

Stenographischer Bericht

21. Sitzung des Steiermärkischen Landtages

XIV. Gesetzgebungsperiode – 29. Jänner 2002

Inhalt:

Personelles:

Entschuldigt: Abg. Kröpfl, Abg. Mag. Dr. Rauch, Abg. Wicher.

Antrag der Abgeordneten Schrittwieser, Lechner-Sonnek, Dipl.-Ing. Grabner, Hagenauer, Gennaro, Mag. Zitz, Gross, Dr. Bachmaier-Geltewa, Kaufmann, Mag. Erlitz, Dr. Reinprecht, Böhmer, Halper, Stöhrmann, Prattes, Kollegger, Detlef Gruber, Schleich, Mag. Lackner und Margarethe Gruber und Dr. Rieder gemäß Paragraf 13 Absatz 5 Landes-Verfassungsgesetz 1960 in Verbindung mit Paragraf 40 Absatz 6 GeoLT zur Einberufung einer außerordentlichen Sitzung des Landtages zwecks Einbringung Dringlicher Anfragen gemäß § 68 GeoLT, betreffend den Österreichischen Generalverkehrsplan, Auswirkungen auf die Steiermark.

Dringliche Anfrage der Abgeordneten der FPÖ und ÖVP an Herrn Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl, betreffend Steirische Infrastrukturprojekte.

Begründung der Dringlichen Anfrage: Abg. Lafer.

Beantwortung der Dringlichen Anfrage: Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögg.

Dringliche Anfrage der Abgeordneten der SPÖ und der Grünen an Landeshauptmann Klasnic, betreffend das politische Vorwagen der steirischen ÖVP- und FPÖ-Regierungsmitglieder bei der Erstellung des Österreichischen Generalverkehrsplanes.

Begründung der Dringlichen Anfrage: Abg. Schrittwieser.

Zur Geschäftsordnung: Abg. Lafer, Abg. Dr. Lopatka, Abg. Schrittwieser, Abg. Lafer .

Beantwortung der Dringlichen Anfrage: Landeshauptmann Klasnic.

Dringliche Anfrage der Abgeordneten der Grünen und der SPÖ an Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl, betreffend Generalverkehrsplan.

Begründung der Dringlichen Anfrage: Abg. Hagenauer.

Beantwortung der Dringlichen Anfrage: Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl.

Redner zu den Dringlichen Anfragen: Abg. Straßberger, Abg. Gennaro, Abg. Wiedner, Abg. Hagenauer, Abg. Gangl, Abg. Stöhrmann, Abg. Graf, Abg. Margarethe Gruber, Abg. Bacher, Abg. Schleich, Abg. Majcen, Abg. Prattes, Abg. Böhmer, Abg. Detlef Gruber, Abg. Hagenauer, Abg. Dipl.-Ing. Grabner.

Beschlussfassung.

Beginn der Sitzung: 11.06 Uhr.

Präsident Purr: Hohes Haus!

Heute findet eine außerordentliche Sitzung des Steiermärkischen Landtages – es ist dies die 21. Sitzung – in der laufenden XIV. Gesetzgebungsperiode statt.

Ich begrüße alle Erschienenen, im Besonderen die Mitglieder der Steiermärkischen Landesregierung mit Frau Landeshauptmann Waltraud Klasnic an der Spitze sowie die Damen und Herren des Bundesrates.

Entschuldigt sind die Abgeordneten Kröpfl, Dr. Rauch und Wicher.

Die Einberufung zu dieser außerordentlichen Sitzung erfolgt über Antrag der Abgeordneten Schrittwieser, Lechner-Sonnek, Dipl.-Ing. Grabner, Hagenauer, Gennaro, Mag. Zitz, Gross, Dr. Bachmaier-Geltewa, Kaufmann, Mag. Erlitz, Dr. Reinprecht, Böhmer, Halper, Stöhrmann, Prattes, Kollegger, Dr. Gruber, Schleich, Mag. Lackner und Margarethe Gruber und Dr. Rieder vom 24. Jänner 2002 gemäß Paragraf 13 Absatz 5 des Landes-Verfassungsdienstes 1960 in Verbindung mit Paragraf 40 Absatz 6 GeoLT zwecks Einbringung Dringlicher Anfragen gemäß Paragraf 68 GeoLT, betreffend den „Österreichischen Generalverkehrsplan, Auswirkungen auf die Steiermark“.

Gemäß Paragraf 13 Absatz 5 des Landes-Verfassungsgesetzes 1960 in Verbindung mit Paragraf 40 Absatz 6 GeoLT ist der Präsident verpflichtet, den Landtag zu einer außerordentlichen Sitzung binnen fünf Tagen einzuberufen, wenn wenigstens ein Fünftel der Mitglieder es verlangt.

Der Antrag ist von insgesamt 21 Abgeordneten, und zwar von 18 Abgeordneten der SPÖ und drei Abgeordneten der Grünen, unterzeichnet und entspricht daher den Bestimmungen der Geschäftsordnung des Steiermärkischen Landtages.

Hinsichtlich der eingebrachten Anträge wird eine Liste im Laufe der Sitzung aufgelegt werden.

Eingebracht wurde eine Dringliche Anfrage von den Abgeordneten der FPÖ und ÖVP an Herrn Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Leopold Schögggl, betreffend „Steirische Infrastrukturprojekte“.

Weiters wurde eingebracht eine Dringliche Anfrage von den Abgeordneten der SPÖ und den Grünen an Frau Landeshauptmann Waltraud Klasnic, betreffend „das politische Vorwagen der steirischen ÖVP- und FPÖ-Regierungsmitglieder bei der Erstellung des Österreichischen Generalverkehrsplans“ sowie eine Dringliche Anfrage der Grünen und der SPÖ an Herrn Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Leopold Schögggl, betreffend „Generalverkehrsplan“.

Diese eingebrachten Dringlichen Anfragen haben die gemäß Paragraph 68 GeoLT erforderliche Unterstützung.

Gleichzeitig wurde jeweils die Abführung einer Wechselrede beantragt.

Auf Grund der Beratungen in der Präsidialkonferenz wird die Wechselrede zu den drei Dringlichen Anfragen in einem abgeführt.

Ich weise darauf hin, dass gemäß Paragraph 68 Absatz 5 GeoLT bei Begründung einer Dringlichen Anfrage und in der Wechselrede kein Redner länger als 20 Minuten sprechen darf.

Wir kommen nun zur Behandlung der Dringlichen Anfrage der FPÖ und der ÖVP an Herrn Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Leopold Schögggl, ich erteile Herrn Landtagsabgeordneten Franz Lafer das Wort zur Begründung der Dringlichen Anfrage, betreffend „Steirische Infrastrukturprojekte“.

Abg. Lafer (11.11 Uhr): Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Frau Landeshauptmann, sehr geehrte Regierungsmitglieder, geschätzte Damen und Herren des Hohen Hauses!

Die Steiermark wurde in den letzten Jahrzehnten gerade von SPÖ-Verkehrsministern in der Bundesregierung stiefmütterlich behandelt. (Abg. Schrittwieser: „Das glaubst du selber nicht, was du sagst!“) Klingende Namen, lieber Siegi, waren unter den SPÖ-Ministern, die von 1970 bis 2000, also ganze 30 Jahre lang, die Verantwortung für die Verkehrsinfrastruktur getragen haben.

Da hat es auch keine Rolle gespielt, ob die zuständigen Verkehrsreferenten auf Landesebene von der ÖVP oder – wie in den letzten Jahren – von der SPÖ gestellt wurden. Keiner, ich sage ausdrücklich keiner, konnte große Verbesserungen für die Situation der Steiermark erreichen.

Völlig versagt hat die Verkehrspolitik der SPÖ-Verkehrsminister in Bezug darauf, dass sich durch den Wegfall des Eisernen Vorhanges und des Zerfalls des Staates Jugoslawien im Zeitraum von 1989 bis 1991 neue verkehrspolitische Notwendigkeiten ergeben haben. Jetzt – mehr als zehn Jahre später – steht die Steiermark vor dem Problem, entsprechende Verkehrsverbindungen nach Slowenien und Ungarn erst schaffen zu müssen.

In den letzten zehn Jahren sind die SPÖ-Verkehrsminister kläglich daran gescheitert, Verkehrskonzepte für Österreich zu erstellen. Das österreichische Gesamtverkehrskonzept 1991, der Master-Plan 1998, die GSD-Studie 1999, das ist die Gestaltung des Straßennetzes im donaueuropäischen Raum, waren nur Versuche, die kein Endergebnis gebracht haben. Ich wiederhole es, kein Endergebnis!

Meine Damen und Herren, nunmehr ist es gelungen, nach intensiven Verhandlungen zwischen Bund und den Ländern, einen Generalverkehrsplan Österreich zu erstellen, der alle Verkehrsprojekte von überregionaler Bedeutung beinhaltet. Ein Zielkatalog, bei dem die Verantwortlichen von Bund und jene der neun Bundesländer über Parteigrenzen hinweg eine Einigung über die langfristigen Entwicklungen der Verkehrswege finden mussten. Im Sinne der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreichs wird das Zustandekommen dieses längerfristigen Verkehrsplanes von allen Betroffenen positiv bewertet, ausgenommen der SPÖ Steiermark.

Gerade unserem Landeshauptmannstellvertreter Leopold Schögggl ist es gelungen, im Vergleich zum Rohentwurf vom Dezember 2000, bedeutende Verbesserungen für die Steiermark sicherzustellen. Vor allem, weil sowohl im Bereich des Ausbaues des Schienennetzes wie auch des Straßennetzes ein irrsinniger Aufholbedarf bestand. Darüber wird aber unser Landeshauptmannstellvertreter Schögggl heute noch berichten. (Abg. Gennaro: „Märchenstunde haben wir keine!“)

Meine Damen und Herren – werdet nicht unruhig, es kommt eh noch –, seit knapp zwei Jahren gibt es in der Bundesregierung einen freiheitlichen Verkehrsminister. Seit November 2000 gibt es auch einen Landesrat, Landeshauptmannstellvertreter Leopold Schögggl, der für die Infrastruktur der Steiermark zuständig ist. Seit diesem Zeitpunkt sind absolut positive Schritte entwickelt worden und sie werden in der nächsten Zeit auch umgesetzt.

Von Seiten der SPÖ wird nun gefordert, alle Versäumnisse der SPÖ-Verkehrspolitik der letzten 30 Jahre in zwei bis drei Jahren aufzuholen. Meine Damen und Herren der SPÖ, das ist eine völlig unseriöse und polemische Politik, die wir ablehnen. (Beifall bei der FPÖ.)

Landeshauptmannstellvertreter Leopold Schögggl wird Ihnen in der Beantwortung noch ausführen, was in der nächsten Zeit passieren wird. Ich darf hier vielleicht einige Stichworte erwähnen: Der Bau der Koralmbahn, die Strecke Gloggnitz–Mürzzuschlag inklusive Ausbau des Semmeringbasistunnels, der Ausbau der Strecke Werndorf–Spielfeld, der Ausbau der Straße Bruck–Graz, die Verbindung Steirische Ostbahn–Koralm, die Schleife Selzthal sowie der Ausbau der S 36 zwischen Judenburg und Scheifling – (Abg. Schrittwieser: „Bis 2021, super!“) um nur einige wichtige Projekte zu nennen – sind maßgebliche Infrastrukturprojekte, lieber Siegi, die in nächster Zeit in unserem Bundesland umgesetzt werden. Und Kritiker sollten versuchen, die entsprechenden Papiere richtig zu lesen und richtig zu verstehen. Aber die SPÖ sieht ja die Verkehrspolitik nur mit einem Auge.

Der Generalverkehrsplan ist nicht alles, was die Steiermark im Bereich der Infrastruktur zu schaffen hat. Projekte, die in der Steiermark auch umgesetzt werden müssen, wie etwa Landesstraßen, Gehwege, Gehsteige, Kreisverkehre, Abbiegespuren und noch anderes mehr, sind von immenser Bedeutung für die Sicherheit in der

Steiermark. Das interessiert die Steirerinnen und Steirer in besonderem Maße und genau von jenen Bereichen sprechen Sie heute nicht. Unser Landeshauptmannstellvertreter Schögggl wird uns heute auch darüber Auskunft erteilen, welche Baumaßnahmen schon gesetzt worden sind und welche in der nächsten Zeit durchgeführt werden, weil es sich dabei um Versäumnisse handelt, für die die SPÖ in den letzten Jahrzehnten in der Steiermark zuständig war.

Verkehrspolitik muss man mit beiden Augen sehen und verstehen! Daher an die SPÖ: Ihr habt nicht Verkehrspolitik betrieben, sondern Verkehrspolitik. Es ging immer in die verkehrte Richtung. (Beifall bei der FPÖ. – Abg. Gennaro: „Bitte ins Protokoll, schwacher Applaus!“)

Die Auswirkungen, lieber Kurt Gennaro, der verfehlten SPÖ-Politik haben Sie in Ihrer Dringlichen Anfrage niedergeschrieben. Normalerweise, wenn es richtig gehen sollte, müssten Sie hier heute aufstehen und formulieren, was Sie selbst versäumt haben.

Meine Damen und Herren, mit freiheitlichen Ideen und mit dem Mut zur Umsetzung hat sich Landeshauptmannstellvertreter Leopold Schögggl dieser Aufgabe gestellt und sie auch übernommen zum Wohle der Steirerinnen und Steirer, denn nur so kann gewährleistet werden, dass der Wirtschaftsstandort Steiermark, insbesondere unter dem Aspekt des bevorstehenden Beitritts unserer Nachbarländer Ungarn und Slowenien zur Europäischen Union, gesichert wird.

Ich darf daher folgende Dringliche Anfrage einbringen:

Erstens: Welche Initiativen bezüglich Infrastruktur werden von Ihnen in der Steiermark gesetzt?

Zweitens: Wann ist mit dem Beginn dieser Projekte zu rechnen?

Drittens: Wann ist mit der Fertigstellung dieser Projekte zu rechnen?

Viertens: Welches Investitionsvolumen wird mit diesen Projekten bewegt?

Fünftens: Wie werden sich diese Projekte auf den steirischen Arbeitsmarkt auswirken? Ich bitte um Beantwortung dieser Anfrage. Danke! (Beifall bei der FPÖ und ÖVP. – 11.20 Uhr.)

Präsident: Nun erteile ich Herrn Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl das Wort zur Beantwortung der Dringlichen Anfrage.

Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl (11.20 Uhr): Sehr geehrter Herr Präsident, Frau Landeshauptmann, sehr verehrte Damen und Herren im Auditorium, Hohes Haus!

Ich bin sehr dankbar, dass es mir möglich ist, die Situation in der Steiermark hier in dieser Öffentlichkeit zu diskutieren, um dieses Maß an Desinformation, das natürlich parteipolitisch motiviert ist, einmal etwas zu erhellen. Es ist natürlich so – und das muss ich ganz allgemein feststellen –, dass mir persönlich das Thema „Verkehrsinfrastruktur, Infrastrukturentwicklung allgemein“ und auch zum Beispiel „Forschungsinfrastruktur und Energieinfrastruktur“ besonders am Herzen liegen, und zwar in einem Maß, das weit über die Parteipolitik hinausgeht. Darum ist es mir recht, hier in dieser Öffentlichkeit mein Programm, die Projekte zu präsentieren, wobei es mir besonders daran gelegen ist, dass ich überhaupt nicht bereit bin, hier parteipolitisch motivierte Spielchen, unter Anführungszeichen, mitzumachen. Ich sage das in aller Deutlichkeit. Wenn ich das nämlich durch eine parteipolitische Brille sehen würde, dann würde ich nicht konsequent auch Projekte, die von meinen Vorgängern als sinnvoll erkannt und geplant wurden und sich in Umsetzung befinden, entsprechend rasch umsetzen, um der Bevölkerung und der Wirtschaft eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung stellen zu können. Aber ich gehe im Einzelnen auf diese Dinge noch ein und trete in die Anfragebeantwortung ein.

Zur Frage eins – ich wiederhole sie: Welche Initiativen bezüglich Infrastruktur werden von Ihnen in der Steiermark gesetzt?

Allein im Jahr 2001 gibt es eine Fülle von begonnenen Arbeiten, Planungsarbeiten und Arbeiten, die sich in Umsetzung befinden. Ich werde im Einzelnen auf einige Projekte eingehen.

Planung im Bereich der Autobahnen und Schnellstraßen: A 2 Brückenobjekt im Abschnitt Mooskirchen bis Pack. Da wird die Geotechnik gemacht. Knoten Graz-Ost ist in Planung. A 2 Steinberg ist in Umsetzung. Die gesamte Frage der Tunnelsicherheit ist in Umsetzung, Pilotprojekte laufen. Projekt Herzogberg ist in der Trassierung betroffen. Es wird also in absehbarer Zeit mit dem Baubeginn zu rechnen sein. (Abg. Gennaro: „Was ist absehbar?“) Absehbar ist genau jene Zeit, in der ich erfolgreiche Politik machen werde und die SPÖ (Abg. Schrittwieser: „Das ist nicht lange, da bekommen wir nie, was wir haben möchten!“) vielleicht ihre weniger effiziente Verkehrspolitik nicht weiterführen wird.

Beim Brückenprojekt im Abschnitt Mooskirchen–Pack ist bereits das Detailprojekt in Arbeit. Herzogberg, die Südröhre ist in Bau, das ist die A 2. Unterwald befindet sich im Vollausbau. A 2 Laßnitzal: arbeiten wir am Lärmschutz. Brückenobjekte: Im Abschnitt Mooskirchen–Pack gibt es ein weiteres Detailprojekt. Das Umweltprojekt ist auch fertig und wird in Betrieb gehen. Im Bereich Spielfeld wird an einer Anschlussstelle vermessen. Gutachten über diverse Objekte und Objektschädigungen wurden eingeholt. Beweissicherung, insbesondere was die Wasser- und Brunnensituation betrifft, wurde eingeholt. Ein weiteres Projekt ist an der A 9 Raach–Webling in Planung. Und vor allem eines der größten Verkehrsprojekte auf der Straße ist die Plabutschunnelweströhre. Wie Sie wissen ist die in Bau und wird etwa 2004, wie geplant, dem Verkehr übergeben werden können. S 6: Es gibt im Bereich Niklasdorf ein Rückhaltebecken, das geplant wird. S 35 Röthelstein–Zanglergraben wurden geologische Aufschlussbohrungen gemacht und Vorbereitungen für den Bau.

Planung bei Bundesstraßen B: Die B 54, die Ortsumfahrung Hartberg ist in Planung. Es wird ein sehr interessantes Projekt werden. Es wird nämlich ein Vorzeige-PPP-Modell. Die Region hat bereits zugestimmt, erheblich Beiträge leisten zu wollen. Es wird eine sehr interessante Abwicklung geben. Die B 64 Begleitstraße Gleisdorf–Weiz ist in Projektion. Da geht es um die Grundstücksablösen. Ich bitte von dieser Stelle aus alle Grundeigentümer, sich raschestmöglich zu beteiligen, damit wir mit diesem wichtigen Projekt Gleisdorf–Weiz dem Wirtschaftsverkehr im bäuerlichen Bereich einen Begleitweg zuführen können. Das ist eine sehr wichtige Aufgabe. Die B 66 Neustift–Lemberg–Riegersburg ist in Planung. Die B 67 a, der Südgürtel, dort erwarten wir die Verordnung. Mit der B 67 b Nordspange, wissen Sie, stand ein lange in Arbeit befindliches Projekt im Raum, dieses wird demnächst dem Verkehr übergeben. Die B 70 Krottendorf–Gaisfeld befindet sich im Genehmigungsverfahren. Der Bau der B 70 Langmannbrücke ist in Planung. Die B 71 über den Zellerrain ist von mir zugesagt für 2003. B 72, eine Teilbrücke wird dort geplant. B 73 Tunnel Hausmannstätten ist in Planung. B 76 Grabungen, dort ist das Bundesdenkmalamt involviert. Die B 96 Umfahrung Scheifling wird sich bis zur Snowboard-WM, und das ist ja ein Projekt, das der Region besonders am Herzen liegt, in Umsetzung befinden. Die Murbrücke in Thalheim ist nahezu fertig gestellt. Trieben–Sunk wird projektiert. Die B 115, das ist die Eisenerzer Bundesstraße, da wird das letzte Teilstück in Angriff genommen. Es wird Bad Mitterndorf-Ost weiter verbessert. Es wird beim Hochstegtunnel die E-Technik geplant. Es wird die Lawingalerie Hieflau vorangetrieben. Die B 319 in Rudersdorf wird vorangetrieben und es gibt ökologische Untersuchungen im Lafnitztal.

Ich hätte noch die Landesstraßen anzubieten. Aber ich werde eine Beilage dem Protokoll, damit Sie dann nachlesen können, welche Projekte wir auf diesem Gebiet auch noch anzubieten haben, nachreichen. Es gibt eine Fülle von Maßnahmen, die wir in Angriff genommen haben.

Und es gibt natürlich auch im Bereich Schiene die entsprechenden Arbeiten. Ich werde im Detail noch darauf eingehen, insbesondere auf das Thema Koralmbahn.

Wenn hier gesagt wird, es wird auf der Kärntner Seite stärker gebaut als auf der steirischen, ich glaube, das ist nicht so sehr von Entscheidung. Schließlich ist ein Tunnel eine Verbindung zwischen zwei Stellen. Ein Loch auf einer Seite, das dann irgendwo im Berg endet, ist nicht zielführend. Für alle diejenigen ist (Abg. Stöhrmann: „Mürzzuschlag, weitergebaut wird nicht!“) Mürzzuschlag ein gutes Beispiel. Die S 6 wird demnächst fertig gestellt. (Abg. Stöhrmann: „Mürzzuschlag!“) Herr Kollege Stöhrmann, höre mir bitte zu. Da kannst du auch in Mitterndorf entsprechend für mich Werbung machen. Die S 6 ist eines der Hauptprojekte. Eines der größten Probleme ist es, die Bevorzugung im verkehrstechnischen Sinn des Mürztals den anderen Bezirken entsprechend nachzuweisen und zu begründen, weil gerade das Mürztal ist hervorragend vom Infrastrukturausbau betroffen. Ich weiß schon, dass der eine oder andere Abgeordnete mit dem Haarlineal die Vertiefung der Spurrillen immer wieder überprüft. Du gehst ja damit auch immer wieder in die Medien und sagst: „Oje, oje, auf der S 6 sind die Spurrillen wieder um 2 Zehntel Millimeter tiefer geworden – Untätigkeit des Landesrates!“

Das ist zu wenig, Kollege Stöhrmann. Das ist eindeutig zu wenig. (Beifall bei der FPÖ und ÖVP.)

Ich habe mir vorgenommen, keine Polemik von der Regierungsbank. Das ist die Ebene, auf der sich auch die Abgeordneten bewegen und nicht wir von der Regierung. (Abg. Gennaro: „Nicht verallgemeinern!“) Autobahnen/Schnellstraßen – Ausbau, Neubau und Fertigstellungen. Bis jetzt waren es Planungen, die von mir aufgezählt wurden. (Abg. Gennaro: „Ich bin lieber so ein Abgeordneter als so ein Landesrat!“)

Autobahnen/Schnellstraßen: S 6 Lärmschutz Langenwang – wieder Mürztal – in Umsetzung. A 2 Herzogberg in Bau. A 2 Umweltprojekt Gleisdorf in Fertigstellung. A 2 Deckenbaulos Sankt Johann in Umsetzung. A 9 Plabutschunnel, Lüftung in Fertigstellung. A 9 Anschlussstelle Spielfeld – Vollausbau. A 9 Anschlussstelle Wundschuh in Umsetzung. A 9 Umbau Knoten Selzthal faktisch abgeschlossen.

Bundesstraßen B: B 21 Terz – Ortsdurchfahrung Halltal, weil man immer sagt, es geschieht nichts in dem Raum Mariazell, in Bau. B 50/54 Hartberg und Kreisverkehrsmaßnahme Bahnhofstraße in Bau. B 64 Tulwitzdorf Sanierung. B 76 b Kalvarienbrücke–Grabenstraße, heuer Verkehrsfreigabe. B 69 Ortsdurchführung Oberhaag. B 69 Weixelbaum–Unterpurkla, eine Sanierung in Arbeit. B 70 Kärntner Straße–Wetzelsdorfer Straße in Bau. B 70 Kreuzung Kärntner Straße/Roseggerstraße in Bau. B 72 Ortsdurchfahrt Peesen – (Abg. Gross: „Da sind Sie schon lange nicht vorbeigekommen, wenn Sie sich zu sagen trauen in Bau!“) Sie wollen es ja genau wissen, Frau Kollegin Gross, was alles passiert. Sie werfen mir vor, in diesem Land passiert nichts. (Abg. Gross: „Sie sollten es sich einmal anschauen!“) Sie werfen mir vor, in diesem Land passiert nichts und da müssen Sie schon gewärtigen, dass ich hier die Möglichkeiten nütze (Abg. Gross: „Schauen Sie es sich an!“), auch die Projekte im Einzelnen näher zu erklären. Und ich werde es Ihnen auch technisch noch näher erklären. (Beifall bei der FPÖ.)

Die B 78 Umfahrung Obdach, Freigabe heuer. Die Murbrücke Thalheim habe ich schon erwähnt. Kreisverkehr Hall, fertig. Schwarzmühlbrücke/Brielerbrücke wird fertig. Wir beginnen mit dem lang gehegten Wunsch, die Spange Zeltweg–Weißkirchen zu bauen. Die Ausschreibung ist bereits erfolgt, heuer Baubeginn – eine wichtige Nord-Süd-Verbindung. Die B 146 wird verbessert in Pürgschachen. B 146 Zigeunerbrücke, sicherheitstechnische Einrichtungen werden verbessert. Die B 320, da haben wir Stainach eröffnet, ist Ihnen wahrscheinlich entgangen. B 320 Liezen-Ost, verbessert. Und der gesamte Maßnahmenkatalog im Ennstal ist in Umsetzung.

Ich könnte jetzt noch die Landesstraßen anführen. Aber ich werde das, wie gesagt, dem Protokoll anfügen.

Im Bereich der Schiene haben wir die Großprojekte im Rahmen Terminal Werndorf, Unterwald–Kalwang, Stainach–Irdning–Wörschach, Puntigam–Terminal Werndorf. (Allgemeine Unruhe. – Präsident: „Entschuldigung, Herr Landeshauptmannstellvertreter. Ich ersuche um mehr Aufmerksamkeit. Es gibt hier einen unerhörten Geräuschpegel. Am Wort ist der Herr Landeshauptmannstellvertreter. Bitte!“)

Es ist schon verwunderlich, wenn eine Sondersitzung mit dem Thema Infrastruktur beantragt wird, ich dann die Projekte in der Steiermark erläutere und dann ist das Interesse nicht dementsprechend. Ich weiß es nicht, aber ich könnte mir vorstellen, dass Sie das sicher sehr, sehr interessiert und dass Sie das auch im Detail hören wollen.

Zur Frage zwei, „Wann ist mit dem Beginn dieser Projekte zu rechnen?“, zur Frage drei, „Wann ist mit der Fertigstellung dieser Projekte zu rechnen?“ und zur Frage vier, „Welches Investitionsvolumen wird mit diesen Projekten bewegt?“:

Das sind sehr wichtige Fragen. Ich gehe zur Beantwortung.

Es ist mir natürlich auf Grund der Vielzahl der aufgezählten Projekte nicht möglich, im Einzelnen auf jedes Projekt einzugehen, es sei denn, es wird von Seiten der SPÖ gewünscht. Ich habe mir daher einige wenige wichtige Projekte herausgenommen, die ich in den Punkten 2 bis 4 angeführten Fragestellungen behandeln werde.

Zuerst komme ich zu den Bahnprojekten und zum Generellen, insbesondere der Diskussion um den Generalverkehrsplan.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, in den letzten zehn Jahren hat der Bund ja mehrfach versucht, Verkehrskonzepte für Österreich zu erstellen. Die Beispiele hat der Klubobmann Lafer schon erwähnt. Nun ist es aber in intensiven Verhandlungen zwischen dem Bund und allen Ländern gelungen, einen Generalverkehrsplan Österreich, der alle Verkehrsprojekte von überregionaler Bedeutung umfassen soll, zu erstellen. Im Sinne der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich wird das Zustandekommen dieses längerfristigen Verkehrsplanes von allen Betroffenen positiv bewertet. (Abg. Hagenauer: „Sie lesen die Presseerklärung der Verkehrsministerin Forstinger vor und das noch falsch!“) Herr Hagenauer, ich weiß nicht – (Glockenzeichen des Präsidenten. – Abg. Hagenauer: „Wir sind hier im steirischen Landtag!“) Herr Hagenauer, Sie sind sonst so ein fröhlicher und gelöster Mensch (Beifall bei der FPÖ und ÖVP.) und da regen Sie sich immer so auf. Hören Sie zu, seien Sie gelöst, hören Sie zu, Sie wollen über Bahnprojekte etwas wissen. (Abg. Hagenauer: „Alle regen sich auf, nur Sie kapieren das nicht!“ – Abg. Dr. Lopatka: „Das ist eine Frechheit!“) Wissen Sie, Herr Hagenauer, Ihre Fraktion – (Abg. Hagenauer: „Wann haben Sie sich jemals mit der Frau Landeshauptmann zusammengesetzt?“) Herr Hagenauer, es freut mich ja, dass eine Fraktion, die sich bisher ausschließlich für das Radfahren interessiert hat (Abg. Hagenauer: „Ihre Verkehrspolitik ist für die Würscht!“), sich für eine Gesamtlösung stark macht. Ich bin ja froh und dankbar. Ich habe es Ihnen ja auch schon gesagt. (Beifall bei der FPÖ und ÖVP.)

Und ich kann Ihnen versichern, auch am Radwegenetz wird weitergebaut. Auch Sie sollen Ihre Freude haben. Auch das Radwegenetz wird neben den Bahnprojekten weitergebaut. Es ist natürlich verwunderlich, wenn Sie bei allen Maßnahmen, die durchaus wichtig und konstruktiv sind, vielleicht dem Schrebergartendenken nachkommen.

Wir müssen über Graz hinausdenken, über die Steiermark hinausdenken. Und wissen Sie, was in Zeitungen drinnensteht, das ist immer wieder zitabel und das können Sie auch immer wieder hier vorbringen. Sie werden ja noch die Gelegenheit haben, sich hier eingehend zu äußern. Aber die Umsetzung von verkehrspolitischen Projekten sollten Sie denen überlassen, die erstens etwas davon verstehen und die zweitens auch die Umsetzung sehr konkret angehen. (Beifall bei der FPÖ und ÖVP.)

Ich darf Ihnen Folgendes sagen: Dieser Generalverkehrsplan – und das ist schon im Zusammenhang zu sehen, Sie kritisieren das ja – ersetzt den planlosen Zustand bisher. Das haben Sie kritisiert, daher werden Sie (Abg. Schrittwieser: „Dann haben wir eine Fehlbesetzung in der Regierung!“) sicherlich diesen Generalverkehrsplan von ganzem Herzen begrüßen. Freuen Sie sich darüber. (Beifall bei der FPÖ und ÖVP.)

Die Kommentare von außen, wie sie auch immer wieder kommen, sind allerdings auch verzichtbar.

Die für die Steiermark äußerst wichtigen Bahnprojekte wurden natürlich in ihrer Gesamtheit von mir eingefordert. Es ist aber so – und das ist auch durchaus hier berichtenswert und notwendig –, dass realistische finanzielle Rahmenbedingungen einzuhalten sind. So haben wir natürlich die steirischen Forderungen konsequent verfolgt und natürlich und selbstverständlich jene Projekte eingefordert, die in den nächsten Jahren rasch umsetzbar sind. Vor allem war für uns eines wichtig, dass man strategisch denkt und das ist ja das Neue, weg vom Fleckerlteppich, hin zum strategischen Denken. (Abg. Hagenauer: „Ich will beides als Steirer!“)

Wollen Sie die Westbahn nicht? Wollen Sie die Westbahn nicht? Dann reden Sie mit Ihren Kollegen. Wissen Sie, wenn eine Fraktion noch nie Budgetverantwortung getragen hat und ich weiß auch, dass das Budget der Grünen im Lande – das hat mir nämlich Ihr Rechnungsprüfer erzählt – auch nicht immer so geordnet ist, dann würde ich, was die finanzpolitischen Dinge betrifft, nicht so laut auftreten, Herr Kollege Hagenauer. (Beifall bei der FPÖ und ÖVP. – Abg. Dr. Lopatka: „Das verbindet die Grünen mit der SPÖ!“)

Lehnen Sie sich zurück, seien Sie fröhlich, seien Sie entspannt. (Beifall bei der FPÖ.)

Das steirische Interesse wird im Generalverkehrsplan grundsätzlich so wahrgenommen, als mit den zwei wichtigen Korridoren, der Koralmbahn mit der Südbahn und dem Pyhrnkorridor einerseits und dem Verkehrsknoten Graz andererseits die notwendigen Verknüpfungen mit dem internationalen Hochleistungsnetz sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene festgelegt sind. Somit haben die dringendsten von der Steiermark geforderten Mindestbaumaßnahmen nun im Gegensatz zu früheren Jahren die entsprechende von mir geforderte höchste Prioritätsstufe und finanzielle Dotierung erfahren. (Abg. Hagenauer: „Ich habe in der ‚Kleinen Zeitung‘ gelesen die Koralmbahn wackelt!“)

Auch wenn es manchen nicht passt, Herr Hagenauer, Erfolge sind Erfolge und die können nicht einmal Sie wegdiskutieren. Das ist so! (Allgemeine Unruhe.) Es ist so eine Aufgeregtheit da herinnen, Verkehrspolitik sollte man sachlich und emotionslos diskutieren.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, in diesem Rahmen möchte ich doch auch ein wenig auf den Verhandlungsverlauf im Rahmen des Generalverkehrsplanes eingehen, denn es ist mir wichtig, dass Sie Informationen auch aus meiner Hand erhalten und dass endlich dem Spiel mit den falschen Fakten Einhalt geboten wird. Und so sollten Sie einen Ausblick erhalten.

Und da ist schon ein Punkt, der mir sehr, sehr wichtig ist. Jeder Plan ist nur so gut wie seine Umsetzung! Jeder Plan ist nur so gut wie die Umsetzung und genau daran sind ja die Verkehrsminister der Vergangenheit gescheitert, nämlich letztlich dann an der Umsetzung – Papier ist geduldig. An der Umsetzung werden wir natürlich letztlich auch gemessen werden.

Anfang November des vergangenen Jahres hatte ich den Eindruck, dass wesentliche steirische Bahnprojekte nicht in der von mir gewünschten Form im Generalverkehrsplan Eingang gefunden haben. So habe ich die Landesregierung im Rahmen einer Regierungsvorlage informiert und gleichzeitig meine Bedenken an den Projektleiter des Generalverkehrsplanes, Dipl.-Ing. Rosinak, weitergegeben. Als dann am 28. November 2001 der Generalverkehrsplan in Wien das erste Mal offiziell vorgestellt wurde, wurden meine Forderungen damals bereits grundsätzlich berücksichtigt.

Im Dezember konnte ich auf Grund der umfassenden Informationen meiner Fachabteilung wiederum Verschlechterungen feststellen. So waren für den Bereich der Koralmbahn – und das dürfte Ihr Informationsstand sein – in der Steiermark für den Zeitraum 2002 bis 2006 nur 80 Millionen Euro, das sind 1,1 Milliarden Schilling, vorgesehen. Die Dotierung des Schienenabschnittes Semmering war erst für 2012 vorgesehen. Der Abschnitt Werndorf–Spielfeld war nur mit 44 Millionen Euro, das sind 0,6 Milliarden Schilling, völlig unzureichend dotiert. Auch das Projekt Vollausbau Schleife Selzthal war erst für den Zeitraum ab 2007 vorgesehen.

So bin ich neuerlich an die Frau Bundesminister mit meinen Forderungen herangetreten, so dass das letztendliche Verhandlungsergebnis weitestgehend den steirischen Wünschen entsprach.

Für den Bau der Koralmbahn in der Steiermark im Zeitraum 2002 bis 2006 werden nun 182 Millionen Euro, das sind 2,5 Milliarden Schilling, zur Verfügung gestellt.

Für den Semmering erreichte ich 153 Millionen Euro Dotierung ab 2007, verfahrensabhängig. Das Verfahren ist vom niederösterreichischen Naturschutzbescheid blockiert, den übrigens die sozialdemokratische Landeshauptmannstellvertreterin Onodi erstellt hat. Und da muss man schon eines sagen und da bitte ich schon um Ihre Unterstützung. Der Semmering ist nicht nur für uns ein wichtiges Projekt, sondern auch für unsere niederösterreichischen Nachbarn. Die Industrieregion – alte sozialdemokratische Region – Gloggnitz, Ternitz, Wimpassing bis Wiener Neustadt würde sehr, sehr weit gehend von diesem Projekt profitieren. Es ist für mich vollkommen unverständlich, dass das Land Niederösterreich nicht den Semmeringbasistunnel zu einer der zentralsten Forderungen seiner Verkehrspolitik macht. Aber das ist Angelegenheit der Niederösterreicher und wir werden weiterhin für die Umsetzung des von Niederösterreich blockierten Projektes kämpfen. Die Dotierung ist auf jeden Fall realistisch für einen etwaigen Baubeginn, weil man in etwa weiß, wie lange Verfahren dieser Art dauern können, vorgesehen.

Auch für den Ausbau der Strecke Werndorf–Spielfeld konnte ich in den Nachverhandlungen eine Dotierung von 87 Millionen Euro, das sind 1,2 Milliarden Schilling, für den Zeitraum 2002 bis 2006 erreichen.

Eine Dotierung für den Ausbau der Bahnhöfe entlang der Pyhrnstrecke, das sind Frohnleiten, Peggau und Bruck an der Mur, in der Höhe von 500 Millionen Schilling, das sind 36,3 Millionen Euro, war ebenfalls eine Forderung von mir und hat Eingang gefunden.

Auch für die Verbindung Koralmbahn–Ostbahn im Bereich des Autoclusters Graz wurde dann eine Dotierung in der Höhe von 30 Millionen Euro, das sind 0,4 Milliarden Schilling, erreicht sowie für die Betriebsausweichen entlang der Ostbahn eine Dotierung von ebenfalls 36 Millionen Euro.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, der Vergleich macht Sie sicher, in diesem Bereich geht in der Steiermark sehr viel weiter. (Beifall bei der FPÖ und ÖVP.)

Wenn ich immer wieder aber den Begriff „steirische Mindestforderungen“ verwende, dann spreche ich natürlich auch von der realen Umsetzbarkeit der Projekte. Während nämlich im zögerlichen Versuch einen Master-Plan zu erstellen unter Verkehrsminister Einem die Länderwünsche ohne Priorität und ohne einen verbindlichen Finanzierungsplan aneinandergereiht waren, so quasi als Christkindbrief, finden wir jetzt im vorliegenden Generalverkehrsplan die Projekte gereiht und finanziell bindend notiert. Ich sage nochmals, erst die Umsetzung macht den Plan so wichtig und wir werden an der Umsetzung gemessen werden. Und ernst zu nehmende Umsetzungen sind die Voraussetzung, dass dieses Vertragswerk den Wert erhält, den es darstellen soll und muss.

Auch die Konkurrenz durch die anderen Bundesländer hat mich also nie beunruhigt. Kärntens Engagement hat der Koralmbahn insgesamt sehr genutzt. Das streite ich nicht ab. Aber wie gesagt, ein Tunnel verbindet eben und trennt nicht. Und wenn ein Tunnel über zwei Bundesländer geht, dann ist es ja nichts Böses, wenn beide davon profitieren. Dass Niederösterreichs Projekten besondere Priorität zukommt, ist mir durchaus auch bekannt, erscheint mir aber, wenn man die Ostöffnung – und gerade Sie fordern ja immer besondere Vorbereitung im Hinblick auf die Ostöffnung – (Unverständlicher Zwischenruf.) Sehen Sie.

Im Hinblick auf diese Ostöffnung, die in den nächsten Jahren und Jahrzehnten bevorsteht, muss natürlich auch diesen Projekten die entsprechende Bedeutung zugemessen werden.

Grundsätzlich können wir am Ende – alle gemeinsam – doch recht zufrieden sein. Es findet sich die Steiermark an vierter Stelle auf der insgesamt von der Frau Bundesminister Forstinger initiierten gemeinsamen Projekterstellung durch eine Arbeitsgruppe – an der übrigens alle Ländervertreter beteiligt waren – und letztlich ist natürlich immer Politik die Kunst des Machbaren. Das wird niemand bestreiten. Daher wurde auch auf Grund einer sehr, sehr sachlichen Diskussion innerhalb der Ländervertreter der Generalverkehrsplan im Wesentlichen akzeptiert.

