschrieben, daher ist jede Diskussion da müßig. Außerdem geht, da um Bundesgeld und nicht um Landesgeld!") Herr Landeshauptmann, (Unverständliche Zwischenrufe) Herr Landeshauptmann, Herr Landeshauptmann, das ist mir ja bekannt, der Vorschlag kommt ja von den Grünen, dass hier dementsprechend mehr Geld kommen soll. Und daher lade ich die Grünen ein, diesen Schwerpunkt im Land auch dementsprechend zu setzen. (Unverständliche Zwischenrufe)

Aber zurück zur Ernsthaftigkeit, meine sehr verehrten Damen und Herren, ich glaube, wir können nur gemeinsam (Zwischenruf Landeshauptmann Dr. Pühringer: "Er hat genügend Geld!") uns stark beim Bund für die großen Straßenprojekte und Bahnprojekte eintreten. Und die Entscheidung um diese oberösterreichischen Infrastrukturprojekte müssen daher nachhaltig und langfristig getroffen werden. Ich habe schon einige Male gesagt, wir brauchen beides. Wir brauchen den öffentlichen Verkehr und wir brauchen den Straßenverkehr. Dividieren wir das nicht auseinander. Und Kollege Trübswasser hat für mich einen sehr wichtigen Satz gesagt. Er hat gesagt, die letzte Chance, ist die für die Vernunft. Ich kann nur sagen, zeigen sie es. (Beifall)

**Zweite Präsidentin:** Ich erteile Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl das Wort.

Landeshauptmann-Stellvertreter **Hiesl**: Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Wirtschaftsstandort Oberösterreich ist ein ganz hervorragender und er wird es langfristig nur bleiben, wenn die Infrastruktur entsprechend ausgebaut wird. Es kommt auf die Verkehrsverbindungen an und zwar bei der Straße und bei der Schiene. Es kommt auf Datenleitungen an. Es kommt auf alles an, was unter Infrastruktur zu subsumieren ist. Wir haben in den letzten Jahren in meinem Bereich einen besonderen Schwerpunkt gesetzt. Ich bedanke mich auch für das Lob des Kollegen Anschober, das ich nicht so oft erfahre, wenn ich viele Straßen baue. (Zwischenruf Landesrat Anschober: "Es war eh sehr differenziert gemeint!") Also, ich habe es positiv genommen. Wir haben die Infrastrukturoffensive "Straßen für die Zukunft" genannt. Wir haben es getan, um den Wirtschaftsstandort langfristig abzusichern. Zum Zweiten haben wir es für die Pendler getan. Oberösterreich ist ein Land der Pendler. Viele Oberösterreicher nehmen zur Kenntnis, dass sie vierzig, fünfzig, sechzig, siebenzig Kilometer jeden Tag fahren müssen, um den Arbeitsplatz zu erreichen. Ob das aus dem Ennstal ist, ob das aus Waldhausen im unteren Mühlviertel ist, aus Sandl oder aus Liebenau, die Leute müssen die Chance haben, in einer vernünftigen Zeit den Wohnort wieder erreichen zu können und auch sichere Bedingungen vorzufinden. Und wir haben es letztendlich für den ländlichen Raum getan, denn, wenn wir die Pendler nicht haben, dann siedeln in diesen Bereichen viele Leute ab, die uns dann in der Nachfolge in den Gemeinden fehlen. Wenn nicht der Arbeitsplatz in einer vernünftigen Zeitrelation zu erreichen ist, dann wird der Pendler in kürzester Zeit dem Arbeitsplatz nachziehen. Das ist im Wesentlichen meine Motivation gewesen, mich in der Form für den Straßenbau einzusetzen.

Ich weiß, dass es eine europaweite - ich würde sagen sogar - eine weltweite Entwicklung gibt gegen die wir relativ wenig aufzubieten haben. Tatsache ist, dass wir mit einer weiteren Zunahme des PKW-Bestandes zu rechnen haben, das ist Tatsache, in ganz Europa, in allen Ländern, auch bei uns, vielleicht kann man das ein bisschen abschwächen, aber in Wahrheit wird es sich dort hinentwickeln. Und Tatsache Nummer zwei ist, dass im Bereich des Güterverkehrs vorausgesagt ist, dass die Entwicklungen noch rasanter vor sich gehen. Ich weiß allerdings auch, dass die Straße alleine das Verkehrsproblem nicht lösen wird. Insbesondere nicht im Zentralraum. Dort werden wir nicht mehr viel neue Straßen bauen können, weil es keinen Platz mehr dafür gibt. Und daher muss natürlich auch die Schiene in gleicher Art und Weise mitentwickelt werden.

Wir haben in der Vergangenheit wie ich meine, für viele Menschen in diesem Land die Lebensqualität durch den Straßenausbau gewaltig verbessert. Einerseits in dem wir die Straßen sicherer gemacht haben, schneller befahrbar gemacht haben und andererseits auch die Menschen in den Ortszentren entsprechend entlastet wurden. Ich denke hier an die Umfahrungen von Grünburg, von Traunkirchen, von Dietach, von Traun, von Enns, von Perg, von Pregarten. Die B309 steht vor einem Baubeginn. Da ist es in jeden Fall eine starke Motivation gewesen, die Ortszentren vom Verkehr zu entlasten. Eferding haben wir in Entwicklung. Lambach haben wir in Entwicklung. In Mattighofen hoffe ich auch, dass wir etwas zustande bringen. Dort ist es lebenswichtig, dass die Leute, die in den Orten, in den Zentren wohnen, auch noch eine Lebensqualität vorfinden.

Wir haben im Bereich der Hauptverkehrsachsen vieles weitergebracht. Die A1 - heute zufälligerweise ist eine von den drei letzten Baustellen in Bau gegangen - zwei haben wir dann noch und dann ist die gesamte Westautobahn in Oberösterreich neu errichtet worden, auf einem höheren Sicherheitslevel, in einer besseren Lärmschutzqualität, so dass der Straßenbenützer die Autobahn auch ordentlich nutzen kann. Wir haben die Pyhrnautobahn gegen viel Widerstand durchgehend befahrbar gemacht. Und ich gehe davon aus, dass bis 2015, 2016 die zweiten Tunnelröhren noch gebaut werden, dort wo wir jetzt einröhrig unterwegs

sind. Da gehe ich aber davon aus, dass das sowieso kommen wird. Wir haben die Welser Westspange mit viel Widerstand letztendlich doch bauen können. Heute könnte man sich's wahrscheinlich nicht mehr wegdenken. Ich gehe davon aus, dass im kommenden Jahr die A8, die zur Zeit überlastet ist, sehr gefährlich ist, nicht auf dem Standard ist wie heute eine Autobahn sein muss, im nächsten Jahr mit der Sanierung begonnen wird, und beginnend eben mit dem Abschnitt Pichl in den nächsten acht Jahren entsprechend ausgebaut sein wird, und dann auch eine Situation sein wird, wo die Anrainer leben können und wo auch die Autofahrer sicher unterwegs sein können.

Aber zwei ganz große Probleme haben wir in der Luft hängen. Das sind die zwei Verkehrsachsen S10 ins Mühlviertel und die A26. Bei der S10 arbeite ich seit 1999 an der Entwicklung dieser Achse. Ich erinnere, dass es in der Spitzenzeit elf Bürgerinitiativen dagegen gegeben hat. Am Ende bei der Trassenpräsentation aber keine Bürgerinitiative mehr dagegen war, weil wir in einer guten Art und Weise mit der Bevölkerung in der Region von Unterweitersdorf bis zur Staatsgrenze das Einvernehmen gesucht haben. Ein hundertprozentiges Einvernehmen wird man nirgends zustande bringen. Es wurde uns aber auch von den größten Kritikern attestiert, dass die Vorgehensweise, so wie wir es gewählt haben, akzeptiert worden ist. Dass das ordentlich war, dass die Argumente derer, die dem Bauvorhaben kritisch gegenüber gestanden sind, auch gehört wurden. Also, wir haben acht Jahre an der Entwicklung dieser Achse gearbeitet. Das ist ja nicht ein kleines Projekt. Das sind 37,5 Kilometer Autobahn mitten durch bewohntes Gebiet. Die Abwicklung ist sauber gelaufen.