Während der Verhandlungen habe ich unter anderem auf die topographischen, wirtschaftlichen und natürlich auch umweltrelevanten Besonderheiten der Steiermark immer wieder hingewiesen. Dass die Steiermark unter den sozialdemokratischen Bundesministern immer eine untergeordnete Rolle gespielt hat, brauche ich nicht wieder zu erwähnen, ist ja ohnehin evident. Diese Wünsche wurden von der Frau Bundesminister Forstinger auch entsprechend berücksichtigt.

Die steirischen Mindestanforderungen bestanden aber auch darin, den langjährig verursachten Rückstand bei der Erreichbarkeit zu verkleinern.

Nicht unerwähnt kann ich lassen, dass die Zusammenarbeit auch mit der Frau Landeshauptmann während der Erstellung des Generalverkehrsplanes sehr sachlich, problemlösungsorientiert und ausgezeichnet war. Im Großen und Ganzen sind wir auch jetzt im Wesentlichen der gleichen Meinung über das steirische Ergebnis im Generalverkehrsplan. Was den von Frau Landeshauptmann angesprochenen Zeithorizont betrifft, ist es ganz klar, dass aus verfahrenstechnischen Gründen mit dem Bau der meisten Projekte gar nicht früher begonnen werden kann. Es ist nämlich in der Bundesgesetzgebung gelegen, dass in den letzten Jahrzehnten die Verfahrensdauer eines Großprojektes bei durchschnittlich zehn Jahren liegt. Zehn Jahre, meine sehr verehrten Damen und Herren, Verfahrensdauer. Darum auch ein wesentlicher Eckpunkt der Zielsetzung der Verkehrspolitik in Bund und Land, die Verfahrensdauer um mindestens ein Drittel zu verringern, damit wir schneller zum Bauen kommen.

Weil auch die grüne Fraktion sich sehr engagiert in der verkehrspolitischen Diskussion, ist es mir wichtig zu sagen, dass einerseits gefordert wird, andererseits, sobald dann letztlich eine Trasse in Diskussion steht, diese Trasse mit aller Kraft und unter Zuhilfenahme auch von NGO's und anderen sofort wieder verhindert wird. (Abg. Hagenauer: „Welche denn? Sagen Sie mir ein Beispiel!“)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, die grüne Fraktion ist mit verantwortlich dafür, dass bei verschiedenen Verkehrsprojekten nichts weitergeht. (Beifall bei der FPÖ und ÖVP. – Abg. Hagenauer: „Welche denn?“) Sie sind da mit verantwortlich, meine sehr verehrten Damen und Herren.

Wie gesagt, Verfahrensverkürzungen sind das Ziel in Bund und Land, weil Verfahrensdauern von zehn und mehr Jahren ein unerträglicher Zustand sind.

Nachverhandlungen, meine sehr verehrten Damen und Herren, kann und muss es immer geben, da kein Projekt, auch keines dieser großen Projekte, von heute auf morgen umsetzbar ist. Und ich bitte Sie alle um Ihre Unterstützung, denn gerade in den letzten Monaten war mehr Kritik als Unterstützung bei der sachbezogenen Arbeit zu diesem Thema zu spüren. Aber Kritik ist halt einfach leichter und liegt den einzelnen Personen vielleicht auch in der Wesensart näher.

Jetzt, da dieser Plan in die Phase der Umsetzung treten wird, erwarte ich jede Unterstützung, auch dabei die planenden Bundesunternehmungen – ÖBB und die HL-AG – zur Beschleunigung anzuhalten.

Dass die Bundeskompetenz in den Jahren zuvor nicht immer im Sinne der Steiermark wahrgenommen wurde, hat mich ja im letzten Jahr auch dazu veranlasst, für die Übertragungen der Planungen des Bahnprojektes Werndorf-Spielfeld von der ÖBB auf die HL-AG einzutreten, da die ÖBB durch Untätigkeit hier sogar EU-Mittel vergeudet hat, meine sehr verehrten Damen und Herren. Und Sie wissen ja, dass die ÖBB kein freiheitlich dominierter Betrieb ist, auch bis heute nicht ist. Also hat die ÖBB durch ihre Untätigkeit – ich wiederhole das – sogar EU-Mittel, die für die Planung Graz-Spielfeld vorgesehen waren, nicht in Anspruch genommen. Es liegt ebenfalls an den Planungsversäumnissen der ÖBB, dass Linienverbesserungen an der Pyhrnstrecke noch länger nicht umsetzbar sein werden. Aber gerade durch die Strukturänderungen in der ÖBB bin ich guter Hoffnung, dass auch hier eine Beschleunigung möglich sein wird.

Abschließend noch ein paar Worte zu betrieblichen Alternativen, wie die Neigezugtechnik. In Österreich sprechen wir auf Grund der Topographie von Hochleistungsstrecken, und nicht von Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Die Neigezugtechnik bewährt sich auf langen Distanzen. Im Taktgefüge der nationalen Fahrpläne ist sie jedoch nicht ausschlaggebend wirksam. Ein Beispiel bietet die Südbahn zwischen Klagenfurt und Wien. Hier würde im IC-Verkehr die Neigezugtechnik maximal eine Fahrzeitverkürzung von 20 Minuten bringen. Dafür müsste jedoch österreichweit ein völlig neues Taktgefüge aufgebaut werden. Es müsste daher die Neigezugtechnik eine österreichweite Forderung sein, um wirklich sinnvoll eingesetzt werden zu können. Offensichtlich war sie das bisher nicht und ist so nicht dezidiert im Generalverkehrsplan enthalten. In meinem Auftrag werden jedoch derzeit an der Pyhrnbahn Simulationen durchgeführt, um ihre Wirkungsweise für diesen Streckenabschnitt festzustellen.

Zusammenfassend kann ich also nur von einem gelungenen Planwerk sprechen, dessen bevorzugte Korridore den steirischen Wünschen entsprechen, wie der Pyhrnkorridor, der durch die Reihung und Dotierung des Projektes Werndorf–Spielfeld zu einer vollständigen zweigleisigen Hochleistungsstrecke und so den erforderlichen Kapazitäten angepasst wird. Der Rest ist eher Kosmetik für den rascheren Personenverkehr und dient für zukünftige Entwicklungen der dann erst erforderlichen Kapazitätserweiterung.

Bitte um Aufmerksamkeit!

Mit der Reihung dieser Projekte im Paket 1 a sollte nun deren Finanzierung im Rahmen der SchIG – Schienen-Infrastruktur-Gesellschaft für diejenigen, die es nicht wissen, mit der gesamtösterreichischen Summe von 15,92 Milliarden Euro, das sind 219 Milliarden Schilling, gewährleistet sein.

Der Bau des Semmeringbasistunnels, was den Steiermarkteil betrifft, ist im Generalverkehrsplan so gereiht, dass er, im Paket 1 b befindlich, ab 2007 gebaut werden kann, wenn die rechtlichen Voraussetzungen endgültig geschaffen worden sind. Die angesprochene Unsicherheit liegt aber, wie bereits erwähnt, in Niederösterreich. Ein früherer Bautermin ist kaum möglich, da vorher die Projektierung abgeschlossen worden sein müsste. Für die Projektierung stehen derzeit etwa 7,3 Millionen Euro, das sind 100 Millionen Schilling, zur Verfügung. Auf Grund der neuen Überlegungen im Bereich der Tunnelsicherheit könnte vielleicht eine noch intensivere Planung erforderlich sein. Die Dauer des Bauvorhabens liegt grob geschätzt zwischen sechs und sieben Jahren.

Für die Koralmbahn als zweiten großen Abschnitt im Südbahnkorridor wurden die von der Steiermark eingebrachten Mindestanforderungen insofern erfüllt, als der Abschnitt Terminal Werndorf–Bahnhof Werndorf mit 43,6 Millionen Euro, das sind 0,6 Milliarden Schilling, im Paket 1a enthalten ist und damit zur Bauübertragung unmittelbar ansteht.

Für die weiteren Abschnitte von Werndorf bis Wetmannstätten und von Wetmannstätten durch den Tunnel nach Sankt Andrä in Kärnten werden in der zehnten Hochleistungs-Übertragungsverordnung die Planungs- und Baumaßnahmen mit einem Volumen von 232,53 Millionen Euro, das sind 3,2 Milliarden Schilling, berücksichtigt, von denen in den Jahren 2002 bis 2006 insgesamt 181,66 Millionen Euro, das sind 2,5 Milliarden Schilling, vorgesehen sind. Damit stehen die Mittel zur kürzestmöglichen Umsetzung der Maßnahmen in diesem Zeitraum zur Verfügung.

Die Koralmbahn ist nahezu zur Gänze im Paket 1 b platziert. Einzig der Abschnitt Graz–Puntigam in seiner zweiten Ausbaustufe konnte wegen vieler offener Fragen im Detail – Nahverkehrsknoten, Bahnhofsumbau, Bürgerinitiativen, Finanzierungsregelung zwischen Bund, Land und der Stadt Graz – noch nicht endgültig und vor allem nicht kurzfristig im vorgelegten Generalverkehrsplan positioniert werden.

Der Ausbau des für die Steiermark besonders wichtigen Pyhrnkorridors ist so festgelegt, dass es mittelfristig zu keinen Kapazitätsengpässen kommen kann.

Der zweigleisige Ausbau von Werndorf nach Spielfeld in einer ersten Stufe ist mit 87,21 Millionen Euro, das sind 1,2 Milliarden Schilling, und die Schleife Selzthal mit 36,34 Millionen Euro, das sind 0,5 Milliarden Schilling, im kurzfristigen Paket 1 a – 2002 bis 2006 – enthalten.

Im Bereich zwischen Graz und Bruck an der Mur sind im Paket 1 a die wichtigen Baumaßnahmen zur betrieblichen Verbesserung in den Bahnhöfen Frohnleiten, Peggau-Deutschfeistritz und Pernegg mit 36,34 Millionen Euro, das sind 0,5 Milliarden Schilling, vorgesehen, was ebenfalls Kapazitätserweiterungen bringt. Für die ins Auge gefassten Linienverbesserungen Stausee, Peugen und Stübing liegt einerseits keine unmittelbare Dringlichkeit vor und gibt es andererseits auch noch keine ausgereiften Projekte. Die Linienverbesserung Stausee ist jedoch in Stufe 1 b mit 50,87 Millionen Euro, das sind 0,7 Milliarden Schilling, enthalten.

Zusammenfassend muss über den Pyhrnkorridor gesagt werden, dass in der Steiermark keine Dringlichkeit gegeben ist, da ein Vollausbau Palten-Liesingtal vorliegt. Der Abschnitt Unterwald ist derzeit in Bau und wird um die Jahreswende 2003/2004 zum Verkehr freigegeben – Gesamtfertigstellung Mitte/Ende 2004. Daher liegt das Dringlichkeitserfordernis beim Pyhrnausbau im Wesentlichen in Oberösterreich und es gibt sehr enge und gute Zusammenarbeit mit den Damen und Herren der Landesregierung in Oberösterreich.

Auf der Ostbahn ist es endgültig gelungen, die von der Steiermark geforderten Betriebsausweichen mit insgesamt 36,34 Millionen Euro, das sind 0,5 Milliarden Schilling, so sicherzustellen, dass sie bis 2006 wirksam werden.

Die Verbindung von der Süd- beziehungsweise Koralmbahn zur Ostbahn, insbesondere im Bereich des Automobilclusters, ist, einer ausdrücklichen Forderung des Landes entsprechend, mit 29,07 Millionen Euro, das sind 0,4 Milliarden Schilling, kurzfristig berücksichtigt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, im Ennstal gibt es auf der Schiene laut Auskunft der ÖBB derzeit keine kurz- oder mittelfristigen Kapazitätsprobleme, so dass das bisherige Konzept eines selektiven zweigleisigen Ausbaues durchaus weiterzuverfolgen ist. Dies entspricht der erfolgten Berücksichtigung von Bahnhofsneubauten mit 79,94 Millionen Euro, das sind 1,1 Milliarden Schilling, im Paket 1 b. Zudem gilt für das Ennstal, dass erst die Ergebnisse der Korridoruntersuchung die tatsächlichen Erfordernisse für die Infrastruktur im Ennstal letztlich entscheidungsreif erkennen lassen werden.

Und nun zur Straße, meine sehr verehrten Damen und Herren.

B 317 beziehungsweise S 36, Abschnitt Judenburg– Scheifling. Ein Abschnitt, wo also heute auch bereits gezielt über die Medien ziemlich heftig polemisiert wurde.

Für das Land Steiermark ist der weitere Ausbau der B 317 im Anschluss an die bereits verkehrswirksame S 36 von Judenburg bis Scheifling von größter Verkehrsbedeutung. Mit der beabsichtigten Verlängerung der Bundesstraßen wird dieser rund 20 Kilometer lange Abschnitt zur Schnellstraße aufgewertet und daher deren Verkehrsbedeutung nochmals verstärkt unterstrichen.

Die Planung und der Ausbau dieses Streckenabschnittes wurde in einzelne verkehrswirksame Bauabschnitte unterteilt und ich könnte Ihnen, wenn gewünscht, die Detailinformationen für den Bereich Grünhübl-Rothenturm, Rothenturm-Sankt Peter ob Judenburg, Pichl-Schütt-Wöll, Sankt Georgen ob Judenburg, Sankt Georgen-Unzmarkt, Unzmarkt-Ost, Unzmarkt, Unzmarkt-Scheiflinger Ofen und Scheiflinger Ofen geben, aber wir werden das dem Protokoll beilegen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, das Gesamtbauvolumen unter Berücksichtigung des von der ASFINAG beabsichtigten Regelquerschnittes von 28,3 Meter beträgt insgesamt 112 Millionen Euro, das sind 1,5 Milliarden Schilling, und stellt somit sicherlich ein hohes Investitionsvolumen und eine starke positive Auswirkung auf den steirischen Arbeitsmarkt dar. (Abg. Gennaro: „So dick ist keine Zeitung, dass das alles Platz hat!“)

Es muss jedoch hingewiesen werden, dass die gegenständlichen Planungen und Ausbauprojekte für den seinerzeit vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit beziehungsweise BMVIT festgelegten vierspurigen Ausbauquerschnitt mit baulicher Mitteltrennung und einer Gesamtkronenbreite von 19,8 Meter ausgerichtet sind und daher über die endgültige Festlegung des endgültigen Ausbauquerschnittes Gespräche mit der ASFINAG geführt werden müssen. Für alle Ausbauabschnitte muss die Finanzierung durch die ASFINAG sichergestellt sein.

Die oben angeführten Ausbaukosten werden jedoch bereits auf den von der ASFINAG beabsichtigten Regelquerschnitt hochgerechnet.

Zusammenfassung: Wenn dieser Straßenabschnitt von mir nicht in den Generalverkehrsplan hineinreklamiert worden wäre, könnte dieses Bauvorhaben in Höhe von 112 Millionen Euro aus dem Bundesstraßenbudget in den nächsten Jahren niemals umgesetzt werden. Durch die Reklamation dieses Straßenstückes in den Generalverkehrsplan und damit durch die Umwandlung in eine bemaubare Schnellstraße wird es zu keinen Verkehrsverlagerungen von der Pack in die Obersteiermark kommen.

Mein Ziel ist es, auch das verbliebene Teilstück Umfahrung Scheifling unverzüglich zu beginnen. Bei den Verfahren müssten jedoch alle – Umwelthanwalt, Anrainer, Gemeinden – tatkräftig mithelfen, und nicht wie derzeit verzögern.

Die S 35 – ein Thema, das uns immer wieder auch hier im Landtag bewegt – wird in zwei Abschnitte zerlegt. Das ist der Abschnitt Mautstatt-Röthelstein, Abschnittslänge 4 Kilometer, Gesamtkosten 38 Millionen Euro, das sind 520 Millionen Schilling. Also die Projekte sind nicht ganz so billig.

Das Anhörungsverfahren gemäß Paragraph 4 Bundesstraßengesetz läuft vom 22. Jänner bis einschließlich 5. März 2002. Baubeginn ist vorgesehen Herbst 2003, Fertigstellung 2006.

Abschnitt Stausee-Mautstatt, Abschnittslänge 7 Kilometer, Gesamtkosten 108 Millionen Euro, das sind 1,48 Milliarden Schilling.

Die Paragraph-4-Verordnung unter Beachtung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes soll Ende 2003/Anfang 2004 eingeleitet werden. Baubeginn vorgesehen Ende 2004/Anfang 2005, Fertigstellung 2008.

Diese Bauvorhaben werden von der ASFINAG finanziert und von der ÖSAG errichtet.

Das Teilstück Anschlussstelle Röthelstein wird zwar ebenfalls von der ASFINAG finanziert, aber von der Landesstraßenverwaltung, die in meinem Ressort angesiedelt ist, errichtet. Mit der Errichtung wird heuer noch begonnen werden.

Anschlussstelle Röthelstein, Gesamtkosten 10 Millionen Schilling, das sind 725.000 Euro.

Die Paragraph-4-Verordnung liegt bereits vor. Die Baumaßnahmen, wie gesagt, bereits heuer.

Zu Ihrer Frage fünf, Herr Klubobmann Lafer: Wie werden sich diese Projekte auf den steirischen Arbeitsmarkt auswirken?

Ausgehend von der Annahme, dass die Umsetzung einer Milliarde Schilling bauwirksames Volumen rund 1000 Arbeitsplätze im Straßenbaubereich bewirkt und in den Jahren 2002 bis 2006 in der Steiermark im Schienen- und Straßenbereich zirka 25 Milliarden Schilling, das sind 1,8 Milliarden Euro, umgesetzt werden, könnte dies etwa 5000 neue zusätzliche Arbeitsplätze schaffen.

Sechstens: Auch noch eine Diskussion ist natürlich die Verlängerung der Bundesstraßen. Hier wird verhandelt. Es steht ein Betrag von 1,142 Milliarden Schilling zur Diskussion, der uns zur Verfügung stehen wird.

Abschließend: Wir prüfen derzeit die Möglichkeit der Gründung einer ausgegliederten Infrastrukturfinanzierungsgesellschaft, die es ermöglichen wird, auch Projekte, die dringend von der Bevölkerung, auch im kleinräumlichen, örtlichen Bereich gewünscht werden, rascher verkehrswirksam werden zu lassen und umzusetzen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, bitte um Verständnis für die doch etwas längere Beantwortung der vorgelegten Fragen, aber ich denke, dass das Thema „Ausbau der Infrastruktur“, „Bereitstellung der Infrastruktur“ für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort Steiermark für alle Verkehrsteilnehmer von derart essenzieller Bedeutung ist, dass sie eine umfangreichere Betrachtung verdient. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit! (Beifall bei der FPÖ und ÖVP. – 12.05 Uhr.)

Präsident: Damit kommen wir nun zur Behandlung der Dringlichen Anfrage der SPÖ und Grünen an Frau Landeshauptmann Waltraud Klasnic.

Ich erteile dazu Herrn Landtagsabgeordneten Siegfried Schrittwieser das Wort zur Begründung der Dringlichen Anfrage.

Abg. Schrittwieser (12.05 Uhr): Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Wenn der Herr Landeshauptmannstellvertreter hier im Hohen Haus erklärt, er entschuldigt sich, dass die Beantwortung etwas länger gedauert hat, dann sage ich, es ist auch eine Kunst, so lange zu reden und nichts zu sagen, meine Damen und Herren. (Beifall bei der SPÖ. – Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Man soll nie von sich auf andere schließen!“)

Es ist eine Zumutung für die Steirerinnen und Steirer, wenn sich der Verkehrslandesrat hier herstellt und Zahlen verliest, die nichts an politischer Bedeutung aussagen und wo er einen Verkehrsplan verteidigt, bei dem es darum geht, dass wir, meine sehr verehrten Damen und Herren, auf der Strecke bleiben. Wenn dieser Bundesverkehrsplan Wirklichkeit wird (Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Hoffentlich wird er Wirklichkeit!“), dann sage ich Ihnen, dann nehmen wir vielen Steirerinnen und Steirern den Brotlaib aus der Hand. (Beifall bei der SPÖ. – Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Das habe ich schon wo gehört!“)

Denn Sie werden nicht mehr die Arbeitsplätze haben, um Ihre Familien zu versorgen, meine sehr verehrten Damen und Herren. Und wenn Sie von der FPÖ hier darüber lachen, dann ist mir nicht zum Lachen, denn es ist die Frage, ob der Herr Verkehrslandesrat am richtigen Platz sitzt, wenn er bei einem Antisteiermarkplan sagt, das ist eine gute Sache und ich stimme dem zu.

Jeder, der diesem Plan nur annähernd zustimmt und nicht grundsätzlich in Frage stellt, meine sehr verehrten Damen und Herren, der ist gegen die Interessen der Steirerinnen und Steirer, der ist gegen die Interessen dieses Landes. Und da kann jeder erzählen so viel er will, nachverhandeln oder nicht nachverhandeln, meine Damen und Herren, dieser Plan hat nichts drinnen, wo wirksam nachzuverhandeln ist, weil wir in der ersten Phase, in der finanzierten Phase bis 2007 überhaupt nicht stattfinden. Das ist eine Diskriminierung.

Hier stellt man uns aufs Abstellgleis. Und wenn Sie damit zufrieden sind, meine Damen und Herren der ÖVP und der FPÖ, dann tun Sie das. Wir werden nie damit zufrieden sein, das sage ich Ihnen. (Beifall bei der SPÖ.)

Und das Nächste: Wenn hier Herr Schögggl sagt, er ist mit den Ministern der Sozialdemokratie in der Vergangenheit nicht zufrieden, dann sage ich Ihnen Folgendes: Auch ich bin nicht zufrieden, weil die Bundesregierung dieses Land nicht so gut behandelt hat, wie wir das gewollt hätten. Aber im Vergleich zu dieser Behandlung jetzt waren das ja Superprofis und wir Steirer waren ja Liebkinder der Regierung. Was wir alles bekommen haben gegen das, was jetzt in diesem Plan steht. Und es ist umso schlimmer, wenn man weiß, dass dieser Plan besagt, dass die Projekte, die von 1992 bis 1998 vorbereitet wurden, außer den Semmering, nicht berücksichtigt werden. Das sind vordringliche Projekte. Da müssen sich ja die ÖVP und FPÖ im Bund Gedanken darüber gemacht haben, wie tragen wir die Steirer runter. Aber sie meinen, mit denen haben wir eh ein leichtes Spiel, weil die wehren sich eh nicht. Das kennen wir aus der Vergangenheit, meine Damen und Herren. (Beifall bei der SPÖ.)

Wir stehen für das nicht zur Verfügung! Und Kollege Schögggl erzählt von Kreisverkehren, von Gehsteigen, von Bundesstraßen. Meine Damen und Herren, Verkehrspolitik ist nicht allein der Kreisverkehr – (Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Warum fordert ihr ihn dann immer?“) der ist wichtig –, aber wenn ich über Verkehrspolitik in der Steiermark rede, wenn ich von Achsen, wenn ich von Korridoren, wenn ich von Verbindungen in die Wirtschaftsräume von Nord, Süd, Ost rede, dann kann ich doch nicht erzählen, dass die wichtigsten Projekte des Südkorridors irgendwann nach 2007 oder 2010 kommen und 2030 fertig sind.

Auch Sie, Frau Landeshauptmann, wenn Sie hergehen und sagen, dieser Bundesverkehrsplan ist eine gute Sache, aber die Fristen verhandeln wir halt nach, dann muss ich festhalten, Frau Landeshauptmann, dass Sie wieder einmal das tun, was Sie immer tun, Sie reden anders als Sie handeln, denn mit dem können auch Sie nicht zufrieden sein. Und ich verlange endlich, dass Sie die unendlichen Kniefälle vor dieser Bundesregierung beenden, weil das schadet nur diesem Land und den Interessen der Steirerinnen und Steirer, meine Damen und Herren. (Beifall bei der SPÖ.)

Und zum Verhalten von Herrn Landeshauptmannstellvertreter Schögggl: Am 26. November des Vorjahres hat er einen Regierungsantrag eingebracht, der dann aufgelegt wurde, wo drinnen steht, dieser Bundesverkehrsplan gehört kritisiert, der ist für die Steiermark nicht ausreichend. Am 3. Dezember wurde er wiederum in die Regierung gebracht. Er hat auch bei der Einbringung formuliert, dass er sagt, wenn man die Instandhaltungen weg lässt und so weiter, dann haben wir 2 Prozent in der Schiene, insgesamt 7,5 oder 10 Prozent, da können wir nicht zufrieden sein. Okay! Das war am 26. November. Am 3. Dezember ist er wieder in die Regierung gegangen. Wisst ihr, was er gemacht hat, der Herr Kollege Schögggl? Er hat, wie er vorhin gesagt hat, interveniert in Wien für die Projekte in der Steiermark. (Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Ist doch gescheit!“) Wissen Sie, was herausgekommen ist? Es ist nichts besser geworden. Am 3. hat er sich hingestellt und hat gesagt, nein, den Antrag ziehe ich zurück, weil das ist jetzt eh alles in Ordnung. Und am 4. Dezember hat er den Generalverkehrsplan mit diesem Inhalt schon gelobt, Freunde. Das ist skandalös! (Beifall bei der SPÖ.)

Ich sage euch noch etwas und, Frau Landeshauptmann, ich komme auch noch zum Verhalten Ihrerseits.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kollegen, ich würde euch wirklich um etwas bitten. (Allgemeine Unruhe.)

Freunde, ich würde euch wirklich um etwas bitten bei dieser Überlebensfrage der Steiermark und bei diesem Antisteiermarkplan, der hier vorliegt, Freunde, da geht es nicht ums Schmähführen mit euch, da geht es um ernste Anliegen. (Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Er sitzt auf einem ÖVP-Platz, vergiss das nicht!“)

Dass ihr nur mit Anliegen positiv umgeht, die euch politisch dienen, das wissen wir. Aber wir werden da nicht mittun, das muss ich euch sagen. (Abg. Wiedner: „Siegi, du bist ein Schauspieler!“)

Und das werden wir auch künftig nicht tun, weil eines steht fest, wir kommen damit aufs internationale Abstellgleis. Das wisst ihr alle! Ihr wollt es nur nicht sagen, weil ihr die nächste Wahl gewinnen und viele Mandate holen wollt.

Aber diese Politik hat bis jetzt nur der ÖVP und ihrem Postenschacher gedient, aber keinem einzigen Steirer, weil die Frau Landeshauptmann nie und nimmer – und ihr wisst das alle, auch bei den Medien – lautstark, ordentlich gegen diese Bundesregierung auftritt, wenn es darum geht, unsere Interessen zu vertreten. Sie tut es nicht! (Beifall bei der SPÖ.)

Ich bitte Sie darum, gehen Sie endlich dazu über, auch in der Öffentlichkeit sichtbar zu machen, dass Sie nicht nur vor der Bundesregierung herknien und sagen, das werden wir uns schon ausreden, da vertraue ich auf die Regierung, auf den Herrn Bundeskanzler, auf meine Abgeordneten. Aber herauskommen tut nichts und das ist ja die Frage. Ich habe mir das sehr genau angeschaut. (Abg. Dr. Lopatka: „Wir wären sehr froh, wenn ihr zur Sacharbeit zurückfinden würdet!“)

Lieber Kollege Lopatka, da du auch in dem Jahr, in dem du Klubobmann bist, schon ein paar Mal ins Fettnäpfchen getreten bist und jetzt positive Stimmung für die Frau Landeshauptmann machen musst, das verstehe ich, weil du willst ja bleiben. Aber, Freunde, hören wir endlich auf mit dem Ball hin und her schieben. Es geht so nicht! (Abg. Dr. Lopatka: „Seit der letzten Wahl habt ihr euch nur mit euch selbst beschäftigt!“)

Ich sage euch Folgendes: Bis 2011, und die Experten sitzen da hinten – ich habe schon den Herrn Gobiet gesehen und andere –, Freunde, bis 2011, kann man herausrechnen, wird der Niederösterreicher Pröll ungefähr 76 Prozent seiner Vorhaben umsetzen. Weil der Donaukorridor – lasst euch das auf der Zunge zergehen –, der Donaukorridor ist bereits bis 2007 fertig gestellt. Was glaubt ihr, wo der Donaukorridor am meisten stattfindet? Beim Herrn Pröll. Der hat dem Schüssel gesagt, lieber Freund, wenn du Bundeskanzler bleiben und weiter meine Zuneigung haben willst, dann wirst du den Donaukorridor bauen (Abg. Dr. Lopatka: „Du hast nur Personalgeschichten im Kopf. Das ist euer Problem!“), in Planungsansätzen kannst du vielleicht den Südkorridor erwähnen, aber im finanzierten Bereich bin ich drinnen und sonst keiner. Und das ist das Ergebnis, Freunde, Pröll hat sich wieder durchgesetzt, weil er in Wien auf den Tisch haut. Und wir haben gesagt, wir werden bei Nachverhandlungen schon zusammenkommen, wir werden das schon irgendwie richten. Aber in Wirklichkeit ist der Zug ohne uns abgefahren und das ist für mich die Katastrophe. Nicht jetzt als Abgeordneter, weil ich da stehe, sondern für die Familien in der Obersteiermark, in der Oststeiermark und im Süden, die keine Verkehrswege haben werden und dann auch keine Jobs. Und das, Freunde, muss ein emotionales politisches Anliegen sein und da gibt es kein Schmähführen.

Ich sage euch noch etwas: Ich habe mir ausgerechnet, Freunde, wie das in der Steiermark aussieht. Wisst ihr, was bei uns ist? (Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Reißen sie bei euch die Schienen und Straßen weg? Arbeitsplätze sind in der Verstaatlichten und beim Konsum vernichtet worden!“) Kollege, du hast lange geredet. (Abg. Wiedner: „Er hat auch etwas gesagt, im Gegenteil zu dir!“)

Die Steiermark wird bis 2011, und da sind Teile nur mit Absichtserklärungen abgesichert, knapp 40 Prozent haben. Und weil der Kollege Kasic so herüberschaut, schlag deine eigene Zeitung auf – auf das kommen wir heute noch – und schau, was da deine Leute drinnen sagen. Unakzeptabel, sagt die Wirtschaft. Und du sitzt da drinnen und regst dich nicht auf. Dann frage ich mich, welche Interessenvertreter hier in diesem Hause sitzen.

Und das Nächste: Freunde, warum ist das so, dass wir da nicht dabei sind? Die Niederösterreicher und die Kärntner – weil der Haider hat auch alles gekriegt – waren in der Projektleitung vertreten. Da haben der Pröll und der Haider gesagt, Freunde, ihr sitzt da drinnen und werdet schauen, dass alles kommt, was wir wollen. Wisst ihr was? Steirer war keiner drinnen. Bei der Finanzierungsgruppe war kein einziger dabei. (Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Das ist nicht wahr!“) Kollege Schögggl, wenn du sagst, das ist nicht wahr, dann gebe ich dir die Liste, weil da steht kein einziger Vertreter der steirischen Landesregierung drauf. (Abg. Gennaro: „Ja, stell dir vor!“) Bei fünf Ausschüssen war in einem einer drinnen und das war bei den Experten. Und das war der Hofrat Gobiet. Da war er eh gut aufgehoben, weil der versteht etwas davon. Aber bei der Projektgruppe, bei der Finanzierungsgruppe, Freunde, kein einziger steirischer Vertreter. Ja, wie ernsthaft ist denn das, Frau Landeshauptmann, betrieben worden, wenn ich nicht einmal dabeisitze, wenn es um wesentliche Dinge dieses Landes geht? Wenn ich nicht einmal jemanden hinschicke von der Landesregierung, der dann da aufscheint im Kalendarium und sagt, Freunde, ich war da mit dabei und habe gekämpft für diese Projekte?

Das beweist ja für mich, dass nicht gekämpft wurde, sondern dass man gesagt hat, schauen wir einmal, was da kommt und dann werden wir sehen, was herauskommt. Neun Monate wurde verhandelt, steht in diesem Verkehrsplan. Ja, Freunde, was haben Sie denn neun Monate gemacht, Herr Schögggl und Frau Landeshauptmann? (Abg. Wiedner: „Mehr als ihr in 50 Jahren gemacht habt!“) Nichts haben Sie gemacht, weil man die Steiermark überhaupt nicht gehört hat.

Die Realisierung des Basistunnels ist mit Verordnung und gesetzlicher Finanzierung gesichert. In diesem Plan ist er zu Grabe getragen und nicht gesichert, weil die Finanzierung nach 2007 nirgends gesichert ist.

Ausbau Graz–Marburg, Ostbahn, Fertigstellung Pyhrnkorridor.

Meine Damen und Herren, der Pyhrnkorridor kommt jetzt überhaupt noch nicht vor. Das hat man irgendwann hineingeschrieben und gesagt, ja, wichtig ist das auch. Bitte schön, dass ich Länderwünsche aufliste und eine Liste mache und sage, was wichtig ist, da brauche ich keine Experten, da brauche ich keine Politik, weil da lasse ich mir eine Vorlesung machen, zahle ein paar Experten und sage, das machen wir. Aber wann wir was machen und wie schnell wir das machen, Freunde, das ist eine Frage des politischen Willens, des politischen Einsatzes und die Frage der politischen Durchsetzungsfähigkeit. Und diese Durchsetzungsfähigkeit, Frau Landeshauptmann und auch Herr Stellvertreter Schögggl, die fehlt mir hier und die habt ihr nicht und das schadet diesem Land. Und das möchte ich heute wiederum feststellen, weil uns das nämlich in einen Abgrund führt, den wir alle nicht wollen. Ich hoffe, dass alle bald aufwachen, die hier damit zu tun haben. (Beifall bei der SPÖ. – Abg. Dr. Lopatka: „Wenn es so wäre, wie du sagst!“) Herr Kollege Lopatka, nimm mir nicht meine Redezeit, jetzt bin ich dran. (Abg. Dr. Lopatka: „Du kommst eh schon zum Schwitzen!“) Ich bin pendeln gewohnt, das weißt du. Mir hat die Mühe der Arbeit und des Pendelns noch nie etwas angetan, weil ich weiß, dass ich einen Auftrag in diesem Land habe. Wenn ihr ihn auch ernst nehmt, dann wird auch für die Steiermark etwas herauskommen. (Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Auf guten Verkehrswegen!“)

Meine Damen und Herren, vor zwei Jahren schreibt der „Kurier“ am 26. Jänner 2000: „Klasnic forciert die Zukunftsregion Südost, damit die EU-Erweiterung funktionieren kann. Milliarden schwere Investitionen in der Verkehrsinfrastruktur notwendig!“ Und jetzt kommt der Plan und es gibt überhaupt nichts. Was ist denn das anderes als nur große Worte und große Blenderei? Und das, obwohl sie im Wahlkampf gesagt hat, dass „alle Steirerinnen und Steirer am Erfolg dieses Landes ihren Anteil haben müssen“. Das habt ihr sogar plakatiert, überall habt ihr es erzählt. (Abg. Lafer: „Du hast überhaupt nichts verstanden!“)

Wer hat denn hier einen Anteil am Erfolg des Landes? Einen Erfolg haben eure Haberer, die hoch dotierte Posten bekommen haben, gemeinsam mit den Freiheitlichen. (Abg. Dr. Lopatka: „Dich müssen unsere Plakate heute noch verfolgen!“)

Und die Leute sind übergeblieben. In der Obersteiermark können wir zusperren, in Aichfeld und im Osten der Steiermark, wenn das so weitergeht. (Beifall bei der SPÖ.)

Ihr habt noch immer nicht begriffen, dass Regionalpolitik eine Kategorie der Politik ist, die unverzichtbar ist. Und ihr lehnt diese Politik ab. Und das werden wir den Leuten erzählen, wo ihr daheim seid (Abg. Dr. Lopatka: „Das habt ihr eh bisher schon gemacht!“), dass ihr Regionalpolitik und Politik für die Leute dort ablehnt.

Aber im März 2000, was ist da passiert? Ein Wirtschaftsgipfel in Kärnten! Wenige Tage davor stoppt der Bundesminister Schmid den Semmeringtunnel und die Frau Landeshauptmann geht her, weil es waren zwei Wochen darauf Gemeinderatswahlen und plakatiert (Abg. Dr. Lopatka: „Das hast aber du plakatiert!“), ihr kennt es eh, ich habe es euch schon so oft gezeigt, ihr wollt es nur nicht sehen, sie plakatiert, dass sie den Tunnel durchgesetzt hat. Und dann sagt sie, eigentlich hat sie ganz etwas anderes gemeint, sie habe nie den Semmeringtunnel gemeint.

Meine Damen und Herren, was ich damit nur abrunden will ist dieses Bild, wie ernsthaft man an die Dinge herangeht. Wenn es mir politisch nützt, gehe ich her und sage, ich habe das eigentlich gar nicht gemeint. Wenn es mir politisch nützt, sage ich, ich habe das durchgesetzt. Dann kommt auf, dass das alles nicht stimmt. Das heißt, es rundet sich alles ab.

Es werden die Dinge so genommen, wie ich es selber will, wie es meiner Partei dient. Aber dass das Land dabei draufzahlt und dass ich dadurch den Leuten das Wasser abgrabe und, wie ich schon gesagt habe, den Brotlaib aus der Hand nehme, um ihre Familie zu ernähren, das ist für euch eine Kategorie, die habt ihr noch nicht kapiert oder ihr habt es kapiert und habt geglaubt, die Wähler sind so dumm und begreifen es nicht. Ich sage euch, sie werden es begreifen, was hier von der ÖVP und von der FPÖ mit ihnen für ein Spiel getrieben wird. Und da machen wir nicht mit, meine Damen und Herren! (Beifall bei der SPÖ.)

Meine Damen und Herren, das Nächste: Ich bitte auch die Medien jetzt, weil der Kollege Schögggl hat gesagt, die Medien haben heute schon polemisiert. Ich weiß nicht, ob sie polemisiert haben. Ich habe an und für sich gesehen, dass das stimmt, was da berichtet worden ist, was Scheifling und Judenburg betrifft, weil 2021 kommt Judenburg und Scheifling. Was glaubt ihr, was die da oben für eine Freude haben? Und ihr sagt, das ist so super. Und die Frau Landeshauptmann hat gesagt, nein, da müssen wir schon nachverhandeln, 2021, vielleicht machen wir es 2015.

Freunde, da gehört politische Kraft dahinter gesetzt, da gehört politischer Wille dahinter gesetzt, und nicht wieder Absichtserklärungen. (Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Diese Kraft sehe ich bei der Opposition nicht!“)

Wenn der Verkehrsplan fertig ist, geht sie her und sagt, tun wir verhandeln. Verhandeln tut man vorher, dann ist man auch drinnen im Plan. (Abg. Dr. Lopatka: „Du schwitzt schon nach zehn Minuten reden. Wo da die Kraft bleibt? Sehr kräftig bist du nicht!“) Lieb und nett, wisst ihr, was ist? (Abg. Dr. Lopatka: „Sieg!“) Lieber Freund, Emotion kannst du keine kriegen beim Reden, weil du meinst es ja nicht ernst, was du sagst, im Gegensatz zu mir. Das möchte ich dir nur sagen. (Beifall bei der SPÖ.)

Das glauben dir eh die eigenen nicht mehr und ich schon lange nicht mehr. Wisst ihr, was ich euch sage, es ist nämlich so, wenn man diesen Generalverkehrsplan anschaut, dann kommt man drauf, dort, wo der Pröll Interessen hat (Abg. Dr. Lopatka: „Auch ein guter Landeshauptmann. Fast so gut wie die Frau Landeshauptmann!“), nämlich beim Semmeringstraßentunnel, da geht auch etwas weiter. Die Frau Landeshauptmann kommt dann und sagt, jetzt haben wir diesen Straßentunnel durchgesetzt.

Dort, wo der Haider Interessen hat, nämlich beim Koralmtunnel, da können auch wir etwas mitpartizipieren, weil da haben wir ja beide Interessen.