Und bei der A26 arbeite ich exakt sieben Jahre. Am 7. Jänner 2000 ist die Entscheidung getroffen worden, einen totalen Neubeginn in Linz zu machen. Und man hat sich auf die A26 verständigt. Wir haben Zusagen. Wir haben bei beiden Projekten jeweils einen Parlamentsbeschluss vom Frühjahr 2002, wonach das österreichische Parlament die Bundesstraßen den Ländern übertragen hat. Wir haben 1.600 Kilometer Bundesstraßen zu uns übernommen mit entsprechender finanzieller Ausstattung. Es wurde bei diesem Beschluss aber festgelegt, dass die Mühlviertler Autobahn ins Netz der ASFINAG übertragen wird und auch die A26 ins Netz der ASFINAG übertragen wird. Parlamentsbeschluss Frühjahr 2002. Wir haben einen Gesamtverkehrsplan der Republik Österreich, wo beide Projekte entsprechend gereiht wurden. Wir haben Vorstandsbeschlüsse und Aufsichtsratsbeschlüsse der ASFINAG, zuletzt vom November 2006. Wir haben schriftliche Vereinbarungen mit dem Minister, mit dem Vizekanzler Gorbach, mit dem ASFINAG-Vorstand Lückl, mit dem Landeshauptmann von Oberösterreich und dem Bürgermeister von Linz. Das muss ja doch etwas gelten, wenn man eine derartige Vereinbarung unterschreibt. Dass eine Vorbehaltsklausel drinnen ist entsprechend der finanziellen Bedeckbarkeit, das ist bei uns auch überall drinnen. Das ist nichts Außergewöhnliches, das muss man zur Kenntnis nehmen. Und wir haben am 28. September - also vor knapp einem halben Jahr - noch vom Minister Gorbach die Planungsgebietsverordnung, die Paragraph 14-Verordnung für Linz bekommen. Das ist ja dokumentiert, das ist im Bundesgesetzblatt veröffentlicht worden. Also, es ist ja nicht so, dass wir nackt dastehen und das nur Larifari ist, was da in den letzten Jahren gelaufen ist. Wir haben acht Jahre bei einem Projekt und sieben Jahre beim zweiten Projekt intensiv gearbeitet, haben jeden Schritt abgesichert und haben den Glauben - und den habe ich auch heute noch - dass im Jahr 2009 die Projekte auch entsprechend umgesetzt werden.

Und im Übrigen hat es am 21. November 2006, das ist sieben Wochen nach der Nationalratswahl gewesen, noch einen Beschluss über das Bauprogramm in der ASFINAG gegeben für die nächsten vier, fünf Jahre. Da wurden zwölf Oberösterreich-Projekte vom Vorstand der ASFINAG und vom Aufsichtsrat der ASFINAG am 21. November abgesegnet. Was soll denn zwischen 21. November und Februar oder Jänner 2007 anders geworden sein? Die haben ja

die Grundlagen auf dem Tisch gehabt, über die sie befinden konnten. Da ist beispielsweise festgelegt worden, dass der Westring Linz, Abschnitt Knoten Linz Waldeggstraße - Donau Nord, also der Südteil, bis zur Donau, wir reden vom ersten Abschnitt von der Westbrücke mit den Tunneln bis zur Donau einschließlich der Donaubrücke, und wir reden von einem zweiten Abschnitte, der ist im Norden, also im Mühlviertel, mit dem Ringschluss dann bei der Universität oder beim Pro-Kaufland, da ist festgelegt worden, dass das Geld zur Verfügung gestellt wird, Baubeginn 2009 sein sollte, mit der Donaubrücke. Baufertigstellung steht in den Beschlüssen - voraussichtlich 2012. Beim zweiten Teil steht drinnen, Baubeginn 2014, 2015 - Baufertigstellung 2016, 2017. Bei der S10 steht im Beschluss vom 21. November: Mühlviertler-Schnellstraße Abschnitt Unterweikersdorf bis einschließlich Freistadt, also Freistadt Nord heißt das, 690 Millionen Euro Baukosten, Baubeginn 2009, Baufertigstellung 2012. Passt! Haut hundertprozentig hin! Abschnitt Nummer zwei, Freistadt Nord - Wullowitz: 360 Millionen, Baubeginn 2011, Baufertigstellung voraussichtlich 2014. Passt hundertprozentig! Am 21. November von der ASFINAG im Vorstand und im Aufsichtsrat beschlossen worden. Und dann gibt es noch weitere acht Projekte, die eben hier verhandelt wurden.

Ich bin jetzt seit zwölf Jahren Mitglied der Landesregierung, seit zwölf Jahren Straßenbaureferent und habe den achten Minister kürzlich begrüßt, den Herrn Minister Faymann. Wo ich keine Sekunde zweifle, dass er die Sache gut machen wird, auch damit leben kann, dass er als neuer Minister bei seinem Amtseintritt die laufenden Projekte hinterfragt, wo ich damit leben kann, dass er einiges einsparen will. Das ist alles in Ordnung. Aber ich kann nicht damit leben, wenn die grundsätzliche Verlässlichkeit in Frage gestellt wird. Es kann doch nicht sein, dass Projekte, Straßenprojekte, haben wir Jahrzehnte Entwicklungszeit, die bei jedem Ministerwechsel wieder in Frage gestellt werden, das kann es nicht sein, da kommen wir nie mehr zu einem Ende bei einer Planung. Die Finanzen der ASFINAG sind angespannt, selbstverständlich, ich darf aber auch hier mitteilen, die ASFINAG hat 900 Millionen Euro Einnahmen aus den LKWs, die ASFINAG hat 400 Millionen Euro Einnahmen aus den PKWs, ausschließlich der Sondermauten, die ASFINAG wird heuer schon einen Teil und im nächsten Jahr das Volle bekommen aus der Mineralölsteuererhöhung, ein Cent beim Benzin, drei Cent beim Diesel sind vereinbart, sind paktiert. Dort hat es, glaube ich, auch einiges an Spielraum gegeben, dort wird man zusätzlich 240 Millionen Euro pro Jahr Einnahmen haben.

Der Herr Staatssekretär Kuckacka, der heute auch schon zitiert wurde, hat mir versichert, dass die Bedeckung der Projekte immer gegeben war, dass beide Projekte so weit vorangetrieben wurden, rechtlich und vertraglich, dass ein Baubeginn 2009 absolut machbar ist, daher glaube ich, dass der Countdown eigentlich läuft, dass wir 2009 den Baubeginn sicher erreichen werden, ganz sicher erreichen werden. Wir könnten uns etwas anderes nicht vorstellen, es sind Bauraten vorgesehen bei der A26 für heuer 2,3 Millionen Euro, für nächstes Jahr 10 Millionen und für 2009 57 Millionen. Es ist ganz klar festgelegt als Baurate, das sind die Beginnraten, dass man bei der Brücke und bei den Vorbereitungsarbeiten bei den Tunneln beginnen kann, im Jahr 2010 sind dann 236 Millionen Euro drinnen, Beschluss Aufsichtsrat 21. November. Bei der S10 ist ein Finanzplan mit ungefähr einer Milliarde Euro aufgestellt worden, heuer 17,4 Millionen, nächstes Jahr 45 Millionen, 2009 113 Millionen, 2010 125 Millionen, 2011 187 Millionen und 2012 544 Millionen. Das wäre an sich alles ganz klar, als Indiz dafür, dass das so kommen muss. Ich darf auch das unterstreichen, was der Herr Landeshauptmann gesagt hat, es geht auch um eine gewisse Gerechtigkeit. Die ASFINAG errichtet aus dem Sonderprogramm, aus dem, was die Regierung verhandelt hat, in Wien Projekte um 3,3 Milliarden Euro, in Niederösterreich um 2,2 und in Oberösterreich haben wir 1,1. Wenn sie uns das auch nicht durchgehen lassen, dann können wir uns das ganz sicher nicht gefallen lassen. Die ganzen Argumente, dass der Westring in Linz eine innerstädtische Verbindung oder was immer ist, ein Lückenschlussprojekt ist, das ist schon in Ordnung, nur

in Wien gibt es auch Lückenschlussprojekte, wie zum Beispiel die Verbindungsspanne Kaisermühlen, oder die Lobau ist im Wesentlichen auch ein Verbindungsstück, da kann man uns nicht überzeugen mit derartigen Argumenten.

Abschließend, ich werde mich für die beiden Projekte so lange einsetzen, bis sie gebaut werden. (Beifall) Ich könnte mir nicht vorstellen, dass es eine Alternative gibt, bei der S 10 hat es einmal die Alternative gegeben, die B 125 auszubauen, ich glaube, das könnte sich niemand mehr vorstellen, angesichts der Entwicklung, auch der wirtschaftlichen Entwicklung im Waldviertel oder im Mühlviertel, einschließlich der Entwicklung des Wirtschaftsraumes Oberösterreich-Südböhmen. Daher gibt es keine Alternative, und die A 26 ist ein erstklassiges Entlastungsprojekt für die Innenstadt von Linz, das muss man sehen. Ich bin auch bei diesem Projekt in jeder Minute mit der Stadt Linz abgestimmt. Die Linzer wissen, dass sie mit dieser Verkehrsverbindung die Chance haben, das innerstädtische Netz entsprechend zu entlasten. Mit jeder Faser meines Lebens setze ich mich dafür ein, dass im vorgesehenen Zeitplan das Projekt umgesetzt wird. Ich bin ein überzeugter Straßenbauer, aufgeben tut man einen Brief, aber ganz sicher nicht Projekte, von denen man überzeugt ist. (Beifall)

**Zweite Präsidentin:** Zu Wort gemeldet ist Herr Kollege Brunmair.

Abg. **Dr. Brunmair:** Werte Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich habe heute Morgen bereits zehn Euro Strafe zahlen müssen, aber nicht deswegen weil ich zu schnell gefahren bin, sondern, Sie können es sich denken, weil ich im Stau gestanden bin und um zehn Minuten zu spät in die Klubsitzung um 8.00 Uhr gekommen bin. (Zwischenruf Landesrat Ackerl: "Das wäre dem Anschober nicht passiert!") Ich habe zur Anfahrt aus Ried im Innkreis, ich bin um 20 Minuten vor sieben los gefahren, ich war in 30 Minuten, also knapp nach sieben in Haid und habe dann da herein noch 50 Minuten gebraucht, das ist in Summe also eine Anfahrtszeit von Ried hierher von ungefähr einer Stunde 20 Minuten. (Zwischenruf Abg. Hirz: "Die Züge hatten heute keine Verspätung!") Ich würde auch gleich hier in diesem Zusammenhang hinterfragen, ob noch andere Mandatäre im Stau gestanden sind, zum Beispiel die Ulli Schwarz aus Rohrbach. Bist du heute mit dem Zug angereist oder steht dein Auto am Abgeordnetenparkplatz? (Zwischenruf Abg. Schwarz: "Mit dem Zug!") Gleich frage ich die Kollegin aus Ried im Innkreis der Grünen, die Maria Wageneder, ob sie heute auch im Stau gestanden ist oder ob sie mit dem Zug angereist ist? (Zwischenruf Abg. Wageneder: "Nein, mit der Bahn!") Meine Damen und Herren, wenn hier Abgeordnete glauben, dass man mit dem Ausbau der Schiene jeden Stau lösen kann oder dass man durch künstliche Erhaltung von Massenstaus, täglichen Staus, die Bürger, vor allem die Pendler davon abhalten kann oder soll, dass sie zu ihrer Arbeit, zu ihrem Berufssitz fahren, der irrt sich gewaltig. Das ist also die Kernaussage, die wir, die ich heute treffen möchte, bei dieser Diskussion, die bisher wirklich kleinkariert geführt wurde. Wir brauchen als Infrastruktur beides, wir brauchen ein hochwertiges Straßennetz, wir brauchen ein Straßennetz, das endlich mit den täglichen Staus aufräumt, aber wir brauchen ein gleichwertiges Angebot auf der Schiene, dieses gleichwertige Angebot auf der Schiene, das ist nicht, und das ist auch Tatsache und Faktum, nicht so schnell realisierbar und nicht überall realisierbar, damit es wirklich ein gleichwertiges Angebot ist zum Individualverkehr auf der Straße.

Meine Damen und Herren, wir haben es bereits gehört, die Straßen sind täglich übervoll und Stau erzeugt nicht nur Ärger, Stress und finanziellen Schaden für die Arbeitnehmer aber auch für die Wirtschaft. Stau bedeutet auch Umweltschäden und eine Verstärkung des Umweltproblems, über das natürlich zu diskutieren ist. Daher verstehe ich hier wiederum die grüne Fraktion überhaupt nicht, wenn sie sich so massiv gegen eine bestimmte Anzahl, es sind sechs Projekte des Straßenbaus, wenn sie sich dagegen wehren. Seit über 20 Jahren

sind diese Projekte weitgehend politischer Konsens, dass wir sie brauchen als Grundstruktur unserer oberösterreichischen Infrastruktur, für die Wirtschaft, aber auch für die Lebensqualität der Bürger. Der Straßenbau, der hier auch in diesem Antrag heute von drei Parteien eingebracht wurde, ist ja nicht ein nie enden wollender, ein unendlicher, er umfasst genau sechs Projekte. Diese sechs Projekte, ich betone es noch einmal, sind die Grundstruktur, um die Zukunft des Wirtschaftslandes Oberösterreich sicherzustellen, aber auch um die Lebensqualität der Menschen, die zur Arbeit fahren müssen, die auch in Zukunft bei deutlich verbesserter Schieneninfrastruktur das Auto brauchen werden. Das ist auch ein Faktum, hier das eine zu sehen oder das andere zu sehen, das halte ich wirklich für kleinkariert und unnötig, um die Probleme lösen zu können. (Beifall)

Eines möchte ich auch sagen, wir müssen dafür sorgen, dass die Oberöreicher, die Menschen in Oberösterreich gerecht versorgt werden mit Infrastruktur, mit den Problemlösungen. Es kann nicht sein, dass wir einfach eine Region wie das obere Mühlviertel, Rohrbach und Urfahr-Umgebung neuerlich in Stich lassen, in dem wir jetzt wieder das Rad neu erfinden wollen und sozusagen neu beginnen wollen. Bauen wir wirklich einen Westring, bauen wir wirklich eine 4. Donaubrücke oder warten wir noch einmal ein halbes oder ein ganzes Jahrzehnt?

Es kann auch nicht sein, das möchte ich hier ganz besonders betonen, dass zum Beispiel die Sanierung der Innkreis-Autobahn neuerlich in Frage gestellt wird. Wir aus dem Innviertel, da bitte ich auch die regionalen Abgeordneten, sind ja schon mehrmals mit der Verkehrsinfrastruktur im Stich gelassen worden, dieser Verkehrsminister Übleis, der hat wirklich Übles mit uns gemacht, als er damals diese gefährliche, diese lebensgefährliche Sparautobahn bauen ließ. Wer täglich auf dieser Autobahn zu fahren hat, ich bin einer, der diese Autobahn praktisch täglich benutzen muss, es ist manches Mal kriminell oder es ist manches Mal lebensgefährlich. Vor allem als Beispiel, wenn man in Meggenhofen bei der Auffahrt, wenn hier ein Auto auffährt und eine Lastwagenkolonne ist auf der langsameren Spur unterwegs, dann ist es immer ein gewisses Harakiri, dass da alles gut geht. Es ist gefährlich, und wir wollen nicht länger sozusagen diejenigen sein, die hier vor die Räder kommen, wortwörtlich gesagt, und die täglich auch noch ein Risiko auf sich nehmen müssen, wenn sie vom Innviertel in den Zentralraum anfahren und dann in Linz weiters den Stau haben.