Aber, Freunde, wenn es um ausschließlich steirische Interessen geht, ist schon wieder Sendepause, weil da sagen der Herr Bundeskanzler und die Frau Minister, das machen wir schon mit der Frau Landeshauptmann, die gibt eh Ruhe, jetzt befriedigen wir einmal die, die laut schreien. (Abg. Wiedner: „Komm zur Sache!“)

Freunde, das ist so in der Politik. Das war immer so und wird auch künftig so sein. Wir werden auch nur etwas erreichen, wenn wir das gemeinsam tun. (Abg. Dr. Lopatka: „Wann kommst du jetzt zur Sache?“) Ich komme schon dazu, lieber Freund. Dass du das nicht hören willst, verstehe ich. (Landesrat Dipl.-Ing. Paierl: „Wann kommst du zur Anfrage?“)

Nächster Punkt, meine Damen und Herren: die Medien schreiben und das ist überall nachzulesen seit dem letzten großartigen Wahlerfolg der Frau Landeshauptmann, der unbestritten ist für sie. (Beifall bei der ÖVP.) Dass euch das wichtig ist und nicht die Anliegen, zeigt eure Reaktion.

Da schreiben sie immer wieder, die Frau Klasnic hat eine Wahl gewonnen und die ist jetzt so mächtig innerhalb der ÖVP.

Ja, Freunde, mächtig in der ÖVP ist sie dann wahrscheinlich, wenn sie belanglose Gespräche führt, (Abg. Dr. Lopatka: „Wann kommst du zur Sache?“) wenn sie durchsetzt, dass wieder einmal ein ÖVP-Funktionär oder -Bürochef Rechnungshofdirektor wird.

Aber wo ist sie denn mächtig, wenn es um die Projekte und Anliegen der Steiermark geht? (Landesrat Dipl.-Ing. Paierl: „Ob da jemand im Internet zuhört? Siegi, verschieß dein Pulver nicht!“)

Ob das der Stabilitätspakt ist, ob das die Bezirksgerichte sind, ob das die Postämter sind, sie haben gemacht was sie wollen. Der Haider hat gesagt, bei mir wird nichts zugesperrt – passt. Und bei uns haben Sie das alles nicht gemacht!

Das Nächste, Freunde, möchte ich schon noch anbringen. (Präsident: „Herr Abgeordneter, die Redezeit beträgt noch eine Minute!“)

Abschließend, Freunde, möchte ich einen Appell richten. Das möchte ich, Herr Präsident, noch sagen. Ich habe die Frau Landeshauptmann dann gebeten und habe gesagt, bitte schön, schriftlich, der Pröll hat nie gezögert ein Veto einzulegen, wenn es gegen die Interessen Niederösterreichs gegangen ist, weil der Pröll sich beim Herrn Strasser durchgesetzt hat. Bei uns ist es so – ich habe der Frau Landeshauptmann geschrieben –, der Herr Bartenstein möge ein Veto einlegen gegen dieses Projekt, das für uns unakzeptabel ist. Dann schreibt mir die Frau Mag. Edlinger-Ploder zurück, im Auftrag der Frau Landeshauptmann, am Dienstag ist das nicht im Ministerrat, also daher betrachten wir die Vetoforderung als erledigt.

Meine Damen und Herren, wie ernst nehmen Sie die Angelegenheit überhaupt? Nur weil das am Dienstag nicht in der Sitzung ist, sagen Sie, brauche ich kein Veto mehr. Das Veto muss gelten, solange dieser Plan am Tisch liegt. (Beifall bei der SPÖ.)

Und ich ersuche Sie, dass Sie Ihren Minister dazu bringen.

Nun entschuldige ich mich ganz offiziell beim Herrn Präsidenten, dass ich in der Einbringung etwas überziehe. Entschuldigung, Herr Präsident, wird nie mehr vorkommen. (Abg. Dr. Lopatka: „Was heißt da Entschuldigung? Es gibt eine Geschäftsordnung!“)

Ich stelle daher folgende Dringliche Anfrage an die Frau Landeshauptmann:

Punkt eins: Sie haben öffentlich Kritik am nun vorliegenden Generalverkehrsplan geübt. Welche konkreten Schritte werden Sie politisch setzen, um die Ergebnisse für die Steiermark nachhaltig zu verbessern?

Punkt zwei: Wie oft haben Sie persönlich in Wien mit Bundeskanzler Dr. Wolfgang Schüssel und/oder Bundesministerin Dipl.-Ing. Dr. Monika Forstinger den Generalverkehrsplan für die Steiermark verhandelt?

Punkt drei: Der Generalverkehrsplan bevorzugt in erster Linie die Realisierung des Donaukorridors. Konkretisieren Sie Ihre Kritik und teilen Sie uns mit, für welche steirischen Projekte Sie sich besonders einsetzen werden, um sie in die Phase bis 2007, die als einzige finanziell gesichert scheint, einzubringen? (Glockenzeichen des Präsidenten.)

Punkt vier: Sind Sie bereit, Ihren Parteiobmann Bundeskanzler Dr. Wolfgang Schüssel aufzufordern, diesem Generalverkehrsplan nicht zuzustimmen und Bundesministerin Dipl.-Ing. Dr. Monika Forstinger dringend zu ersuchen, die Projektpläne des Generalverkehrsplanes zugunsten der Steiermark abzuändern und zu beschleunigen? (Präsident: „Herr Abgeordneter, Ihre Redezeit ist bitte längst abgelaufen. Es tut mir leid. Ich muss Sie daran erinnern!“)

Freunde, jetzt sage ich etwas dazu. (Abg. Gennaro: „Es ist ein Skandal, dass man nicht einmal Anträge einbringen kann!“)

Freunde, ich habe mich in aller Form beim Herrn Präsidenten entschuldigt, dass ich in meinen emotionalen Ausbrüchen die Redezeit überschritten habe, weil mich das wirklich aufregt und ärgert. Ich bitte das Hohe Haus und den Herrn Präsidenten, dass ich meine Fragen, die ich an die Frau Landeshauptmann richte, die sie ja schriftlich hat, auch hier vortragen darf. Ich bitte um die Fairness auch der Kollegen. (Abg. Dr. Lopatka: „Was heißt Fairness, es gibt eine Geschäftsordnung!“ – Präsident: „Herr Abgeordneter, bitte rasch das zu beenden!“)

Punkt fünf: Da Ihre Einschätzung zum Inhalt des Generalverkehrsplanes wesentlich von der des Infrastrukturlandesrates Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Leopold Schögggl abweicht, teilen Sie uns bitte mit, wie die gemeinsame Strategie der Steiermärkischen Landesregierung bei den Nachverhandlungen zum Generalverkehrsplan in Wien aussehen wird und wie Sie eine einheitliche Vorgangsweise sicherstellen wollen.

Punkt sechs: Werden Sie, da wesentliche Projekte für die Steiermark im Generalverkehrsplan nur als Absichtserklärung enthalten sind, auf Bundesminister Bartenstein und Staatssekretärin Rossmann sowie die steirischen ÖVP-Abgeordneten im Nationalrat und Bundesrat einwirken, diesem Generalverkehrsplan die Zustimmung zu verweigern beziehungsweise ein Veto einzulegen?

Punkt sieben: Der Generalverkehrsplan zeigt für die Steiermark sowohl für den Straßen- als auch Schienenbereich (Allgemeine Unruhe. – Abg. Gennaro: „Lafer, setz dich nieder und gib Ruh!“), überall dort, wo Niederösterreich – Landeshauptmann Pröll – und Kärnten – Landeshauptmann Haider – es wollten, durchaus Verbesserungen. (Präsident: „Ich ersuche Sie, die Fragestellung beenden zu lassen!“) Bei rein steirischen Projekten fehlt allerdings der rasche Realisierungswille. Was werden Sie unternehmen, damit auch Sie gegenüber der Bundesregierung dasselbe politische Gewicht und Durchsetzungsvermögen bekommen, das Ihre Kollegen, die Landeshauptmänner Pröll und Haider, bereits haben?

Punkt acht: Die Finanzierung des Semmeringbasistunnels war bisher laut Verordnung gesichert. Im neuen Generalverkehrsplan ist dieses Projekt nicht finanziert und damit de facto gestorben, obwohl Sie bereits „Durchgesetzt!“ plakatiert haben. Sind Sie endlich bereit einzugestehen, dass die Realisierung des Semmeringbasistunnels keine ausschließlich rechtliche Frage darstellt, sondern auch eine Frage des politischen Willens? Was werden Sie als Tunnelpatin zur Umsetzung des Tunnelprojektes tun? Wann konkret glauben Sie, wird der Baubeginn des Semmeringbasistunnels endlich stattfinden?

Punkt neun: Was gedenken Sie zu tun, um die noch offenen Lückenschlüsse und den dringend notwendigen leistungsfähigen Ausbau des steirischen Schienennetzes, wie zum Beispiel Pyhrntrasse, den Ausbau der Ostbahn, der Südbahn und der Nahverkehrsinfrastruktur im Großraum Graz, sicherzustellen?

Punkt zehn: Der Inhalt des Generalverkehrsplanes ignoriert den Ausbau der Verkehrswege durch das Ennstal. Wie sehen Ihre aktuellen Bemühungen zum Schienen- und Straßenausbau durch das steirische Ennstal aus? Was werden Sie konkret betreffend dieser Fragen unternehmen?

Punkt elf: Die Umsetzung der steirischen Projekte im Generalverkehrsplan erfordert auch eine Kofinanzierung des Landes Steiermark. In welcher Höhe setzen Sie diese an? Werden Sie trotz des aus Ihrer Sicht erstrebenswerten Nulldefizits in den künftigen Budgets dafür Mittel in der erforderlichen Höhe vorsehen lassen?

Punkt zwölf: Warum sind der Steiermärkische Landtag, der Ausschuss für Infrastruktur, Verkehr, Energie, Bau-, Raumordnung und Neue Technologien sowie die Stadt Graz zu keiner Zeit über den Generalverkehrsplan informiert und in die Verhandlungen eingebunden worden?

Punkt 13: Wie konnten Sie akzeptieren, dass in die Gruppen „Projektleitung“ und „Finanzierung“ zur Erstellung des Generalverkehrsplanes keine einzige Vertreterin oder kein einziger Vertreter der Steiermärkischen Landesregierung nominiert war, da gerade das Ergebnis zeigt, dass Kärnten und Niederösterreich, die beide in der Projektleitung vertreten gewesen sind, als die großen Gewinner dastehen?

Punkt 14: Im Generalverkehrsplan ist klar ersichtlich, dass das Land Niederösterreich fast 76 Prozent seiner Verkehrsprojekte bis 2011 umgesetzt haben wird, die Steiermark hingegen nur 40 Prozent und selbst dies stellt nur eine Absichtserklärung dar. Sind Sie, trotz des unbestrittenen Nachholbedarfs der Steiermark, wie Infrastrukturlandesrat Landeshauptmannstellvertreter Schögggl damit zufrieden oder werden Sie sich mit allen politischen Mitteln dagegen wehren? Wenn ja, in welcher Form soll dieser Widerstand gesetzt werden?

Punkt 15: Ihre besondere Zurückhaltung bei der Vertretung von steirischen Interessen in Wien hat in letzter Zeit mehrfach zu krassen Benachteiligungen unseres Bundeslandes geführt. Werden Sie wenigstens zukünftig bereit sein, mit der SPÖ gemeinsam, stärker und konsequenter gegen diese Bundesregierung in Wien aufzutreten, wenn deren Maßnahmen die Steirerinnen und Steirer benachteiligt?

Punkt 16: Die inhaltliche Zuständigkeit der Mitglieder der Landesregierung wird in der Geschäftsverteilung geregelt. Diese wurde am Beginn dieser Periode gegen die Stimmen der SPÖ in der Landesregierung beschlossen. Werden Sie an der politischen Ressortzuständigkeit festhalten, obwohl Infrastrukturlandesrat Landeshauptmannstellvertreter Schögggl den Generalverkehrsplan öffentlich gut geheißen und damit dem Land Steiermark Schaden zugefügt hat oder sind Sie bereit, die Geschäftsverteilung neu zu verhandeln?

Gleichzeitig stellen die unterfertigten Abgeordneten nach Paragraph 68 der Geschäftsordnung des Steiermärkischen Landtages den Antrag, über die Dringliche Anfrage die Wechselrede zu eröffnen.

Ich bedanke mich herzlich für Ihr Verständnis. Indem der Kollege Lafer nicht so viel zu sagen hatte, habe ich die Zeit leider in Anspruch nehmen müssen. Wird nicht wieder vorkommen. Ich bedanke mich! (Beifall bei der SPÖ. – 12.31 Uhr.)

Präsident: Herr Abgeordneter, Redezeit tüchtig überzogen, aber allein mit der Äußerung, in Zukunft exakt die Redezeit einzuhalten, werde ich darauf genauestens achten.

Zu Wort gemeldet hat sich zur Geschäftsordnung Herr Klubobmann Lafer, in aller Kürze dazu.

Abg. Lafer (12.31 Uhr): Sehr geehrter Herr Präsident, Hohes Haus!

Ich bin tatsächlich erschüttert. Wir haben Präsidialsitzungen, lieber Kollege Schrittwieser, wo wir einvernehmlich vereinbart hatten, dass die Redezeit 20 Minuten beträgt. Wenn du jetzt mit deiner Zeit nicht umgehen kannst, wenn deine Emotionen mit dir durchgehen, dann stell die Fragen am Beginn deiner Rede. Aber nach dem, was in der Geschäftsordnung festgeschrieben steht, ist eine Rededauer von 20 Minuten zulässig. Deine Fragen sind erst anschließend gekommen, und ich finde es nicht gerechtfertigt, die Fragen überhaupt noch zu stellen. Du bist derjenige, der immer sagt, die Geschäftsordnung darf nicht gebeugt werden, wir halten uns an die Geschäftsordnung. Aber der Einzige, der die Geschäftsordnung beugt, wie er sie braucht, ist der Kollege Schrittwieser. Und das ist absolut nicht einzusehen, absolut nicht! (Beifall bei der FPÖ und ÖVP.)

Wenn von der Seite der FPÖ oder auch von der Seite der ÖVP irgendetwas kommt, dann heißt es, Machtmissbrauch, Ausnutzung aller parlamentarischen Schritte, die es gibt. Dabei arbeiten wir mit demokratischen Mitteln und zum Wohle der Steiermark und nicht anders!

Deshalb, Herr Präsident, stelle ich den Antrag, diese Dringliche Anfrage zur Beantwortung nicht zuzulassen, da die Fragen nicht in der vorgesehenen Zeit gestellt worden sind. Diesem Antrag ist normal stattzugeben. Danke! (Beifall bei der FPÖ. – 12.33 Uhr.)

Präsident: Eine weitere Wortmeldung zur Geschäftsordnung, Herr Klubobmann Lopatka.

Abg. Dr. Lopatka (12.33 Uhr): Herr Präsident, ich möchte hier schon für unsere Fraktion festhalten, dass es ein grober Missbrauch der Geschäftsordnung durch Kollegen Schrittwieser war. Denn was steht in unserer Geschäftsordnung, die wir mit Zweidrittelmehrheit gemeinsam beschlossen haben? Wenn wir uns an die Spielregeln nicht halten, dürfen wir uns nicht wundern, wenn wir selbst nicht ernst genommen werden. Was steht hier drinnen? Es steht kein Wort von einer Rede hier! Sie wissen es anscheinend nicht, daher lese ich es Ihnen vor. Was steht hier? Bei der Begründung (Abg. Stöhrmann: „Hättest nicht so viel unterbrochen!“), bei der Begründung einer Dringlichen Anfrage und in der Wechselrede darf kein Redner länger als 20 Minuten sprechen. Wir sind noch gar nicht in der Wechselrede.

Einzige Aufgabe wäre es gewesen, nicht mit Taferln hier herumzuzeigen, sondern die Anfrage zu begründen. Kollege Schrittwieser hat hier grob die Geschäftsordnung gebeugt. Ich möchte das festhalten, weil die Aufregung bei der SPÖ immer furchtbar ist, wenn etwas von uns aus, was nur eine Vereinbarung und nicht mit Zweidrittelmehrheit in der Geschäftsordnung beschlossen worden ist, auch nur um einen Millimeter verletzt wird.

Sie haben hier grob die Geschäftsordnung gebeugt. Nehmen Sie das zur Kenntnis. Wir wollen aber nicht bei Formalfragen stehen bleiben, sondern endlich zur Sachdebatte kommen. (Beifall bei der ÖVP und FPÖ. – 12.34 Uhr.)

Präsident: Dieses Thema wird in der nächsten Präsidiale ausführlich zu behandeln sein.

Damit komme ich zur Beantwortung der Dringlichen Anfrage durch Frau Landeshauptmann. Frau Landeshauptmann ist am Wort. (Abg. Lafer: „Ich habe einen Antrag gestellt, Herr Präsident!“)

Wir werden dieses Thema bei der nächsten Präsidiale im Detail zu behandeln haben. Aber wir können in diesem Zusammenhang auf keinen Fall von der Geschäftsordnung abweichen. (Abg. Lafer: „Ich habe einen Antrag gestellt!“)

Dann unterbreche ich vielleicht zu einer Aussprache für zehn Minuten die Sitzung und berufe sofort die Präsidiale ein. (Unterbrechung der Sitzung: 12.35 bis 12.48 Uhr.)

Präsident: Die Damen und Herren sind gebeten, bitte Platz zu nehmen.

Hohes Haus, ich nehme die Sitzung wiederum auf.

Ich habe nach dieser Besprechung in der Präsidiale zwei Wortmeldungen.

Es hat sich der Klubobmann Schrittwieser zu Wort gemeldet und im Anschluss daran der Klubobmann Lafer. Am Wort ist Herr Klubobmann Schrittwieser.

Abg. Schrittwieser (12.51 Uhr): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren!

Da es sich hier um ein sehr emotionales Thema handelt und ich durch meine emotionalen Ausbrüche übersehen habe, dass meine Redezeit frühzeitig zu Ende ist, darf ich mich in aller Form für diese Vorgangsweise beim Hohen Haus und beim Herrn Präsidenten entschuldigen. Wir werden bemüht sein, künftig die Geschäftsordnung und die Redezeit so einzuhalten wie das vorgesehen ist. Ich danke Ihnen! (12.51 Uhr.)

Präsident: Zur Kenntnis genommen.

Jetzt kommt Herr Klubobmann Lafer.

Abg. Lafer (12.51 Uhr): Sehr geehrter Herr Präsident, Hohes Haus!

Da sich der Kollege Schrittwieser in aller Form entschuldigt und sein – sagen wir so – Überschreiten der Redezeit eingesehen hat, was nach der Geschäftsordnung zwar nicht möglich, aber trotzdem passiert ist, ziehe ich meinen Antrag zurück, zumal die Frau Landeshauptmann erklärt hat, sie würde die Frage sowieso beantworten. (12.51 Uhr.)

Präsident: Ich darf noch hinzufügen, es wäre nach der Geschäftsordnung nicht möglich gewesen, darüber eine Abstimmung durchzuführen. Ich freue mich, dass man diesbezüglich in der Präsidiale übereinkommen konnte.

Nun komme ich zur Beantwortung der Dringlichen Anfrage und erteile dazu Frau Landeshauptmann Waltraud Klasnic das Wort.

Landeshauptmann Klasnic (12.52 Uhr): Herr Präsident, Hohes Haus!

Als Einleitung möchte ich sagen, die Kollegen des Landtages sind stärker in ihrer inneren Festigkeit als wir manchmal nach außen zeigen. Und ich möchte mich für diese beiden letzten Wortmeldungen bedanken.

Beantwortung der Anfrage betreffend den Generalverkehrsplan Österreich, es gibt einen Sonderlandtag.

Ich möchte vorausschicken, es ist der jetzigen Bundesregierung erstmals gelungen, die Zuständigkeiten im Infrastrukturbereich zusammenzulegen und damit eine ernst zu nehmende und gesamthafte Darstellung des Bedarfs an Verkehrswegen im Hochleistungsbereich, wie Straße, Schiene und Wasserwege, in Österreich und auch grenzüberschreitend nach Möglichkeit zu koordinieren.

Ein vorläufiges Ergebnis wurde nunmehr durch die zuständige Frau Bundesministerin Dr. Monika Forstinger am vergangenen Freitag in einem umfassenden Reformdialog der Öffentlichkeit präsentiert und einer breiten Diskussion unterworfen. Ich sage bewusst, in einer umfassenden Reformdiskussion und in einem Dialog, der nicht im Ministerrat landet. Und das ist die Antwort der Frau Büroleiterin gewesen, Herr Kollege Schrittwieser. Aber nachdem Sie mir am Mittwoch, dem 23. Jänner um 16 Uhr diesen Brief zustellen ließen, wollte ich ihn nicht unbeantwortet lassen, weil ansonsten wäre das ein Zeichen des Nichternstnehmens oder der Unhöflichkeit gewesen. Darum habe ich die Büroleiterin gebeten, dass sie das in diesem Sinne macht. Das heißt aber, dass dieses Papier, wie es vorliegt, nicht Teil eines Beschlusses des Ministerrates sein wird. Und so ist diese Antwort zu verstehen.

Im Wege weiter führender Verhandlungen und Überprüfungen soll dieser Entwurf bestmöglich in unserem Land umgesetzt werden, ohne damit nachfolgenden Generationen die Wege, auch im finanziellen Sinn, zu verbauen, dass sie sich selbst nicht mehr bewegen oder auch nichts mehr entscheiden können.

In diesem Sinne bin ich froh und dankbar, dass es Menschen gibt in unserem Land, die sich der Verantwortung dieses wichtigen Themas bewusst sind und ohne Unterstellungen sich der Sache ernsthaft annehmen, wie ich es auch versuche seit Beginn meiner Tätigkeit in der Landesregierung vor zirka 14 Jahren, als Wirtschafts- und Verkehrsreferentin später, aber dass ich mich auch bemüht habe besonders dann als Landeshauptmann seit nunmehr sechs Jahren gemeinsam mit dem jeweiligen Verkehrsreferenten bestens zusammenzuarbeiten.

Ich sage Ihnen, es ist Verkehrspolitik nicht ganz einfach. Ich nehme ein Beispiel aus einer anderen Perspektive. Der Kollege Schleich, der in Ihren Reihen sitzt, weiß, was es heißt, Umfahrung Fladnitz–Studenzen. Ich habe das Verkehrsressort im Jahre 1996 – im Jänner – an den Kollegen Ressel weitergegeben. Wir haben hier im Jahre 1997 geglaubt, es ist der Baubeginn. Es ist noch immer nicht gebaut. Es ist ein mühsamer Weg, es ist ein Weg, der lange Zeit braucht. Und ich bin überzeugt davon, dass es auch richtig war, eine Planungsgruppe Süd gemeinsam mit dem dann amtierenden zufällig zuständigen Bundesminister Schmid, der aus der Steiermark kommt, gemeinsam mit dem Nachbarland Kärnten und mit den angrenzenden Ländern einzuberufen, auch das Burgenland mit einzuladen und hier neue Wege zu gehen. Das heißt, wir werden nur gemeinsam weiterkommen. Um das habe ich mich bisher bemüht und das werde ich auch in Zukunft tun. (Beifall bei der ÖVP.)

Ein besonderer Dank und auch das Wort der Anerkennung möchte ich dem amtierenden Infrastrukturreferenten Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl aussprechen. Er hat sich intensiv – und er hat das in seiner Anfragebeantwortung uns heute auch dargelegt und manches hat er uns schriftlich zugesagt, dass es noch nachgeliefert wird – für jedes steirische Projekt eingesetzt und ich sage bewusst, auch einiges an Erfolgen verbuchen können. Wer die Grundlage gesehen hat, als begonnen wurde und das heutige Ergebnis, der weiß, dass es nicht ganz einfach war. Die heutige Beantwortung hat es uns gezeigt, er hat sich eingebracht, er macht sich die Arbeit nicht leicht, wird von den zuständigen Beamten bestens unterstützt. Auch jenen möchte ich danken, weil sie bei vielen Verhandlungen teilgenommen haben und auch spüren mussten, dass es nicht einfach ist, wenn man ein Bundesland in Österreich ist, ich sage bewusst ein Bundesland, aber natürlich mit dem Schwerpunkt im Süden Österreichs, in einer Zukunftsregion. Ich sage schon und das gebe ich gerne zu, Herr Kollege Schrittwieser, es ist vielleicht was anderes, ob man sich wortgewaltig, laut, immer alles in dieser Form erstreitet und erkämpft – das Ergebnis muss stimmen.

Und das Ergebnis für die Steiermark lautet, dass wir ein Wirtschaftsstandort sind, immer in der ersten Reihe seit einiger Zeit, dass wir ein Standort für Bildung sind, dass wir ein Standort mit Familienverantwortlichkeit sind, dass wir ein Sport- und Tourismusland und vieles mehr sind. Das heißt verantworten, entscheiden und etwas umsetzen, das ist unsere Aufgabe und das möchte ich. (Beifall bei der ÖVP.)

Ich stehe aber nicht an zu sagen, dass ich voll mit der Sachlage vertraut bin, dass wir im Infrastrukturbereich einen Nachholbedarf haben, einen Nachholbedarf, der zum Teil nicht nur seit dem Jahre 1945 besteht, sondern im Schienenbereich schon von der Monarchie her einiges nachzuholen und aufzuholen ist.

Aber weil Sie so oft gesagt haben, Herr Klubobmann, ob wir wissen oder was dem Land schadet, ich sage ganz ehrlich, ich glaube, dass es dem Land dann schadet, wenn wir nach außen zeigen, dass wir in diesem Haus nicht gemeinsame Ziele, gemeinsame Programme haben. Wir haben eine Verantwortung für dieses Land. Und wenn die Bilder nur schwarz-weiß sind, und das war ein Schwarzweißbild, dann sage ich, das Land ist weiß-grün – unsere Landesfarben. (Beifall bei der ÖVP.)

Und in dieser Zuversicht möchte ich sagen, dass die Menschen in diesem Land Hoffnung haben müssen, dass sie sich nicht fürchten sollen, dass sie wissen, dass es eine Hauptverantwortlichkeit gibt und dass wir die soziale Sicherheit in den Mittelpunkt stellen und da gehört auch die Infrastruktur für morgen dazu.

Zu den einzelnen Punkten Ihrer Anfrage möchte ich konkret antworten:

In Bezug auf die Fragen eins, zwei, vier, fünf und 14 darf ich Ihnen berichten, dass ich gemeinsam mit dem Verkehrs- und dem Finanzreferenten vergangenen Freitag in Wien mit der zuständigen Infrastrukturministerin Monika Forstinger in Anwesenheit des Herrn Bundeskanzlers und der Frau Vizekanzlerin klargestellt habe, dass weitere Verhandlungen in Bezug auf die einzelnen Umsetzungsschritte des vorliegenden Entwurfes notwendig sind. Diese wurden uns auch vor Ort zugesichert und werden von den zuständigen Beamten sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene koordiniert. Selbiges Gespräch wurde gestern Abend fortgesetzt und wurde dem Herrn Kollegen Schögggl und mir heute auch in einem Telefongespräch nachhaltig versichert, dass es weitere Beamtengespräche gibt und dass wir uns in zirka zwei Monaten zur nächsten Runde treffen.

Und ich sage hier noch ein Zweites dazu: Der Inhalt des Gesamtverkehrsprogrammes hat unsere Anliegen drinnen!

Die Punkte vorne sind nicht in unserer Freude, aber, lieber Herr Kollege Hagenauer, wir müssen auch die Voraussetzungen schaffen, dass gebaut werden kann. Das ist der Punkt. Wir müssen baureife Projekte haben. (Abg. Hagenauer: „Sie waren Verkehrsreferentin!“) Wir haben manche Projekte nicht, weil wir bitte an Grenzen stoßen. (Abg. Hagenauer: „Das ist ein Planungsrückstand!“) Nicht der Planungsrückstand, sondern es ist der bewusste, und ich sage bewusst bewusste, Nachdenkprozess, den man zulassen muss, um der Umwelt und der Mitwelt nicht zu schaden, aber dabei im obersten Prioritätslabel schon stehen muss, wie leben die Menschen dort, was fühlen jene, die dort zu Hause sind und nicht jene, die mit dem Autobus hinkommen zur Demonstration. Das ist unser Schicksal. (Beifall bei der ÖVP. – Abg. Hagenauer: „Ich habe den Herrn Schögggl schon gefragt, wo wird in der Steiermark mit Autobussen gegen ein Bahnprojekt demonstriert?“)

Herr Kollege Hagenauer, ich kann Ihnen die Frage sofort beantworten. Ich war Verkehrsreferentin von 1991 bis zum 23. Jänner 1996 und wir haben hier im Haus einiges an Diskussion gehabt und es wäre eigentlich sehr gescheit gewesen, wenn es uns gelingen würde, ein zweites Gleis im Ennstal und eine dazugehörige sichere Straße zu haben. Ist nicht möglich! Ist nicht möglich! Liegt auch ein Stück an uns. Ich glaube, wir sollten uns nicht freisprechen. Es ist uns noch nicht gelungen, jetzt läuft die Mediation, Herr Kollege Schögggl, ich wünsche Ihnen dazu viel Glück. Ich hoffe, dass das gelingt! (Beifall bei der ÖVP.)

In Beantwortung der Fragen drei, sechs, sieben und acht darf ich auf die Vorlage des zuständigen Bundesministeriums verweisen, die in der Reihung der Prioritäten der Verkehrskorridore den Süd- und den Donaukorridor zweifelsfrei als erstrangig bezeichnet hat. Ich sage sehr bewusst, die Straße Richtung Norden, der Korridor Richtung Norden, Richtung Pyhrn, ist uns genauso wichtig. Und ich erinnere mich, dass der Kollege Schögggl bei diesem Gespräch draußen gesagt hat, da muss man sich wohl in der Farbe geirrt haben, weil der Pyhrnkorridor zufällig in blau ist und auf Platz drei gewesen wäre. Und er hat gesagt, er wünscht sich sonst nicht unbedingt eine Farbe, aber in dieser Form möchte er haben, dass die Farbe des Pyhrnkorridors eine andere ist, nämlich Priorität eins und rot. Darf ich Sie so zitiert haben? So habe ich Sie verstanden, nicht zur Freude aller Anwesenden dort, aber das ist die Wirklichkeit aus einem solchen Gespräch.

Die vorgesehene Finanzierung der ersten Stufe der Koralmbahn in der Höhe von 181,68 Millionen Euro in den kommenden vier Jahren unterstreicht deutlich, welche Ziele wir haben.

Betreffend den Abschnitt Gloggnitz-Mürzzuschlag und den Bau des Semmeringbasistunnels darf ich feststellen, dass ein sofortiger Baubeginn nach Beendigung des laufenden Rechtsverfahrens ermöglicht werden muss. In diesem Sinne sind aber auch auf niederösterreichischer Seite schon entsprechende Mittel für den Bau vorgesehen.

Die Vereinbarungen habe ich schon im Juli 2001 der Frau Bundesminister Dr. Forstinger mitgeteilt. Und ich sage ein Zweites sehr bewusst dazu: Die Realisierung des Semmeringbasistunnels ist dem heutigen Stand der Technik und den europäischen Sicherheitsstandards entsprechend sicherzustellen. Europäischer Sicherheitsstandard, wir müssen wissen, was das für unser Land bedeutet. Wir brauchen einen Tunnel, wir brauchen diese Verbindung und wir wollen diese Strecke gestärkt sehen.

Bei den Fragen neun, zehn und elf in Bezug auf die notwendigen Lückenschlüsse, den Ausbau des Pyhrnkorridors als europäische Nord-Süd-Verbindung darf ich betonen, dass es nunmehr nach mehrjähriger Verzögerung durch die ÖBB – der Planungsauftrag bestand ja bereits im Jahre 1995 – gelungen ist, den für die kommende EU-Erweiterung so wichtigen Streckenabschnitt, zum Beispiel Kalsdorf-Spielfeld, heuer zu beginnen. In diesem Zusammenhang wird auch der für den Großraum Graz bedeutende Anschluss Koralm-Ostbahn als höchst-rangige Verkehrsverbindung zwischen dem Terminal Werndorf und den Betrieben des Automobilclusters in den nächsten Jahren, beginnend ab 2002, realisiert. Kollege Schögggl hat es aufgezählt.

Genauso konnte in der Obersteiermark, entgegen bestimmter Interessen – und ich kenne auch die Interventionen –, ein konkreter und naher Baubeginn für das wichtige und gerade in der Zeitfrage überaus positive Umbauprojekt der Schleife Selzthal erwirkt werden.

Und weil ich beim Terminal war, möchte ich sagen, er war im Jahre 1995 baureif im Ministerium, baureif im Ministerium. Es gab dann einen Spatenstich im Jahre 2001. Aber es war baureif ab 1995. Das heißt, es haben auch andere Verkehrsminister und andere Verkehrsreferenten diese Eile nicht geschafft.

Und in diesem Zusammenhang möchte ich ein Zweites ansprechen. Es ist bei allen Umsetzungsschritten so, dass es uns gelingen muss, dass die bedarfsgerechten Ausbaumaßnahmen sowohl im Ennstal als auch in anderen Bereichen immer mit den notwendigen Korridoruntersuchungen im Einklang sind.

Vielleicht ist ein Stück des Problems und der Diskussion auch dort zu sehen, wo wir wissen, dass das Thema „Verlängerung der Bundesstraßen“ zur selben Zeit läuft und dass es eigentlich zwei Programme sind, die am Tisch liegen und nicht nur der Gesamtverkehrsplan – zwei Programme. Und weil ich ihn gesehen habe, weil er heute Vormittag hier gesessen ist, der Bürgermeister aus Hausmannstätten, der um seine Umfahrung kämpft mit tausenden von Unterschriften, das ist etwas, was in die Verlängerung fällt. Es ist gerade jetzt wieder eine Aufgabe an den zuständigen Verkehrsreferenten und Finanzreferenten vorzubereiten, auch die Finanzierungsmöglichkeiten für vieles, was in der Steiermark notwendig ist. Das bedeutet dieser Auftrag. Verlängerung bedeutet neue Arbeit, größere Verantwortung, aber für uns auch ein Stück Flexibilität, welches wir wollen.

Es muss uns gelingen – diesen Vorschlag gibt es und die beiden Referenten arbeiten daran –, dass wir sagen, wir möchten eine funktionierende betriebswirtschaftliche Struktur haben, damit wir mit Großvorhaben und zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten, wobei auch Vorsteuerabzug, Kreditaufnahme, Refinanzierungsmöglichkeit und Privatbeteiligung möglich sind, dass wir ein solches Konzept haben.

Zu den Fragen 13 und 14 darf ich ausführen, dass in Absprache mit dem zuständigen Verkehrsreferenten die nominierten Vertreter des Landes an der Sitzung des Expertenrates teilgenommen haben. Ich kenne das Protokoll nicht, welches heute hier aufgezeigt wurde. Aber eines muss ich sehr klar sagen: Wenn Beamte des Landes ersucht werden, in einer Arbeitsgruppe zu sein und eine Einladung bekommen, dann nehmen sie daran auch teil. Anderes ist mir nicht bekannt. Ich möchte auch die Beamten in diesem Sinne in Schutz nehmen, weil sie das auch brauchen. (Beifall bei der ÖVP und FPÖ. – Abg. Gennaro: „Sie brauchen nur beantworten, warum sie nicht dabei waren. Sie brauchen niemanden in Schutz nehmen. Wir haben niemanden angegriffen. Wir haben nur gefragt, warum die Beamten nicht dabei waren!“)

Herr Kollege Gennaro, wenn es da heißt, ich habe ein Protokoll und ich sage, es war niemand dabei, dann muss ich zum Protokoll die Einladung dazugeben und sagen, wer hat nicht teilgenommen. Aber pauschal sagen, die nehmen nicht teil, das ist mir zu wenig. Das tut mir leid. (Beifall bei der ÖVP und FPÖ.)

Der Herr Landeshauptmannstellvertreter Schögggl – (Abg. Schrittwieser: „Im Anhang des Planes sind die Namen und Funktionen derer drinnen, die dabei waren. Die steirische Landesregierung fehlte bis auf einmal immer!“) Bitte, wenn Sie so lieb sind und mir das zur Verfügung stellen. Aber nur so in den Raum wacheln, das ist zu wenig.

Herr Landeshauptmannstellvertreter Schögggl hat am 11. Dezember im Landtag im Rahmen der aktuellen Stunde eine umfassende Stellungnahme und Informationen über den Stand der Verhandlungen und Planungen gegeben.

Die Fragen 15 und 16 möchte ich etwas ausführlicher beantworten:

Seit ich als Mitglied der Steiermärkischen Landesregierung die Anliegen dieses Landes mit vielen gemeinsam vertreten darf, waren mir die Anliegen der Verkehrsinfrastruktur ganz besonders bewusst. Es waren viele Mitglieder vergangener Bundesregierungen, auch als Verkehrsminister, in der Steiermark zu Gast und haben unsere Anliegen mitgenommen. Wir haben vorgetragen, wir haben vorgesprochen, wir haben gefordert. Manches ist umgesetzt, manches wurde auf der Fahrt Richtung Bundeshauptstadt wieder vergessen. Es ist einfach so!

Gleichzeitig war und ist von mir als Landeshauptmann jeder Verkehrsreferent, der sich tatkräftig in seiner Verantwortung für das Land bemüht, unterstützt worden, das Beste für unser Land umsetzen zu können und mit ihm gemeinsam wichtige Bauvorhaben umzusetzen.

In diesem Sinne darf ich auch sagen, dass es eine gute Tradition der Zusammenarbeit innerhalb der Steiermärkischen Landesregierung unter meinem Vorsitz gibt, gemeinsam und in einem konstruktiven Miteinander wichtige Entscheidungen zu treffen. So bin ich überzeugt, dass jedes Mitglied dieser unserer Landesregierung nach bestem Wissen und Gewissen die Belange unserer Heimat Steiermark in den Vordergrund stellt. Das wird von uns auch erwartet, weil deshalb sind wir gewählt!

Genau in dieser Frage kann und werde ich die Geschäftsverteilung nicht jede Woche neu diskutieren, obwohl immer die eine oder andere Kritik laut ausgesprochen wird. Man kann vieles immer besser machen. Auch wir lernen täglich dazu.

Es gibt aber auch so etwas wie Vertrauen und Verlässlichkeit in die Arbeit einer Regierung. Darauf lege ich Wert! Die Menschen in unserem Land müssen die Gewissheit haben, dass wir in konsequenter Arbeit vorausschauend und sorgfältig ihre Anliegen ernsthaft vertreten – ein Weg, der uns in diesem Lande gemeinsam weiterbringt. Und ich sage sehr bewusst dazu, gemeinsam weiterbringt, weil wir nur so erfolgreich sein können.

Sie kennen mich lange und wissen, dass mir die Unterstützung aller gewählten Mandatäre und in der Regierung vertretenen Menschen willkommen ist und dass all jene mit meiner Zusammenarbeit jederzeit rechnen können.

Das Gesamtverkehrsprogramm ist ein Paket, in dem unsere Vorstellungen enthalten sind und dieses liegt am Tisch. Gespräche und Verhandlungen laufen, Baureifes ist von uns vorzulegen, bauwirksam sein ist der Zukunftsauftrag.

Ich sage noch ein Zweites dazu: Ein Gesamtverkehrsprogramm ist ein Generationenvertrag. Das heißt Sicherung, Festigung und Zukunft des Wirtschaftsstandortes Steiermark – damit auch Sicherung und Festigung für die Arbeitsplätze und für die Lebensqualität der Menschen in unserem Land.

Kollege Schögggl würde in dieser Stunde sagen oder mit diesem Schlusssatz enden: „Glück auf!“. Ich sage, uns in der Steiermark viel Glück und Erfolg bei der Umsetzung! (Beifall bei der ÖVP und FPÖ. – 13.12 Uhr.)

Präsident: Damit kommen wir zur Behandlung der Dringlichen Anfrage der Grünen und SPÖ an Herrn Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Leopold Schögggl.

Ich erteile dazu dem Herrn Abgeordneten Hagenauer das Wort zur Begründung der Dringlichen Anfrage.

Abg. Hagenauer (13.12 Uhr): Ich komme jetzt zur Begründung einer Dringlichen Anfrage und werde auf die Redezeit achten.

Ein wesentlicher Grund meiner Dringlichen Anfrage ist, wenn Sie sich erinnern, ein Anliegen, das wir schon im Frühjahr vergangenen Jahres vorgebracht haben, wo der Kern der Frage genau das war, Frau Landeshauptfrau, was Sie jetzt wiederholt haben, nämlich dass Sie in einem Stil die Interessen der Steiermark vertreten, wo wir damals schon gesagt haben, ob das nur gut geht: „Sind Sie sich dessen wohl sicher, dass das gut ausgehen wird?“ Und es ist bekanntlich nicht gut ausgegangen.

Wenn Sie heute, Frau Landeshauptfrau, wiederholen, dass es so wichtig ist, ob man lautstark auftritt oder nicht, dann kann ich heute nur feststellen, Pröll, Häupl und Co. sind äußerst lautstark aufgetreten. Das war im Frühjahr, das war im Februar vergangenen Jahres. Auf Grund dessen haben wir unter anderem damals eine Dringliche Anfrage gestellt – schon im Frühjahr.

Das heißt, diese Beschwörung von Vokabeln, diese Beschwörung – ich kann kein anderes Wort verwenden – von Phrasen, „etwas umsetzen“, „gemeinsam“, „weiß-grün“, „nicht fürchten“, „Familien“, „Sicherheit“, „Generationsvertrag“ und „wir sind ein Bundesland“, all das hat zu einem Fiasko geführt und ist auch nicht unser Job. Und ich sage es da hier von der Stelle aus laut und deutlich: Dieser Punkt vom Generalverkehrsplan, da gibt es keine Gemeinsamkeit, ohne uns – laut und deutlich, ohne uns! (Beifall bei den Grünen und der SPÖ.)

Das ist nicht zu verantworten. Das ist genau das alles nicht, wovon Sie gesprochen haben. Das ist weder weiß-grün noch ist das Familienpolitik und schon gar nicht die Sicherung von Arbeitsplätzen. Schon gar nicht das.

Die zweite Geschichte kommt hier deutlich heraus, nämlich dass im Frühjahr Häupl und Co., um gleich da fortzusetzen, aufgetreten sind und lautstark reklamiert haben in einer Art und Weise, wo man sich tatsächlich sagen könnte, na ja, das ist aber deutlich. Und was war seit dem Frühjahr? Was war? Herr Landeshauptmannstellvertreter, was war?

Ich stehe dazu, dass wir uns aufgeregt haben – auch das laut und deutlich. Aber bitte, wann soll man sich denn sonst aufregen, wenn nicht bei so einer Gelegenheit, also bei solchen Investitionen, die das Schicksal des Landes, die Arbeitsplätze, die Abwanderung betreffen. Jetzt rede ich einmal von der Bevölkerung auf meine Art und Weise. Die Arbeitslosenstatistiken bei uns im Lande fallen deshalb so gut aus, weil die Leute alle rechtzeitig das Land verlassen haben. (Abg. Wiedner: „Warum regst du dich so auf?“) Worüber soll man sich sonst aufregen, wenn nicht über ein derart wichtiges Thema?

Und das ist nicht die Umfahrung Studenzen. Die Frau Landeshauptfrau, insbesondere aber ihr Stellvertreter, hat viel Zeit dafür verwendet, dass er diverse, von Tulwitz bis Studenzen, Umfahrungen vorgetragen hat und Straßenabschnitte. Nichts dagegen, in Ordnung, aber das ist nicht das Thema.

Es geht um den Standort der Steiermark! Und da sind tatsächlich ernste Worte und deutliche, wie immer man die fällt, notwendig. Sie brauchen ja nur, Herr Landeshauptmannstellvertreter, schauen, was die Industrie, die Industriellenvereinigung – für mich ein unverdächtiger Zeuge, wenn ich jetzt da als Grüner stehe – sagt. Die sind verzweifelt, schlicht und ergreifend. Die glauben Ihnen das alles schon lange nicht mehr. Sie können das überall nachlesen. Die sagen klar und deutlich: „Die Steiermark setzt sich zwischen zwei Stühle!“ Die glaubt das alles nicht mehr mit dem Semmering, die spricht das ganz offen aus und sagt, bitte schön, ein Generalverkehrsplan ist genau dazu da, dass er nicht, Herr Landeshauptmannstellvertreter, zur Kenntnis nimmt, dass der Semmeringtunnel die Sache der Niederösterreicher oder, wie Sie sagen, die Pyhrneisenbahn eine Sache der Oberösterreicher ist. Das ist es eben genau nicht, sondern das Gegenteil davon. Der ist dazu da, dass diese Sachen durchgesetzt werden, die von einem gesamtösterreichischen Belang sind und die auch natürlich ein Lebensinteresse, in dem Fall der Steiermark, sind.

Dass Sie, Herr Landeshauptfraustellvertreter, wie schon Ihr Klubobmann, offensichtlich eine Presseerklärung der Bundesministerin verlesen und das nicht einmal richtig, das war bezeichnend. Wenn Sie nicht in der Lage sind, zu so einem Thema halbwegs frei zu sprechen, dann beweist es nur, dass Sie sich damit nicht auseinandergesetzt haben. Sie haben innerparteiliche Fronten zu begründen. (Beifall bei den Grünen.)

Letzte Woche war da zufällig die Rede von den Leberkäsetagen. Um in der Sprache zu bleiben, die freiheitliche Verkehrspolitik ist für die Würscht, ist für die Würscht, egal ob das die Frau Forstinger macht, ob das der Herr Schögggl macht oder sein Kollege in Graz, der Herr Stadtrat Josel.

Um auf derselben Ebene zu bleiben, bei dem Generalverhinderungsplan, was also mich jetzt als Steirer anbelangt, kann ich das nicht anders beurteilen, was den Bahnausbau anbelangt. Es hat die Frau Forstinger hier ein Fiasko angerichtet. Sie fühlen sich aus Parteidisziplin verpflichtet das zu verteidigen, zum Schluss, obwohl Sie – das wird dann auch Gegenstand meiner Anfrage im Detail noch sein, die ich vortragen werde – Ende November, wie Sie selber hier heute bestätigt haben, eine relativ komplette Mängelliste vorgelegt haben. Die war sehr deutlich. Und dann haben Sie, wie Sie selber sagen, einmal feststellen müssen, dass es da noch Verschlechterungen gegeben hat. Und dann sind Sie draufgekommen, dass es jetzt eng wird, weil die Bundesregierung da nicht mehr viel ändern wird. Das ist auch logisch. Wenn man ein Jahr gearbeitet hat und alles schon fertig ist, dann geht man nicht her, weil die Steirer das erste Mal hineinschauen und draufkommen, um Gottes willen, und knüpft das Paket nicht mehr auf. Da hilft kein Nachverhandeln und keine Feinabstimmung und irgendwelche Zeitplankorrekturen und ähnliches Wischiwaschi, von dem jetzt die Rede ist. Was ist denn vorher passiert? Was war denn vorher mit diesen ganzen intensiven Gesprächen, wenn Sie selber erst Ende November feststellen, dass der Inhalt eine Katastrophe ist und dann nochmals eine Verschlechterung festhalten? Wie passt denn das zusammen? Überhaupt nicht! (Abg. Tasch: „Wie passt denn das zusammen, dass du über Verkehrspolitik redest?“) Entweder haben Sie sich an den Verhandlungen nicht beteiligt oder Sie wollten die Interessen gar nicht durchsetzen. Es gibt keine andere Möglichkeit.

Und, Frau Landeshauptfrau, da sind wieder ein paar Blätter vom Magnolienbaum jetzt heruntergefallen, und zwar nicht wenige. Ich stelle es fest – in aller Deutlichkeit –, Sie haben eine Führungsaufgabe in dem Land wahrzunehmen und Sie haben diese Führungsaufgabe nicht wahrgenommen. Und dass der Herr Landesrat Schögggl – das hätte die Landeshauptfrau erkennen müssen – nicht in der Lage ist, ein Verkehrsressort zu führen, das ist eine andere Geschichte. Aber dann muss man hier eben handeln zum Wohle des Landes. (Beifall bei den Grünen.)

Jetzt möchte ich ganz kurz noch auf ein paar zentrale inhaltliche Projekte oder Probleme in dem Zusammenhang eingehen.

Das eine ist die Finanzierung. Ich weiß nicht, ob aus Absicht oder nicht, der Herr Landeshauptfraustellvertreter, als er von der Finanzierung der Bahnprojekte gesprochen hat und von dem finanziellen Rahmen, der gesichert ist, erstens die österreichische Zahl erwähnt hat und nicht die steirische und zweitens von dem Paket 1 a gesprochen hat.

Nachdem der ÖVP-Landtagsklub ja mit dem World-Wide-Web direkt verknüpft ist – jetzt sind sie inzwischen wieder alle verschwunden in der Schublade, am Beginn der Sitzung sind sie immer alle offen, heute war es auch so – ich gebe Ihnen unsere, einmal mehr, Web-Adresse bekannt: www.stmk.gruene.at. Wenn Sie dort hineingehen, sehen Sie die Tabelle, die diese Gliederung der Mittel für den Bahnausbau in Österreich darstellt. Ich habe mir das angetan. Ich habe mich nicht darauf beschränkt, wie der Herr Landeshauptfraustellvertreter, die österreichische Zahl anzuschauen, sondern ich habe mir angeschaut, wie schaut das denn aus, wie ist denn der Erfolg dieser Gemeinsamkeit der Beschworenen in der Republik? Und wissen Sie, wie der aussieht? 55 Prozent für Niederösterreich und 8,7 für die Steiermark. So schaut es aus! Was soll ich da noch dazusagen? Ich kann mich aufregen, ich kann mich nicht aufregen. Ich rege mich schon auf, ziemlich. (Abg. Gennaro: „Berechtigt!“)

Und dass man jetzt sagt, das nächste Mal wird es besser beziehungsweise im nächsten Paket ist dann alles Mögliche drinnen, das empfinde ich als Schaden und als Gefahr, um das deutlich festzustellen. Das, was jetzt passiert, vergrößert den Schaden. Das ist die Fortsetzung des falschen Weges. Wir lügen uns wieder selbst in die Tasche. Und ich werde das nicht gemeinsam machen mit der Frau Landeshauptfrau, dass ich sage, alles ist Leiwand und wir müssen nur zusammenhalten. Wir marschieren gemeinsam, aber in die falsche Richtung. Und die Grünen werden diesen Weg in die falsche Richtung nicht mitgehen. Sicher nicht! (Beifall bei den Grünen.)

Wenn ich heute in der Früh – Herr Landeshauptfraustellvertreter, ich habe es schon versucht in einem Zwischenruf anzubringen – die „Kleine Zeitung“ aufschlage und feststelle, die Koralmbahn wackelt auch, dann muss ich mich ja fragen, wie ist denn das, der Hans im Glück, der war ja noch ein Superverhandler dagegen im Vergleich zur Steiermark, weil wir verlieren alles, uns rutscht alles aus den Händen. Wir setzen uns zwischen die Stühle. Wir beschwören die Tunnels, wir beschwören den Semmeringtunnel und gleichzeitig, indem wir uns einreden, der kommt schon, vergessen wir und erreichen wir nicht, dass wir dann wenigstens etwas anderes durchsetzen müssen. Dann legt man halt die Karten auf den Tisch und sagt, ja, bitte, was habt ihr uns denn anzubieten, wenn ihr den Semmering schon nicht hineinnehmt? Und das 150ste Mal zu sagen, wenn der Bescheid da ist, dann wird er gebaut, das ist einfach unglaublich.

In dem Generalverkehrsplan – es ist schon angeklungen – ist der Abschnitt von Sopron nach Szombathely drinnen und auch graphisch dargestellt auf der Homepage des Ministeriums – www.gmv.at. Es ist drinnen, Sie können nachschauen. Ich habe ihn auch da liegen.

Wenn Sie sich erinnern, die Frau Bundesminister Forstinger hat einmal, wie die Verlaufstrecke – die ist übrigens auch drinnen von Wien nach Sopron, und zwar in dem Paket, das finanziell gesichert ist, ist die drinnen, nicht irgendwann unter fernem Liefen, sondern die wird gebaut. Und die Frau Forstinger hat, wie das das erste Mal gefordert wurde, und zwar lautstark und nicht im harmlosen Gemeinsamkeitston, gesagt, das ist Vaterlandsverrat, Herr Landeshauptfraustellvertreter. Das ist jetzt nicht mein Vokabular.

Wenn man eine Bahn baut an eine Landesgrenze, wie jene nach Spielfeld, dann ist das absolut in Ordnung, wenn es in meinem Interesse ist. Nur, ich frage Sie jetzt, in wessen Interesse ist diese Bahn von Wien nach Sopron bis Szombathely? Das ist der Punkt. Und Sie sind nicht einmal draufgekommen, dass das drinnen ist, weil sonst wären Sie so viel gewesen, dass Sie gesagt hätten, das könnt ihr uns doch nicht antun, liebe Freunde, eine Eisenbahn, die von Sopron nach Szombathely führt, in den österreichischen Generalverkehrsplan hineinzunehmen, seid ihr wahnsinnig? Was glaubt ihr, was da los ist in der Steiermark? Es ist Ihnen nicht einmal aufgefallen, weil Sie den Plan überhaupt nie durchgelesen haben. (Beifall bei den Grünen.)

Wir müssen in der Tat, bevor ich zu meiner Anfrage komme, natürlich schauen, wie geht es jetzt weiter. Es ist richtig, dass dieser Plan so nicht akzeptiert werden kann. Wofür haben wir den Minister Bartenstein in der Bundesregierung, der Strasser ist Innenminister und hat Verkehrspolitik gemacht, das wird der Bartenstein wohl leicht können, erstens.

Zweitens ist es tatsächlich jetzt so, dass durch wenigstens schrittweisen abschnittswise Ausbau die Engpässe zu beseitigen sind. Die Pyhrnisenbahn, wie hier festgehalten wurde, das ist absurd. Die genügt nicht den Erfordernissen. Die Wirtschaftsindustriellenvereinigung schreit seit zehn Jahren, dass sie nicht genügt. Und wir werden die Neigezüge brauchen, und zwar sofort, entgegen der Beteuerung des Pressebüros der Frau Bundesminister. Ich gehe dann später noch darauf ein.

Ich komme jetzt zu meiner Anfrage:

Erstens: Welche Bahnprojekte haben Sie mit welcher Prioritätenreihung bei den laufenden Arbeiten am Gesamtverkehrsplan eingebracht?

Zweitens: Ab welchem Zeitpunkt war für Sie absehbar, dass wesentliche Bahnprojekte der Steiermark im finanzierbaren Teil des Gesamtverkehrsplanes nicht berücksichtigt werden?

Drittens: Wenn Ihnen dies vor dem November 2001 bekannt wurde, warum sind Sie in der Landesregierung nicht früher aktiv geworden als am 20. November 2001? Wenn Ihnen dies erst im November 2001 bekannt wurde, wie erklären Sie sich Ihren späten Informationszugang?

Viertens: Haben Sie sich bei der zuständigen Fachabteilung über den laufenden Fortschritt bei der Durchsetzung steirischer Bahnprojekte hinsichtlich der Erstellung des Gesamtverkehrsplanes informiert? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Fünftens: Waren Sie durch die Kürzung der Mittel für den Bahnausbau durch die amtierende Bundesregierung – gegenüber dem Master-Plan vom ehemaligen Verkehrsminister Einem – alarmiert, was die Chancen der Umsetzung steirischer Bahnprojekte betrifft?

Sechstens: War Ihnen bewusst, dass angesichts der Konkurrenz durch jene Bundesländer, die auf eine Fertigstellung ihrer Bahnprojekte gedrängt haben, nur ein Bruchteil der steirischen Bahnprojekte im Gesamtverkehrsplan realisiert werden wird?

Siebtens: Was haben Sie in Gesprächen mit Frau Bundesministerin Forstinger ausgesagt, um in diesem Konkurrenzkampf die Interessen der Steiermark sicherzustellen? Haben Sie dabei auf die spezielle Situation der Steiermark, das heißt starke Exportorientierung der Wirtschaft, besondere geografische Lage im Zuge der EU-Erweiterung, erschwerte Umweltbedingungen durch inneralpine Beckenlagen, hingewiesen?

Achtens: Ist Frau Bundesministerin Forstinger bewusst geworden, dass die Steiermark a) angesichts dieser speziellen Situation und b) angesichts des Nachholbedarfs einen höheren Anteil an den Bahninvestitionen erhalten muss im österreichischen Vergleich und nicht einen geringeren?

Neuntens: Was haben Sie unternommen um zu verhindern, dass mehr als die Hälfte der Mittel aus dem finanzierten Paket 1a in das Land Niederösterreich fließt?

Zehntens: Wird durch den jetzt vorliegenden Plan der Rückstand der Steiermark bei der Erreichbarkeit im Schienenverkehr Ihrer Ansicht nach vergrößert?

Elftens: Wie erklären Sie sich, dass Frau Landeshauptfrau Klasnic den Generalverkehrsplan erst kurz vor seiner offiziellen Präsentation als inakzeptabel bezeichnet hat und teilen Sie diese Ansicht?

Zwölftens: Wie war Ihre Kooperation mit Frau Landeshauptfrau Klasnic während der Erstellung des Generalverkehrsplanes?

13.: Wie erklären Sie sich, dass Frau Bundesministerin Forstinger bei der Präsentation des Generalverkehrsplanes ausdrücklich die Akzeptanz durch die Länder betont hat?

14.: Ist es realistisch, dass durch Nachverhandlungen hinsichtlich einer Berücksichtigung steirischer Bahninvestitionen im Paket 1 a nennenswerte Änderung durchgesetzt werden können?

15.: Welche Schritte werden Sie unternehmen, damit der große Rückstand der Steiermark bei Planungen im Bahnbereich – Pyhrn-, Ennstal-, Steirische Ostbahn sowie Mürzzuschlag-Bruck-Graz – binnen kürzester Zeit beseitigt wird?

16.: Welche Schritte haben Sie unternommen, damit alle wichtigen Bahntrassen des Landes der HL-AG übertragen werden? Warum waren Sie dabei nicht erfolgreich?

17.: Teilen Sie die Einschätzung, dass gerade die Steiermark, die noch viele Jahre keine durchgehenden Hochgeschwindigkeitsstrecken aufweisen wird, einen dringenden Bedarf an Neigezügen hat?

18.: Im Entwurf des Generalverkehrsplanes vom vergangenen Oktober war die Technologie der Neigezüge noch enthalten. Was haben Sie unternommen, als Sie feststellen mussten, dass Neigezüge aus dem Generalverkehrsplan herausgenommen wurden? Ich danke für die Aufmerksamkeit! (Beifall bei den Grünen und der SPÖ. – 13.30 Uhr.)

Präsident: Damit komme ich zur Beantwortung der Dringlichen Anfrage und erteile Herrn Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schöggel das Wort.

Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schöggel (13.31 Uhr): Herr Präsident, meine Kollegen auf der Regierungsbank, meine sehr verehrten Damen und Herren!

Im Wesentlichen bin ich auf diese Fragen ja bereits in meiner Generalbeantwortung eingegangen. Geben Sie mir nur Gelegenheit zu zwei grundsätzlichen Anmerkungen.

Wenn der Herr Abgeordnete Hagenauer sich über die sprachliche Ausdrucksweise des Klubobmannes Lafer ereifert, dann spricht das gerade nicht für ihn, denn das haben Sie weder notwendig noch sollten Sie sich dieser Ausdrucksweise befleißigen.

Zum Zweiten, wenn Sie gerade die Wirtschaft als Zeugen für Ihre Bemühungen anrufen, also Wirtschaft und Grüne, das ist eine äußerst gefährliche und brisante Kombination zu Lasten der Wirtschaft. Ich würde die Wirtschaft warnen, sich näher mit Ihnen und Ihren Planungen, insbesondere im Infrastrukturbereich, auseinander zu setzen. Da gibt es ganz andere Partner.

Zu Ihren Fragen:

Punkt eins: Ich habe darauf bereits geantwortet unter dem Thema „Bahnprojekte“, grundsätzlich und jetzt zum GVP. Sie können das dann dem Protokoll entnehmen.

Zu Ihrer Frage zwei: In diesem Zusammenhang möchte ich Ihnen ein wenig von den Verhandlungen im Rahmen des GVP berichten. Das ist auch im Protokoll bereits enthalten und ich mache nur den Hinweis, dass letztlich jeder Plan nur so gut sein kann wie seine Umsetzung und dass mir das natürlich bekannt war, dass bei den laufenden Projekten immer wieder versucht wurde, steirische Projekte nicht in dem Maß zu berücksichtigen. Wir waren aber sehr wachsam und haben immer wieder gerade die steirischen Projekte in den GVP reklamiert.

Zur Frage drei: Darum habe ich auch bereits am 28. November, als der GVP in Wien das erste Mal offiziell vorgestellt wurde, dort meine Forderungen grundsätzlich deponiert. Diese wurden auch berücksichtigt.

Zur Frage vier: Natürlich sind mit den entsprechenden Fachabteilungen laufend Gespräche gewesen. Ich habe das bereits umfassend in meiner Gesamtbeantwortung dargestellt. Es wird dann dem Protokoll zu entnehmen sein.

Zur Frage fünf: Ich habe auch immer wieder von Mindestforderungen gesprochen und darum geht es mir auch, dass es Projekte gibt, die auch real umsetzbar sind. Das unterscheidet ja den GVP von dem ehemaligen Master-Plan, der unter Verkehrsminister Einem erstellt wurde und der sämtliche Länderwünsche ohne Priorität und ohne verbindlichen Finanzierungsplan aufgelistet hat. (Abg. Gennaro: „Das ist die Unwahrheit!“) Jetzt sind die Projekte gereiht, finanziell dotiert und ich bin überzeugt davon, dass dieses Vertragswerk einen Plan für ernst zu nehmende Umsetzungen darstellt.

Zu Ihrer Frage sechs: Auch die Konkurrenz durch die anderen Bundesländer hat mich nie geängstigt. Kärntens Engagement hat zum Beispiel dem Projekt Koralmbahn sehr genutzt.

Zu Ihrer Frage sieben: Während der Verhandlungen habe ich natürlich immer wieder auf die topografischen, wirtschaftlichen und umweltrelevanten Besonderheiten der Steiermark und auf die bisherige Benachteiligung der Steiermark durch die ehemaligen zuständigen Minister der SPÖ hingewiesen und diese Forderungen wurden gerade aus diesem Grund auch entsprechend berücksichtigt.

Diese Antwort ist auch zu Punkt acht zu ergänzen.

Zu Punkt neun: Dass niederösterreichische Projekte prioritär im Gesamtverkehrsplan vorgesehen sind, habe ich natürlich, wie Sie auch, erkannt. Aber gerade durch die bevorstehende Ostöffnung, die bereits im Gange ist und die also auch als Verkehrslawine auf unser Land zurollt – was Sie ja selbst immer wieder feststellen –, ist natürlich auch hier eine gewisse sachliche Begründung zu sehen und gerechtfertigt.

Zu Ihrer Frage zehn: Die Mindestanforderungen für die Steiermark bestanden im Wesentlichen darin, den langjährig verursachten Rückstand der Steiermark bei der Erreichbarkeit zu verkleinern. Und dafür werden wir auch in Zukunft sehr, sehr intensiv verhandeln und kämpfen.

Zu Ihrer Frage elf: Im Großen und Ganzen sind wir auch der gleichen Meinung, wie bereits erwähnt. Was den von der Frau Landeshauptmann angesprochenen Zeithorizont betrifft, habe ich bereits in meiner Generalbeantwortung ausgeführt und wird im Protokoll nachzulesen sein.

Zu Ihrer Frage 13: Grundsätzlich ist es so, dass wir letztlich, da sich die Steiermark an beachtlicher vierter Stelle bei den zu investierenden Mitteln befindet, doch grundsätzlich zufrieden sind. Die Projekterstellung durch die Arbeitsgruppe, an der alle Ländervertreter beteiligt waren, hat letztlich auch zu einer Akzeptanz der Landesvertreter bei der Präsentation in Wien geführt.

Zu Ihrer Frage 14. Nachverhandlungen muss es immer wieder geben und ich bitte jetzt schon um die Unterstützung. Weiteres habe ich auch bereits bei der Generalbeantwortung ausgeführt.

Zu Ihrer Frage 15. Es geht jetzt um die Umsetzung und auch hier ersuche ich jetzt schon um die Unterstützung, die planenden Bundesunternehmen, das sind im Wesentlichen die ÖBB und die HL-AG, zur Eile anzutreiben. Was ich dazu beitragen kann, werde ich selbstverständlich tun.

Zu Ihrer Frage 16, dass die Bundeskompetenz in den letzten Jahren nicht immer im Sinne der Steiermark wahrgenommen wurde, hat mich ja auch dazu veranlasst, dieses Projekt Werndorf–Spielfeld der ÖBB zu entziehen und der HL-AG, zu übertragen, von der wir erwarten können, dass die entsprechende Planung rascher vorangetrieben und zur Baureife führen wird.

Zu Ihren Fragen 17 und 18. Die betrieblichen Alternativen, wie die Neigezugtechnik, wurden natürlich selbstverständlich immer wieder angesprochen. Laut Experten – und es gibt ja auch andere Experten dazu – bleibt die zeitliche Einsparung durch die Neigezugtechnik hinter den Erwartungen zurück. Es müsste ein vollkommen neues Taktgefüge aufgebaut werden und die Neigezugtechnik müsste daher eine österreichweite Forderung sein, um sinnvoll eingesetzt werden zu können. Dies ist laut Expertenebene derzeit nicht der Fall und daher ist die Neigezugtechnik nicht dezidiert enthalten. In meinem Auftrag werden jedoch an der Pyhrnbahn bereits Simulationen durchgeführt, um ihre Wirkungsweise und die Effizienz auf diesem Streckenabschnitt festzustellen. Danke für die Aufmerksamkeit! (Beifall bei der FPÖ und ÖVP. – 13.39 Uhr.)

Präsident: Wir kommen damit zur Wechselrede. Zu Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Straßberger. Ich erteile ihm das Wort. Die Redezeit beträgt maximal zwanzig Minuten für jeden, der sich in dieser Debatte zu Wort meldet.

Abg. Straßberger (13.39 Uhr): Geschätzter Herr Präsident, Herr Landeshauptmannstellvertreter, Herr Landesrat, geschätzte Damen und Herren, Hohes Haus!

Es ist heute schon gesagt worden, was in über 30 Jahren nicht gelungen ist, ist in fast einem Jahr, sprich zehn Monaten, gelungen. Ich glaube, hier darf man auch nicht anstehen und der zuständigen Ressortministerin für Infrastruktur auch ein Lob aussprechen. (Beifall bei der ÖVP und FPÖ. – Unverständlicher Zwischenruf des Abgeordneten Schrittwieser.)

Ich hätte mir den Beisatz jetzt gespart, Herr Klubobmann Schrittwieser, aber eines muss ich ganz offen und ehrlich sagen, alle zuständigen SPÖ-Minister, die seit 1970 für den öffentlichen Verkehr insbesondere zuständig waren, haben nur große Sprüche geklopft, keine Entscheidungsfreudigkeit an den Tag gelegt und letztendlich nicht sehr viel weitergebracht. (Abg. Gennaro: „Wer hat denn die ganzen Projekte gemacht?“) Darum hat es mich heute schon sehr verwundert, ich habe mir die Anfragen alle genau angeschaut (Abg. Schrittwieser: „Es freut mich, dass du so aufmerksam bist!“), alle 16 Punkte, es ist meines Erachtens schon eine Vermessenheit, eine Frau Landeshauptmann so zu attackieren und das ist für mich letztklassig. (Beifall bei der ÖVP.)

Meine Damen und Herren, der Generalverkehrsplan, das sage ich jetzt auch ein bisschen provokant, ich hoffe, hier niemanden zu beleidigen, ist für mich ein Visions- und letztendlich ein Diskussionspapier. Es ist weder ein Beschluss noch sonst irgendetwas gefasst worden, der GVP ist für mich in drei Teile gegliedert. Zum einen ist es eine offizielle Auflistung der übergeordneten Verkehrswege, das hat es bis jetzt in dieser offiziellen Art noch nicht gegeben. Zum Zweiten eine öffentliche Prioritätenreihung. Zu dieser haben wir in der Vergangenheit auch kaum Zugang gehabt. Das liegt jetzt am Tisch. Und zum Dritten sind hier viele Projekte angeführt, Gott sei Dank, die schon in der Steiermark, aber auch in Österreich letztendlich in Angriff genommen wurden und in Bau sind.

Einen Appell möchte ich auch richten, meine verehrten Damen und Herren. Wir können nicht in den Gemeinden immer wieder klagen, ja, die Gemeinden müssen von der Kirchturmpolitik Abstand nehmen und man muss das in weiteren Räumen und Regionen sehen. Ich glaube auch, die Verkehrspolitik muss in größeren Regionen, in größeren Zügen gesehen werden. Meine verehrten Damen und Herren, mit den Kreisverkehren, mit den Radwegen, mit den Gehwegen und was auch immer muss man halt diese einmal, wenn man so etwas auf die Beine stellt, hinten anstellen, wobei ich sage, auch diese sind irrsinnig wichtig (Abg. Schrittwieser: „Kollege Schögggl hat von den Kreisverkehren geredet!“), überhaupt keine Frage, aber letztendlich fußt meines Erachtens dieser Generalverkehrsplan auf drei wichtigen Begriffen beziehungsweise Kriterien. Erstens wird hier erstmalig von Korridors gesprochen, das heißt Hauptverkehrswege und wir wissen genau, wie wichtig das auch in Zukunft für unser Land ist. Zum Zweiten spricht man von Knoten, das sind Schnittstellen und zum Dritten die Verbindungen zu unseren Nachbarländern, denn letztendlich die Konzeption dieses Generalverkehrsplanes fußt ja schon auf dem EU-Beitritt von Österreich, aber vor allem auf den Erweiterungsländern, die ja in absehbarer Zeit zur Europäischen Union kommen. Verehrte Damen und Herren, Österreich ist zurzeit in der Europäischen Union noch immer in einer Randlage und mit der EU-Erweiterung wird Österreich eine Herzlage in Europa einnehmen.

Das Investitionsvolumen in diesen Generalverkehrsplan ist gigantisch und es kann sich sehen lassen, zum einen. Zum Zweiten, die Finanzierung ist ein anderer Teil. (Abg. Schrittwieser: „Der wichtigste, Sepp!“) Ja, ja, das weiß ich schon, aber letztendlich ist es so und ich habe das schon des Öfteren hier auch bei der Aktuellen Stunde zu den Grünen gesagt, die Verkehrsplanung, die realistische Verkehrsplanung ist für ein Zeitintervall von zehn Jahren und für dieses muss man auch letztendlich die Finanzierung ansetzen. Dass in der Zwischenzeit, das sage ich hier auch etwas pointiert, die Infrastrukturpolitik auch gewaltige Wirtschaftsimpulse auslöst, verehrte Damen und Herren, das hat man auch lange nicht so richtig wahrhaben wollen, denn man hat uns, die sich

mit dem Verkehr schon länger befasst haben und nach wie vor befassen, auch des Öfteren als die Straßensänger in diesem Haus betitelt. Wir haben uns letztendlich nicht klein kriegen lassen. Ich werde noch auf diese neue Verländerung kommen.

Verehrte Damen und Herren, ich habe mir das heute sehr genau angehört und auch wegen der Reihung, was haben die Verhandlungen gebracht und gerade die Investitionsvolumen. Hier hat eine Tageszeitung das sehr ordentlich aufgelistet und die Steiermark liegt mit 4,9 Milliarden Euro nach Niederösterreich mit 6,25 Milliarden an zweiter Stelle, verehrte Damen und Herren, vor Wien, vor Tirol und vor Oberösterreich. Darum meine ich, dass man grundsätzlich mit diesem Generalverkehrsplan einverstanden sein kann und dass man ihn grundsätzlich akzeptieren muss. Nicht einverstanden und nicht zu akzeptieren sind einige Zielsetzungen, was letztendlich den Zeitplan betrifft. Hier hat die Frau Landeshauptmann in ihrer Beantwortung schon sehr deutlich angeführt, was noch zu tun ist und ich darf mich bei dir, Frau Landeshauptmann, sehr herzlich bedanken, dass du am Freitag sofort bei der Vorstellung des GVP das Wort gegenüber Wien ergriffen hast. (Abg. Schrittwieser: „Ha, ha!“) Du tust nur lachen, hör einmal zu, schau, euch interessiert das schon wieder nicht, aber groß Dringliche einberufen. Die Frau Landeshauptmann hat hier sehr wohl, wir brauchen uns gegenseitig nicht beweihrauchern, aber was Tatsache ist, muss auch Tatsache bleiben, den Widerstand gegenüber Wien kundgetan. (Beifall bei der ÖVP.)

Natürlich gibt es einige Hauptkritikpunkte, verehrte Damen und Herren, die den Zeitplan betreffen. Das ist natürlich das Baulos Judenburg–Friesach. Nicht Judenburg–Scheifling. Hier wird es noch viel, viel Kraftanstrengungen bedürfen, dass wir hier auch die Zeitversetzung zusammenbringen, aber vor allem dieses Baulos nicht nur bis Scheifling, sondern nach Möglichkeit bis Friesach zusammenbringen. Hier haben sich, glaube ich, die Verkehrsexperten – ich möchte hier von diesem Pult aus keine Anschuldigungen machen – aber doch etwas zu wenig Gedanken gemacht, wenn man die gesamte Verkehrssituation gerade im Schwerverkehr durch die Steiermark und den Anschluss an unser Bundesland ins Auge fasst.

Das Zweite ist auch die Nordsüdverbindung. Hier ist der Bosrucktunnel, die zweite Röhre, weit, weit hinten und das muss auch meines Erachtens einer Korrektur unterzogen werden, dass man hergeht und sagt, diese Röhre muss früher in Angriff genommen werden.

Ich möchte auch sagen, wer sich den Generalverkehrsplan genau angeschaut hat, sieht, dass in Zusammenhang mit dem Bosruck, mit der Pyhrntrasse in Oberösterreich über 6 Milliarden Schilling – und jetzt sage ich etwas ganz Komisches – für die Erreichbarkeit der Steiermark vorgesehen sind. Das heißt, man müsste das eigentlich zu unserem Investitionsvolumen dazu tun.

Zur Ennstrasse: Verehrte Damen und Herren, das ist natürlich ein wichtiger Verkehrsweg. Hier gilt es schon auch Verantwortung einzufordern von jenen Herrschaften, die gemeint haben, man muss das um jeden Preis dort oben verhindern. Die Auswirkungen und die Folgen haben wir jetzt, denn wenn heute Schladming oder die Dachstein-Tauern-Region sich mit dem Schigebiet eher zu Salzburg hinwendet, dann haben hier gewisse Verantwortungen eingefordert zu werden.

Letztendlich sind aber auch erfreuliche Projekte drinnen. Als Obersteirer und als Mürztaler freut es mich ganz besonders, dass die Semmeringscheitelstrecke drinnen ist. Es gibt noch den Ganzsteintunnel und den Vollausbau zwischen Kindberg und Sankt Marein. Ich habe das bei der Aktuellen Stunde gesagt, in Summe 5,8 Milliarden Schilling bis 2005 oder 2006 oder 2007, bis wir ganz fertig sind. Da kann es nicht um Minuten gehen im Straßenbau. Wir wissen auch, dass gewisse Probleme auftauchen können.

Das ist eine gute Sache und vor allem wird auch endlich grünes Licht für die Verbindung Bruck an der Mur–Mixnitz–Pernegg gegeben. 2003 wird das begonnen. Und alle, die diese Situation dort verfolgt haben, wissen genau, warum wir erst 2003 dazu kommen, dass wir dieses Stück in Angriff nehmen können. Hier tragen einzig und allein die Verzögerungsakteure die Verantwortung und das sind gewisse Bürgerinitiativen, gewisse Umweltexperten, Anrainer und Profilierungssüchtige. Denn viele sehen hier eine Profilierung bei solchen Aktionen und die tragen die Verantwortung.

Verehrte Damen und Herren, es ist heute schon sehr viel gesagt worden, wer alles was Gutes macht und so weiter. Ich möchte hier auch einmal ein Lob an die Planer, an die bauausführenden Personen, an die Grundeinlöser richten, die mit sehr viel Vorsicht, mit Einsicht und Entgegenkommen den betroffenen Personen entgegengetreten. Das ist bei den Trassenfestlegungen, bei den Grundeinlösen, bei den Bauausführungen und letztendlich auch bei der Endkollaudierung. Jedem Menschen recht getan ist eine Kunst, die niemand kann. Das ist ganz klar, denn fahren wollen wir alle klass und schnell, aber letztendlich nicht bei mir, sondern nach dem Florianiprinzip auf der anderen Seite.

Verehrte Damen und Herren, das sind Dinge, die bei der Umsetzung von Projekten eine ganz wesentliche Rolle spielen. (Beifall bei der ÖVP.)

Lassen Sie mich jetzt, verehrte Damen und Herren, zur Schiene kommen. Wenn Sie da in dieses Generalverkehrsprogramm hineinschauen, ist alles aufgelistet. Unser ganzer Wunschkatalog, der jahrelang hier im Hohen Haus immer wieder heruntergebetet wurde, ist aufgelistet.

Ich meine, wenn dann gesagt wird, hier gibt es in der Schiene Nachholbedarf, die Schiene ist ein Stiefkind, die Schiene wurde vernachlässigt, verehrte Damen und Herren, ja, hier gibt es auch die Verantwortung einzufordern. Ich habe das vorher schon gesagt. Letztendlich muss ich aber auch sagen, seit die Schiene und die Straße auf Bundesebene getrennt sind, hat die Straße sehr wohl – wenn ich das so sagen darf – einen Fortschritt gemacht, aber die Schiene hat stagniert.

Ich bin auch sehr froh, dass in diesem Generalverkehrsplan der Koralmtunnel sehr wohl aufgelistet ist und ob er in Frage gestellt ist, Herr Kollege Hagenauer, das weiß ich nicht.

Was mich ganz besonders freut, dass der Semmeringbasistunnel bis 2011 kommt. Ich sage das noch einmal. 1993 ist alles im Nationalrat beschlossen worden. Wenn die zuständigen Minister und die Bundeskanzler damals den Mut gehabt hätten, dieses Projekt umzusetzen, ich glaube, wir hätten schon die erste Fahrt durch den Semmeringtunnel. Heute kommt ein anderer Aspekt dazu – und die Frau Landeshauptmann hat das sehr deutlich heute gesagt –, der Sicherheitsaspekt, denn alle die Vorkommnisse in den letzten Jahren, verehrte Damen und Herren, haben uns gezeigt, was sich hier abspielen kann. Darum meine ich, soll man hier nicht unbedingt auf die Minute drücken, sondern man muss auch diesen Aspekt mit einbeziehen.

Zum Punkt fünf dieser Anfrage, die heute hier von den Sozialdemokraten eingebracht worden ist, verehrte Damen und Herren, da ist eben die Frage, gemeinsam mit der SPÖ in Wien aufzutreten. Das ist ja allerhand. Erstens muss ich sagen, gemeinsam gibt es bei euch leider seit eineinhalb Jahren nicht, nur am Papier. Schauen Sie sich das an. Es interessiert eigentlich die SPÖ-Regierungsmitglieder dieses Thema überhaupt nicht. Ist natürlich klar. (Beifall bei der ÖVP. – Abg. List: „Die SPÖ ist nicht vorhanden!“) Das eine Problem ist, dass zwei schon länger ein Ablaufdatum haben. Heute habe ich auch beim Herfahren gehört – (Abg. Dr. Lopatka: „Der Voves hat heute gesagt, er startet mit einem völlig neuen Team. Der Gennaro bleibt!“) Heute beim Herfahren habe ich gehört, dass auch der Landesrat Flecker mit 2004 in Pension gehen kann und der Herr Klubobmann Schrittwieser hat heute um das Charisma gekämpft, was der Voves will. Das haben wir in der Früh gehört. (Beifall bei der ÖVP.)

Schaut nicht sehr gut aus. Kurtl, mich freut es, dass du bleiben darfst.

Das Problem liegt ja ganz woanders, verehrte Damen und Herren. Regieren und gleichzeitig die Opposition zu betreiben, das ist das Letzte und das ist das Unfairste in der Politik. Auf der anderen Seite fordern, auf der zweiten Seite so tun, als wenn mich das nichts angeht.

Wenn heute gesagt wurde, andere Fraktionen haben für das Land Schaden angerichtet, dann sage ich das auch ganz deutlich, von 1990 bis 2000, wer in diesen Jahren im Land Steiermark einen Schaden angerichtet hat, das waren die Sozialdemokraten. Gott sei Dank, dass in den letzten Jahren die ÖVP unter der Führung von Frau Landeshauptmann so stark und so stabil war, denn wenn wir auch so gewankt hätten wie ihr in den letzten eineinhalb Jahren, na, gute Nacht für unsere Steiermark. (Beifall bei der ÖVP.)