Ich möchte da vor allem einen Appell an die SPÖ richten. Erich Haider und sein Team hat ja ganz groß annonciert, Schulterchluss für unsere Verkehrsprojekte, da sind aufgeführt: Westbahn, Summerauerbahn, City-S-Bahn, Donaubrücke mit Tunnel, Mühlviertler Autobahn und die Anbindung Steyr, die ja praktisch auf Schiene ist, so weit ich die Informationen habe. Die Sozialdemokraten haben hier auf das Innviertel, auf die A8-Sanierung vergessen. Ich hoffe, dass das Innviertel und die Innkreisautobahn nicht diesem doppelten Zentralismus zum Opfer fallen, nämlich dass auf der einen Seite die SPÖ angeführte Bundesregierung nur mehr in Wien baut, wenn man da sich die Zahlen anschaut, ist ja das, was in Wien investiert wird, in Wien und Niederösterreich das Fünffache dessen, was in Oberösterreich investiert werden soll, nämlich 3.336 Millionen für Wien, 2.220 Millionen für Niederösterreich, das sind zusammen zirka 5.500 und in Oberösterreich 1.100 Millionen Euro. Das Fünffache wird in Wien investiert, also ein klarer Zentralismus der Verkehrspolitik, den wir uns wirklich nicht gefallen lassen müssen. So verstehe ich auch diese Panikreaktion der SPÖ, dass sie heute einen Sonderlandtag einberufen hat. Ich habe das auch in der Ordination den Patienten erklären müssen, die ich heute versetzen musste, das waren 20, 30 Patienten, ich habe meinen Assistentinnen gesagt, ihr müsst sagen, bei der SPÖ, da ist das Chaos ausgebrochen, die haben einen Sonderlandtag einberufen, die brauchen die anderen Parteien zu Hilfe, damit sie sich auf Bundesebene vielleicht doch noch durchsetzen können. (Zwischenruf Lan-

desrat Ackerl: "Sie hätten aber auch nicht kommen müssen!") Meine Damen und Herren, es ist Zeit, Kleinkariertheit abzulegen, es ist auch Zeit, nicht pausenlos umzufallen in der Verkehrspolitik, es ist Zeit, mit dem Schmähführen aufzuhören, sondern es ist Zeit zu handeln, das, was seit 20 Jahren politischer Konsens, weitgehend politischer Konsens war, muss endlich gebaut werden, damit die Bürger das bekommen, was Ihnen zusteht. (Beifall)

**Zweite Präsidentin:** Nächste Rednerin ist die Frau Kollegin Schwarz.

Abg. **Schwarz:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen im Landtag, liebe Medienvertreter, liebe Beamtschaft aus dem Landtag! Ich wurde gefragt, wie ich als grüne Abgeordnete heute meinen Dienst hier in Linz angetreten habe. (Zwischenruf Landesrat Ackerl: "Nüchtern!") Nüchtern ist bei mir ganz schwer, ich bin zu emotional. Es ist nicht ganz so schwer als Mühlviertlerin herunter zu kommen mit dem öffentlichen Verkehrsmittel, mit der Mühlkreisbahn, aber es ist leider Gottes nicht möglich, nach meinem letzten Termin heute mit der Mühlkreisbahn wieder zurückzukommen. Daher war meine Überlegung, okay, dann muss ich mit dem Auto fahren, wir gründen eine grüne Fahrgemeinschaft. Was ist mir passiert als grüne Fahrgemeinschaft? Die grüne Fahrgemeinschaft hat ein kleines, liebes CO<sub>2</sub> sparendes Auto und wurde, da habe ich mir eine Schrecksekunde eingefangen, von einem roten Bus geschnitten, ich wäre beinahe bei einem roten Bus unter die Räder gekommen. Das soll mir nicht mehr passieren, also wir werden die Fahrgemeinschaft doch auf die Schiene verlegen, um hier nicht unter die Räder zu kommen. (Zwischenruf Abg. Moser: "Was machen die anderen?") Wenn ich mir die Reden vorher so angehört habe, dann stand im Vordergrund natürlich immer ein wesentlicher Punkt – das Wirtschaftswachstum. (Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Haider: "Wäre Ihnen ein schwarzer Bus lieber gewesen?") Zwischenruf Abg. Mag. Steinkellner: "Blaulicht hat gefehlt!") Ich habe schon überlegt, ob der Fahrer vielleicht blau wäre, ich glaube, das kann ich ihm nicht zumuten. Im Vordergrund der jetzigen Diskussion bisher hat immer der Wirtschaftsstandort Oberösterreich gestanden, ja das ist wichtig, diesen Wirtschaftsstandort zu sichern. Aber wie, was tun wir mit Menschen, die krank sind, krank aufgrund der Umweltbelastungen, aufgrund von CO<sub>2</sub>-Ausstoß, krank von Lärmbelastungen? (Zwischenruf Abg. Moser: "Linzer Innenstadt, Waldeggstraße etc.!") Wenn das einfache Rezept der Frau Abgeordneten Moser lautet, wir machen eine Transitschneise durch Linz und damit haben wir die Bevölkerung entlastet, dann tut mir das leid, ich kann das nicht verstehen.

Klar ist im Gesundheitsbericht heraus gekommen, dass in Regionen, wo eine erhöhte Verkehrsbelastung ist, auch die Krankenstände mehr sind. Also hier wirklich Maßnahmen zu setzen, wäre, glaube ich, ein Gebot der Stunde. Aber auch der Klimaschutzbericht zeigt, dass viele Maßnahmen in Oberösterreich bereits gegriffen haben, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen, sowohl in der Industrie als auch im Bereich der Landwirtschaft, ich habe es schon kurz angesprochen im Zwischenruf, stagnieren bzw. sogar zurückgegangen sind. Also hier sehen wir schon wesentliche Bereiche der klimarelevanten Ausstoßbereiche, die rückgängig sind, die stagnieren. Aber der Verkehr, der der Klimakiller Nummer eins ist, der wächst und wächst. Er wächst unter einem Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Haider, der die öffentlichen Verkehrsprojekte zwar immer wieder aufgelistet hat und auch wirklich viel investiert scheinbar, aber die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind davon unbeeindruckt. Da frage ich mich schon, wie wir Klimaschutzpolitik als wirkliche Querschnittsmaterie in Oberösterreich verstehen?

Die Initiativen im öffentlichen Verkehr, in den regionalen Verkehrskonzepten ist beim Klimapakt im Vordergrund gestanden, den Oberösterreich am 2.5., das wurde schon angesprochen, abgeschlossen hat. Warum sind Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr trotzdem nicht

wirklich spürbar? Ein Drittel der Klimabelastung wird vom Verkehr verursacht, das habe ich schon erwähnt, 1990 bis 2003 ist die CO<sub>2</sub>-Emission im Verkehr um 95 Prozent angestiegen, das sind 10 Millionen Tonnen, die zusätzlich noch eingespart werden müssen. Der Transport auf der Bahn hat den Äquivalent von 40 Tonnenkilometer CO<sub>2</sub>, der LKW dreieinhalb mal so viel, nämlich 137 Tonnenkilometer. Das heißt, jeder Transport der Güter, gerade der Transit auf der Bahn ist dem Vorzug zu geben, alles was mit dem LKW transportiert wird über viele, viele Kilometer hat eine dreieinhalb Mal höhere Belastung. Hier einzugreifen, glaube ich, ist ein Gebot der Stunde. Im Klimapakt wurde das vereinbart, Klimaschutz als zentrales Kriterium auch für Verkehrspolitik, Klimaschutz als Querschnittsmaterie, alle Ressorts haben sich verpflichtet, Verringerung der CO<sub>2</sub>-Ausstöße voranzutreiben. Ich freue mich auf den nächsten Klimaschutzbericht, wo wir auch den Verkehr, nach dem ja der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter so ambitionierte Projekte genannt hat, erreichen können, nur ich glaube es leidet Gottes noch nicht ganz, nachdem auch die SPÖ vehement auf den Ausbau der Straße setzt und nicht mit der gleichen Vehemenz den Ausbau der Schiene verlangt.

Es ist erstmals und einzigartig in Österreich, dass ein Gesamtverkehrskonzept mit Umwelt-schutzziele formuliert wurde, nicht nur eine Auflistung von Projekten, sondern wirklich genau dahingehend fixiert, auch wenn es dem Klubobmann Steinkellner nicht gefällt, die grüne Handschrift, ein gemeinsames Bekenntnis aller, die das Verkehrskonzept geschrieben haben, eine Verringerung von CO<sub>2</sub>, minus 14 Prozent vereinbart haben. (Zwischenruf Abg. Moser: "Papier ist geduldig, macht doch endlich etwas!") Das ist grüne Politik und nicht ein Aufzählen von gewissen Straßenprojekten, hier müssen wir ansetzen.

Noch ein paar Erklärungen, wenn es noch immer nicht in alle Köpfe hineingegangen ist, warum Vorrang der Schiene vor der Straße, vor allem vor der Autobahn, sein muss. Die Transitzunahme ist schon angesprochen worden. Wenn wir es jetzt nicht schaffen, in den neuen Entwicklungsländer, den neuen EU-Ländern wie eben in Tschechien, jetzt gleich den Güterverkehr auf die Bahn zu bringen, dann machen wir einen entscheidenden Fehler. Wir können nicht im Nachhinein verlangen, jetzt haben wir die Bahn ausgebaut, und die LKWs, die auf der Autobahn schon gefahren sind, wieder auf die Bahn zu bringen. Nein, wir müssen vorher die Summeraubahn ausbauen und dann erst weitere Schritte setzen.

Wie sollen wir einen Klimapakt einhalten, eine CO<sub>2</sub>-Reduktion, wenn wir nicht wirklich intensiv in die Schiene investieren, wenn wir nicht alles daran setzen, den öffentlichen Verkehr so auszubauen, dass er wirklich attraktiv genug ist für die Pendlerinnen und Pendler, für die Menschen in den Regionen? Pendlerströme sind schon angesprochen worden. Gerade wir vom Mühlviertel, gerade wir im Bezirk Rohrbach, haben eine sehr sehr hohe Pendlerate.

Was möglich ist, muss auf die Bahn verlagert werden. Es kann nicht angehen, dass wir immer den motorisierten Individualverkehr weiter steigern. Es kann nicht sein, dass immer jeder mit dem Auto herunter fahren muss. Es muss gelingen, die Leute, die in der Region um Linz herum wohnen, auf die Bahn zu bringen, und die Leute, die bereit sind, eine Stunde in der Bahn zu fahren, etwas mehr als mit dem Bus, aber hier eine Qualität vorzufinden, die auch die Zeit nutzen lässt zur Entspannung, zum Lesen aber auch zum Arbeiten. Wenn wir nicht den Standort Oberösterreich als Industriestandort gefährden wollen, dann müssen wir alles daran setzen, die Klimaschutzziele zu erreichen, weil sonst sind unsere Betriebe dazu angehalten, Pönalezahlungen zu leisten in Milliardenhöhe, weitere Schadenszahlungen zu leisten, wenn wir wieder Klimakatastrophen haben, wenn wir Wetterkatastrophen haben. Ich bringe nur in Erinnerung, wie viel es kostet, Kyrill und andere Ereignisse, die in den letzten Monaten stattgefunden haben.

Wenn es uns nicht gelingt, die Pendlerströme auf die Bahn zu bringen, (Zwischenruf Abg. Moser: "Die Pendler verhindern Arbeitsplätze in den Regionen!") werden wir das alles gefährden und hunderte Arbeitsplätze, tausende Arbeitsplätze gefährden und die Gesundheit der Menschen wesentlich beeinträchtigen. (Zwischenruf Abg. Moser: "Arbeitsplätze zu den Leuten!") Aber das ist nicht ganz das Thema heute. Wir haben heute die Infrastruktur, die Wege angesprochen. Und daher werde ich zusätzlich natürlich die Arbeitsplätze in der Region, (Zwischenruf Abg. Moser: "Mein Gott! Mein Gott!") Frau Abgeordnete Moser, ich weiß, ich reize Sie am allermeisten, aber scheinbar gehen Ihnen die Argumente aus, denn Sie bringen immer wieder die gleichen.

Abschließend darf ich als Mühlviertlerin noch um eine Erklärung bitten. Ich habe es bis heute noch nicht verstanden, weder von der SPÖ noch von der ÖVP, wie sie mir erklären wollen, wie nach dem Bau der Donaubrücke beim nach Hause fahren der Stau weniger wird. Es staut jetzt mehr, in den letzten Jahren, von Linz in das Mühlviertel als umgekehrt. Der Stau am Abend reduziert meine Freizeit, die Zeit, die ich mit den Kindern verbringen kann. Wie soll der Stau bitte weniger werden, wenn eine sechsspurige Autobahnbrücke noch mehr Autos in Richtung Mühlviertel schickt? Das erklären Sie mir bitte. Und ich freue mich sehr, wenn ich gelesen habe, das Mühlviertel darf nicht unter die Räder kommen. Aber mir hat der Zusatz gefehlt, das Mühlviertel darf nicht unter die Räder kommen, sondern muss dringendst auf Schiene kommen. Danke. (Beifall)

**Zweite Präsidentin:** Als Nächster zu Wort gemeldet ist der Herr Klubobmann Hirz. (Zwischenruf Abg. Mag. Steinkellner: "Noch einmal? Das war aber nicht ausgemacht mit dem Koalitionspartner!")

Abg. **Hirz:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen! Ich habe es schon einmal gesagt, dass ich glaube, dass die Verkehrsentwicklung, vor der wir stehen, mit Sicherheit die größte ökologische Herausforderung der nächsten Jahre sein wird und dass wir bei 90 Prozent CO<sub>2</sub>-Emissionszuwachs seit 1990 im Verkehr sicherlich sagen können, dass der Verkehr Klimakiller Nummer eins ist, und dass wir, ohne dass wir im Verkehr eine Trendwende schaffen, chancenlos sind, die Kyotoziele zu erreichen. Sie wissen, dass wir Strafgebühren in Milliardenhöhe zahlen müssen, wenn wir sie nicht erreichen. Und ich glaube, dass es besser ist, diese Gelder jetzt in Österreich und auch in Oberösterreich in den ÖV zu investieren.

Ich möchte jetzt noch einmal eingehen auf den Vorwurf der da steht, wenn es keinen Schulterschluss in Oberösterreich gibt, dann schwächt das sozusagen die Verhandlungsposition. Ich glaube, dass es eine dezidierte Erklärung der Bundesregierung gibt, dass Prioritäten gesetzt werden müssen. Ich behaupte, dass, wenn wir Prioritäten hier im Oberösterreichischen Landtag setzen, das unsere Verhandlungsposition stärkt und nicht schwächt. Ich glaube, dass es Situationen gibt, wo alles zu fordern auch heißt, manchmal nichts zu erreichen.

Und noch in Richtung dessen, was gesagt worden ist, über die Forderungen, die auf unserem Antrag drauf stehen. Es ist nicht eine Abschreibübung, Kollege Kapeller, sondern es geht darum, dass wir Projekte ausgewählt haben, wo wir wissen, dass es eine Gemeinsamkeit aller vier Fraktionen in diesem Landtag gibt und dass es eigentlich zu diesem Bereich und zu diesen Projekten eine Übereinstimmung geben müsste. Denn es geht ja nicht darum, und das sage ich auch noch einmal für die Grünen, es geht nicht darum, dass wir überhaupt keine Straßen bauen sollen. Natürlich muss es eine Ausgewogenheit der Verkehrsträger geben. Und es gibt ja auch genügend Straßen, für die wir auch eintreten. Aber jeder weiß, dass natürlich das Angebot auch die Nachfrage steuert.

Wenn es jetzt so ist, dass diese Entscheidung in die Richtung geht, dass zuerst S10 und Westring kommt, dann wird sich der Güterverkehr auch auf die Straße verlagern. Daher meinen wir, dass eine Umreihung, so wie das Bundesminister Faymann angekündigt hat, in Richtung Schiene durchaus Sinn macht und dass wir das auch entsprechend unterstützen sollten, weil ich noch einmal sage, dass dieses Konzept des Westrings aus 1970 besteht und seitdem eigentlich nicht mehr verändert wurde und nicht mehr den Anforderungen entspricht und auch nicht mehr die Verkehrslösung für Linz darstellt, (Zwischenruf Abg. Moser: "Herr Klubobmann! Es hat eine Neuplanung gegeben!") die Linz braucht.

Und weil gerade zuerst noch gesagt worden ist, die Handlungsfähigkeit: Diese beiden Anträge, die heute dringlich eingebracht worden sind, zeigen ja die Handlungsfähigkeit. Und das möchte ich jetzt auch noch in Richtung FPÖ sagen, Parteisprecher Strache hat ja diesen März am 13. erklärt, und zwar wörtlich, Österreich droht endgültig Transithölle - Bundesminister Faymann und Bundesminister Pröll sind dringend angehalten, Taten folgen zu lassen. Ich behaupte jetzt einmal, dass Bundesminister Faymann mit seiner Positionierung eigentlich Taten gesetzt hat und jetzt die FPÖ auch ihn unterstützen sollte, weil ich wirklich nicht die Logik verstehe, wie der Westring die Transithölle, die besteht, lösen soll. (Zwischenruf Abg. Moser: "Weiß ich wenigstens, was der Parteisprecher Strache gesagt hat!")