Verehrte Damen und Herren, der ganze Generalverkehrsplan wird natürlich immer weiter große Diskussionen anregen, generell bei der Finanzierung. Wir wissen genau, hier gibt es bei der Straße die ASFINAG und auf der anderen Seite gibt es die SCHIG. Ich bin neugierig, wie sich dann diese Gruppe verhält, die heute nur fordert und fordert, denn es wird an der Maut kein Weg vorbeiführen. Und zum Zweiten, die Benützergebühren auf der Schiene werden sich auch dementsprechend anpassen müssen, um hier die nötigen finanziellen Mittel zu lukrieren, die wir dann letztendlich brauchen, um diesen begehrten Plan umzusetzen. Wenn wir tadellose Verkehrswege wollen – und die brauchen wir –, dann werden uns die auch etwas kosten. Aus dem Budget wird es kaum möglich sein, diese zu finanzieren.

Ich möchte jetzt nur noch ganz kurz Folgendes sagen. Es ist heute schon angesprochen worden, das Zweckzuschussgesetz wird ja in absehbarer Zeit in Wien beschlossen werden. Sie wissen, die dritte Ebene, die Bundesstraßenebene, die fällt weg. Alle Bundesstraßen – bis auf zwei – werden den Ländern übertragen. Verehrte Damen und Herren, hier werden wir auch sehr gefordert sein.

Ich bin sehr froh, dass die Kolleginnen und Kollegen des ÖVP-Klubs sehr weitsichtig waren und den Antrag über eine Landesstraßenfinanzierungsgesellschaft eingebracht haben und diese wird jetzt wahrscheinlich schlagend, denn mit diesen Mitteln, die wir vom Bund bekommen und aus dem Katastrophenfonds werden wir unsere Aufgaben sicherlich nicht erfüllen können.

Ich möchte zum Abschluss kommen und möchte vielleicht einige Gesichtspunkte, die mich als Verkehrssprecher der Steirischen Volkspartei auch für die Zukunft bewegen, aufzählen. Und zwar, ich stelle fest, dass die Verkehrspolitik in der Zukunft vermehrte Bedeutung einnehmen wird, dass die Verkehrspolitik eine wesentliche Rahmenbedingung für unseren Wirtschaftsstandort darstellen wird, dass man bei der Verkehrspolitik über den Tellerrand des eigenen Bundeslandes hinausschauen muss und dass die Verkehrspolitik auch in der Budgetpolitik auf allen Ebenen eine größere Rolle spielen wird. Und hier, verehrte Damen und Herren, ist die Politik aufgefordert, sich gemeinsam an einen Tisch zu setzen, damit endlich solche Untaten, die heute hier passiert sind, denn das war kein Renommee für das Hohe Haus, in der Zukunft nicht mehr stattfinden.

Ich darf einen Entschließungsantrag gemäß Paragraph 51 der Geschäftsordnung des Landtages einbringen der Abgeordneten Straßberger, Bacher, Majcen, Rieser, Tasch, Köberl und Dipl.-Ing. Wöhry, betreffend Nachverhandlungen beim Generalverkehrsplan.

Im Zuge der Verhandlungen zum Generalverkehrsplan Österreich konnten von Seiten der Steiermark zahlreiche Wünsche berücksichtigt werden. Beim Semmeringbasistunnel ist es beispielsweise gelungen, den Baubeginn von 2012 auf 2007 vorzulegen. Bei der Anbindung Ostbahn–Koralmbahn, die eine wichtige Verbindung vom Automobilcluster zum Terminal Werndorf darstellt, konnte erreicht werden, dass die ersten Mittel bereits 2002 zur Verfügung gestellt werden.

Es wird daher der Antrag gestellt, der Landtag wolle beschließen:

Die Steiermärkische Landesregierung wird aufgefordert, mit der Bundesregierung Nachverhandlungen zum Generalverkehrsplan zu führen und dabei folgende Ziele zu beachten:

Erstens im Bereich Schiene: Sicherung des Baubeginnes des Semmeringbasistunnels nach rechtlicher Entscheidung sowie Vorverlegung des Ausbaues der Pyhrnstrecke;

Zweitens im Bereich der Straße: Terminliche Vorverlegung des vierspurigen Ausbaues der B 317, Kärntner Straße zwischen Judenburg und Friesach sowie sofortiger Baubeginn der Umfahrung Großwilfersdorf im Zuge der B 319, Fürstenfelder Straße.

Verehrte Damen und Herren, ich bitte diesem Antrag zuzustimmen. Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit und wünsche dem neuen Generalverkehrsplan bei der Umsetzung viel Erfolg! Glück auf! (Beifall bei der ÖVP und FPÖ. – 13.59 Uhr.)

Präsidentin Dr. Rieder: Als Nächster zu Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Gennaro. Ich darf dir das Wort erteilen.

Abg. Gennaro (13.59 Uhr): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren!

Ich möchte in der Hierarchie beginnend von oben nach unten zuerst einmal nur zur Frau Landeshauptmann das noch einmal wiederholen, was ich inzwischen oft gemacht habe. Frau Landeshauptmann, Sie drehen immer den Spieß um. Wir haben nie und nimmer weder einen Beamten noch sonst jemanden beschuldigt, so dass Sie ihn in Schutz nehmen mussten, sondern wir haben nur festgestellt auf Grund von Unterlagen, die ihr nämlich nicht angeschaut habt, weil sonst hättet ihr es gewusst, dass dort bitte – und ich habe es Ihnen in Kopie übergeben – mit keiner Zeile in irgendeiner Form ein Beamter bei den genannten Ausschüssen, was der Kollege Schrittwieser gesagt hat, dabei war. Im Gegenteil, der Kollege Schrittwieser hat noch – das dürftet ihr auch überhört haben – den Hofrat Gobiet aus dem Innersten heraus gelobt, weil er auch nachlesbar wirklich dabei war und wir wissen aus der Vergangenheit, dass er einer von denen ist, die wirklich etwas verstehen. Die Frage, die Sie zu beantworten gehabt hätten, wäre die gewesen, warum Sie – entweder Sie haben es nicht gewusst, dann kann man sagen, man hat es nicht gewusst – es zugelassen haben, dass von der Steiermark kein Beamter in den entscheidenden Ausschüssen gewesen ist. Das war eigentlich die Frage.

Zum Landesrat Schögggl möchte ich nur eines sagen. Herr Landesrat, du hast in der Öffentlichkeit ja schon klar und deutlich gesagt, du bist zufrieden mit diesem Generalverkehrsplan, hast sogar von Erfolg gesprochen und dein Klubobmann Lafer, der jetzt leider nicht da ist – (Abg. Wiedner: „Er ist da!“) Franz, komm her, du gehst mir so ab, wenn ich dich nicht sehe, du bist ja einer, mit dem man draußen ganz gut reden kann, aber wenn du da aufsteht bist du so emotionsvoll wie ich. Lieber Franz, vielleicht bist du zu wenig lang im Parlament gewesen in Wien im Nationalrat, weil sonst hättest du wissen müssen, dass ihr den so genannten Master-Plan, die schwarz-blaue Bundesregierung, eigentlich wieder zunichte gemacht habt, weil hätten wir uns nach dem gehalten, wären wir schon weiter als vorher. Dort waren nicht nur die Projekte bitte konzeptreif und ausgegoren, sondern auch die Finanzierung, aber durch die schwarz-blaue Bundesregierung hat es einen Stopp gegeben von zwei Jahren. (Beifall bei der SPÖ.) Das ist die Wahrheit!

Und Landesrat Schögggl hat gesagt – das muss ich jetzt ein bisschen polemisch sagen – du hast gesagt, du wirst so lange bleiben, solange du gute Politik machst oder eine besonders gute. Die Zeit habe ich nicht, so lange kann ich nicht warten, weil ich mache jetzt einen Test. Ich werde inzwischen der Monika ihren Viecherln Klavierspielen lernen, vielleicht sind die schneller beim Klavierspielen als du bei der guten Politik. (Beifall bei der SPÖ.)

Und zu meinem Freund Lopatka, Klubobmann. Dir muss ich eines sagen, sonst ist er immer da, damit er einen Zwischenruf macht. Richtet ihm das aus, was kümmert sich der Adler um das Gekrächze einer Krähe. Oft ist es besser, wenn man gar nicht antwortet, weil seine Zwischenrufe kann man nachlesen – (Unverständlicher Zwischenruf.)

Nein, nicht deine, dem Lopatka seine Zwischenrufe sind unter der Gürtellinie. Hinten habe ich keine Augen, weißt du ja eh und ich habe mit dem Genick ein bisschen Schwierigkeiten beim Umdrehen, aber richtet es ihm aus.

Und, lieber Freund Straßberger, wenn du wieder so gesungen hast – den sehe ich jetzt auch nicht, wo ist er denn – (Abg. Tasch: „Straßberger“) Straßberger, du weißt, es gibt verschiedene Betonungen, die Wiener sagen Straßberger, wir sind Steirer, ich sage Straßberger. Wenn 30 Jahre nichts gelungen ist, dann muss ich ihm sagen und vielleicht könnt ihr ihm vom ÖVP-Klub – falls er keinen Krankenschein kriegt, dass er nicht versichert ist, das nehme ich nicht an, aber er hat einen Selbstbehalt, zahlt ihm das, er soll zum Augenarzt gehen und soll sich ein paar Brillen richten lassen, dass, wenn er durch das Land fährt, auch sieht, was in den letzten Jahren alles gemacht wurde in der Straßenbaupolitik. (Beifall bei der SPÖ.)

Und, liebe Freunde von der Volkspartei, eines müsst ihr schon zur Kenntnis nehmen, ich komme immer nur zum Schmunzeln, ich freue mich aber, dass ihr sehr aufmerksam die Situation der SPÖ mitverfolgt und mitbeobachtet, wenn ihr da dauernd den Voves erwähnt, der wird euch noch das Gruseln beibringen, ihr braucht keine Angst haben.

Und nebenbei muss ich noch eines sagen, ich freue mich ja darüber, bei uns gibt es Diskussionen. Stellt euch vor, was ihr reden könntet, wenn es den Voves nicht gäbe, gar nichts. Und so wie ihr das mit den Abgeordneten macht, das haben wir ohnedies letzts schon festgestellt. Da hat die Kollegin Gross da heraußen das Wort erhoben, so wie man die Kollegin Pufswald aus dem Landtag gebracht hat, ja, da könnt ihr euch anhalten, das hat euch nicht gepasst, aber da gibt es noch andere Gespräche nach draußen. Bei uns wird halt viel diskutiert, da fliegen einmal die Fetzen ehrlich, aber nicht so mies, wie ihr es gemacht habt. Nur, tut dann nicht mit den

Fingern auf die anderen zeigen. (Beifall bei der SPÖ. – Abg. Lafer: „Eine Frage!“) Franzi, ich habe nur 20 Minuten Redezeit. (Abg. Lafer: „Eine Frage nur. Voves hat heute in der Früh bekannt gegeben, dass der Flecker Kurtl weg ist. Weißt du davon schon Bescheid?“) Ja, freilich. Ich darf bleiben hat er gesagt, gell? Das weiß eh der Flecker selber, dass wir alt genug sind, dass wir dann gehen können 2005. Wir wissen ja noch zum Großteil wer da herinnen ist, aber bei euch ist es sicher unsicher, das ist schon klar, das ist das Einzige. (Abg. Lafer: „Kurt, Kurt!“) Lasst mir meine Redezeit, Frau Präsident, 15 Minuten habe ich noch. Du kannst dann herauskommen. In der Kantine mache ich eine Gaude mit dir, da nicht.

Wenn wir jetzt schon ernstlich zum Generalverkehrsplan reden und diskutieren, meine Damen und Herren, dann sind ein paar Stichworte gefallen. Die verkehrspolitische Erreichbarkeit und ich will das jetzt ummünzen auf die wirtschaftliche Situation. Das wissen wir, dass diese Erreichbarkeit ein Hemmschuh ist, ein bedeutender Hemmschuh für die zukünftige Entwicklung der Steiermark als Wirtschaftsstandort. Und unbestritten ist, dass wir alle, dass eine gute Infrastruktur zwischen den Standorten eigentlich die Grundvoraussetzung ist, dass Verkehrsverbindungen und die Attraktivität der Verkehrsbedingungen dafür sind, damit sich die Betriebe letztendlich ansiedeln. Und wir wissen, überall dort, wo die Infrastruktur aufgebaut wurde, wo Bildung vorhanden war, hat sich die Wirtschaft entwickeln können. Leider wird gerade in diesen zwei Bereichen jetzt immer mehr gespart, Nulldefizit, dass bei Bildung und bei Infrastruktur gespart wird. Wir wissen genau, wo wir in den Regionen gut ausgebildete Menschen haben, Facharbeiter und so weiter, dort hat die Wirtschaft sich gut entwickelt und es war immer unser Stolz und Aushängeschild, dass wir in der Wettbewerbsfähigkeit darauf hinweisen konnten, weil wir gut ausgebildetes Personal gehabt haben und das Voraussetzung ist für den Wirtschaftsstandort. Und wenn der Herr Straßberger bezüglich Erreichbarkeit gesagt hat:

Vielleicht kennt er die Studie nicht, sonst borge ich sie ihm einmal. Im innerösterreichischen Erreichbarkeitsbereich liegt Graz zum Beispiel – von dem wird überhaupt nicht geredet, auch in dem Generalverkehrsplan hat man auf Graz überwiegend vergessen – liegt Graz unter 99 Bezirken nur an 66. Stelle, Graz-Umgebung an 60. Stelle und der Bezirk Deutschlandsberg sogar an 79. Stelle. Nicht viel besser ist die internationale Erreichbarkeit, denn da wird uns dokumentiert, dass wir so quasi im Dreistunden-Geschäftsreiseverkehr mit jenen von Ostpolen verglichen werden. Wir wissen als Sozialdemokraten um die Defizite und die drastischen Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Steiermark und auf die Beschäftigungssituation. Wir haben eigentlich sehr neugierig darauf gewartet, wie dieser Generalverkehrsplan, der angekündigt war, bis der kommt. Ehrlich gesagt, mich hat es nicht gewundert, wie ich ihn bekommen habe. Auch wenn wir uns dieses 87-Seiten-Konvolut nur über Umwegen – Herr Landesrat Schögggl – besorgen konnten. Und das allein spricht ja schon für den demokratischen Geist der Bundesregierung und teilweise auch des zuständigen Referenten, des Landesrates Schögggl. (Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Die ÖVP hat es im Internet!“) Herr Landesrat, mit dir gehe ich es schon an im Internet, aber du hast deine Beamten, die dir alles rausholen.

Ich glaube, dass es demokratisch genug wäre, dass die Landtagsklubs dementsprechend und auch der Landtag, bitte, in die Beratungen vorher, Herr Landesrat, eingebunden hätten werden müssen, nicht hintennach, wo alles schon erledigt ist. (Beifall bei der SPÖ.)

Und dann sagst du noch in der Öffentlichkeit, du bist zufrieden. Weißt du, was man in der Schule sagen würde, wir haben ja viele Lehrer im Landtag. Die würden sagen, Schögggl, setzen, nicht genügend. (Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Ich war immer sehr erfolgreich in der Schule!“) Das kann ja in der Form nicht sein. Und wenn wir dem Generalverkehrsplan, meine Damen und Herren, wenn Sie ihn schon alle so genau angeschaut haben, von der Gesamtinvestitionssumme auf der Schiene, das ist euch wahrscheinlich auch noch gar nicht aufgefallen, entweder ist es ein Additionsfehler oder man hat es bewusst vergessen, da fehlen einfach beim Zusammenrechnen in dem Paket 1B 500 Millionen Schilling, rund 36 Millionen Euro. Habt ihr das gesehen, dass das fehlt?

Interessant ist auch, wenn man den Zeitraum vergleicht, das ist schon angeschnitten worden. Ich will es ja nur noch einmal wiederholen, dass ihr es wisst, weil ihr ihn so bejubelt: Wir haben in der Steiermark bis zum Jahr 2030 60 Prozent verbaut, die Niederösterreicher brauchen nur 25 Prozent, weil das Restliche haben sie alles vorher bekommen. Das war der Punkt, warum man gesagt hat, Pröll setzt sich durch. Das heißt zusammengefasst, meine Damen und Herren, die Steiermark bekommt gemessen am Nachholbedarf – und das wissen wir alle, das haben wir alle irgendwo zugegeben – viel zu wenig und wenn wir das bekommen, bekommen wir es vielleicht irgendwann, wenn man sich die Zeitfolge anschaut. Und es ist keine Rede, wenn man schon von Ökologie auch redet, das will ich in den Mund nehmen, aber dann auch, wenn es ernstlich umzusetzen ist, gleich sich verabschieden. Wo sind die ganzen Positionen, wo man gesagt hat, der Verkehr muss von der Straße weg auf die Schiene? Da hat es schon dementsprechende Unterlagen gegeben, 123 Güterzüge sollten von der Straße auf die Schiene gebracht werden. Wo ist das in dem Konzept? Null! Und wenn der zuständige Verkehrsreferent schon nicht die Notwendigkeit der steirischen Wirtschaft zeigt, dann sollte mindestens der Landesrat Paiert als Verantwortlicher mit aufstehen. Herr Landesrat, da sind wir immer Kämpfer, wenn es um die Wirtschaft geht. Sie sind der Schirmherr des Automobilclusters. Und wir sollten auch hier ein Ohr für die berechtigten Wünsche der Betriebe haben, denn wir sind uns Gott sei Dank dieses Mal als Sozialdemokraten, Gewerkschafter, Wirtschaftskammer einig. Selbst die Wirtschaft hat bitte dokumentiert, dass sie gegen diesen Generalverkehrsplan ist. Es sind ja nicht viel von der Wirtschaft von euch da, weil sonst hätte der Kollege Bittmann schon einmal aufschreiben müssen, weil in der Wirtschaftszeitung haben sie das geschrieben. Frizberg, ehemaliger Abgeordneterkollege, hat sehr vehement die Wirtschaft vertreten. Selbst die dokumentieren, meine Damen und Herren, dass das nicht zu akzeptieren ist. Und wenn für die Wirtschaft das schon inakzeptabel ist, dann möchte ich auch darauf hinweisen, es hat einen Baugipfel gegeben und da ist so viel vom Vorlauf gesprochen worden. Gerade angesichts

der Situation, dass rasche Entscheidungen für die Bauwirtschaft – teilweise haben wir es gemacht, möchte ich da ehrenhalber erwähnen – dass wir für die Bauwirtschaft jetzt vorgegriffen haben. Wir wissen aber auch, dass Investitionen von rund einer Milliarde Schilling für die Schiene – von der Wirtschaft berechnet – rund 1700 Arbeitsplätze mit sich bringen und im Bereich der Straße von 2000 Arbeitsplätzen. Das heißt, wenn dementsprechende Umsetzungen gemacht werden würden und vorgezogen, so wie zum Beispiel bei dem Baugipfel mit der Bauwirtschaft, Herr Landesrat, die Wirtschaft die Meinung vertreten hat, man sollte den Koralmtunnel, die ganzen Ausschreibungen und die Planungsgeschichten vorziehen, denn bis das zum Bauen kommt, ist es so 2007. Und bis er fertig ist, wird es vielleicht 2012 sein. Wenn das ernst gemeint wird, dann muss man sich auch überlegen, ob man gerade für die Steiermark im Sinne der schlechten Beschäftigungspolitik nicht sehr wohl manchmal überlegt, auch Vorfinanzierungen zu machen, damit wir für die Bauwirtschaft und ihre Unternehmen dementsprechend arbeiten können. Weil nach dem jetzigen Generalverkehrsplan ist die Realisierung des Koralmtunnels – und lesen kann ich noch – wahrscheinlich 2021 oder 2030. Da wird es mich vielleicht nicht mehr geben. Es ist der Zeitraum da überschaubar. Man muss Realist sein. Wissen Sie, Herr Landesrat, ich bin kein Utopist. Negativ tritt auch hervor, dass dieser gesamte Generalverkehrsplan, Kollege Straßberger, den du so bejubelst und beglückwünschst, im Grundsatz als so genanntes „Wünsch-dir-was-Programm“ stehen bleibt. Und das Bedauerliche ist dabei, dass die Stadt Graz, der Großraum Graz überhaupt in keiner Form so erwähnt ist, wie es die Grazer brauchen. Herr Landesrat, es ist unverständlich und überhaupt nicht zu akzeptieren, dass die zweitgrößte Stadt Österreichs von den Vertretern des Landes Steiermark im Generalverkehrsplan in keiner Weise eingebunden war. (Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Nordspange, Südspange ...!“) Warte, lasse mich weitererzählen, ich gebe dir eine Liste, wo es dir schwarz werden wird vor den Augen – in keiner Weise eingebunden und kontaktiert wurde. Ja, wenn man sich diese Liste anschaut, meine Damen und Herren, und weil die Frau Landeshauptmann gesagt hat, es liegt an den Projekten, da gibt es x Projekte, wo die Pläne fertig sind, wo Sie zum Beispiel nur in der Alten Poststraße ein ganzes Nadelöhr, eine Unterführung der GKE im Kreuzungsausbau Friedhofgasse, der L 331, sind die Pläne fertig. (Abg. Wiedner: „GVP!“) GKE, bitte, Graz-Köflacher-Eisenbahn, Herr Kollege Wiedner – du kennst dich nicht aus – da bräuchte sie nur mehr die Unterschrift draufzusetzen und zu sagen, das wird finanziert, dann könnte man schon anfangen, nur weil man sagt, man hat nichts.

Es gibt den Südgürtel, die Probleme in Graz, Graz ist in keiner Weise dabei. Zeigt mir das drinnen. Das ist ja ein Märchenbuch. Ich gebe dir die Liste. Ich erspare mir das nochmals aufzulisten. (Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Du kennst dich nicht aus!“) Herr Landesrat, so viel wie du dich auskennst, kenne ich mich auch aus, weil du kannst dies von deinen Beamten prüfen lassen. Ich lese es mir selbst durch und da bin ich stolz darauf, denn was ich selber gelesen habe, weiß ich und kann ich mit vollem Herzen vertreten. So eine Lese-stunde wie du gemacht hast, heute mit dem Runterlesen, danke, wenn das die Politik eines Landesrates ist, kann ich es vergessen. Das könnte ein Beamter auch vortragen. (Beifall bei der SPÖ.)

Meine Damen und Herren, und dem Grundsatz noch gerade auch, was die wirtschaftliche Situation ist, in der Frage EU-Osterweiterung, da sind für Graz einige Probleme drinnen, da brauchen wir eine durchgängige Verbindung von der Ostbahn über diese Verbindungsstrecke zur Südbahn und der schnelleren Verbindung als derzeit über das Stadtgebiet von Graz, meine Damen und Herren. Wir wissen, dass in einer Großstadt die Verkehrssituation sehr, sehr problematisch ist. Auch die Beschäftigung, wie viele 1000 Einpendler wir haben. In keiner Weise wird darauf Rücksicht genommen, dass die Umlandgemeinden mit ihren Problemen sich ja auch auf Graz auswirken durch das Pendlersystem. Und dann kommt ihr her und sagt, es ist ja alles in Ordnung. Wir haben in Hinblick auf den Großraum Graz den Steirertakt, Koralmbahn und so weiter. Da ist ein technischer Umbau und eine Aufrüstung des Grazer Hauptbahnhofes dringend erforderlich. In dem Verkehrsplan fehlt dieses Projekt zur Gänze, obwohl es in den vorangegangenen Entwürfen enthalten war. Da sieht man wieder, wie man sich einsetzt. Und ich habe den Eindruck und kann mir das nicht verwehren, dass überwiegend Gemeinden und Städte, wo Sozialdemokraten die Mehrheit haben, bewusst dahin gehend gemacht, dass der Generalverkehrsplan diese nicht so berücksichtigt wie es erforderlich ist. Das unterstelle ich euch voll und ganz. (Beifall bei der SPÖ.)

Es wird in keiner Weise von den Lärmschutzmaßnahmen geschrieben. Da wird es nur global hingestellt, was wir aber auch im Grazer Stadtgebiet entlang der Bahn brauchen und gefordert wurde, ist überhaupt nicht drinnen. Und es ist in keiner Weise etwas drinnen über die Notwendigkeit, wenn schon wir von Park-and-ride-Anlagen, von der Verkehrssituation generell reden, dass auch im Rahmen des Hauptbahnhofes eine Park-and-ride-Anlage errichtet wird, die ist unbedingt notwendig für das Pendlertum, wollen wir haben, dass weniger Autos nach Graz einfahren. Und wir haben auch in der Straße – um meine letzten drei Minuten nicht zu überziehen – wir haben auch in der Straße den Südgürtel, die B 67, die eine Gefährdung und die Realisierung in Frage stellt, das für Graz wichtig ist. Wir haben den Bereich der Südosteinfahrt Liebenau-Sankt Peter, wo die Kompetenz vom Bund jetzt zwar auf das Land übertragen wird und daher eine Verkehrslösung sicherlich schon wieder auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben wird. Und es kann wahrscheinlich die ASFINAG für die Finanzierung der Projekte herangezogen werden, das ist aber eine Kann-Bestimmung. Aber deswegen möchte ich zusammenfassend noch sagen, meine Damen und Herren, die steirische Wirtschaft braucht im europäischen Konkurrenzkampf der Regionen attraktive Verkehrsverbindungen und eine gute Erreichbarkeit. Das ist zwingend notwendig für die Ansiedlungspolitik der Betriebe. Und Herr Landesrat Paierl weiß genau, in welcher Form die Fragen immer bei Betriebsansiedelungen kommen. Wie schaut die Infrastruktur aus, wie schaut die ganze Umgebung aus, geht bis hin zu kulturellen Einrichtungen. Daher denken Sie auch daran, dass gerade ein attraktiver Bahnanschluss oftmals der Schlüsselfaktor für Entscheidungen ist. Meine Damen und Herren, das ist der Grund warum wir sagen, nachverhandeln ist sowieso zwingend notwendig. Bei der Frau Landeshauptmann

möchte ich mich zum Schluss auch noch bedanken, weil schon so viel Dank gegeben wurde. Straßberger hat sich bedankt, dass die Frau Landeshauptmann dort am Freitag das Wort erhoben hat. Ich möchte mich bei Ihnen bedanken, dass Sie endlich das Wort erhoben haben. Danke! (Beifall bei der SPÖ. – 14.18 Uhr.)

Präsidentin Dr. Rieder: Als Nächster zu Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Wiedner. Ich darf es Ihnen erteilen.

Abg. Wiedner (14.18 Uhr): Frau Präsident, Herr Landeshauptmannstellvertreter, meine Herren Landesräte, sehr verehrte Damen und Herren!

Wäre am Freitag in Wien ein GVP präsentiert worden, dessen Inhalt es gewesen wäre, dass zu jedem Haus eine Straße hinführt, zu jedem Ort eine Bundesstraße hinführt, jeder Markt eine Autobahnabfahrt hätte und jeder größere Ort überhaupt ein Verkehrsknoten wäre, wenn das alles passiert wäre (Abg. Stöhrmann: „Wenn das Wörtchen wenn nicht wäre ...!“), traue ich mich die Wette anzubieten, dass wir heute auch hier gegessen wären und wieder über etwas diskutiert hätten, weil irgendein Hof vielleicht nicht angeschlossen wurde mit einer Asphaltstraße. (Beifall bei der FPÖ.)

Es geht hier nicht darum, was ist sinnvoll, was ist notwendig, was ist wichtig, was ist machbar, sondern es geht hier darum, wo finden wir ein Thema, wo wir einen Wirbel erzeugen können, Kollege Schrittwieser, Kollege Stöhrmann. (Beifall bei der FPÖ.) Darum geht es hier. Es geht hier nicht um die Sache und ich habe mir speziell bei dir, Kollege Schrittwieser, das Ganze mitgeschrieben. (Abg. Schrittwieser: „Das war eine sehr gescheite Sache, dass du mitgeschrieben hast!“) Es war sachlich und fachlich nicht viel mitzuschreiben, ich habe das mit einer halben Seite locker geschafft, was sachlich und fachlich dabei war. Es war im Endeffekt emotionell (Abg. Schrittwieser: „Mein Freund, Politik ist emotionell, wenn man sie hat. Du hast keine Emotionen!“) und ich würde die Akteure einer drittklassigen Vorstadtbühne beleidigen, würde ich sie mit dir vergleichen, was du da hier heute aufgeführt hast, weil das ist nicht der richtige Ort. Sondern wenn wir über dieses Thema sprechen, dann bleiben wir sachlich, dann bleiben wir fachlich und hören wir auf damit, mit lockeren Schlenkern zu reden. Auch Kollege Gennaro, ich weiß nicht, wo er jetzt hin verschwunden ist, der Generalverkehrsplan bitte hat mit Klavierspielen sehr wenig zu tun. Hören wir mit solchen Dummheiten auf und bleiben wir bei der Sache. (Abg. Gross: „Aber mit drittklassigem Theater auch nicht, oder, Herr Kollege?“) Ich kann für den Fall, nachdem heute der Auftritt von den Kollegen der SPÖ präsentiert wurde – zwischendurch hat es ohnedies keinen interessiert, ich habe mir das auch mitgeschrieben, es waren zwischendurch sechs Kolleginnen und Kollegen der SPÖ anwesend, als es um die Beantwortung der Fragen ging. Einerseits geht man her, inszeniert einen Sonderlandtag, dann interessiert es im Endeffekt ohnedies keinen. (Abg. Schrittwieser: „Schau her!“) Jetzt ja, großartig, aber zwischendurch waren sechs anwesend und der Landtag war nur dafür da, um die Galerie zu befriedigen. Das kann es doch nicht sein. (Beifall bei der FPÖ.)

Kollege Schrittwieser, du hast ein Taferl gezeigt, ich habe auch ein paar so kleine, nicht so schön wie deine, aber dafür habe ich es färbig gemacht. Du tust dir ja leichter mit den Farben zwischen rot und schwarz. Ihr kennt wahrscheinlich noch den Namen Karl Lausecker, ich habe mir das speziell aus der großen Ahnenliste herausgeholt, Kollege Karl Lausecker, 1977 bis 1984 SPÖ-Verkehrsminister, war der Erste, der über den Generalverkehrsplan nachgedacht hat, in den Jahren 1977 bis 1984. Wenn man von 1984 rechnet, ist das jetzt 17 Jahre her, in denen nichts passiert ist. Und da gibt es die ganzen klingenden Namen wie Lacina, wie Streicher, Klima – ist momentan in Argentinien und hat andere Probleme, wie man ja in den diversen Postillen lesen kann –, es war Rudolf Scholten dabei und es war auch der Kollege Casper Einem mit dabei. Alle zusammen haben zwar davon gesprochen, zusammengebracht haben sie in dem ganzen Bereich nichts. Kollege Straßberger hat es schon gesagt, ich bedanke mich dafür, in zehn Monaten hat die sosehr umstrittene Ministerin Forstinger es geschafft, einen Generalverkehrsplan vorzulegen. Einen Generalverkehrsplan, der vieles beinhaltet und eines bitte auch dazuzusagen – (Abg. Schrittwieser: „Du, Karl, das geht nur, wenn es eine gute Vorarbeit gibt!“) ein Generalverkehrsplan ist ein Plan, ist nicht etwas Gottgewolltes. Man kann natürlich über jeden Plan diskutieren und versuchen ihn zu verbessern. Das werden wir auch machen, es wird den einen oder anderen Verbesserungsvorschlag geben. Es gibt auch bereits den Antrag dazu, es gibt Initiativen des Landeshauptmannstellvertreters dazu und ich bedanke mich (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Tun Sie sich nicht immer bei mir bedanken!“) – ich weiß, Sie sind auch wieder eingetroffen, ich begrüße Sie recht herzlich – (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Sie brauchen sich nicht bedanken bei mir, das ist ein Blödsinn, Sie meinen den Falschen!“) Ja danke, passt schon, es zahlt sich eh nicht mehr aus, sich bei Ihnen zu bedanken. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Das ist richtig!“) Es hat heute der Kollege Schrittwieser schon seinen Auftrag abgeliefert, dass er wieder das nächste Mal mit dabei ist. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Das ist nicht mehr neu. Das haben Sie uns schon einmal gesagt!“) Es ist dafür zu danken, dass in zehn Monaten so ein Plan vorgelegt werden konnte. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Sie müssen sich beim Richtigen bedanken, nicht bei mir! Sie bedanken sich immer beim Falschen!“) Dass man darüber diskutieren kann ist auch richtig. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Sie bedanken sich immer beim Falschen!“) Ich weiß nicht, was Sie immer haben, es ist viel angenehmer eine Sitzung abzuführen, wenn Sie nicht da sind. (Beifall bei der FPÖ und ÖVP.) Aber das Problem, Herr Landeshauptmannstellvertreter, löst sich ohnedies in zwei, drei Monaten wahrscheinlich und dann können wir wieder vernünftig miteinander reden. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Bei dem Blödsinn ist es besser, wenn ich nicht da bin!“) Meine sehr verehrten Damen und Herren, es ist der Frau Ministerin für diese Arbeit zu

danken, es ist unserem Landeshauptmannstellvertreter dafür zu danken, dass hier sehr vieles an Verbesserungen weitergebracht wurde. Es ist auch den zuständigen Beamten dafür zu danken. Ich habe einige der Papiere gesehen, die hier produziert wurden. Es war sehr viel Arbeit, es waren sehr viele Stunden dahinter und ein herzliches Danke dafür, dass man diese Grundlagen einmal gelegt hat, über die man diskutieren kann und soll. Bis jetzt hat man nicht einmal über etwas diskutieren können, weil nichts da war, über das man diskutieren konnte, außer heiße Luft, lieber Herr Landeshauptmannstellvertreter. (Beifall bei der FPÖ.)

Diese Krokodilstränen, die Sie heute da vergießen, sind nicht echt, die sind nicht glaubwürdig und wenn ich mir im Endeffekt anschau von der vereinigten grünen und roten Fraktion, ich weiß nicht, wer schon der Klubobmann von euch beiden ist, Hagenauer oder Schrittwieser. Man weiß im Endeffekt ja auch nicht, was ihr wollt. (Abg. Schrittwieser: „Karl, das, was ihr wollt, wollen wir nicht, nämlich nichts!“) Ihr wollt alles sofort, wer es finanziert ist euch wurscht. Ob es Planungen gibt, ist euch auch egal, dem Kollegen Hagenauer ist es wichtig, dass die Schiene ausgebaut und die Radwege gemacht werden. Alles andere interessiert ihn nicht unbedingt. Ihr müsst gemeinsam einmal wissen, was ihr wollt, bitte! Es kann ja doch nicht sein, nur Forderungen aufzustellen, ohne ein Ziel zu haben. Und euer Vorgehen heute ist ziellos. Der Herr Landeshauptmannstellvertreter hat gesprochen von den vielen Problemen bei den Baustellen. Bis zu zehn Jahre dauert es, bis ein Großprojekt umgesetzt werden kann. Und jetzt reden wir sehr viel auch über den Koralmtunnel und weiß Gott was alles. Ich hatte im Dezember die Möglichkeit, bei einer Sitzung dabei zu sein, bei der Bürgerinitiative Hollenegg, beim Koralmtunnel. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Das muss Klasse gewesen sein!“) Das war Klasse, genau. Aber das war nicht Klasse für die, die ihr bauen wollt. Das war eine Klasse Idee, die das verhindern wollen. Und das ist das Problem dabei, bitte. Dort sitzt man zwar zusammen. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Tun Sie nicht immer den Kopf schütteln, wenn ich etwas sage, Herr Riebenbauer!“) Lassen Sie mich einmal ausreden, bitte. Melden Sie sich zu Wort und sagen dann Ihren Part und ich passe dann auch auf, was Sie dann sagen. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Ich habe nicht mit Ihnen gesprochen!“) Ja, dann lassen Sie mich ausreden.

Nun zur Bürgerinitiative im Allgemeinen. Es ist angesprochen worden die Bürgerinitiativen, die im Ennstal – Frau Landeshauptmann, Sie haben es speziell erwähnt – aktiv sind und ich habe das miterlebt auch jetzt beim Koralmtunnel. Es wird zwar vordergründig gesagt, die große Baustelle in Hollenegg, die wollen wir nicht haben, die belastet. Aber im Endeffekt klingt es im Hintergrund auch schon mit, eigentlich brauchen wir die Koralmbahn ja gar nicht. Da gibt es wichtigere Dinge. Es ist nicht meine Meinung. Ich sage nur, was dort gesprochen wurde am Tisch. Und da beginnen die ganzen Probleme dann des Umsetzens, bitte. Diese Probleme müssen natürlich auch gelöst werden. Und wenn wir jetzt wirklich ganz genau auf den GVP eingehen – ich bedanke mich auch hier dafür und, Kollege Schrittwieser, ich kopiere das gerne auch färbig, dass nicht alles so schwarz-weiß ist bei dir – (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Die passen nicht auf!“) Das ist Ihr Klubobmann, schimpfen Sie ihn zusammen. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Wieso ich, ich habe noch nie mit jemandem geschimpft!“) Hier eine Auflistung über den GVP Schiene und Straße, und zwar genau gelistet nach dem Zeitraum. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Wir sind stolz auf euch!“) Hier sehen wir ganz genau, was wo investiert wird und wichtig hier ist der bläuliche Bereich. Das heißt, was in der ersten Tranche passiert bis 2006. Und hier, bitte, liegen wir in der Steiermark ganz, ganz gut. Und es ist nicht so, was sehr viele von euch heute präsentieren, dass auf einmal in der Steiermark die Lichter ausgehen. Alles ist aus und vorbei, es kommt keine Betriebsansiedlung mehr, es wird in der Steiermark aus und vorbei sein. Dem ist nicht so. Das sei bitte eindringlich noch einmal gesagt. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Wir sind wirklich stolz auf euch!“) Und es wurde auch schon erwähnt, es waren vier große Bereiche, die vorgereicht werden konnten, die höher dotiert werden konnten. Das war einmal die Sache mit Werndorf. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Ihr habt so viel gemacht für das Land!“) Da sind wir stolz darauf. Das war die Vorreihung, das sind jetzt tatsächliche Mittel für Werndorf-Spielfeld. Das war die Vorreihung der steirischen Ostbahn, das war die Vorreihung der Schleife Selzthal und das war die Koralmbahn, die statt 1,1 mit 1,5 – (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Applaudiert doch!“) Sind Sie fertig? (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Ihr seid nicht nett zu ihm!“) Wenn Sie behaupten, Herr Landeshauptmannstellvertreter, aber das müssen Sie ja, dass statt 1,1 Milliarden, 2,5 Milliarden kein Erfolg sind, dann verstehe ich Sie nicht. Aber das macht ja nichts, ich verstehe vieles nicht, was Sie sagen.

Es wurde noch niemals so viel in Schiene und Straße investiert, wie es jetzt ist. Es wurde noch nie so viel investiert wie es jetzt war. Und es ist immerhin ein Rahmen von 620 Milliarden Schilling. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Sei froh, dass du nie zu einer Prüfung zu mir gekommen bist!“) Ich glaube, wir müssen für Sie eine eigene Sitzung machen, damit Sie Ihre Emotionen los werden können. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „Das, was Sie erzählen, ist so langweilig!“) Frau Präsidentin, vielleicht kann man den Herrn Landeshauptmannstellvertreter auch an die Spielregeln hier erinnern. Vielleicht kann man das auch einmal machen. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner: „Das was Sie hier erzählen, ist so langweilig, da muss ich mich unterhalten. Sind Sie mir nicht böse!“ – Präsidentin Dr. Rieder: „Herr Abgeordneter, wenn Sie Ihre Rede fortsetzen, bitte!“) Jetzt haben Sie Ihren Auftritt gehabt, die Presse war ja nicht mehr da, jetzt können Sie gehen. Beim Fußball würde man rufen: „Auf Wiedersehen!“ Das ist, glaube ich, auch notwendig in dem Fall.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, kehren wir wieder zur Sache zurück. Es war eine große Leistung, der Generalverkehrsplan, es war der erste Schritt zu einem Plan, zu einer klaren Finanzierung. Und eines bitte ich auch immer zu trennen zwischen dem Generalverkehrsplan und der Verländerung. Das ist auch heute hier

klar angesprochen worden. Einerseits heißt es, man darf nicht über Kreisverkehre reden, man darf nicht sagen, dass Kreisverkehre auch eine Leistung sind, andererseits geht der Kurtl Gennaro her und zählt irgendwelche Kreisverkehre, irgendwelche Umfahrungen auf und verwechselt das auch mit dem Generalverkehrsplan. Macht nichts! Du wirst es schon lernen, Kurtl. Auch dir wird es einmal klar werden, wie das Ganze läuft. Aber einfach wird es nicht sein. Und, lieber Kurt Gennaro, nur mit Untergriffen, mit Zwischenrufen werden wir das nicht schaffen. (Abg. Gennaro: „Wenn die Gescheiten so aussehen wie du, dann bleib ich lieber so wie ich bin!“) Ich würde euch wirklich ersuchen, hier mit ins Boot zu kommen, gemeinsam zu arbeiten, gemeinsam für die Steiermark zu arbeiten, und nicht nur über alles zu schimpfen, alles schlecht zu machen. So ist es nicht. Und ich würde euch wirklich bitten, den Generalverkehrsplan als das anzunehmen, was er ist: eine gute Voraussetzung für die Steiermark. (Beifall bei der FPÖ und ÖVP. – 14.34 Uhr.)

Präsidentin Dr. Rieder: Als Nächster am Wort ist der Herr Abgeordnete Hagenauer. Ich erteile es ihm.

Abg. Hagenauer (14.34 Uhr): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Geschätzte Frau Landeshauptfrau!

Dass ich niemanden vergesse. Der zuständige Referent verlässt sicherheitshalber den Raum. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuhörer!

Ich möchte als Erstes trotzdem kurz eingehen auf diese Nichtantwort des Herrn Landeshauptfraustellvertreters auf meine dringlichen Fragen. Also, sofern da irgendetwas in der Sache gekommen ist, möchte ich dazu kurz Folgendes festhalten (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizek: „ÖVP-Landeshauptmannstellvertreter müssen Sie immer sagen!“): Zum Stichwort „Jeder Plan ist so gut wie seine Umsetzung“, das hat auch die Frau Landeshauptfrau gesagt. Das ist natürlich eine grobe Irreführung, weil wenn der Plan schlecht ist, dann hilft die beste Umsetzung nichts, ja im Gegenteil, dann kann die Umsetzung das Problem noch vergrößern. Und ich behaupte, dass im Bereich „Schiene“ natürlich genau das der Fall ist, weil dieser Plan, ob das ein Plan ist oder nicht, da haben wir heute auch schon drei Versionen gehört, dieser Plan, ich nenne ihn einmal so, der ist natürlich ein Konzept für die Umfahrung der Steiermark und nichts mehr und nichts weniger. Und zwar entlang der Donau im Osten unseres Bundeslandes, im Süden auch und auch im Westen. Und da gibt es nichts zum Umsetzen an diesem Plan. Da gibt es nur eine Möglichkeit, diesem Plan nicht zuzustimmen. Also, diese Politik der Gefühle – und dazu bekenne ich mich auch ausdrücklich zu meinen Angriffen auf die Frau Landeshauptfrau in dem Zusammenhang – diese Politik der Gefühle, die schadet uns. Ich sage das noch einmal laut und deutlich. (Abg. Dr. Lopatka: „Es hört Ihnen eh niemand zu!“) Sie haben offenbar zugehört, weil sonst wären Sie nicht in Ihren Wortmeldungen darauf eingegangen. (Abg. Dr. Lopatka: „Ich schon!“) Und wissen Sie, Herr Klubobmann, Sie müssen sich überlegen, ob Sie den Job weiter ausüben wollen. Ich bin jetzt nicht der Erste, der Ihnen das sagt, aber jetzt sage ich es Ihnen auch. Sie sind nicht Klubobmann in einer Partei, in einer demokratischen Partei, in einem Landtag, in einem demokratischen Land, um als Gipfel Ihrer gescheiten Äußerungen die Feststellung zu machen, es hört Ihnen ohnedies keiner zu. Sorgen Sie halt dafür, dass Ihre Fraktion anwesend ist und zuhört. Ich höre Ihnen ja auch zu, wie Sie gleich an meiner Wortmeldung merken werden. (Abg. Dr. Lopatka: „Danke!“) Bitte, für das Protokoll, der Herr Klubobmann hat sich bedankt bei mir, gerne geschehen.

Der Herr Landeshauptmannstellvertreter hat gesagt, er habe bereits am 28. November reagiert. (Abg. Riebenbauer: „Welcher?“) Der Herr Landeshauptmannstellvertreter Schögggl, ich rede jetzt immer von ihm. Bereits am 28. Am 28. war das Paket fertig, da war nichts mehr zu machen. Interessant wäre es gewesen in dem ganzen Jahr vorher. Der Herr Landeshauptmannstellvertreter hat gesagt, es sind laufend Gespräche mit der Fachabteilung passiert. Ich weiß es nicht worüber, über die Straßen möglicherweise, das sei Ihnen gerne zugestanden, über die Schiene, über die ich jetzt rede, sicherlich nicht, sicher nicht. Das kann ich mir nicht vorstellen, sonst wäre er nicht am 28. draufgekommen, dass das eine Katastrophe ist. Das ist ganz einfach, ich zitiere ihn ja nur.

Nächste Äußerung. Der Generalverkehrsplan sei realistisch und beinhalte eine Reihung. Das ist die Pressemeldung der Frau Bundesministerin, das hätte ich auch vortragen können. In der Tat beinhaltet er eine Reihung, aber das ist für unser Bundesland eine Drohung. Das ist eine Drohung, weil wir eben hinten angereicht sind. Der Herr Landeshauptfraustellvertreter hat es Ende November selbst festgestellt, wenn Sie es mir nicht glauben. Diese Reihung ist richtig, aber das ist eine Reihung und eine Katastrophe für uns. Und dass es realistisch ist, wo eben schon ein Jahr vorher die Frau Bundesministerin erklärt hat, sie nimmt diese ganzen Papiere, diese ganzen Studien, die da waren, nimmt sie und schiebt auf die Seite und setzt sich mit den Landeshauptleuten zusammen. Und realistischerweise in der Tat ist das herausgekommen, was herausgekommen ist. Pröll, Häupl und Co. haben sich durchgesetzt, Weingartner inklusive und haben jeweils zweistellige Milliardenbeträge für die Bahn herausgerissen und realistischerweise in dem Bundesland, das nur irgendwelche Leerformeln beschwört und in Gemeinsamkeit ist eben nichts herausgekommen für die Bahn.

Stichwort EU-Erweiterung. Warum ist denn die steirische Ostbahn, die Verbindung von Graz nach Ungarn nicht drinnen? Warum ist denn der selektive, abschnittsweise Ausbau von Graz Richtung Budapest nach 1921, nach 2021 drinnen? Das bringt mich übrigens darauf 1921, damit ich den Versprecher nicht umsonst gemacht habe, auf eine Anmerkung zur Landeshauptfrau, die gesagt hat, seit der Monarchie haben wir schon so schlechte Verbindungen. Das ist falsch. In der Monarchie waren die Verbindungen wesentlich besser, die Zugverbindungen. (Beifall bei den Grünen.) Sie können auch einen alten Fahrplan anschauen Wien–Triest, da ist man damals in der Monarchie schneller gefahren als heute. Die Bahnverbindung von Graz nach Triest ist so, dass ich mit 40 Stundenkilometern fahre im Schnitt. Ich könnte übrigens schneller, da komme ich zum nächsten Standpunkt,

zum nächsten Problem, ich könnte schneller, wenn ich nur von Maribor, Marburg muss man dem Landeshauptmannstellvertreter sagen, damit er es auch abspeichert, von Marburg bis Laibach könnte ich mit einem Neigezug fahren in eindreiviertel Stunden inzwischen, nur, ich habe von Graz keinen Anschluss. Was heißt da Herz Europas, Kollege Wiedner? Was heißt das? Es fahren nur mehr zwei Züge von Graz Richtung Zagreb, Richtung Ljubljana (Laibach), Richtung Triest, zwei mit Reisezeiten zwischen 40 und 50 Stundenkilometer. Der Neigezug von Maribor nach Ljubljana, der überholt den unterwegs. Neigezug! Der Herr Landeshauptmannstellvertreter sagte heute zweimal, der ist zu langsam. Erstens fahren diese Neigezüge von Finnland bis Slowenien in allen Ländern Europas mit Ausnahme von Holland, weil dort ist es bretteleben, die bauen keine eigenen, in allen Ländern! Und wissen Sie, woher die kommen, die Fahrgestelle, die Technologie für dieses Neigen? Aus Graz! Ich habe es neulich schon erwähnt, wenn Sie sich erinnern. Die wissen da bei der SGP Siemens Gott sei Dank nicht wohin mit ihren Produktionsanlagen, die wissen nicht, wo die Sachen fertigen, vor lauter Aufträgen, weil das in ganz Europa gemacht wird. Unser Verkehrsreferent, unsere Landesregierung hat keine Ahnung davon, sonst würden sie das da hier ja gar nicht sagen können. Wenn der nur einmal mit irgendjemand über das Thema Neigezüge geredet oder mit der Siemens SGP, das ja nicht gerade ein kleines Familienunternehmen ist, hätte er das hier und heute nicht gesagt, logischerweise. Dann würde er sich schämen beziehungsweise hätte schon die längste Zeit gekämpft, dass es so etwas für Graz gibt, weil wir das brauchen. Wir werden jetzt jahrzehntelang Kurven haben, in welche Richtung wir immer fahren und wir werden kurzfristig – ich lasse da sicher nicht locker, sie werden die Geschichte von mir noch öfter hören – es brauchen, weil die uns schon jahrzehntelang um die Ohren fahren. Wenn man von Wien nach Salzburg mit 200 km/h fährt, wenn in ganz Europa die Züge zwischen 150 und 250 km/h fahren, schauen Sie sich das einmal an, in zwei, drei, vier Jahren beziehungsweise schon heute, dann werden wir mit 50 km/h nach Zagreb, mit 70 nach Salzburg, mit 80 über den Semmering, das ist unsere beste Verbindung nach Wien. Güterzüge von München nach Hamburg fahren heute mit 100 km/h übrigens, mit 100! So schaut es aus!

Da komme ich zu dem Thema, dass der Herr Landeshauptfraustellvertreter in seiner liebenswerten Art der Wirtschaft nahe legt, sie soll aufpassen. Sie wissen, die Motive müssen nicht dieselben sein, aber das Ergebnis. Wir wollen einfach dasselbe. Und ich darf Ihnen aus einem Papier der Industriellenvereinigung das nächste Mal vorlesen, ich habe es nicht mit heraufen, das sinngemäß darauf hinausläuft, dass die Industrie ausdrücklich in ihrem Thesenpapier zur Zukunftsregion Südost, welches Vokabel, aber nicht den Inhalt die Frau Landeshauptfrau jetzt übernommen hat, nur die Hülse, einmal mehr nur das Wort ohne Inhalt, in diesem Papier, das auch schon etliche Jahre alt ist, hat die Industriellenvereinigung ausdrücklich festgehalten, dass die Steiermark das Problem hat, dass zu wenig in die Schiene investiert wird, dass nicht ausdrücklich die Strafeninfrastruktur unser Problem ist, sondern die Schiene und das nicht aus Umweltschutzgründen. Nicht aus Umweltschutzgründen, machen Sie sich keine Angst bei den Freiheitlichen! Sondern aus ganzen banalen, wirtschaftlichen Überlegungen, weil heute die Güter in Europa mit ungeheuren – über das kann man jetzt wieder diskutieren – Zuwachsraten in Form von Ganzzügen transportiert werden. Das heißt, das, was wir heute in der Steiermark für eine Situation haben, dass wir einfach über den Semmering die Züge teilen müssen, über den Pyhrnpass die Züge teilen müssen, über Bischofshofen die Züge teilen müssen oder nur halb so lang führen, das ist vollkommen out, das klappt hinten und vorne nicht mehr.

Die Frau Landeshauptfrau hat neuerlich bei der Konferenz etwas Bezeichnendes gesagt, bei dem so genannten Reformdialog in Wien. Sie ist Frächter, so ist es. (Landeshauptmann Klasnic: „Und was heißt das?“) Und das heißt für mich, dass die Frächtereie heute nicht mehr, selbst in dem Transportwesen, ein Schlüsselement ist, sondern es ist die Logistik. Es geht heute gar nicht mehr um Bahn oder Frächtereie, um Bahn oder Lastwagen, sondern es ist das heute ein System und es geht um die Logistik. (Landeshauptmann Klasnic: „Wir sind Frächter, aber Nahverkehr und wir haben die Landeshauptstadt Graz und den Bezirk Graz-Umgebung mit unseren Lastwagen kaum verlassen, vor allem nicht mit der Bahn und auch nicht Ausland!“) Ja. Ich will das trotzdem klarstellen und deutlich machen, worum es mir geht. Ein Unternehmen wie etwa Magna-Steyr oder Chrysler aus dem Autocluster, die führen ihre Produkte heute von Rotterdam nach Graz mit Ganzzügen. Der Autocluster fährt von einem Terminal im Raum Stuttgart oder Frankfurt zu einem anderen nach Graz. Und selbst wenn das kleinere Einheiten sind, dann werden die zusammengestellt beim Terminal in Frankfurt und werden hier beim Terminal im Raum Graz wieder weiter verteilt. Aber es wird ein ganzer Zug von einem Ende zum anderen geführt. Und man weiß in dem Moment, wo das drüben verladen wird, weiß bei uns schon jeder einzelne Kunde, wo welcher Container hingeht und in welcher Reihenfolge der im Zug drinnen ist. Und das weiß ein jeder, weil die mit GPS ausgestattet sind, wo der Zug auch gerade unterwegs ist. Und diese Züge müssen natürlich – plus/minus ein paar Minuten – auch pünktlich sein. Die müssen pünktlich sein, sonst klappt das Ganze ja nicht mehr. Das ist einfach die Lage. Und es ist bezeichnend, dass ich als Grüner das hier einbringen muss. Das ist die Lage. Und wenn ich in Graz ein derartiges System nicht implantieren kann, wenn ich mich da nicht einklinken kann, wenn ich da keinen Anschluss habe, dann habe ich ein ähnliches Problem, wie wenn ich ein Büro aufmache und ich habe keinen Telefonanschluss. Das ist im Prinzip dasselbe. Ich bin aus einem System draußen. Und deswegen rotieren die ja auch so. Und deswegen ist es für mich unverständlich, wenn man sagt, ja, der Pyhrnkorridor wird ausgebaut, wenn Engpässe bestehen. Die bestehen seit ewig.

Das heißt zum Thema EU-Erweiterung, wir haben überhaupt nichts davon, wenn im Jahr 2021 dann irgendwann einmal da etwas ausgebaut wird. Die EU-Erweiterung wird vorher passieren und wir verspielen alle Chancen. Das heißt, das ist so ein Projekt, der abschnittsweise Ausbau im Raabtal, der gar nicht viel Geld kostet, den man ohne weiteres vorziehen kann und muss und Ende. Und das Einsetzen von schnellen Zügen in Verbindung etwa Graz–Marburg oder Graz–Steinamanger ist ein ebensolches Muss.

Und dann zum nächsten Fragenkreis. Wissen Sie, es sind jetzt da hier eigenartigerweise die Widersprüche größer geworden als kleiner in den Wortmeldungen. Es war hier ausdrücklich die Rede von Akzeptanz dieses Generalverkehrsplanes und gleichzeitig hat der Herr Kollege Straßberger den Widerstand genannt, der jetzt kommen wird und ausdrücklich angesprochen. Ja, was ist jetzt? Die zwei Regierungsmitglieder haben diesen Plan von der Regierungsbank herunter gelobt und Sie reden vom Widerstand. (Beifall bei den Grünen.) Und der Herr Kollege Wiedner liefert eine dritte Definition, das sei ein Diskussionspapier und sagt in seiner eigenen Wortmeldung, das ist aber kein Diskussionspapier, sondern das ist jetzt ganz was Neues, jetzt haben wir endlich einen Plan. Was haben wir jetzt? Ich habe keinen Plan von dem, was Sie da eigentlich mir vermitteln wollen. Da bin ich völlig planlos. Ich kann das nicht nachvollziehen, wie Sie die Dinge jetzt wirklich sehen. Entweder ist das ein Diskussionspapier, das ist es nicht, damit wir uns nicht falsch verstehen, weil solche haben wir in der Tat schon genug gehabt, oder es ist ein Plan. Dann brauchen wir uns nicht in die eigene Tasche lügen und die Öffentlichkeit anschwindeln und sagen, jetzt tun wir nachverhandeln und feinjustieren und überhaupt diskutieren. Das glauben Sie ja selber nicht.

Noch ein Wort zu den Bürgerinitiativen. Das zeigt nur, was Sie für schlechte Karten haben, wenn Sie als Abgeordnete und sogar die Landeshauptfrau das ansprechen – ich rede von der Bahn – (Abg. Straßberger: „Warum nicht von der Straße?“) und sagen, die Steiermark hat im Bahnausbau kein anderes Problem als die Bürgerinitiativen. Wenn wir sonst keines hätten erstens, jedenfalls haben die Grünen keinen Widerstand geleistet gegen Bahnprojekte und drittens, Herr Kollege Wiedner, in der Tat hat es bei der Koralmbahn auch Bürgerwiderstand gegeben. Dazu muss ich sagen, ich habe mich dort hingestellt und habe mich auch durchaus abwaschen lassen von der Bürgerinitiative, indem ich gesagt habe, ich bin dafür und aus und Ende, erstens. Und zweitens ist es trotzdem das Recht von Bürgern zu schauen, dass ihre Interessen durchgesetzt werden. Die HL-AG hat sich geschraubt mit einem Geschäftsordnungstrick, dass er eine Umweltverträglichkeitsprüfung machen will. Ich meine, das sind die Debatten, da kann man nichts machen. Natürlich muss man so eine Hochleistungsbahn auch zusammen mit den Bürgern durchschauen, dass man sie hibekommt. Ganz ohne Diskussionen wird das nicht gehen. (Landesrat Dipl.-Ing. Paierl: „Warum brauchen Sie uns noch?“) Eine Anmerkung in Richtung Landesrat Paierl: Als Wirtschaftslandesrat, der du bist, möchte ich dich schon bitten, dass du hier Stellung nimmst zu diesen Geschichten. Es ist der Autocluster, es ist die steirische Wirtschaft als solche massiv betroffen. Ich denke, da braucht es ein klares Wort des Wirtschaftslandrates, wie er das sieht zum Ersten, zum Zweiten kann ich mir nicht verkneifen, du warst es, der irgendwann im Frühjahr war das, wenn ich mich richtig erinnere, der Alois Müller ist der Chef-Semmeringtunnel-Verhinderer, den haben wir gerade noch gebraucht, so sinngemäß. Was ist da passiert? Wenn man weiß, wie gefährlich der Bursche ist, wenn man schon im November in den Zeitungen lesen konnte von diesen Leuten, dass sie von Wien nach Szombathely die Eisenbahn bauen wollen und das im Generalverkehrsplan enthalten sein soll. Was ist da passiert innerhalb der Landesregierung, dass man da nicht sofort die Reißleine gezogen hat und nicht hergegangen ist und sich das erspart hat, jetzt von irgend welchen Nachverhandlungen und Diskussionspapier zu nuscheln? (Landesrat Dipl.-Ing. Paierl: „Die Südbahn hat dieselbe Priorität wie die Westbahn!“) Richtig, nächster Punkt Korridore. Landesrat Paierl sagt gerade, die Südbahn habe dieselbe Priorität wie die Westbahn. Dasselbe ist auch über die Pyhrnbahn gesagt worden. (Landesrat Dipl.-Ing. Paierl: „Ich nicht!“) Nein, du nicht, aber andere Kollegen haben das gesagt. Das ist natürlich falsch. Es gibt in diesem Generalverkehrsplan ein Paket 1a, da ist das Geld dafür da und den Rest, den vergessen wir. Und in diesem Paket 1a ist der Ausbau der Bahn über den Semmering drinnen, die Sanierung und da ist die ganze Vorlaufstrecke nach Sopron drinnen und der Tunnel ist nicht drinnen. Außerdem ist es nicht das Wesen eines Generalverkehrsplanes zu sagen, wir bauen das erst dann, wenn der Pröll dafür ist. Das ist genau das Gegenteil. Also das ist schlichtweg falsch. Die sind nicht gleichwertig. Die Regierung hat diese Mittel, die beschränkt sind, die sie beschränkt hat, hat sie hergenommen, um das fertig zu bauen, was angefangen wurde: und das ist die Westbahn und das ist die Unterinntalbahn und fertig.

Und eine allerletzte Anmerkung von wegen Generalverkehrsplan, weil es auch schon angeschnitten worden ist, der Scheiflinger Kirtag. Ich habe keinen anderen Ausdruck dafür. Ursprünglich war das noch als in der Tat österreichische Straßenverbindung von Wiener Neustadt über den Semmering und Perchauer Sattel nach Kärnten drinnen, diese Straße, eine vierspurige Schnellstraße. Sie ist es nicht mehr und niemand hat den Mut gehabt, es hier auszusprechen, warum das so ist, weil der Kärntner Landeshauptmann nein gesagt hat. Und jetzt, hiermit habe ich das getan, wie immer man dazu in der Sache steht. Ich wollte das nur hier darstellen, um zu zeigen, um was es hier geht, nämlich um den Deal der Ministerin mit Landeshauptleuten, die sich einmal durchgesetzt haben und andere nicht. (Beifall bei den Grünen und der SPÖ. – 14.55 Uhr.)

Präsidentin Dr. Rieder: Der Herr Abgeordnete hat auf die Sekunde genau seine Redezeit eingehalten. Ich darf als Nächsten zu Wort bitten den Herrn Abgeordneten Gangl.

Abg. Gangl (14.56 Uhr): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Frau Landeshauptmann! Hoher Landtag!

Wir haben heute ausführliche Debatten über den Generalverkehrsplan gehört. Ich glaube, es ist gut, dass wir uns in diesem Haus mit diesem Thema beschäftigt haben und ich bin froh, dass in weiten Teilen der Diskussion doch die Sachlichkeit im Vordergrund gestanden ist und es wurde auch heute schon bemerkt, dass diejenigen, die diesen Sonderlandtag beantragt haben, eigentlich auch Zeit gehabt haben, Jahre zuvor viele Dinge zum Wohle der Infrastruktur der Steiermark beizutragen. Ich möchte mich auf ein Wesentliches dieses Generalverkehrsplanes beschränken, und zwar freut es mich besonders, dass der Ausbau Werndorf–Spielfeld eine hohe Priorität besitzt, weil Sie wissen, dass gerade dieser Bereich der Südsteiermark, der Südoststeiermark infrastrukt-

turell und wenn wir in Richtung Osterweiterung denken, diese Bahnlinie dringendst benötigt. Die slowenische Seite hat ja schon bis Marburg beziehungsweise bis fast an die Grenze diese Bahn zweispurig ausgebaut und ist daher logisch und selbstverständlich notwendig, dass wir auf der steirischen Seite diesen Anschluss in dieser hohen Qualität auch schaffen. Weiters ist es auch besonders wichtig für den Bereich Radkersburg beziehungsweise der gesamten Oststeiermark, weil wir auch gleichzeitig wissen, dass im Bereich des Korridors fünf die Verbindung zwischen Triest und Kiew auch stattfindet und wir hier dann als Kernraum zwischen diesen beiden Wirtschaftsachsen, wo Dynamik entstehen wird, auch den Anschluss herstellen werden und hergestellt werden muss. Es gibt daher auch meinerseits einen Antrag, hier ein grenzüberschreitendes Verkehrskonzept für diesen Raum Radkersburg und auch Slowenien zu erstellen.

Ich glaube, ganz besonders wichtig ist, dass in diesem Zusammenhang auch gesehen wird, dass hier die Wünsche beider Länder zu berücksichtigen sind, denn sonst bleibt die Grenze ja bestehen, wenn unmittelbar innerhalb eines kleinen Bereiches die Auffassungsunterschiede der einzelnen unterschiedlich sind. Hier sind Gespräche zu führen und es freut mich daher ganz besonders, dass die Frau Landeshauptmann in der Steiermark diesen Dialog gesetzt hat und dass das dann auch sehr positiv in diesen zukünftigen Generalverkehrsplan, der ja nicht für zehn, 15 Jahre so bestehen bleiben wird, einfließen kann. Die Entwicklungsmöglichkeiten des Landes hängen von der Verkehrsinfrastruktur ab, daher bin ich froh und zuversichtlich, dass mit dieser heutigen Diskussion wieder ein wichtiges Stück Arbeit für die zukünftige Entwicklung der Steiermark geleistet werden kann. Danke! (Beifall bei der ÖVP. – 14.59 Uhr.)

Präsident Ing. Kinsky: Als Nächster zu Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Stöhrmann. Ich erteile es ihm.

Abg. Stöhrmann (14.59 Uhr): Werter Herr Präsident, Frau Landeshauptmann, Hohes Haus, meine sehr verehrten Damen und Herren!

Vorher zwischendurch hat die Frau Landeshauptmann zu mir gemeint, nein, wirklich gut am Weg sind wir nicht. Und ich muss ihr dazu leider Recht geben. Mit viel Optimismus und Engagement bin ich heute hier herunter gefahren nach Graz, weil ich mir gedacht habe, wenn es um diesen Generalverhinderungsplan geht, dann wird dieses Haus doch wohl wie ein Mann aufstehen, um die Interessen unseres Landes zu vertreten. Aber schon am Beginn dieser Debatte bin ich eines Anderen belehrt worden. Schon in der ersten Wortmeldung des Herrn Klubobmannes Lafer hat man wieder damit begonnen, eine Gelegenheit zu nutzen, den politisch Andersdenkenden ans Bein zu pinkeln. Meine sehr verehrten Damen und Herren, so kann es doch nicht gehen. (Beifall bei der SPÖ.)

Es geht doch um eine Sache, die uns alle betrifft. In einer polemischen Art und Weise hat er Fragen an seinen Landesparteiobmann, an den Ressortverantwortlichen Leopold Schögggl gestellt, wo ich mich wirklich fragen muss, ja, ist das Kultur bei den Freiheitlichen, reden die nicht miteinander, sind die auf den Landtag, auf dieses Forum angewiesen, um solche Fragen zu stellen? Fragen, die so vordergründig waren, dass sie einen fast peinlich berührt haben. Aber noch viel peinlicher war die Anfragebeantwortung. Fast kein Schlagloch hat der Herr Landeshauptmannstellvertreter ausgelassen, um möglichst lange zu reden, um möglichst lange diese Fragen zu beantworten und dabei doch nichts zu sagen. Fast der Gipfel der Peinlichkeit! Ich sage bewusst fast, denn das wirklich Peinliche für den Herrn Landeshauptmannstellvertreter hat sich ja bereits im Vorfeld zur heutigen Landtagssitzung abgespielt. Da hat er nämlich gestern eine Sonderregierungssitzung beantragt, um der Willkür, der politischen Willkür der ÖVP bei der Schließung der Bezirksgerichte entgegenzuwirken. Heute hat er dieses Ergebnis kommentarlos zur Kenntnis genommen. Meine Damen und Herren, das ist peinlich. (Erster Landeshauptmannstellvertreter DDr. Schachner-Blazizsek: „Nein, nicht kommentarlos. Er hat gesagt, er muss die Interessen des Bundes vertreten!“) Aber in dieser Tonart geht es ja weiter. Als sich der Herr Klubobmann Schrittwieser in der Redezeit zu sehr verbreitert hat, diese Redezeit überzogen hat, sind beide Klubobleute dieser Mehrheit in diesem Landtag entrüstet aufgesprungen, haben von einem Skandal gesprochen, dass man so die Geschäftsordnung beugt. Meine sehr geehrten Damen und Herren, der wirkliche Skandal ist, dass, wenn es um solche existenzielle Fragen um unser und für unser Land geht, man sich hinter der Geschäftsordnung verkriecht, weil man scheinbar nichts anderes zu sagen hat. (Beifall bei der SPÖ.)

In einem werden wir uns in diesem Haus wohl einig sein, meine sehr geehrten Damen und Herren, dass für den Aufschwung dieses Landes, für den Aufschwung der Steiermark die Region der Obersteiermark das Mürztal, das Murtal, das Ennstal sehr wesentlich dazu beigetragen hat. Die Arbeitskraft der Menschen dort, die Schaffenskraft, die Initiativen, die von dieser Obersteiermark ausgegangen sind, haben letzten Endes dazu beigetragen, dass sich die Steiermark gut entwickelt hat. Und wir alle wissen, dass eine wesentliche Voraussetzung dafür die Verkehrswege und die Infrastruktur sind und ein wesentlicher Bestandteil dabei ist natürlich die Südbahn mit dem Semmeringtunnel. Er ist der Lebensnerv und dass dieser Lebensnerv im Absterben begriffen ist, das zeigen uns viele Anzeichen. Die letzte Volkszählung hat es schon gezeigt, dass gerade der obersteirische Raum enorm vom Bevölkerungsschwund betroffen ist. Ja, es ist ja kein Wunder, wenn die notwendige Infrastruktur fehlt, werden auf Sicht die Arbeitsplätze fehlen, werden die Menschen nicht Einkommen und Brot haben. Auch große wirtschaftliche Nachteile in dieser Region, aber auch darüber hinaus im Grazer Raum genauso wie in der Süd- und Oststeiermark werden auf Grund der Verzögerungen dieser wichtigen Verkehrswege eintreten und letzten Endes ist auch der Verlust von Lebensqualität für die Menschen in diesem Raum verbunden. (Abg. Straßberger: „Herr Kollege ...!“) Lieber Sepp, sage was du sagen willst. Ich kenne deine Zeitungsartikel, ich verweise nur auf einen, wo du einmal schreibst, der Ganzsteintunnel wird in starken drei Jahren

begonnen, das nächste Mal nein, vielleicht in sieben Jahren. (Abg. Straßberger: „Du bist nicht am letzten Stand!“) Das ist ja das Problem, die Menschen können sich auf deine Aussendungen und auf die Aussendungen deiner Partei nicht verlassen. Ich war eigentlich nicht der Meinung, dass wir gemeinsam diese Sache angehen und gemeinsam für die Steiermark etwas erreichen. Anträge, Entschließungen in dieser Hinsicht sind in diesem Hause schon viele gestellt worden. Sie sind mit Mehrheit beschlossen worden, sie sind gemeinsam beschlossen worden. Ich habe sie mir alle durchgesehen, auch die vor meiner Zeit. Ich will sie nicht alle zitieren, ich will nur einen zitieren. Einen Antrag der Abgeordneten Straßberger und Wiedner, der Landtag wolle beschließen: Die Steiermärkische Landesregierung wird aufgefordert, weiterhin mit Nachdruck der Bundesregierung und den österreichischen Bundesbahnen die bereits zugesagte Realisierung folgender Bahnprojekte im Rahmen der neuen Südbahn für die Steiermark einzufordern, den Semmeringbasistunnel. (Abg. Straßberger: „Ja, genau!“) Wenn Sie diesen Antrag, Kollege Straßberger, ernst gemeint haben, dann können Sie nicht für diesen GVP, diesen Generalverhinderungsplan stimmen. Denn das Herzstück dieser Südbahn und das Herzstück dieser Verkehrsverbindungen ist immer noch der Semmeringbasistunnel. Die Diskussion darüber zieht sich schon jahrzehntelang hin. Und ich darf einige Daten daraus in Erinnerung bringen. Warum brauchen wir diesen Semmeringbasistunnel? Die Südbahn ist eine Hauptstrecke im österreichischen Interesse. Und viele Expertisen sagen, dass das Niederösterreichische Industrieviertel, das Mürztaler Industriegebiet und das Murtaler die Erschließung mit Hochleistungsstrecken unbedingt brauchen. Wer nicht an einer Hauptverkehrsachse liegt, hat wirtschaftliche Standortnachteile. Auch bringt dieses Projekt hohen betriebswirtschaftlichen Nutzen. Die Wirtschaftlichkeit des Semmeringbasistunnels wurde mehrmals untersucht, überprüft und bestätigt. As a little Prognose '94, Basler & Partner 1998 bis 2000. Das Projekt ist betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlich hoch rentabel. Der jährliche Verlust der österreichischen Volkswirtschaft bei Nichtrealisierung des Projektes beträgt je nach Prognose zwischen einer halben und einer Milliarde Schilling jährlich. Das betriebswirtschaftliche Ergebnis liegt bei ähnlicher Größenordnung. Kein zweites Einzelvorhaben ermöglicht einen so großen Zeitgewinn wie der Semmeringbasistunnel. Im März 1989 wurde vom Nationalrat die Novelle vom ASFINAG-Gesetz beschlossen. So geht es weiter. Mai 1991: Die Kärntner Landesregierung beschließt das Kärntner Memorandum. Das Memorandum enthält das dringende Ersuchen, die bestehende Südbahn auszubauen und den Semmeringtunnel zu realisieren. Landeshauptmann Dr. Jörg Haider richtet an den Bundeskanzler ein Schreiben mit dem Ersuchen, das Kärntner Memorandum zu realisieren. Im November 1991 wurde sogar die Scheitelstrecke insofern geregelt, der Weiterbestand, dass man es in ein eigenes Programm aufgenommen hat. Im August 1992: Bundesminister Viktor Klima verfügt eine befristete Unterbrechung, um eine Studie erarbeiten zu lassen. Bereits im August 1993 wurde diese Unterbrechung aufgehoben, der Baustopp wurde aufgehoben, weil eben diese Prognos-Studie hoch positiv für die Errichtung dieses Tunnels ist. Meine sehr verehrten Damen und Herren, so geht es weiter: Im August 1994 wurde endlich der Baubeginn zum Pilotstollen mit großem Pomp und Trara gefeiert. Und nicht zufällig trägt er den Namen „Waltraud-Stollen“. Es soll doch kein „Waltraud-Museum“ daraus werden. Wir alle wissen, dass durch die Stilllegung dieser Baustelle Kosten in Milliardenhöhe entstehen. Im Feber 1995 – und da sieht man das Wechselspiel und die verschiedenen Ansichten – der parlamentarische Verkehrsausschuss lehnt den Antrag der Freiheitlichen nach neuerlichem Baustopp ab. Oktober 1996: Unterzeichnung einer Resolution durch die Länder Steiermark und Kärnten, in welcher der rasche Baubeginn des Semmeringbasistunnels befürwortet und unterstützt wird. Dezember 1997: Änderung des niederösterreichischen Naturschutzgesetzes. Juni 1998: Negativer Naturschutzbescheid des Landes Niederösterreich.

Sie werden später darauf kommen, warum ich auf diese Dinge eingehe.

Juni 1999: Der Verfassungsgerichtshof hebt das novellierte niederösterreichische Naturschutzgesetz als verfassungswidrig auf. Also auch diese Tricks haben sich als nicht zielführend für Pröll erwiesen.

Im August 1999: Die Länder Steiermark und Kärnten präsentieren ihre verkehrspolitische Forderung. Ein markanter Punkt in diesem Programm ist der Semmeringbasistunnel. Und so geht es weiter. Man könnte diese Liste beliebig fortsetzen. Ich sage das aber nicht deswegen, um hier in diesem Haus auf die widersprüchliche Vorgangsweise der FPÖ und auch der ÖVP hinzuweisen. Ich sage das wirklich nur deswegen um zu dokumentieren, dass eine gemeinsame Vorgangsweise dringend und höchst notwendig ist. Sie alle kennen das Sprichwort: „Wenn sich zwei streiten, freut sich der Dritte!“ Und wir alle wissen, wer dieser Dritte ist. Nichts besser könnte es dokumentieren als ein Artikel in einer deutschen Zeitung, den ich Ihnen auszugsweise nicht vorenthalten will. In einer Zeitung aus Duisburg vom 17. April 2000: „Kein Licht am Ende des Semmeringtunnels. Niederösterreich blockiert europäische Schnellbahn. Die Verkehrsplaner Europas blicken trostlos in eine Erdhöhle, an deren Ende das Licht nicht aufleuchten will. Die Hochleistungszüge, die neuerdings schon wenn auch mit gedrosselten Generatoren den Wiener Westbahnhof erreichen, müssen mutlos umkehren, die Verbindung nach Süden, nach Venedig wie zum Balkan, bleibt eine Art Museumsbahn!“ Und es heißt dort weiter: „Erwin Pröll, Landeshauptmann von Niederösterreich mit Sitz in Sankt Pölten, seit er dieser Landesregierung angehört, also seit 20 Jahren, blockiert er mit Gesetzen, Gesetzesnovellen, Berufungen und Einsprüchen im Namen des Naturschutzes den Tunnelbau. Wenn er mit Geschicksmächten sowie mit der Österreichischen Volkspartei verbunden bleibt, wird Erwin Pröll noch weitere zehn Jahre den Prellbock machen. Folgerichtig kommt der Wiener Rechtsprofessor Walter Barfuss mit dem Gutachten für den Verkehrsminister zu dem Ergebnis, dass es noch um viele Jahre verzögert wird.“ Es macht auch keinen Sinn, meine sehr verehrten Damen und Herren, wenn man – weil wir jetzt eine freiheitliche Infrastrukturministerin haben – einen Kniefall vor dem Kärntner Landeshauptmann macht und dieses Geld, das für den Semmeringtunnel, der ja als einziges Großprojekt seiner Art baureif da liegt, fertig projektiert ist, wo man schon mit dem Sondierstollen begonnen hat und auch die Finanzierung geregelt ist, wenn man dieses Geld umleitet und in ein anderes Projekt, das noch lange nicht vor der Realisierung

steht, nämlich den Koralmtunnel pumpt. Dieser Kniefall macht sich nicht bezahlt und er wird sich auch in Zukunft nicht bezahlt machen, wenngleich man vielleicht glaubt, dass man damit einen umgänglicheren Kärntner Landeshauptmann in diesem Koalitionsausschuss hat.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, was dieser Koralmtunnel wert ist, ich zitiere aus einem Zeitungsausschnitt, und zwar schreibt diesen Artikel der Wirtschaftskammer-Vize Frizberg. Er fordert den Semmeringtunnel und eine schnelle VGH-Entscheidung. Koralmbahn allein ist wirtschaftlich sinnlos. Ohne Semmeringtunnel, sagt Gilbert Frizberg als Sprecher des Aktionskomitees Neue Südbahn, wären nun in Angriff genommene Investitionen in der Koralmbahn völlig sinnlos. Frizberg-Forderung: Der Verwaltungsgerichtshof soll direkt und positiv über den Semmeringtunnel entscheiden und nicht bloß negative Bescheide aus Niederösterreich ausstellen. Man kann wirklich dem Herrn Frizberg nicht nachsagen, dass er ein böser Sozialdemokrat wäre, der eben anderes im Schilde führt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, dabei wäre es eigentlich so einfach gewesen.

Wir Sozialdemokraten haben schon lange gute und sinnvolle Konzepte vorgelegt, wie zum Beispiel das Papier „Weg in die Zukunft, Investitionsprogramm für die Verkehrsinfrastruktur“. Aus diesem lässt sich übrigens herauslesen, dass der Aufwand bis 1999, weil es immer heißt, es ist vorher nichts passiert und nichts geschehen, aus diesem lässt sich herauslesen, dass bis 1999 von der öffentlichen Hand, von Bund, Ländern, Gemeinden und anderen Institutionen die Investition in die Infrastruktur rund 80 Milliarden Schilling pro Jahr betragen hat. Meine sehr verehrten Damen und Herren, wenn Sie das hochrechnen auf 30 Jahre, wie es jetzt in diesem Plan beschrieben wird, dann kommen Sie auf die stolze Summe von 2,5 Billionen noch in Schilling gerechnet. Das wäre der wahre Bedarf. So schaut es aus, dass nur ein Teil des Geldes vorgesehen ist und für die Steiermark wiederum nur ein wesentlich kleinerer Teil als für so manche andere Bundesländer. Und damit werden wir uns nicht zufrieden geben, weil es einfach notwendig ist, für dieses Land mehr zu tun.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, eklatante Benachteiligungen – und ich bin mir klar, dass es nicht nur um die Bahn und um den Tunnel geht, sondern auch um Straßenverbindungen – haben wir auch auf der Straße hinzunehmen. Es wird zwar jetzt der Semmeringstraßentunnel gebaut. Und der wird vor der Osterweiterung fertig werden. Aber was unbedingt notwendig ist, ist die zweite Röhre im Ganzstein, der als gefährlichster Tunnel in ganz Österreich gilt. Der Lückenschluss zwischen Sankt Marein und Kindberg ist noch immer nicht realisiert und die Realisierung liegt in weiter Ferne, weil eben die Mittel fehlen. Und man kann sich vorstellen, was da auf uns zukommt, auf uns Mürztaler zukommt. Ich weiß, Kollege Straßberger, du bist zwar Abgeordneter des Müürztales, aber die Menschen sind dir relativ wurscht scheinbar, um das so zu sagen. (Abg. Straßberger: „Dich sieht man nicht!“) Denn du hast auch die Arbeitslosigkeit, die im Mürztal immerhin auch über 5 Prozent und im Steigen begriffen ist, als „nur“ bezeichnet. Das sagt ja viel über deine Geisteshaltung diesbezüglich aus. Die Semmeringstraßenverbindung wie gesagt wird noch vor der EU-Erweiterung durchgeführt. Dementsprechend ist im Generalverkehrsplan und da steht ja paradoxerweise drinnen, die Verkehrsentwicklung vom Jahre 2000 auf 2015 bei den Pkws ist eine Steigerung von 9000 auf 19.700 pro Tag zu erwarten, also um 119 Prozent. Bei den Lkws beträgt die Steigerung sogar 313 Prozent, das heißt mit anderen Worten gesagt, das Mürztal und in weiterer Folge auch das Murtal werden zur Verkehrshölle mit einem Ausmaß, wie es derzeit nur am Brenner üblich ist. Und das wollen wir nicht. Wir wollen nicht ein Loch aufmachen und ein paar andere lassen, nur damit dann der Verkehr nicht flüssig ist.