Und Letztes: Ich bin froh darum, dass es endlich einen Stadtrat gibt in Linz, der sich um das Problem kümmert, was passiert nach den so genannten Events im Linzer Stadion. (Zwischenruf Abg. Mag. Steinkellner: "Was passiert denn im Stadion?") Ich sage es dir. Mein letzter Event war das Bon-Jovi-Konzert mit 40.000 Personen. (Zwischenruf Abg. Mag. Steinkellner: "Wo war denn der?") Und Faktum war, dass das Konzert um 23.00 Uhr aus war, dass der letzte Zug um 22.43 nach Wien gefahren ist, dass die, die mit dem Zug angereist sind, nicht mehr nach Hause gekommen sind, dass sozusagen ein Bus nach dem anderen gekommen ist, wo nur 60 Personen hineinpassen, und das bei 40.000 Leuten. Das ist etwas, was man sich genau anschauen muss und wo endlich einmal ein Konzept her gehört und wo nicht nur immer die Position eingenommen werden kann, (Zwischenruf Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Haider: "Sonderzüge gibt es schon!") es kommt von den Linz-Linien ein Bus nach dem anderen und dann bringen wir schon irgendwie die Menschen weg. (Zwischenruf Abg. Moser: "Ihr hättet es ja ändern können!") Also, da bin ich wirklich froh, dass es endlich einmal eine Studie geben soll, wo man sich überlegt, wie kann man denn das regeln und dass es einmal jemanden gibt, der sich um dieses langjährige Problem annimmt. Danke. (Beifall. Zwischenruf Abg. Mag. Steinkellner: "Ich warte auf den Antrag, Straßenbahn auf die Gugl!")

**Zweite Präsidentin:** Zu Wort gemeldet ist der Herr Klubobmann Dr. Fraiss. Ich mache aufmerksam, er ist der vorläufig letzte gemeldete Redner.

Abg. **Dr. Fraiss:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Um ein Missverständnis gleich vorweg auszuräumen: Es hat sich bei dieser Sondersitzung des Landtags nicht um eine Panikreaktion, Kollege Brunmair, gehandelt, von meiner Warte her wäre auch der Donnerstag genauso möglich gewesen, weil wir eine Ausschusssrunde haben. Das wäre zeitlich sehr einfach gewesen. Es war aus Rücksichtnahme auf die Regierungsmitglieder. Ein anderer Tag ist empfohlen worden und daher ist es so festgelegt worden. Es ist das nicht von uns ausgegangen, sondern es war eine Rücksichtnahme, weil natürlich die zuständigen Regierungsmitglieder und vor allem der Landeshauptmann sich auch dazu zu Wort melden wollten.

Zweiter Punkt, meine sehr verehrten Damen und Herren. Unsere Absicht war es nicht, heute in kleinkariertem, provinzieller Kampfesmutigkeit gegeneinander loszugehen. Unsere Absicht war einfach eines: Die Leute draußen erwarten von uns Lösungen, meine sehr verehrten Damen und Herren. Und die Menschen schauen auf uns, ob wir jetzt etwas weiter bringen oder nichts weiter bringen. Und wir stehen davor, dass wir als Land Oberösterreich gegenüber dem Bund nicht über eine Wunschliste diskutieren, sondern wir diskutieren über eine Liste von bereits vereinbarten Projekten. Und das, Kollege Hirz, ist auch der ganz wesentliche Unterschied, wir verhandeln nicht mehr irgendwelche Wünsche, (Zwischenruf Abg. Hirz: "Aber was verhandeln wir?") die frei erfunden werden und wo man sagt, das sollte auch noch hinein kommen. Das sind längst Projekte, die seit 30 Jahren verhandelt, diskutiert werden, und sie entsprechen auch bereits dem gängigen Standard, auch dem Verkehr von heute. Nicht in perspektivischer Form, was in den nächsten Jahren sein wird. Frage bitte die Linzer, frage die Rohrbacher, ob sie der Meinung sind, schon die letzten Jahre hätten doch diese Straßen gebaut werden sollen. Und das wäre aus meiner Sicht heraus der richtige Weg gewesen. (Beifall) Und weil es nicht stattgefunden hat, haben wir gesagt, jetzt ist aber Schluss. Die Oberösterreichinnen und Oberösterreichler erwarten von uns eine klare Positionierung von dem, was die oberösterreichischen Regierungsmitglieder mit dem Bund verhandelt haben.

Ich bin ja ganz erstaunt darüber, dass die Grünen im Grunde zuschauen, wie der Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl die Verhandlungen mit dem Bund führt, kein einziges Mal dagegen demonstrieren und sagen, da hätten sie etwas dagegen. Doch jetzt, wo es um die entscheidenden Verhandlungen geht, wo Land und Bund verhandeln, sagt man plötzlich nein, das funktioniert so nicht. Ich respektiere eure Parteimeinung, aber ihr hättet ja schon längst einmal aufschreien können dagegen, dass der Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl mit dem Bund überhaupt verhandelt, wenn ihr der Meinung seid. Ihr habt Stillschweigen gewahrt bis zuletzt. Oder zweiter Fall in dieser Frage, meine sehr verehrten Damen und Herren der Grünen: Da hat der Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl am 13. Jänner 2005 eine Pressekonferenz bzw. eine Presseunterlage über den Landespressedienst herausgegeben, welche Vorzüge der Westring in mengenmäßiger Art aber auch in qualitativer Art, was die Luftgüte betrifft, bringt, am 13. Jänner 2005.

Ich habe nicht einmal den geringsten Anlass gehabt, warum ich an dem zweifeln sollte. Für mich sind die Zahlen großartig. Wenn ich da lese, dass in bestimmten Straßen, wie Hopfengasse, Sandgasse, weil gerade dort beim Römerbergtunnel zum Beispiel die Stickoxydbelastung und Ähnliches sehr hoch sind, wir um 40 bis 60 Prozent Verkehrsaufkommensreduktion haben und gleichzeitig damit verbunden auch eine Reduktion der Abgase erreichen. Wollt Ihr das, oder nicht? (Zwischenruf Abg. Moser: "Nein!") Verwundert bin ich nur aus einem einzigen Grund, dass von 2005, vom Jänner 2005, bis heute der zuständige Umweltlandesrat nicht gesagt hat, das stimmt alles nicht. Oder ist er heute nur dagegen aus einem Justamentstandpunkt? Die Menschen, meine sehr verehrten Damen und Herren, erwarten von uns keine Justamentstandpunkte, sie erwarten von uns klare Lösungen und nicht kleinliches Hickhack.

Deshalb sind wir heute mit unserem gemeinsamen Antrag hereingegangen, weil wir der Meinung sind, und das ist einfach ein Faktum, wenn Oberösterreich mit zwei Anträgen, meine sehr verehrten Damen und Herren, heute aus diesem Haus hinaus geht, dann wird man in Wien über Oberösterreich zumindest lächeln. Aber es wird im Grunde schwer vermittelbar sein, warum es eine Landtagsresolution gibt von drei Fraktionen und warum es letztendlich eine Koalitionsresolution gibt mit zwei Fraktionsunterschriften. Ich ersuche euch noch einmal das zu überlegen, worum es in Wien geht, um jene Umsetzung von Projekten, die über Jahre

und Jahrzehnte schon verhandelt und diskutiert werden, die wir dringendst brauchen. Und bitte nicht zu argumentieren und uns nicht zu unterstellen, wir möchten nicht gleich wichtig wie ihr die Schienenprojekte haben. Wir wollen sie genauso haben. Aber es kann nicht der Kaufpreis gegenüber Wien sein, dass wir sagen, weil der Bund gesagt hat, wir sollen ein wenig weniger haben, nehmen wir einfach ein paar Straßen heraus, die verhandelt worden sind. Da unterscheiden wir uns. Wir wollen beides haben, meine sehr verehrten Damen und Herren. Das war der Grund dieser heutigen Landtagssondersitzung. Und wir werden weiterhin alles betreiben, und ich lade noch einmal ein, versuchen wir wirklich das, was der Herr Landeshauptmann gesagt hat: Aber ich appelliere auch an die ÖVP, das Gemeinsame in dieser Frage auch ernst zu nehmen. Dann machen wir etwas für Oberösterreich, haben eine starke Position für Oberösterreich und werden gegenüber dem Bund jene uns zugesagten und vereinbarten Projekte auch umsetzen können. Ich ersuche Sie noch einmal darüber nachzudenken und in sich zu gehen und wirklich eine gemeinsame Landtagsresolution als Zeichen der Stärke gegenüber dem Bund zu beschließen. Danke. (Beifall)

**Zweite Präsidentin:** Zu Wort gemeldet ist der Kollege Eidenberger.

Abg. **Eidenberger:** Sehr geschätzte Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe heute hier den Ausführungen als Mandatar dieser Region, die hier mit diesem Antrag betroffen ist, sehr interessiert zugehört. Ich muss sagen, ich war begeistert darüber, wie man über Stunden allgemeine Erklärungen abgeben kann, die zum Teil sehr tiefgründig waren, unheimlich viel Wahrheit in sich beinhaltet haben. Ich möchte, ohne das Ganze hier zu verzögern, doch noch einige Minuten auf einige Fakten dieser Region eingehen, die diese Investition, wie ich glaube, mehr als berechtigen.