Und deswegen fordere ich Sie alle auf, meine sehr verehrten Damen und Herren, einen gemeinsamen Weg zum Wohle für unsere Steiermark zu finden, bevor dieses Land in einem Verkehrschaos versinkt. Ein Chaos, Frau Landeshauptmann, das letzten Endes Sie zu verantworten haben. (Abg. Straßberger: „Du musst dich melden!“) Frau Landeshauptmann, Sie – und der Kollege Hagenauer hat es ganz deutlich gesagt – haben Führungsaufgaben wahrzunehmen. Sie müssen diese Führungsaufgaben wahrnehmen und ich möchte ganz deutlich sagen, Frau Landeshauptmann, ich verstehe nicht unter Führungsaufgaben, dass Sie sich einen Klubobmann halten, der hier als Wadlbeißer auftritt, der demokratiepolitisch kein Verständnis mehr aufbringt, dessen demokratiepolitisches Verständnis nur mehr damit gleichzusetzen ist mit dem Verhalten eines Elefanten im Porzellanladen. (Landeshauptmann Klasnic: „Kollege, darf ich etwas sagen. Ich halte mir keinen Klubobmann, sondern er ist demokratisch gewählt!“) Denn dort beginnt es, Frau Landeshauptmann, dort wird das Klima in diesem Hause vergiftet, dort fängt es an, dass die Menschen, die Abgeordneten, dass die Fraktionen Verständigungsschwierigkeiten haben. Und es genügt auch nicht, Frau Landeshauptmann, dass Sie zur Erhaltung Ihrer Stimmenmehrheit in diesem Hause sich auf einer Position, die der ÖVP zugestanden ist, einen Landeshauptmannstellvertreter halten, der zufrieden ist mit einem Bezirkshauptmann oder mit sonstigen Brosamen und Ihnen damit die Mehrheit in diesem Hause verschafft. Danke schön! (Beifall bei der ÖVP. – 15.19 Uhr.)

Präsident Ing. Kinsky: Als Nächste zu Wort gemeldet hat sich die Frau Abgeordnete Graf. Ich erteile es ihr.

Abg. Graf (15.19 Uhr): Herr Präsident, Frau Landeshauptmann, sehr geehrte Damen und Herren!

Wissen Sie, Herr Stöhrmann, was mich peinlich berührt hat? Zum Ersten Ihre Aussage jetzt und gerade, wer sich wen hält. Ich weiß nicht, ob das bei Ihnen so üblich ist, bei uns wird alles demokratisch gewählt und die Positionen werden auch objektiv vergeben. (Beifall bei der FPÖ.)

Und wissen Sie, was mich noch peinlich berührt hat, Herr Stöhrmann, dass die SPÖ mit sechs Abgeordneten hier gesessen ist, als der Herr Landeshauptmannstellvertreter Schögggl die Anfrage beantwortet hat. Und wissen Sie, was ein Skandal ist – alles Ihre Worte –, wenn der Herr Klubobmann Schrittwieser bei der Beantwortung

durch die Landeshauptmann nicht einmal immer selbst anwesend war. Das ist ein Skandal! (Beifall bei der FPÖ. – Abg. Stöhrmann: „Sie regen sich wegen jeder Kleinigkeit auf!“) Bei der SPÖ sitzen die Abgeordneten nur dann da, wenn ein eigener Redner hier am Pult steht, ansonsten stellen Sie Anfragen und die Antworten interessieren Sie gar nicht. (Beifall bei der FPÖ.) Aber wir haben heute doch schon mehrmals gehört, dass die SPÖ so viele Verkehrsminister hatte, die keinen Generalverkehrsplan zustande gebracht haben. Man hat zwar mehrmals versucht, Verkehrskonzepte für Österreich zu erstellen. (Abg. Stöhrmann: „Haben Sie das irgendwo gehört, Frau Kollegin?“) Gesamtverkehrskonzept, Master-Plan und so weiter. Wir halten uns keine, die lesen, wir lesen selbst, Herr Stöhrmann. (Beifall bei der FPÖ.)

Diese Projekte im Generalverkehrsplan sind mit überregionaler und längerfristiger Bedeutung und werden von allen Betroffenen sehr positiv bewertet. Sie haben heute auch schon öfter gehört, aber vielleicht waren Sie gerade nicht da, denn die SPÖ war ja nicht besonders interessiert, es gab einen Rohbericht, der durch intensive Verhandlungen unseres Landeshauptmannstellvertreters Schögggl erstellt wurde, betreffend Koralm von zuerst 1,1 Milliarden auf 2,5 Milliarden, betreffend des Semmeringprojektes konnte erreicht werden, dass die Dotierung von 2,1 Milliarden verfahrensabhängig vom niederösterreichischen Naturschutzbescheid ab 2007 gesichert ist und auch der niederösterreichische Anteil ist ab 2007 dotiert. (Abg. Gennaro: „Sie reden von Niederösterreich. Reden Sie von der Steiermark!“) Werndorf– Spielfeld wurde aufgestockt auf 1,2 Milliarden, zusätzlich Ausbau der Bahnhöfe Frohnleiten, Peggau, Pernegg und Bruck an der Mur um eine halbe Milliarde, Vollausbau Schleife Selzthal um eine halbe Milliarde und vieles andere mehr. Wissen Sie, ich muss es wiederholen für alle diejenigen von der SPÖ, die vorher nicht anwesend waren und dem Landeshauptmannstellvertreter Schögggl nicht lauschen konnten. (Abg. Stöhrmann: „Ist eine Frage erlaubt? Ist das auch aus der Pressemeldung der Frau Minister?“) Sie hatten, glaube ich, gerade vorher 20 Minuten Redezeit, die Sie auch ausgeschöpft haben. Ich glaube, jetzt habe ich meine Redezeit. Zum Ausbau des Schienennetzes ist noch zu sagen, dass zwischen 1,5 und 2 Milliarden in den nächsten Jahren aus dem Landesbudget mit finanziert werden sollen. Hier wäre eine Änderung des Schlüssels sinnvoll. Auch im Bereich des Straßenbaues sind noch einige für die Steiermark wichtige Projekte nicht enthalten, S 36 Unzmarkt, Scheiflinger-Ofen-Umfahrung, daher stellen wir folgenden Unselbstständigen Entschließungsantrag:

Die Steiermärkische Landesregierung wird aufgefordert, an die Bundesregierung heranzutreten, um zu gewährleisten, dass im Bereich Ausbau Schiene folgende Maßnahmen getroffen werden.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, den Mitfinanzierungsbeitrag der Steiermark bei den Schienenprojekten zu reduzieren. Für die Mitfinanzierung bei den Niveauangleichungen im Zuge des Baus der Koralmbahn eine Ausnahme vom novellierten Eisenbahngesetz (50-Prozent-Beteiligung) dahin gehend zu gewähren, als die bisher ausgehandelten Beiträge ihre Geltung beibehalten.

Im Bereich Ausbau Straße folgende Maßnahmen getroffen werden:

Der Ausbau der S 36 Judenburg–Scheifling (im Generalverkehrsplan ab dem Jahre 2007 dotiert) soll vorgezogen und im Generalverkehrsplan so dotiert werden, dass zumindest die Baumaßnahmen Unzmarkt-Ost und Unzmarkt–Scheiflinger Ofen im Zeitraum von 2002 bis 2006 umgesetzt werden können.

Und die S 7 – Fürstenfelder Schnellstraße: das Projekt Umfahrung Großwilfersdorf soll als Bestandteil der Schnellstraße gelten und im Generalverkehrsplan ab 2002 entsprechend dotiert werden.

Bleibt mir noch übrig, mich bei der Frau Bundesminister und beim Herrn Landeshauptmannstellvertreter für die voraussichtliche Planung zu bedanken und vielleicht haben Sie mir jetzt interessierter zugehört als vorher dem Herrn Landeshauptmannstellvertreter und konnten aus meinen Ausführungen noch einige wichtige Dinge mitnehmen. Wie gesagt, wir lesen alles selbst, wir halten uns niemand, der für uns liest! Danke schön! (Beifall bei der FPÖ. – 15.24 Uhr.)

Präsident Ing. Kinsky: Als Nächste zu Wort gemeldet ist die Frau Abgeordnete Gruber. Ich erteile es ihr.

Abg. Margarethe Gruber (15.25 Uhr): Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren!

Niemand verurteilt, dass es einen Generalverkehrsplan gibt, es ist nur die Frage, wo man sich findet. Sucht man in diesem Generalverkehrsplan Projekte für die Steiermark, dann wird man zwar fündig, ist aber enttäuscht, wie sparsam – und das ist die neue Linie – mit unserem Land umgegangen wird. Ich frage mich, wie der Rohentwurf zu diesem Generalverkehrsplan ausgesehen hat, bevor ihn der Herr Landeshauptmannstellvertreter nachgebessert hat.

Sucht man nach Projekten für die Region Murtal, dann entwickelt sich diese Suche wie eine Suche nach der Stecknadel im Heustadl. Gefunden habe ich die viel zitierte Strecke Judenburg–Scheifling und jetzt weiß ich auch, warum diese Strecke vom Herrn Landeshauptmannstellvertreter so großartig und fast kilometerartig aufgezeigt wurde, denn es ist das einzige Straßenobjekt in der Obersteiermark. Und, meine Damen und Herren, die Schiene findet man überhaupt nicht. Hier gibt es einen Nullposten für die Obersteiermark, für die Region Murtal. Es erhebt sich die Frage, endet jetzt die Steiermark in Scheifling oder endet sie in Dürnstein? Was ist mit dem Teilstück Scheifling bis Dürnstein? Ist ab dem Scheiflinger Ofen wirklich der Ofen aus? Was ist mit dem Stück Neumarkt, was ist mit der Ortsdurchfahrt Neumarkt? 15.500 Fahrzeuge täglich, meine Damen und Herren, und die Tendenz ist steigend, durchfahren diese Ortschaft. Großartig wurden die Schigebiete ausgebaut. Es gibt eine gute Bewerbung, es wird 2003 die Snowboard-WM geben, es ist nur die Frage, wie langsam kommt man dorthin? Und wenn der Herr Landeshauptmannstellvertreter gesprochen hat die Thalheimer Brücke, und das zweimal, wird fertig gestellt, meine Damen und Herren, ich fahre schon seit Monaten darüber.

In einer Anfragebeantwortung im Dezember hat der Herr Landeshauptmannstellvertreter zum Ausbau der B 17 festgestellt, dass ab dem Jahr 2002 die Fortsetzung des Abschnittsbereiches Unzmarkt-Ost vorgesehen ist und dass für 2002 eine Baurate von 13 Millionen Schilling und für das Jahr 2003 mit 42 Millionen Schilling veranlagt wird. Wir lesen, dass es 2002 bis 2021 ist. Weiters hat er geantwortet, dass für Grundablösungen ebenfalls in diesem Bereich in Kürze der Bescheid erlassen wird. Für mich ist 2002 und 2003 und die Zeitspanne bis 2021 ein ganz anderer Begriff von „in Kürze“. Ein wesentlicher Faktor für uns Steirer im Überleben für die Steiermark in diesem Generalverkehrsplan ist, was ist mit den Baufirmen? Hier seien die TEERAG/ASDAG, Leihäusl und STRABAG genannt, die alle keine Anschlussprojekte für die derzeitigen haben. Was ist mit den Beschäftigten in diesem Bereich? Ja und was ist die Folge, was ist mit dem Wirtschaftsstandort Steiermark Nr. 1? Schwache Infrastruktur, weniger Betriebe und auf Sicht Schlusslicht. Ich möchte diesen Farben, die genannt wurden, der Schwarzweißmalerei, die Steiermark ist Weiß-Grün, eine Farbe hinzusetzen, das ist rot. Rot ist die Farbe eines Schlusslichtes, die Schamesröte ist rot und die Zornesröte ist rot. Man könnte rot sehen, wenn man die Auswirkungen nur erahnen könnte. Im Vorwort des Generalverkehrsplanes heißt es, aufrichtiger Dank allen jenen Vertretern der Bundesländer. Hier kann ich nur sagen, meine Damen und Herren, servus und danke schön! (Beifall bei der SPÖ. – 15.30 Uhr.)

Präsident Purr: Die nächste Wortmeldung kommt vom Abgeordneten Bacher. Meine Damen und Herren, wir haben natürlich noch im Anschluss an die heutige Tagesordnung die Ausschüsse und ich darf daran erinnern, wenn es möglich wäre, vielleicht doch die Wortmeldungen prägnanter zu halten, dann würde der Arbeit der Ausschüsse nichts entgegenstehen. Es war nur ein höfliches Ersuchen. Ich bitte es nicht misszuverstehen. Herr Bacher, Sie sind am Wort.

Abg. Bacher (15.30 Uhr): War ich jetzt gemeint, Herr Präsident? Nein!

Frau Landeshauptmann! Herr Präsident! Meine Damen und Herren!

Die Kollegin Gruber hat mich jetzt auf etwas gebracht. Jetzt weiß ich, warum dein Kollege Stöhrmann bei den Sozialdemokraten ist, bei den so genannten Roten. Weil nach seiner Rede müsste er sich jetzt ordentlich genieren. Und wenn ich mich geniere, werde ich auch immer rot. Und du musst dich permanent genieren, weil eines ist mir aufgefallen, bei deiner Rede, Herr Kollege Stöhrmann, sind dir die Argumente ausgegangen. Jetzt hast du relativ weit und sehr tief in die unterste Lade hineingreifen müssen. Das steht dir nicht gut.

Ich sage es dir auch und das tut man auch nicht. Das tut man nicht, wie du über die Frau Landeshauptmann sprichst, über eine Frau, die sich permanent rund um die Uhr für dieses Land einsetzt, Entscheidungen trifft, schaut, dass etwas weitergeht in dem Land. (Beifall bei der ÖVP.) Da brauchst du dich nicht herausstellen und das alles so lächerlich hinunterputzen. Genieren täte ich mich an deiner Stelle. Und da sage ich, es passt, dass du ein Roter bist. Ich sage es dir! (Abg. Dr. Lopatka: „Schämen Sie sich!“) Wirklich, das hast du und das hat eure Fraktion nicht notwendig, noch dazu wo in eurer Zeit – und bekanntlich habt ihr 30 Jahre in diesem Österreich das Sagen gehabt und nicht sehr viel weitergebracht, gerade im Bereich der Infrastruktur. (Abg. Stöhrmann: „Das mit den 30 Jahren stimmt schon, aber leider ist die ÖVP ein Bremsklotz!“) Ich werde dir jetzt was vorlesen. Ihr duckt euch immer hinter dem Erwin Pröll hinunter und seid sehr froh, weil in Wahrheit eure Freunde in Wien und in Niederösterreich massiv dieses Projekt Semmeringtunnel permanent hintertreiben. (Abg. Stöhrmann: „Der arme Pröll muss dem zustimmen, was die Roten in Wien wollen!“) Ich lese dir jetzt etwas vor: Neuer Semmering-Ärger. Niederösterreich will die für den Basistunnel reservierte Milliarde jetzt für eigene Bauprojekte reservieren. Die Forderung kommt aber nicht vom schwarzen Landeshauptmann Erwin Pröll, sondern vom SPÖ-Klubchef Ewald Sacher. Und ausgerechnet die rote Fraktion in Sankt Pölten war bisher klarer Befürworter des Tunnelbaues. Diese 5,6 Milliarden Schilling wollen die Niederösterreicher für andere Projekte. Das sind deine Freunde. Ich bitte, das auch zu sagen, die ganze Wahrheit zu sagen und nicht immer nur über uns zu reden, die Frau Landeshauptmann permanent anzuschütten und ständig nur in die unterste Schublade zu greifen. Aber das ist der Stil von dir. Du polterst in diesem Haus und plärrst da immer zwischen rein, anstatt dass du wirklich die Fakten auf den Tisch legst und sagst, tut mir leid, meine Freunde in Wien und Niederösterreich helfen mir auch nicht, dass etwas weitergeht. Das ist Faktum. Die Einzige, die in dem Land was weitergebracht hat, ist Waltraud Klasnic als Landeshauptmann. Gott sei Dank! (Abg. Stöhrmann: „Diese böse rote Minderheit!“) Und das haben die Leute bei der letzten Landtagswahl auch verstanden, darum hat sie ein so großes Vertrauen bekommen.

Und ich sage dir noch etwas: Dasselbe gilt auch für die Schließung der Bezirksgerichte, bei den Postämtern und bei all diesen Dingen. Ihr habt es jahrelang vor euch hergeschoben und jetzt beschimpft ihr alle, die diese Probleme lösen müssen. Aber das nur so viel zu dem Thema, was du hier draußen verkündet hast. Und ich bitte dich wirklich fairer umzugehen in diesem Haus, weil wenn wir miteinander reden wollen, sollte man auch wirklich die ganze Wahrheit sagen, und nicht immer das, was dir und deiner Gruppe sympathisch ist und wo man glaubt, man kann auf dieser Ebene losbellen. (Abg. Stöhrmann: „Sag das deinem Klubobmann!“) Und ich sage dir auch über unseren Reinhold Lopatka etwas. Der hat eine sehr engagierte Wortmeldung immer wieder und er bemüht sich immer wieder, die Dinge dorthin zu bringen, wo sie hingehören. Nur, ihr versucht ihn ständig zu attackieren, ständig immer wieder durch berühmte Untergriffe bloßzustellen. Auch das ist nicht fair, weil gegenüber der Öffentlichkeit sich ein Bild ergibt, was man als „Streithansln“ bezeichnen kann.

Nun sage ich ein paar Sätze zum Verkehrsplan. Der Herr Landeshauptmannstellvertreter Schögggl sitzt da. Ich muss Ihnen ehrlich sagen, mit dem Teil des Generalverkehrsplanes – und es ist auch bezeichnend, Herr Kollege Stöhrmann, dass du über deine Bezirksgrenze nicht hinausgeschaut hat, du hast nur bis Bruck die Themen

angesprochen. Und jetzt sage ich dir noch etwas. In Zeiten der absoluten Mehrheit der SPÖ in diesem Lande in Österreich – und bekanntlich war immer wieder auch die SPÖ die Partei, die so wahnsinnig viel für die Obersteiermark gemacht hat, nur die Straße hat sie interessanterweise bis 1985 nur bis Judenburg gebaut, bitte! Damals hat es den Bezirk Murau für die SPÖ-Regierung auf Bundesebene nicht gegeben. (Abg. Dr. Lopatka: „Wer war bis 1990 Straßenbaureferent in der Steiermark? Habt ihr das vergessen?“)

Ich rede nur von dem Stück. Nur, dann, bitte, wie die ÖVP in die Regierung gekommen ist, ist Gott sei Dank ein bisschen etwas weitergegangen auf dem Straßenstück. Jetzt bejammert ihr, was da alles nicht passiert ist. Ihr hättet es in der Hand gehabt. Warum habt ihr nicht weitergebaut? Warum hat denn bei euch plötzlich Österreich im Bezirk Judenburg geendet? Warum war denn das so? Warum habt ihr die Schnellstraße nicht weiter hinaufgebaut zumindest bis Scheifling? Der Herr Sekanina und alle deine bekannten Freunde haben das mehrmals bei jeder Wahlrede wie eine tibetanische Gebetsmühle bei uns in der Region wiederholt, na selbstverständlich werden wir das machen. Selbstverständlich werden wir das Straßenstück bauen.

Und jetzt sage ich dir noch etwas: Nachdem die Frau Landeshauptmann damals als Verkehrsreferentin die Straße in die Hand bekommen hat, ist in dem Bezirk etwas weitergegangen. (Abg. Dr. Lopatka: „Von 1990 bis 1999 ist was weitergegangen“) Dann haben wir den Scheiflinger Ofen gemacht, dann hat Herr Landesrat Ressel weitergemacht zwischen Judenburg und Unzmarkt. Und jetzt sage ich, meine Unzufriedenheit zu diesem Verkehrsplan ist jetzt die, dass das plötzlich nicht so wie verkündet, dass wir im Jahre 2010 diese Lücke zwischen Judenburg und Friesach schließen können, plötzlich hinausgeschoben auf 2021. Mit dem bin ich nicht einverstanden, Herr Landeshauptmannstellvertreter, weil das einfach eine Zumutung ist für unsere Region, für den Tourismus, für die Pendler und auch für unsere Wirtschaft. Ich kann mir das nicht vorstellen, obwohl wir jahrelang dieser Region diesen Ausbau versprechen. Ich kann das alles vorlesen, auch deine Kollegen haben uns fürchterlich beschimpft, weil Farnleitner gesagt hat bis 2010, dann hat sich der Kollege Weilharter hingestellt und hat gesagt, eine Sauerei, was in diesem Bezirk nicht passiert, die ÖVP typisch und da geht nichts weiter. Nur, jetzt habt ihr es selbst in der Hand, etwas weiterzubringen. Oder ich erinnere an die Gemeinde Neumarkt, seit Jahren wird um eine Umfahrung verhandelt. Ich weiß, natürlich kann man jetzt sagen, es hätte im siebziger Jahr damals auch eine Umfahrung gegeben. Ich kann mich noch erinnern, sie war bereits ausgesteckt. Nur, jetzt haben wir auch wieder die groteske Situation, dass der Herr Stöhrmann sich da beschwert mit mir zu Recht, dass nichts weitergeht, aber sein Gemeinderat in der Gemeinde Neumarkt nach wie vor gegen dieses Umfahrungsprojekt ist. Das ist auch ein Faktum, muss man wissen, ist ja auch der zweite Teil dieser Situation. Das, was ich meine, ist, wenn man jetzt einen fertigen Ausbau der Straße, Autobahn, Autoschnellstraße von Wien bis Sizilien hat, dann wird niemand verstehen, dass ich auf einem Stück von 80 Kilometern von Judenburg bis zur Kärntner Grenze keine Schnellstraße habe. Meine Forderung geht in die Richtung, dass man beim Ausbau das Tempo erhöht und dass man auch versucht, halbwegs in dem Zeitraum zu bleiben, der seinerzeit auch ausgemacht wurde. Und in diesem Sinne würde ich bitten, dass man das auch in der Richtung vertritt. Danke schön! (Beifall bei der ÖVP. – 15.39 Uhr.)

Präsident: Ich darf sagen, es waren acht Minuten. Ich bedanke mich für die Kürze und erteile nun dem Herrn Abgeordneten Schleich das Wort, er hat sich soeben gemeldet.

Abg. Schleich (15.39 Uhr): Sehr geehrte Frau Landeshauptmann, geschätzte Regierungsmitglieder, liebe Kollegen und Kolleginnen, sehr geehrte Damen und Herren!

Wenn es hier um den Generalverkehrsplan heute im Landtag geht, dann muss ich mich natürlich auch aus der Südoststeiermark melden, denn die Frau Landeshauptmann hat das heute ja schon erwähnt, es gibt die bekannte Straße, die B 68, die eigentlich schon über zwei Jahrzehnte darauf wartet, dass sie ausgebaut wird und der Bezirk Feldbach mit der Verkehrserschließung, die 68.000 Einwohner des Bezirkes, dahinter aber auch natürlich Radkersburg und weiter ins südliche Burgenland. Alle sind wirklich vom Verkehr fast abgeschnitten, denn es ist einfach schwierig Betriebe anzusiedeln, Arbeitsplätze zu schützen und jeder, der diese Strecke fährt, weiß, was dort ist. Ich habe mich deshalb heute gemeldet, weil es in Wahlzeiten genau der Minister der FPÖ war, der sich furchtbar aufgeregt hat, weil wir dort auf eine Plakatwand hinaufgeschrieben haben, dass dieser Bau endlich durchgeführt werden soll. Ich habe mir diesen Zeitungsartikel wirklich größer kopiert und mitgebracht und werde ihn hier auch aufkleben. Ich stelle ihn jeden gerne zur Verfügung.

Minister Schmid ging unter die Graffitikünstler in der Überschrift. Er ist dann natürlich selbst gekommen und das war für mich schon sehr verwunderlich, weil er garantieren wollte, dass dieser Ausbau mit 2001 begonnen wird. Und in diesem Artikel steht drinnen, alle wollten es schriftlich von mir haben, dass der B-68-Ausbau ab 2001 fix ist, polterte FPÖ-Bundesminister Michl Schmid im Wahlkampffinale und nahm dabei die vom Abgeordneten Schleich in Fladnitz aufgestellten Plakatwände ins Visier. Was hier steht ist reines Wahlkampf-Blabla und alles erlogen, erzürnte sich der Herr Minister ob des Satzes, weil eben hier dieser Ausbau umgesetzt werden soll. Und mit dem Ausbau fix ab 2001 beziehungsweise Bundesminister Michel Schmid und hat groß unterschrieben. Das sehen Sie hier auf dem Foto, das war in einer Bezirkszeitung bei uns. Medienwirksam übersprühte Bundesminister Schmid Kopien der Schleich-Plakate. Wir haben bis heute keinen Baubeginn! Das zeigt eigentlich, wie schwer der Verlass auf die FPÖ ist, so wie man natürlich auch sieht und man weiß ja nicht, ob die Frau Bundesminister Forstinger nächstes Jahr noch für diesen Generalverkehrsplan zuständig ist, vielleicht hat sie ihn deshalb so leicht unterschrieben oder glauben selbst die steirischen Abgeordneten nicht daran? Weil es ist schon verwunderlich, wenn man hier sieht, was alles nicht drinnen ist.

Und jeder, der weiß, wie wichtig diese Straße für uns ist, weiß auch, dass es am Anfang sehr schwierig war, weil die Grundeigentümer nicht dafür zu gewinnen waren, die Grundstücke freizustellen, was dann die Planung und jetzt eigentlich die Nichtumsetzung, obwohl das eine fixe Sache schien, was auch der damalige Minister in diesem Artikel bestätigt hat. So haben wir den Nachteil im Bezirk Feldbach als Wirtschaftsstandort und jeder, der damit zu tun hat, der weiß, wie wichtig es ist, dass man heute eine Verkehrsanbindung zur Autobahn hat. Ich konnte das bei vielen Betriebsansiedelungen leider als negativen Punkt schon entgegennehmen.

Die Arbeitsplatzsituation ist natürlich im Bezirk auch nicht die beste, bei zirka 10 Prozent. Mein Kollege Ober ist leider noch nicht so lange im Landtag, deswegen weiß er da zu wenig. Er sagt immer, er wird alles jetzt machen. Aber ich bin überzeugt, du hast so viele Projekte in der Tischlade, wenn du die alle machen willst, musst du sowieso hundert Jahre im Landtag bleiben. Ich hoffe, du schaffst das auch.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Arbeitsplatzsituation ist gerade hier im Grenzland natürlich sehr betreffend und wir sehen ja, dass sich die großen Firmen gerade an den Autobahnen ansiedeln und wenn man dann nicht an der Autobahnverbindung, an diesem Nadelöhr hängt, dann sind natürlich auch die Pendler benachteiligt. Wir hätten gerne, wie ich schon erwähnt habe, die Betriebe natürlich im Bezirk und dazu brauchen wir diese Aufschließung. Verwunderlich ist es natürlich, wenn man dann sieht, dass immer viele Dinge vorher abgesagt werden, das kommt alles nicht, dann werden ein paar wieder hineinverhandelt, damit das Ganze wieder ein schönes Bild hat und ausschaut, wir haben doch etwas erreicht. Das Gleiche kann man aufzeigen bei den Schließungen der Postämter, der Bezirksgerichte, Gendarmerieposten und anderen Dingen. Am Anfang kündigen wir viel an und am Schluss sind es dann weniger, dann schaut es eigentlich aus wie ein Erfolg. Diesen Eindruck hat man halt auch bei vielen, vielen Straßenstücken, wo man sagt, es kommt alles, aber es kommt eben später. Und wenn man heute bedenkt, dass es wieder Jahre dauern soll, ist das natürlich eine Sache, die die Menschen nicht unbedingt verstehen. Die Stradner Straße Richtung Mureck, wo wir den Antrag eingebracht haben, war auch bis 2004 vorgesehen. Gerade dieses Stück, glaube ich, wäre sehr, sehr wichtig für die Öffnung des EU-Raumes Richtung Slowenien, da diese Straße sehr, sehr stark befahren ist, da sie auch Verbindungsstraße nach Zagreb ist und gerade von beiden Bezirken sehr stark benützt wird und die Anrainer unter diesen Umständen wirklich sehr zu leiden haben.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, diesen Artikel habe ich mir wirklich noch einmal durchlesen müssen und anschauen. Ich glaube, der gehört normal in einen Bilderrahmen, denn es gibt nicht so viele Unterschriften von einem Minister, der mit einem Farbspray aus Wien kommt und das unterschreibt. Mir tut eigentlich Leid, dass der Michl Schmid nicht mehr da ist, weil vielleicht hätte er es doch umgesetzt, wenn er geblieben wäre, aber jetzt schaut es aus, als ob es noch viel länger dauern würde. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit! (Beifall bei der SPÖ. – 15.44 Uhr.)

Präsident: Danke. Ich darf auch sagen, es ist das in sechs Minuten gut gelungen, herzlichen Dank! Nächste Wortmeldung Herr Abgeordneter Majcen. Er ist am Wort. Wenn sich die Rede etwas kürzen lässt, dann freue ich mich darüber, da wir damit dem Abschluss näher kommen.

Abg. Majcen (15.46 Uhr): Danke! Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich habe manchmal so den Eindruck – aber ich mag mich auch irren –, dass das heute eine Charisma-beschaffungsdiskussion ist, die hier stattfindet, weil plötzlich sehr viele Damen und Herren Charisma brauchen, nicht in unserer Partei, weil dort haben viele viel Charisma, sondern dort, wo jetzt Charisma als Grundvoraussetzung für höhere Weihen geplant ist, wie ich gehört beziehungsweise gelesen habe. (Abg. Dr. Reinprecht: „Ich bin ganz geblendet von eurem Charisma!“) Ich sage es jetzt nur so am Anfang. Ich sage auch das deswegen, weil am Anfang auch diese tiefende Wortwahl gebraucht wurde, „die Menschen werden kein Brot mehr haben“ und „wir werden Abschied nehmen müssen“. Der Generalverkehrsplan ist ein Papier und das Ganze ist ein Paket. Ein Papier kann man anschreiben, man kann es umdrehen, man kann es wegschmeißen, man kann alles Mögliche tun damit und vielen Papieren und Plänen ist es schon so gegangen. (Abg. Dr. Reinprecht: „Das Papier ist vielseitig verwendbar!“) Und wenn ich mich zurückerinnere an die neunziger Jahre, dann hat es viele, viele Papiere gegeben, wo verkündet wurde, was alles passiert. Also ist die Aufregung, die hier heute seitens der dringlichen Antragsteller vorgebracht wird, teilweise sicher etwas übertrieben. Wir werden auch sehen, ob sich dieses Paket noch einmal aufschneiden lässt oder nicht. Ich bin ziemlich sicher. Ich wollte nur, weil das jetzt sozusagen in der zweiten Runde dieser Diskussion vielleicht auch ganz angebracht ist, zurückkommen zu dem Punkt, der auch im Entschließungsantrag meiner Fraktion enthalten ist, nämlich diese Verbindung, die jetzt läuft unter dem Titel „Umfahrung Großwilfersdorf“, weil das dann so ausschaut, als wäre das so ein unwichtiges Stück. In Wahrheit geht es um die Anbindung A 2 Richtung Ungarn. Das ist ein alter Römerweg, das ist eine alte Handelsstraße, die durch die geschichtlichen Entwicklungen der letzten zehn Jahre eine neue Bedeutung und eine neue Qualität erhalten hat. Und die Umfahrung Großwilfersdorf ist eigentlich nur der erste Teil dieser Verbindung A 2 Richtung Ungarn und darüber hinaus und deswegen ist das für uns in der Region ein so wichtiges Anliegen und deswegen werden wir auch kämpfen. Und ich erinnere nur daran, dass Anfang der neunziger Jahre die Frau Landeshauptmann als damalige Verkehrsreferentin als ersten Teil die Umfahrung Altenmarkt versprochen hat und auch in sehr kurzer Zeit durchgesetzt hat mit Unterstützung aller, die damit zu tun gehabt haben. Und dass es jetzt bei der Umfahrung Großwilfersdorf plötzlich – zum Teil mit Förderung durch diejenigen, die eigentlich für die Beschleunigung zuständig wären – manchmal den Anschein hat, als würde der Bau dieses Straßenstückes künstlich verzögert werden. Ich kann es nicht mehr verstehen, dass dort ununterbrochen neue Insekten, neue Vögel, neue Würmer und ähnliche Dinge auftauchen, die angeblich diese eigentlich unum-

strittene Straßenverbindung jetzt wieder verzögern oder verhindern. Und deswegen verlangen wir als Region den sofortigen Baubeginn dieser Umfahrung Großwilfersdorf als ersten Schritt für diese Verbindung A 2 nach Ungarn, weil dieser Verkehr auch der Bevölkerung in dieser Ortschaft nicht mehr zuzumuten ist, bis zu 20.000 Autos pro Tag, davon ein sehr hoher Anteil an Lastwagen und Omnibussen. Man muss dort schnell etwas tun. Und wenn die Maßnahme im Generalverkehrsplan drinnen ist, dann sind wir damit sehr einverstanden. Womit wir nicht einverstanden sind, ist der Zeitpunkt. Und wir verlangen, dass der Bau so rasch wie möglich in Angriff genommen wird. Danke! (15.50 Uhr.)

Präsident: Die nächste Wortmeldung Herr Abgeordneter Prattes. Ich erteile ihm das Wort. Ich darf sagen, es waren fünf Minuten, Herr Abgeordneter Majcen, danke.

Abg. Prattes (15.50 Uhr): Verehrte Vertreter der Landesregierung! Herr Präsident!

Ich darf eingangs schon sagen, ich werde mich selbstverständlich an die vorgegebene Redezeit halten, allerdings, wir sind gewählte Abgeordnete der Steiermark und da muss Zeit genug sein, über so brennende Probleme, wie sie uns mit dem Generalverkehrsplan beschäftigen, dass wir uns doch auch ausführlich dazu äußern.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Mit der Auflage des österreichischen Generalverkehrsplanes hat die steirische Verkehrsinfrastrukturpolitik einen Schutzheiligen bekommen, den Sankt Nimmerlein, denn so liest sich der Bauzeitplan der dort aufscheinenden Projekte. Mich wundert es ja, wenn ich die Wortmeldungen von ÖVP und FPÖ höre, wie sehr sie sich überall bedanken, wie schön alles ist, wie gut alles ist. Ich möchte doch zu dem einen oder anderen speziell auch aus der Sicht der Obersteiermark Stellung nehmen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Steiermark, das grüne Herz Österreichs, hieß ein erfolgreicher Werbeslogan der Steiermark-Werbung, mit dem viele Jahre für unser schönes Land geworben wurde. Diesem Herz droht aber, wenn der Generalverkehrsplan in dieser Form verwirklicht wird, der Infarkt. Mit dem vorliegenden Zeitplan und vor allem dem Fehlen wichtiger Infrastrukturvorhaben ist die weitere Ausdünnung und Verödung unserer Regionen vorprogrammiert. Fehlende beziehungsweise ungenügende Verkehrsinfrastruktur ist – und das bestätigt jeder Unternehmer und Betriebsansiedler – ein wesentlicher Standortnachteil. Was uns allen hinlänglich bekannt ist, wurde mit dem vorliegenden Generalverkehrsplan leider drastisch bestätigt. Meine sehr verehrten Damen und Herren, die Steiermark liegt im verkehrspolitischen Niemandsland. Egal in welcher Himmelsrichtung Sie Anschluss an ein anderes Bundesland oder im Süden an unseren Nachbarn Slowenien suchen, befindet sich entweder auf der Schiene, der Straße oder was noch schlechter ist, sogar auf beiden ein Flaschenhals, durch welchen sich endloser Verkehr quält oder überhaupt unmöglich wird. Falschenhäse, die der Wirtschaft wesentliche Nachteile bringen. Hier, meine sehr verehrten Damen und Herren, ist rasch anzusetzen, hier haben die Bundesregierung und das Land Handlungsbedarf. Was ist aber Realität? Dringende Probleme und Projekte werden zeitlich verschoben oder kommen überhaupt erst – ich sagte und erwähnte bereits den Schutzheiligen, am Sankt-Nimmerleins-Tag. Ich frage Sie, Frau Landeshauptmann, wo bleibt Ihre Forderung nach dem Semmeringbasistunnel? Wo bleibt die Forderung zum Ausbau der Nordsüdtangente, der Pyhrnbahnstrecke? Ich habe aufmerksam alle Ihre diesbezüglichen Äußerungen nach Bekanntwerden des Inhaltes des Generalverkehrsplanes in Presse und ORF mitverfolgt. Da habe ich nichts gehört oder gelesen, dass Sie sich dafür stark gemacht hätten. Jetzt, nach den vielen Monaten, in denen die Expertenverhandlungen mit Vertretern der einzelnen Bundesländern stattgefunden haben, wird der Zeitplan von Ihnen kritisiert, aber keines der fehlenden Projekte hineinreklamiert. Dabei wissen auch Sie, was alle Verkehrsexperten bestätigen. Wir haben es heute schon mehrfach gehört und ich wiederhole es wieder, ohne Ausbau des Semmeringbasistunnels ist der ganze Bahnausbau in den Süden wirkungslos und wird auch der Wirtschaftsraum Obersteiermark stark benachteiligt und in seiner Entwicklung behindert. Der vorliegende Generalverkehrsplan nimmt aber auf die vitalen Interessen der Steiermark – ich möchte hier speziell für die Obersteiermark sprechen – nur wenig Rücksicht. Ich erwähne hier bei der Schiene lediglich die Sanierung der Semmeringbestandstrecke bis 2006. Der Semmeringbasistunnel soll ab 2007 begonnen werden, aber Finanzierung findet man keine. Die Nordsüdtangente, die Pyhrnbahn wird nicht erwähnt. Auch hier gibt es keine Finanzierung. Der Ausbau des Treidersbergtunnels nach 2021, der selektive Ausbau im Ennstal, die Strecke Selzthal-Bischofshofen wird nicht erwähnt. Auf der Straße, der ist heute schon genannt worden – und da bin ich durchaus mit dem Kollegen Straßberger, glaube ich, er war es, einer Meinung – und zwar der wichtige Lückenschluss der Pyhrnautobahn in Oberösterreich, aber der erfolgt viel zu spät, nämlich erst zwischen 2007 und 2021, der Lückenschluss der E6 wird bis 2011 erst geschlossen sein, beim Gleinalmtunnel, die zweite Röhre zwischen 2012 bis nach 2021. Beim Bosrucktunnel gilt Ähnliches: Die zweite Röhre soll ebenfalls erst zwischen 2012 und 2021 gebaut werden. Ich möchte es auch hier einbringen: Es fehlt auch der Bau einer leistungsfähigen, dem steigenden Verkehrsaufkommen entsprechende Straßenverbindung von Liezen nach Radstadt. Wie sehr, meine sehr verehrten Damen und Herren, die Obersteiermark an diesen Flaschenhälsen leidet, möchte ich an einigen Beispielen verdeutlichen und veranschaulichen: Ein finnischer Konzern wollte sich in der Region Leoben ansiedeln. Der über Wien anreisende Manager – er wurde dort mit dem Auto vom Flughafen abgeholt – wollte in Mürzzuschlag schon umdrehen, weil ihm die Anreise viel zu beschwerlich war. Er müsste mehrmals im Monat mit dem Flugzeug zum Produktionsstandort kommen und das wäre unmöglich. Dreimal dürfen Sie raten, wie die Sache ausgegangen ist: Diese Betriebsansiedlung ist geplatzt. Ein zweites Beispiel: Die in Donawitz erzeugten ultralangen Schienen können wegen der zu engen Kurvenradien nicht über die Semmeringbahnstrecke transportiert werden. Facit: Der Transport über Linz erfordert ein viermaliges Stürzen des Zuges. Anstatt einer Fahrzeit von zweieinhalb bis drei Stunden Transportdauer vier bis sechs – nicht Stunden – Tage. Als drittes Beispiel

möchte ich die Straßenverbindung zwischen Liezen und Radstadt ab der Ausfahrt Selzthaltunnel nennen. Wie lange will man der Bevölkerung und den im Ennstal ansässigen Firmen diesen Zustand zumuten? Alle, die vorige Woche beim Nachtslalom in Schladming waren, wissen, wovon ich spreche. Die fehlende oder nur mangelhafte Verkehrsinfrastruktur wirkt sich nachteilig auf den Wirtschaftsstandort Obersteiermark aus. Die Folgen kennen wir, meine sehr verehrten Damen und Herren: eine hohe Anzahl an Arbeitslosen. Die Statistik Dezember 2001 zeigt, dass sich unter den sechs steirischen Bezirken mit den höchsten Arbeitslosenzahlen fünf obersteirische befinden. Der Spitzenreiter ist der Bezirk Liezen mit 9,9 Prozent. Große Schwierigkeiten gibt es bei der Umsetzung von Betriebsansiedlungen durch die exponierte Verkehrslage. Wir haben massivste Verluste bei der Volkszählung 2001 erlitten. Nächster Punkt: Trotz bester schulischer Ausbildung findet unsere Jugend vorwiegend nur mehr in den Zentralräumen Beschäftigung und wandert ab. Es gibt ein zu geringes Lehrstellenangebot. Ich darf dazu aus dem Bezirk Leoben ein Beispiel nennen: Dezember 2001: Auf eine offene Lehrstelle, meine sehr verehrten Damen und Herren, kommen 42 Lehrstellensuchende. Durch das Fehlen der leistungsfähigen Nordsüdverbindung und des Semmeringbasistunnels ist die Steiermark von allen wichtigen Wirtschaftsräumen abgeschnitten. Die Obersteiermark wird verkehrspolitisch ausgelöscht.