Das Mühlviertel war, wie wir alle wissen, von 1945 bis 1955 von den Russen besetzt. In diesen zehn Jahren wurden die wenigen Betriebe, (Zwischenruf Abg. Eisenrauch: "Das ist ja schon lang aus!") die in dieser Region beheimatet waren, zum Großteil von der russischen Besatzungsmacht abmontiert. Das heißt, das ganze Mühlviertel war nach diesen zehn Jahren Besatzungszeit eigentlich von Firmen und von Arbeitsplätzen leer. In der gleichen Zeit, in der das Mühlviertel entleert wurde, hat der Süden des Bundeslandes bereits das Glück gehabt, dass dort die Amerikaner dankenswerter Weise in großem Maße bereit waren, dort in Firmen in den Aufbau zu investieren. Und wenn ich mir dann die Bevölkerungsentwicklung dieser Region ansehe, dann weiß ich, dass sich diese von 1961 bis 2001 im Mühlviertel verdoppelt hat. Wir haben heute nicht mehr 40.000, wir haben heute über 80.000 Bewohner!

Und jetzt stelle ich die Frage: Sind auch die Anzahl der Arbeitsplätze der Region in diesen vier Jahrzehnten verdoppelt worden oder ist eigentlich fast gar nichts passiert? Im Bezirk Urfahr-Umgebung, immerhin ein Stadtrandbezirk im so genannten Speckgürtel von Linz, sind heute immer noch 78 Prozent Pendler! Bei uns werden die Kinder schon als Pendler geboren! Wenn ein Kind in die Mittelschule, ins Gymnasium gehen möchte, muss es nach Linz fahren, wo es dort dankenswerter Weise erstens eine Schule vorfindet und zweitens in weiterer Folge dann einen qualifizierten Arbeitsplatz.

Ich frage mich, warum die Gewerbetreibenden der Region nicht schon seit Jahrzehnten Gas geben. Man muss sich vorstellen, und Kollegin Schwarz, du siehst es ja auch Tag für Tag wahrscheinlich, wenn sich hier Klein- und Mittelbetriebe mit ihren Bussen hereinquetschen, weil sie auch in Linz Gott sei Dank Aufträge zu erfüllen haben, und dann oft stundenlang im Stau stehen. Und jetzt sage ich, vier Leute in einem Kleinbus sind gleich vier Stunden Arbeitsausfall. Das muss sich noch rechnen. Der soll dann auch noch, wie ich glaube, im Wettbewerb konkurrenzieren können. Gelänge es jetzt ein Prozent dieser Arbeitsplätze jetzt tat-

sächlich von der Stadt auf das Land zu bekommen, und da hilft dir auch das Lachen nichts, da musst du zuhören, vielleicht erfährst du ein paar neue Sachen, gelänge es ein Prozent dieser Arbeitsplätze in unserer Region anzusiedeln, den Kaufkraftabfluss um ein Prozent zu vermindern, dann wären das in der Region 40 Arbeitsplätze!

Immerhin hat unser Bezirk nach wie vor 35 Millionen Euro Kaufkraftabfluss. Als Bürgermeister weiß ich, was das heißt. Genau dieses Geld geht uns in den Gemeindestuben hinten und vorne ab. Und weil wir schon dabei sind, beim Zug: Dipl.-Ing. Robert Struger von den ÖBB wird bestätigen, dass der Eidenberger seit wahrscheinlich ungefähr 15 Jahren ein ganz vehementer Befürworter und Unterstützer der Mühlkreisbahn ist, dass wir da Gewaltiges miteinander, nicht nur im Bereich Walding, geleistet haben. 1989, als der ominöse Ruck-Zuck-Zug installiert wurde, befördert die Mühlkreisbahn 250 Personen, heute sind es 4.600 beförderte Personen. Und wenn jetzt die City-S-Bahn kommt, und ich kann dir auch dieses Projekt sehr, sehr genau schildern, weil ich in ungefähr 15, 16, 17 Veranstaltungen im Mühlviertel aus persönlichster Überzeugung nach wie vor werbe und dort das Projekt sehr, sehr genau kenne, wenn die City-S-Bahn kommt, dann kann sie maximal 35 Prozent der heutigen Frequenz noch dazu aufnehmen, aber nicht mehr!

Zurück zum Güterverkehr, weil das auch richtigerweise eingeworfen worden ist betreffend CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Warum ist denn der Güterverkehr auf der Mühlkreisbahn vor einigen Jahren, nachdem er jahrelang durch finanzielle Unterstützung von Haider Erich am Leben erhalten wurde, letztendlich trotzdem abgestellt worden? Weil die großen Betriebe selbst gesagt haben, dass das kein Zustand mehr ist, hinauf auf den LKW und geht schon! (Zwischenruf Abg. Schwarz: "Stimmt aber nicht!")

Wir haben heute auf der B 127, 27.000 Fahrbewegungen pro Tag. Wir haben derzeit 4.600 beförderte Personen auf der Bahn. Wir wissen zudem, dass die meisten Leute ungefähr innerhalb von zwei Stunden ihre Arbeit in der Früh beginnen. Das heißt, irgendwo zwischen halb sieben Uhr und halb neun Uhr spielt sich das ab. Wir wissen aber auch, dass die Bundesstraße mit maximal 1.700 Fahrbewegungen pro Stunde ausgelastet ist, dass nicht mehr Platz haben! Darum ist es für uns so wichtig, dass wir, bevor wir in das Nadelöhr Rudolfstraße Urfahr kommen, dieses Ventil 4. Donaubrücke haben, das uns in die Region bringt, wo heute Wirtschaft passiert, wo die Betriebe wie die Schwammerl aus dem Boden schießen, nämlich im Bereich zwischen Linz und Wels. Das kann jeder nachvollziehen.

Wenn ich ein sehr umweltbewusster Mensch bin - und wir haben in meiner Gemeinde zwei große Park-and-Ride-Anlagen aus Überzeugung gebaut, sage ich jetzt einmal, und würde es gehen, wahrscheinlich noch eine dritte - und in St. Martin im Mühlkreis wohne, das ist zirka 15, 16 Kilometer von Linz entfernt, und ich mit dem öffentlichen Verkehr an meinen Arbeitsplatz in der voest kommen möchte, dann habe ich keine andere Chance, als ich fahre mit dem PKW, weil ich irgendwo disloziert weit weg vom Bus und vom Zug bin, zum Park-and-Ride-Parkplatz Rottenegg. Dann steige ich um, fahre elf Kilometer mit der Mühlkreisbahn nach Urfahr; dort stehe ich beim Puffer an, steige in die Straßenbahn, fahre mit der Straßenbahn über die Brücke, steige in das vierte Verkehrsmittel, in den O-Bus um dann zur voest zur kommen. Für 15, 16, 17 Kilometer in einer Fahrtrichtung vier verschiedene Verkehrsmittel! Ich glaube, das kann man niemandem zumuten.

Haben wir denn vergessen, dass sich heute - anders als 1888, als sie eröffnet worden ist - die Siedlungen weit entfernt von der Mühlkreisbahn befinden und dass wir halt größte Probleme haben, tatsächlich die Leute zu modernst errichteten Park-and-Ride-Anlagen zu bringen. Das ist ja genau unser großes Problem. Mein Credo heißt, liebe Kollegin Schwarz, mein

Credo heißt, und da wäre hier das Forum gewesen, da auch das Wort zu erheben, Arbeitsplätze endlich in der Region zu installieren, damit sich dort etwas entschärft. Weil eines ist sicherlich klar, wenn ich heute einen Betrieb hätte und ich überlege mir tatsächlich in der Region, wo großer Arbeitsmangel herrscht, wo ich hoch qualifizierte Leute habe, also, ich glaube, das wissen sehr viele Linzer Betriebe zu schätzen, wenn ich heute sage, ich habe einen Handwerker aus dem Mühlviertel, sagt jeder, super, da weiß ich, da steckt eine Qualität dahinter. Das sage ich aus tiefer Überzeugung, wenn ich jeden Tag in der Früh höre von Puchenu, von Ottensheim, von Linz beginnend ist ein fünf, sieben, elf Kilometer langer Stau. Also da habe ich keine Veranlassung, dann dort mich in dieser Region zu etablieren und dort meinen Betrieb zu eröffnen. Das nur vielleicht auch zur Umrahmung dessen, was heute nicht gesagt worden ist.

Ich bitte euch wirklich, sich der Verantwortung für diese Region bewusst zu sein! Ich bin bei euch, CO<sub>2</sub>-Ausstoß, wo es geht zu minimieren. Ich bin bei vielen anderen Sachen, aber man kann nicht alle diese Ansichten auf gerade diese speziellen Erfordernisse dieser Region, dieser Bezirke Urfahr und Rohrbach, auch überwälzen. Darum bitte und ersuche ich euch umzudenken. (Beifall)

**Zweite Präsidentin:** Zu Wort gemeldet ist Herr Kollege Georg Ecker.

Abg. **Ecker:** Frau Präsidentin, geschätzte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die vierte Donaubrücke und der Westring, ein ganz wichtiges Projekt aus Sicht vom Bezirk Rohrbach. Die vierte Donaubrücke ist eine Verbindung nach Linz und darüber hinaus, denn wir aus dem Bezirk Rohrbach haben immer dieses Projekt gefordert, haben immer geschaut, dass dieses Projekt auch verwirklicht wird, weil es auch für unsere Pendler dementsprechend wichtig ist, dass der Stau jeden Tag in der Früh Richtung Linz wesentlich kürzer wird oder zur Gänze wegfällt.

Aber nicht nur für die Pendler ist diese Verbindung eine wichtige, sondern auch für die ganze Entwicklung unserer Region. Denn die Region um den Bezirk Rohrbach, um das obere Mühlviertel ist auch dementsprechend auf diese Verbindung angewiesen, weil auch hier neue Arbeitsplätze entstehen sollten und bestehende Arbeitsplätze gesichert werden. Westring, vierte Donaubrücke sind für jeden Betrieb, der sich im Bezirk Rohrbach ansiedeln will, eine wichtige Verkehrsverbindung, denn dort, wo die Infrastruktur vorhanden ist, wo die Infrastruktur verbessert wird, gehen wir auch damit einher, dass es sichergestellt wird, dass auch diese Betriebsstandorte in Zukunft bebaut und errichtet werden, denn der Güterverkehr im Zusammenhang mit der Mühlkreisbahn ist aus dieser Sicht nicht mehr zu bewerkstelligen, weil ja dieser Güterverkehr eingestellt worden ist. Daher können wir den Güterverkehr nicht auf die Mühlkreisbahn umlenken und hier eine neue Verkehrsschiene aufbauen.

Wirtschaftsstandort heißt auch, in nächster Zeit eine Arbeitsplatzsicherheit für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in unserem Bezirk zu gewährleisten. Genau diese Arbeitsplätze sollen in Zukunft mehr werden, damit wir die Pendlerströme nach Linz etwas verringern können, denn es soll in Zukunft der Betrieb zu den Arbeitnehmerinnen und zu den Arbeitnehmern gehen, nicht umgekehrt.

Eine zeitgemäße Verkehrsverbindung, glaube ich, ist auch notwendig für die gesamte Region, für die Zukunft auch im gesamten Gebiet Rohrbach, Urfahr und darüber hinaus, denn es ist wichtig, dass eben diese gemeinsame Anstrengung auch mit dem Land Oberösterreich abgesprochen ist und dass hier unser Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl und auch unser Finanzreferent, unser Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer dahinter steht, dass die-

se Verwirklichung auch in nächster Zeit statt findet. Wir haben immer darauf gewartet, dass es in den Jahren auch eine Zusage gibt. Diese Zusage ist im letzten Jahr gemacht worden seitens des Bundesministeriums. Und diese Zusage wollen wir auch in Zukunft eingehalten haben und diese Zusage auch vom neuen Minister Faymann umgesetzt gesehen haben und dass wir auch in Zukunft auch diese Maßnahmen wieder vorantreiben, dass wir auch in Zukunft diese Zusage auch dementsprechend deponieren wieder auf Bundesebene und dass diese Zusage auch wirklich im Jahr 2009 umgesetzt wird.

Wir aus den Regionen haben auch die Initiative "Pro Westring, vierte Donaubrücke" gegründet. Genau diese Initiative soll auch in Zukunft gewährleisten, dass wir auch wirklich hinter dem Projekt stehen und dass für unsere Region auch dieses Projekt besonders wichtig ist. Die anderen Kollegen aus unserer Umgebung, aus unserem Bezirk Urfahr und Rohrbach haben hier mehr Unterstützung erwartet. Ich hoffe, dass das auch in nächster Zeit gelingt, diese Kollegen auch dementsprechend zu animieren, dass sie bei dieser überparteilichen Initiative weiterhin dabei sind und diese Initiative unterstützen. Ich glaube, gemeinsam werden wir hier im Landtag auch diese Resolution beschließen, und gemeinsam werden wir auch schauen, dass die Regionen außerhalb vom Zentralraum wieder gestärkt werden. Das sind Projekte, die dies unterstützen. Herzlichen Dank für die Unterstützung und weiterhin auch viel Erfolg, dass wir dies erreichen. (Beifall)

**Zweite Präsidentin:** Ich bedanke mich. Es liegt mir keine weitere Wortmeldung vor. Ich schließe somit die Wechselrede und lasse abstimmen. Wir beginnen mit der Beilage 1138/2007, es ist dies der Bericht des Ausschusses für Verkehrsangelegenheiten betreffend Sicherung der oberösterreichischen Verkehrsinfrastrukturprojekte. Ich bitte jene Kolleginnen und Kollegen, die dem Antrag zur Beilage 1138/2007 zustimmen, ein Zeichen mit der Hand zu geben. (Die Abgeordneten der Fraktion der Österreichischen Volkspartei, die Abgeordneten der sozialdemokratischen Fraktion und die Abgeordneten der freiheitlichen Fraktion heben die Hand.) Ich stelle fest, dieser ist mit Stimmenmehrheit angenommen worden.

Ich lasse abstimmen über die Beilage 1136/2006 und bitte jene Kolleginnen und Kollegen, die dem Antrag zur Beilage 1136/2007, es ist dies der von den Abgeordneten der Grünen und der ÖVP eingebrachte Initiativantrag der unterzeichneten Abgeordneten des Oberösterreichischen Landtags betreffend Sicherung der oberösterreichischen Verkehrsinfrastrukturprojekte zustimmen, ein Zeichen mit der Hand zu geben. (Die Abgeordneten der Fraktion der Österreichischen Volkspartei und die Abgeordneten der Fraktion der Grünen heben die Hand.) Ich stelle fest, dieser Antrag ist mit Stimmenmehrheit angenommen worden.

Ich lasse abstimmen über die Beilage 1137/2007, es ist dies der von den Abgeordneten der ÖVP und den Grünen eingebrachte Initiativantrag der unterzeichneten Abgeordneten des Oberösterreichischen Landtags betreffend die Einladung von Bundesminister Werner Faymann. Ich bitte jene Kolleginnen und Kollegen, die dem Antrag zur Beilage 1137/2007 zustimmen, ein Zeichen mit der Hand zu geben. (Alle Abgeordneten heben die Hand.) Ich stelle fest, dieser ist einstimmig angenommen worden.

Wir kommen zur Beilage 1139/2007, es ist dies der Geschäftsantrag des freiheitlichen Abgeordneten Klubobmann Mag. Günther Steinkellner betreffend die Zuweisung der Beilagen 1125/2007, 1128/2007 und 1129/2007 an den gemischten Ausschuss, Sozialausschuss und Ausschuss für Bildung, Jugend und Sport. Diese Beilagen sind bei der letzten Landtagssitzung im Zusammenhang mit den Vorfällen in Gramastetten eingebracht worden und wurden den entsprechenden Fachausschüssen zugewiesen. Ich eröffne über den Geschäftsantrag auf Zuweisung der vorhin genannten Beilagen an den gemischten Ausschuss die Wechsel-

rede und stelle fest, dass niemand zu Wort gemeldet ist. Ich bitte jene Kolleginnen und Kollegen, die dem Antrag zur Beilage 1139/2007 zustimmen, ein Zeichen mit der Hand zu geben. (Alle Abgeordneten heben die Hand.) Dieser ist einstimmig angenommen worden.

Somit ist die Tagesordnung erschöpft und die Sitzung geschlossen. Danke.

(Ende der Sitzung: 12.33 Uhr)