Ich möchte auch noch gerne, und das wurde heute noch nicht so oft angesprochen, über die Finanzierung der im Generalverkehrsplan aufgenommenen Projekte zu sprechen kommen. Er sieht Investitionen von 45 Milliarden Euro oder 620 Milliarden Schilling innerhalb der nächsten 30 Jahre vor, wobei der Anteil der ausfinanzierten Projekte eher klein ist. Frau Landeshauptmann ist jetzt leider nicht da. (Abg. Dr. Lopatka: „Was reden Sie da zusammen. Sie ist da hinten!“) Ich sehe sie nicht. Frau Landeshauptmann sagt in einem Artikel am 26. Jänner in der „Kleinen Zeitung“ Folgendes: Als Generationenprogramm bringe der neue Verkehrsplan insgesamt positive Veränderungen und beseitige Kompetenzunklarheiten. Diese Feststellung, meine sehr verehrten Damen und Herren, ist ungemein interessant, werden doch diese Bundesregierung und auch die ÖVP und FPÖ hier im Lande nicht müde, den Sozialdemokraten vorzuwerfen, dass sie im Bund einen großen Schuldenberg hinterlassen haben. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Was glauben Sie denn, wofür die Bundesregierung unter SPÖ-Führung die Kredite aufgenommen hat? Es war genauso für ein, wie es die Frau Landeshauptmann nennt, Generationenprogramm, welches Österreich nach 1970 vom Schlusslicht Europas zu den führenden und reichsten Ländern der EU und der Welt gemacht hat. Zum ständigen Schreckensszenario von ÖVP/FPÖ, dass die Schuldenlast nicht mehr verkraftbar und den Österreichern zumutbar sei, möchte ich aus dem uns vorliegenden Generalverkehrsplan in der Redaktionsfassung vom 3. Jänner 2002 auf der Seite 65 zum Kapitel Entschuldung zitieren: Der Schuldenstand der Sondergesellschaften SCHIG und ASFINAG überschreitet zwar kurzfristig und je nach Finanzierungsmodell insgesamt 450 Milliarden Schilling, ein Schuldenabbau beider Gesellschaften ist aber abgestimmt auf die Lebensdauer der Investitionen vorgesehen, also im Zeitraum 2050 bis 2060. In der Endfassung des Generalverkehrsplanes hat man es tunlichst vermieden, eine Summe zu nennen. Aber siehe da, auf einmal kam dieser Abschreibungszeitraum beziehungsweise der Schuldenabbau von 2040 bis 2070. Ich frage Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren, können Sie einen Unterschied erkennen? Der, der mir auffällt, ist, dass wir uns immer zu diesen Investitionen, die Österreich moderner und konkurrenzfähig gemacht haben, bekannt haben. Ich komme zum Schluss: Der vorliegende Generalverkehrsplan ist aus der Sicht der Steiermark nicht hinzunehmen. Hier ist es höchste Zeit gegenzusteuern. Nur gute Verkehrsinfrastruktur stärkt unsere Regionen und sorgt für Chancengleichheit gegenüber den Zentralräumen und den anderen Bundesländern. Kämpfen wir gemeinsam für einen gerechten Anteil der Steiermark in der Realisierung unserer wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekte, damit aus dem Vorhof- oder Kammerflimmern kein Herzinfarkt wird. Ich danke Ihnen! (Beifall bei der SPÖ. – 15.50 Uhr.)

Präsident: Die nächste Wortmeldung kommt vom Herrn Abgeordneten Böhmer. Ich erteile ihm das Wort. Daran anschließend Herr Abgeordneter Detlef Gruber, Herr Abgeordneter Hagenauer und dann Herr Abgeordneter Dipl.-Ing. Grabner, womit ich hoffe die Rednerliste schließen zu können.

Abg. Böhmer (16.04 Uhr): Sehr geehrter Herr Präsident, werte Mitglieder der Landesregierung, werte Abgeordnete, werte Zuhörerinnen und Zuhörer!

Es ist heute schon gesagt worden, dass der Generalverkehrsplan einen Zielkatalog darstellt, der in Zukunft für die nächsten sieben, zehn und 30 Jahre für uns gilt. Ich frage mich, wie wir uns – damit meine ich die Steiermark, damit meine ich die Landesregierung, allen voran das Triumvirat Landeshauptmann, Landeshauptmannstellvertreter und ich nehme Landesrat Paiarl mit hinein – vorbereitet haben. Es war am 8. November 2001, als im Rahmen einer Projektdarstellung „Preparaty – ready to enlarge“ – Herr Landesrat Paiarl war am Podium – unter anderem über die Chance der Erweiterung für das Burgenland, für Niederösterreich und für die Steiermark gesprochen worden ist. Bei dieser Chance der Erweiterung hat Herr Landesrat Paiarl für mich einige wichtige Sätze gesagt und ich habe gehofft, dass diese dann in unserem Generalverkehrsplan ihren Niederschlag finden werden. In puncto Handel, in puncto Wirtschaft und dazu zähle ich als Grundlage die Infrastruktur, müssen wir entgrenzt agieren! Wenn ich ihn richtig verstanden habe, dann meint er hier wohl, dass es nicht reicht, die Steiermark abgekoppelt zu betrachten. Herr Abgeordneter Straßberger hat heute bereits gefordert, wir müssen über den Tellerrand schauen. Ich meine, wir müssen auch als Steirer die Burgenländer mit hineinnehmen und auch die benachbarten Komitate Ungarns, um zum Anschluss, zum Korridor fünf zu kommen. Dieser Korridor ist sowohl für die Straße als auch für die Schiene hinkünftig eine Lebensader für die Erschließung des tieferen Ostens bis hinein in die Ukraine. Landesrat Paiarl wurde dann dort gefragt, wie es denn mit der Steiermark so stünde, wirtschaftlich und infrastrukturell im Kanon der europäischen Regionen. Voller Stolz verkündete er: „Die

Steiermark ist wirtschaftlich als ‚Region der hellen Köpfe‘ an 26. Stelle in der EU.“ Wir sind ziemlich weit vorne, wir haben aufgeholt! Ich war stolz auf diese Aussage. Nur, dann kam gleich sozusagen der Hammer auf den Kopf. Als es darum ging, wie es mit der Infrastruktur aussieht, hat Landesrat Paierl ehrlich geantwortet, die Steiermark ist von 230 Regionen an 180. Stelle. Wir sind damit mit Gebieten in Griechenland, Spanien und Portugal in einem Feld. Weiters ist festgestellt worden, dass die Steiermark und das Burgenland mit Wien und dessen Umgebung in einer wirtschaftlichen Symbiose leben. Wien kann nicht ohne Pendler leben und die Pendler in der Steiermark nicht ohne Wien. Wir haben deswegen so viele Pendler, weil wir in unserer Region der Oststeiermark zu wenige Arbeitsplätze für unsere Bevölkerung haben. Daher muss es uns gelingen, dass wir sinnvolle Verkehrsverbindungen schaffen. So am Rande bemerkt, von Hartberg nach Wien haben nur Thermenbesucher und Pensionisten momentan Zeit, denn die Durchschnittsfahrzeit vom Hartberger Hauptbahnhof, der momentan eher die historische Kulisse für ein Schauspiel darstellt, nach Wien-Südbahnhof beträgt 2,40 Stunden. Will man mit der Bahn von Hartberg nach Graz 112 Kilometer fahren, braucht man zirka zwei Stunden, wenn es etwas langsamer geht drei Stunden und acht Minuten. Die Bahn ist derzeit in keinerlei Weise attraktiv, dass ich den Pendlern sagen könnte, liebe Freunde, steigt um, steigt in Hartberg, steigt in Friedberg in eine Schnellbahn ein, in nicht einmal einer Stunde seid ihr an eurem Arbeitsplatz. Weiters hat mich erschüttert, dass diese Region um den Großraum Wien, das Burgenland und die Oststeiermark mit einbeziehend, mit einem Pendlerstrom zukünftig rechnen muss, der sich von der ungarischen Grenze weg in 90 Minuten bewegt. Wenn ich bedenke, dass ich von Schachendorf weg in 90 Minuten nahezu bis Gleisdorf komme, dann heißt das, wir haben in dieser Region mit einem erhöhten Aufkommen von Pkw und wahrscheinlich auch Lkw zu rechnen. In diesem Generalverkehrsplan rechnet man mit 50 Prozent im Pkw in den nächsten fünf bis zehn Jahren und mit 25 Prozent an Zunahme bei den Lkws. Wer den Zustand der Südautobahn von Ilz bis Hartberg jetzt schon kennt, der weiß, dass dieses Teilstück alsbald eine Baustelle sein wird. Das heißt, dieser Generalverkehrsplan ist in keiner Weise auf die zukünftigen Tagespendlerpotenziale eingegangen und der Bezirk Hartberg, der Bezirk Feldbach und Fürstenfeld, unsere Bezirke werden weiterhin darunter leiden, dass wir nicht einmal ordnungsgemäß, zeitgemäß zu den Arbeitsplätzen in den Großraum Wien kommen. Man speist uns mit drei Betriebsausweichen an der Ostbahn ab. Der Herr Landeshauptmannstellvertreter hat gesagt, das Ganze kostet zirka 36 Millionen Euro, also rund 500 Millionen Schilling. Aber dem allein ist nicht genug. Ich sage, wir haben von Fehring bis Hartberg allein 120 Bahnübergänge und über die wird überhaupt nicht geredet. Das heißt, alle drei, vier Kilometer und manchmal auch kürzer muss die Lokomotive ihr Tempo verlangsamen und wir bekommen an manchen Streckenabschnitten höchstens 40 bis 45 Stundenkilometer zusammen. Eine sehr tolle Leistung im Jahr 2002. Das heißt, dieser Generalverkehrsplan – und hier setzt meine Kritik an – ist zeitlich in keiner Weise an die Ostöffnung nur irgendwie angeknüpft. Es ist keine Anbindung an den Korridor fünf vorhanden und es ist auch gerade in unserer Oststeiermark kein Bekenntnis zur Bahn. Wenn man sich eine Skizze in diesem Generalverkehrsplan anschaut, so denke ich, schauen diese Bahnlinien eher wie Wadis in der Sahara aus, aber nicht wie zukünftige Bahnlinien. Dieser Verkehrsplan bedient die Oststeiermark so, dass wir verarmen. Der Bezirk Hartberg – möchte ich nur ganz kurz sagen – ist heute schon mit Imst der ärmste Bezirk Österreichs, und wo die Zukunft für unsere Region liegt, weiß ich nicht. 2005 hat es heute geheißt wird eine Überarbeitung des GVP stattfinden. Ich sage, 2005 ist schon zu spät. Und hier, Herr Landeshauptmannstellvertreter Schöggel, möchte ich einmal ganz kurz das Thema „Umfahrung Hartberg“ auch anbringen. Ich ersuche Sie hier in diesem Plenum und in diesem Landtag: Helfen Sie der Stadt Hartberg, dass diese Stadt als Leuchtturm der Wirtschaft zukünftig für die ganze Region, für Betriebs- und Wirtschaftsansiedlungen dient und lassen Sie nicht der Stadtregierung, der auch ich angehöre, allein Nachdenken und andere Phasen zu, wo wir zum Beispiel das Geld für eine nicht leistbare Eigenfinanzierung einer Unterführung herholen. Es kann doch nicht sein, dass eine Bezirkshauptstadt sich eine Umfahrung, die für den ganzen Bezirk dient, selbst finanziert.

Unser Nachbar im Burgenland, meine Herrschaften, und das möchte ich den Kolleginnen und Kollegen des Landtages auch einmal erzählen, haben auf diese Osterweiterung sehr wohl reagiert. Unsere Nachbarn im Burgenland haben bereits am 7. November 2001 einen Antrag eingebracht, der unter anderem die Errichtung der Eisenbahn Oberpullendorf–Köszeg betrifft. Im Dezember folgte die Initiative für Oberwart–Großpetersdorf–Burg an die Anschlussstelle Szombathely. Ebenso eine Verbesserung der Bahnlinien Wiener Neustadt–Mattersburg–Sopron, Neusiedl–Wien, Eisenstadt–Wien. Das heißt, das Burgenland lässt seine Pendlerinnen und Pendler nicht im Stich. Was macht die Steiermark? Bei uns kommen derartige – wenn ich sie so bezeichnen will – nieder-rangige Verkehrswege gar nicht vor. Bei uns sind sie nicht einmal förderungswürdig. Ich sage, wenn ich noch dieses Projekt SUSTRAIN, welches draußen auch in Wien vorgestellt wurde, wo es um einen Infrastrukturausbau Euregio-West-Panonia geht, mir anschau, dann fällt mir eines ein. Der Semmeringtunnel und die Südbahn – und diese Studie gibt es im Infrastrukturministerium in Wien –, ebenso der Terminal Werndorf wie auch der Koralm-tunnel rechnen sich nur dann wirtschaftlich, wurde uns mitgeteilt, wenn die Ostbahn ausgebaut wird. Die Ostbahn von Wien über Eisenstadt, Sopron und dann über Szombathely. Ich habe hier noch einen gemeinsamen Antrag, eine Resolution im Rahmen einer Koordinationssitzung der Region Hartberg-Oberwart-Szombathely. Hier geht es um eine grenzüberschreitende Verkehrsmaßnahme in puncto Bahnlinie, diese grenzüberschreitende Verkehrsmaßnahme, am 30. Oktober 2001 eingebracht, findet in keiner Weise nur irgendwie ihren Niederschlag. Ich stelle fest, dieser Generalverkehrsplan ist für mich eine halbe Sache und halbe Sachen haben keine Zukunft. Danke für die Aufmerksamkeit! (Beifall bei der SPÖ. – 16.15 Uhr.)

Präsident: Als Nächster hat sich Herr Abgeordneter Detlef Gruber zu Wort gemeldet. Ich erteile es ihm. Danach Hagenauer, dann Abgeordneter Grabner.

Am Wort ist Herr Abgeordneter Detlef Gruber.

Abg. Detlef Gruber (16.16 Uhr): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Herren von der Landesregierung! Werte Kolleginnen und Kollegen! Und vor allem in Blickrichtung auf die spärlich besetzten Reihen der ÖVP und FPÖ, zwischendurch ist es mir auch, wie es Kollegen so machen, erlaubt zu zählen, beide zusammen haben sechs zusammengebracht vor zwei Rednern noch. Gratuliere, das ist eine Meisterleistung.

Meisterleistung ähnlich wie der Generalverkehrsplan, er ist wirklich ein interessantes Dokument, das wir hier vorliegen haben, mit viel Trara ist diese großartige Leistung durch die Lande posaunt worden. Wie das halt so ist bei den großartigen Dingen der schwarz-blauen Regierung: Es sind Seifenblasen, riesige schöne bunte Seifenblasen, zumindest aus steirischer Sicht. Es gehört schon eine große Portion Fehleinschätzung dazu, Herr Landeshauptmannstellvertreter Schögggl, wenn Sie in Ihrer Zuständigkeit Zufriedenheit über diesen Generalverkehrsplan ausdrücken. Was sonst sollten Sie Großartiges verkünden, wenn Sie mit unserer Landeshauptfrau über den Tisch gezogen werden – wenn Sie mir diese saloppe Bemerkung erlauben – (Landeshauptmann Klasic: „Muss ein starker Mensch sein!“), wenn es darum geht, die steirischen Interessen gegenüber dem Bund zu vertreten. Herr Landeshauptmannstellvertreter Schögggl sagt heute hier, dass er großes Verständnis für die Priorität in Niederösterreich hat. Niederösterreich liegt in der Prioritätenreihung sehr weit vor der Steiermark, weil durch die Ostöffnung die Verkehrslawine auf Niederösterreich hereingebrochen ist. Es ist schön, wenn Sie sich für Niederösterreich interessieren, Herr Landeshauptmannstellvertreter. Im Generalverkehrsplan sind die Zahlen enthalten, die Sie sich hätten anschauen müssen, und zwar von 1998 bis 2015: Wenn man den Bereich der Verkehrsentwicklung anschaut, wo im Bereich Pkw 1998 auf der Strecke durch das Mürztal 9700 Fahrzeuge pro 24 Stunden gezählt werden und für 2015 19.700, dann ergibt das eine Steigerung von 119 Prozent. Da reden wir natürlich von keiner Verkehrslawine. Im Bereich der Lkw ist es noch schlimmer: 1500 waren es 1998 und bis 2015 ist mit einer Steigerung von 313 Prozent zu rechnen. (Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Schögggl: „Es ist Ihnen entgangen, dass fertig gebaut wird!“) Vielleicht haben Sie Ihr eigenes Papier nicht gelesen, das sollten Sie aber in Zukunft tun. Das war eine kleine Anmerkung so nebenbei. Wenn es das erklärte Ziel der Steiermark ist, meine Damen und Herren, im Konzert der Infrastrukturmaßnahmen als Insel, die möglichst umschifft werden soll, zu gelten, dann und nur dann, meine Damen und Herren, ist die Abstellgleisfunktion der Steiermark im Generalverkehrsplan zu verstehen. Unter diesem Gesichtspunkt kann ich dem wirklich beipflichten. Wir haben ein Paket vor uns liegen, das an Oberflächlichkeit eigentlich nicht zu überbieten ist. Wie Sie vielleicht gesehen haben, habe ich einen anderen Zugang zu den vielen Daten, die enthalten sind, gefunden. Wenn man sich die Seiten IX beziehungsweise XXVIII anschaut, so fällt mir auf, dass nicht eine einzige Zahl annähernd richtig umgerechnet wurde. Aber das ist ohnehin nicht wichtig. Einmal sind 7,5 Milliarden Euro 103 Milliarden Schilling und einmal – gleich daneben steht es und Sie können es nachlesen – sind es 103,8 Milliarden Schilling. 0,8 Milliarden Schilling, meine Damen und Herren, ist ein Klacks, ist ja nicht viel. 800 Millionen Schilling. Wissen Sie, was das für meine Gemeinde Retznei ist? Das wäre das Budget für 90 Jahre. Das ist – so denke ich – ein recht interessanter Vergleich. Schenken Sie auch den hervorragenden Skizzen, die enthalten sind, ein bisschen Aufmerksamkeit. Es werden Engpässe in den hochrangigen Netzen aufgelistet. Interessant, dass für die Steiermark auf der Straße, abgesehen vom Packabschnitt, kein einziger Engpass zu finden ist im Beobachtungszeitraum 2001. Ist doch klar. Wenn ich mir das vorher so herrichte, dass ich keine Engpässe feststelle, dann brauche ich nachher im Generalverkehrsplan auch nichts hineinnehmen, sei es zum Bauen oder sei es zum Sanieren, weil es ohnehin keine gibt. Das ist ein interessanter Ansatzpunkt. Es gibt keinen Hinweis auf die Engpässe auf die Verbindung Graz–Bruck, keinen Hinweis auf die Verbindung Linz–Graz überhaupt – wohl gemerkt, im Generalverkehrsplan – Engpässe, Seite 5 oder 6, weil Kollege Straßberger jetzt den Kopf schüttelt und schau bitte gleich nach, weil dann kannst du mich noch während meiner Rede korrigieren –, keinen Hinweis auf die Verbindung nach Kärnten ab Judenburg – ist kein Engpass, ist nicht existent. Es ist heute – Gott sei Dank – schon ein paarmal angesprochen worden, das muss ich fairerweise schon dazusagen. Auf der Schiene gibt es laut dieser Darstellung im Generalverkehrsplan überhaupt keinen Kapazitätenengpass, sieht man von den wenigen Kilometern von Selzthal bis zur oberösterreichischen Grenze ab. Das ist auch interessant: Die Verbindung – das sage ich nur als ein Beispiel, denn ich will nicht zu lange werden – Selzthal–Bischofshofen ist in der Betrachtungsweise sicher keine hochrangige. Im Bereich der Verkehrsentwicklung auf den Hauptkorridoren wird die Entwicklung von 1998 bis 2015 dargestellt – ich habe es vorhin schon kurz erwähnt. Nicht ein Strich deutet, und wenn das ein Generalverkehrsplan ist, so könnte man auch ein paar Zukunftsprojekte hineinnehmen, auf die im Text ja doch angeführte oder bei den Paketen angeführte Koralmtrasse hin. Kein Strich ist da zu sehen, wo drinnen steht, dass man zwar im Zeitraum bis 2012 einiges umzusetzen gedenkt, aber es wirkt sich halt in keiner Weise aus, es wird halt Baustelle sein. Wahrscheinlich ewig. Außerdem ist es ohnehin egal, weil es weiß mittlerweile schon jeder und ist auch heute schon mehrmals gesagt worden, dass eine Koralmbahn ohne Semmering oder eine entsprechende Verbindung Richtung Osten, die so genannte Ostbahn, keinen Sinn macht. Das wissen wir. Beim Semmeringtunnel gilt wahrscheinlich der christlich-soziale Leitspruch: „Was der liebe Gott durch einen Berg getrennt hat, soll der Mensch nicht durch ein Loch verbinden!“ Gerade diese dargestellten Engpässe müssten eigentlich dem aufmerksamen Leser zeigen, wo der Schwerpunkt liegt, wo die Schwerpunkte in den nächsten Jahren zu sehen sein werden, nämlich im Ausbau der Ost-West-Achse Wien–Linz–Salzburg – in erster Linie. Und bei der Menge der Mittel, die dort in die Westbahn fließen werden, wird für die Steiermark wenig übrig bleiben. Die notwendige Aufstockung des SCHIG-Rahmens wird nicht erfolgen oder nicht erfolgen können. Offensichtlich keine Bedeutung für die verantwortliche Ministerin hat die Achse Nord-Süd und somit der, was mich im Bezirk Leibnitz im besonderen Maß betrifft, zweigleisige Ausbau Graz–Spielfeld, denn eine allfällige Fertigstellung nach mehr als 20 Jahren wird uns im Konzert des europäischen Verkehrs auch nicht gerade weiterbringen. Interessant, dass wir unlängst erst hier in diesem Haus die Technologieachse Graz–Maribor beschlossen haben. Auf der Verkehrsebene sieht man aber kaum Ansätze. Die Steiermark lässt sich das natürlich wieder ein-

mal gefallen. Die wunderschönen Worthülsen, die im Generalverkehrsplan enthalten sind, blenden offensichtlich unsere zuständigen Vertreter, unsere Landeshauptfrau und Herrn Landeshauptmannstellvertreter Schögggl, wenn es darum geht, die Steiermark zu vertreten. Ein Zitat aus diesem Generalverkehrsplan: „Die europäische Raumordnung“, und damit Sie nur sehen, was ich mit wunderschönen Worthülsen meine, „gewinnt an Kontur. Es entstehen konkurrierende Ballungsräume mit Zwischenräumen einer inneren Peripherie!“ Das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen. Das steht da drinnen, wortwörtlich. Damit rücken überregionale Verkehrsknoten mit regionalen Verteilnetzen ins Blickfeld. Ein besonderer Fall ist die Nahelage Wien–Bratislava (Preßburg). Hier könnte eine Twincity europäischen Zuschnittes entstehen. Bei der Gelegenheit fällt mir ein, dass ich darauf hinweisen sollte, dass die Entfernung Wien–Bratislava exakt die gleiche ist wie die Entfernung Graz–Maribor – vielleicht sollte man darüber nachdenken. Der einzige Unterschied natürlich ist die Himmelsrichtung – das haben wir vorher schon gesagt. Nord–Süd ist nicht interessant im Generalverkehrsplan. Auf eines möchte ich abschließend noch hinweisen: Immer wieder wird im Generalverkehrsplan auf die Verlängerung der Bundesstraßen hingewiesen. Und da, meine Damen und Herren, befürchte ich die nächste Ohrfeige für unser Bundesland, wenn es nach der Übertragung wegen der fehlenden Mittel heißen wird: rien ne vas plus, nichts geht mehr und die Steiermark steht weiter im Eck und das für Jahrzehnte. Ich danke für die Aufmerksamkeit! (Beifall bei der SPÖ. – 16.26 Uhr.)

Präsident: Die nächste Wortmeldung Herr Abgeordneter Hagenauer, er ist am Wort. Die letzte Wortmeldung dann Herr Abgeordneter Grabner. Die Rednerliste ist geschlossen. Danke!

Abg. Hagenauer (16.27 Uhr): Ich werde mich kurz fassen und meine Wortmeldung nur dazu verwenden, um einen Entschließungsantrag kurz zu begründen. Josef Krainer senior hat nach 1945 einmal in Österreich die Idee ventiliert, etwas zu machen, was in Deutschland Gang und Gäbe ist, nämlich alle Bundeseinrichtungen auf die Landeshauptstädte zu dezentralisieren. Er hat vollkommen Recht gehabt damit. Er hat damals aus staatspolitischer Verantwortung das nicht getan, weil Österreich noch ein besetztes Land war. Seit der Zeit hört man leider von dem nichts mehr. Und wenn man mit der Steiermark so umspringt wie man mit ihr umspringt und wie sie sich das auch gefallen lässt, dann wird man auch solche Sachen einmal anschneiden müssen. Ich sage das ganz bewusst. Österreich ist ein Bundesstaat, Österreich ist eigentlich von den Ländern gegründet. Und das geht nicht an, dass man bei einem gesamtösterreichischen Verkehrskonzept ein Land einfach auf der Seite lässt. Ob es sich das jetzt gefallen lässt oder nicht, ist eine andere Geschichte, aber das geht nicht. Eine Bahnverbindung, wo immer, die ganze Bundesländer auslässt, das ist nicht akzeptierbar. Das ist der Hintergrund des Entschließungsantrages, den ich auch einbringen möchte. Da sind drei Punkte dabei. Nicht dabei ist die Anforderung an Herrn Bundesminister Bartenstein ein Veto einzulegen, weil das nicht Gegenstand des Beschlusses eines Landtages sein kann. Das ist die Sache der ÖVP und eine Parteisache. Aber es ist Ihnen heute schon gesagt worden, zumindest eine zeitweilige Zurückstellung ist das Mindeste, was man hier durchsetzen muss. Nicht dabei ist selbstverständlich eine andere Entscheidungseinheit, die auch nicht unerwähnt bleiben darf, das sind die Wähler Österreichs, die Wählerinnen und Wähler. Ich habe das dringende Gefühl, dass sich für die Steiermark erst dann etwas bessern wird, wenn die Bundesregierung eine andere ist. Das dringende Gefühl habe ich und das muss ich hier auch laut und deutlich sagen. (Beifall bei den Grünen und der SPÖ. – Abg. Tasch: „Darauf wirst du noch 1000 Jahre warten müssen!“)

So, und jetzt komme ich zu meinem Antrag.

Der Landtag wolle beschließen:

Die Steiermärkische Landesregierung wird aufgefordert, erstens durch Nachverhandlungen nennenswerte steirische Bahninvestitionen im „Paket 1 a“ im Generalverkehrsplan durchzusetzen, zweitens den großen Rückstand der Steiermark bei Planungen im Bahnbereich, das sind Pyhrn-, Ennstal-, Steirische Ostbahn sowie Mürz-zuschlag–Bruck an der Mur–Graz, binnen kürzester Zeit zu beseitigen und drittens den dringenden Bedarf an Neigezügen durchzusetzen.

Dann hätte ich auch noch, Herr Präsident, beantragt im Namen der Grünen, dass bei den beiden Entschließungsanträgen der ÖVP und der FPÖ die beiden Punkte, die hier jeweils gefordert werden, getrennt abgestimmt werden. Die Punkte beziehen sich jeweils in ihrem ersten Teil auf den Ausbau der Schiene, da werden die Grünen dafür stimmen, und im zweiten Teil auf den Ausbau der Straße. Da können wir, so wie das in dieser Form hier beantragt wird, leider nicht zustimmen. Wir wären, wenn die Formulierung gelautet hätte „für Ortsumfahrungen“, natürlich sofort dafür gewesen, ich nehme das Beispiel Großwilfersdorf her. Selbstverständlich wären wir für eine Umfahrung von Großwilfersdorf, die brauchen das dringend so wie die Altenmarkter eine haben. Aber hier wird ehrlicherweise die Schnellstraße angesprochen, die S 7. Und es wird ehrlicherweise von einer vierspurigen Schnellstraße gesprochen. Und das soll im Norden von Großwilfersdorf vorbeiführen, soll durchgehend wie ohnehin erwähnt von der Autobahn A 2 bis an die Grenze nach Ungarn führen. Und in Abwandlung eines Zitates aus der „Csárdásfürstin“: „Hinter Steinamanger steht ein Baum, ein langer“ – Sie schmunzeln, Herr Kollege Majcen – hinter Steinamanger wird die Bahn gebaut. Die Ungarn bauen von Budapest über Szombathely nach Körmend die Bahn. Das ist dieser berühmte Korridor fünf, den Sie auch heute schon ein paarmal erwähnt haben, der Ihnen irgendwie bekannt sein sollte. Die Ungarn bauen keine Straße! Ich sage das einmal mehr. Diese Debatte war in Ungarn über Monate lang eine äußerst intensive und diese Debatte ist klar ausgegangen. Und weil ich auch unseren Chefeuropäer hier sitzen sehe, Herrn Rader, bei dem ich mich von der Stelle aus einmal mehr bedanken möchte für die prompte und äußerst effiziente und gute Informationsarbeit, die seine Abteilung und er persönlich leisten – danke vielmals – diese Europäische Union hat in Zusammenarbeit mit Ungarn die

Sache entschieden, und zwar dergestalt, dass die Ungarn von Budapest Richtung Österreich und weiter nach Italien nicht im Abstand von 50 Kilometern zwei Autobahnen bauen. Es ist auch sehr leicht nachzuvollziehen, weil der Osten Ungarns einen großen Nachholbedarf hat und diese Debatte zugunsten des Ostens Ungarns ausgegangen ist. Es wird diese Fortsetzung nicht geben von wegen Generalverkehrsplan. Was das ist, ist das Geschäft von Lokal- und Regionalpolitikern. Man hat hier etwas ausgehandelt, es haben nicht die Fachleute entschieden. Leider, weil dann wäre er für die Steiermark weit besser ausgefallen, sondern es hat der Krieg der Häuptlinge stattgefunden. Und unserer hat sich leider nicht durchgesetzt. (Beifall bei den Grünen. – 16.33 Uhr.)

Präsident: Die letzte Wortmeldung, Herr Abgeordneter Dipl.-Ing. Grabner ist am Wort. Damit ist die Rednerliste geschlossen.

Abg. Dipl.-Ing. Grabner (16.34 Uhr): Hohes Haus!

Ich darf mich in Übereinstimmung mit unseren Hütern der Geschäftsordnung bei unserem Entschließungsantrag darauf beschränken, lediglich die Antragstextierung zur Kenntnis zu bringen.

Lieber Kurt Tasch, ich muss dir aber einen Satz sagen, wenn du verständlicherweise nach vielen Stunden Debatte hier das Haus betrittst und von Herrn Kollegen Hagenauer hörst, dass er sich wünscht, eine Regierung, die eine solche Verkehrspolitik macht, wäre gescheit, wenn sie dem Volk erspart bliebe und du sagst dann darauf, darauf wirst du noch 1000 Jahre warten können, sei ein bisschen vorsichtig. Das letzte Mal, derjenige, der ein tausendjähriges Reich angekündigt hat, hat nicht die Freude über unser Land gebracht. Also sei ein bisschen vorsichtiger.

Wir sollten auch vorsichtig sein im Ausdruck unserer Freude über diesen Generalverkehrsplan, wenn wir gerade zu Recht von Kollegen Hagenauer auf die europäische Dimension hingewiesen wurden. Und gerade der Kollege Majcen wurde angesprochen. Lieber Freund, wir beide werden darunter zu leiden haben, wann auch immer wir uns in der europäischen Szene bewegen in den nächsten Zeiten und wann auch immer man uns hinweisen wird, was südöstlich von uns bereits passiert. Und dort passiert nämlich schon mehr als bei uns jetzt passiert und als bei uns auch nur geplant ist. Lieber Freund, wir werden in Brüssel die Lachnummer Europas werden mit dem, was wir hier Generalverkehrsplan für unsere Steiermark nennen und voraussichtlich zustimmen werden und, wie ich höre, mit großer Freude. Also für unsere Wirtschaft wird das keine Freude sein und die Wirtschaft weiß das auch. Es wurde heute schon darauf hingewiesen, es wurde auch schon gezeigt, was die Wirtschaft dazu sagt. Und wir werden es schwer haben, im gesamteuropäischen Kontext sagen zu können, jawohl, auch wir sind gerüstet für die Osterweiterung, wir werden nicht einmal in der Lage sein, jetzt für die nächsten Jahre bis an unsere Südostgrenze zu denken oder geschweige denn zu planen. Planung wurde angesprochen von unserem Infrastrukturplanungsreferenten der Landesregierung. Ich habe so mein Problem, in diesem Generalverkehrsplan Planung zu entdecken. Es ist schlicht und einfach nicht mehr als die Aneinanderreihung von Wünschen aus den Bundesländern ohne Prioritäten und an einen Wunschkatalog, was man sich einmal innerhalb der nächsten 70 Jahre vielleicht leisten wird können. Planung, meine Damen und Herren, schaut anders aus. Es wurde richtigerweise darauf hingewiesen, gerade von Herrn Landeshauptmannstellvertreter, dass Planung immer an ihrer Umsetzungsmöglichkeit gemessen wird. Umsetzungsmöglichkeit hängt im höchsten Maße mit der Finanzierbarkeit zusammen. Wenn ich die Finanzierbarkeit jetzt so anordne, dass ich sage, ich beginne in 30 Jahren darüber nachzudenken, was ich bis zum 70. Jahr danach vielleicht finanzieren kann, dann muss ich mir gefallen lassen, dass ich auf den Sankt-Nimmerleins-Tag hoffe und dass ich jetzt weit weg, aber schon sehr weit weg bin von einer umsetzungsfähigen Planung. Das ist etwas, wo wir nicht Ja sagen können. (Beifall bei der SPÖ.)

Abschließend noch ein kurzes Wort zu dem, was sich heute hier dargeboten hat, schlicht und einfach eine Klarstellung der Positionen. Und das ist ja gut so. Sie haben dargestellt, dass Sie mit dem, was hier in diesem Lande passiert oder nicht passiert, was hier laut dem Generalverkehrsplan alles diesem Lande angetan wird, zufrieden sind. Sie haben sich durchwegs gegenseitig auf die Schulter geklopft, Sie sind durchwegs und durchaus zufrieden mit der Tatsache, dass wir auch weiterhin im Ranking unter den europäischen Regionen hinsichtlich der Verkehrsaufschließung um die Startnummer 150 bis 160 herumkugeln, das heißt ein Manko, das wir in Jahrzehnten nicht aufholen werden, selbst wenn das alles, was hier für 20 und 30 Jahre in Zukunft umgesetzt werden würde, auch tatsächlich umgesetzt werden könnte. Sie sind aber zufrieden damit. Und das ist der Unterschied. Die Bevölkerung hat heute von Ihnen zur Kenntnis zu nehmen gehabt, dass Sie mit dem Zustand in diesem Lande so zufrieden sind, dass Sie ihn auch auf Jahrzehnte hinaus nicht verändern wollen. Wir wollen die Verkehrsverbindungen verbessert haben und uns nicht darauf berufen, dass alles paletti ist und dass das ganz, ganz toll ist, was wir in diesem Lande alles machen. So ist es ja nicht. (Beifall bei der SPÖ.)

Unseren Mitbürgerinnen und Mitbürgern wurde vor Augen geführt, was Ihnen recht ist, womit Sie zufrieden sind, wissen aber auch, weil wir glauben, dass wir die Ansätze hätten, dass das besser wird. Und das haben wir in einem Entschließungsantrag formuliert, den ich nunmehr kurz zur Kenntnis bringen darf, weil er Ansätze hat und wir überzeugt sind, dass das noch reparabel wäre, was hier in diesem unakzeptablen Papier gegen die Steiermark alles festgeschrieben ist. Wir beantragen, der Landtag wolle beschließen:

Die Steiermärkische Landesregierung wird aufgefordert, erstens die Bundesregierung sowie die Abgeordneten im National- und Bundesrat aufzufordern, umgehend ein Infrastruktur-Verfassungsgesetz mit dem Ziel zu beschließen, bundesländerübergreifende, für Österreich wichtige Projekte davor zu bewahren, dass diese durch

landespolitischen Egoismus zum Schaden anderer Bundesländer und des Bundes (wie zum Beispiel beim Projekt Semmeringbasistunnel durch Niederösterreich) auf Dauer blockiert werden können. Das, meine Damen und Herren, wäre die einzige Lösung, nämlich die politische Lösung des ganz augenscheinlich vermurksten Verfahrenswirrwarrs, in das Sie uns hineingejagt haben (Beifall bei der SPÖ.); zweitens die Mitglieder der Bundesregierung, insbesondere die aus der Steiermark stammenden, aufzufordern, ein Veto gegen den vorliegenden Generalverkehrsplan einzulegen sowie auch die ÖVP- und FPÖ-Abgeordneten im National- und Bundesrat aufzufordern, gegen den die Steiermark benachteiligenden Generalverkehrsplan aufzutreten und im Parlament bei einer Abstimmung die Zustimmung mit dem Ziel zu verweigern, eine Neuverhandlung der steirischen Anliegen zu erreichen; drittens den Finanzierungsanteil des Landes für zukünftige Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes in der Steiermark in den künftigen Landesvoranschlägen sicherzustellen; viertens die Bundesregierung dringend aufzufordern, die Realisierung des Semmeringbasistunnels und der gesamten Südbahn in den finanzierbaren Teil des Generalverkehrsplans aufzunehmen und in der ersten Phase bis 2007 umzusetzen, wobei sicherzustellen ist, dass dieses für die Steiermark überlebenswichtige Projekt weiterhin finanziert bleibt und die Realisierung mit oberster Priorität festgesetzt wird; fünftens die Bundesregierung dringend aufzufordern, die Prioritätenreihung des Ausbaus des Südkorridors im Generalverkehrsplan derjenigen des Donaukorridors, der in der ersten Phase bis 2007 klar bevorzugt wird, gleichzustellen; sechstens die Bundesregierung aufzufordern, die Umsetzung des weiteren Ausbaus des Pyhrnkorridors, der Verkehrswege im Ennstal, der Ostbahn und des Nahverkehrs im Großraum Graz zu beschleunigen sowie siebentens die Bundesregierung aufzufordern, die Lückenschlüsse und dringend erforderlichen Ausbaumaßnahmen im Autobahn-, Schnellstraßen- und hochrangigen Bundesstraßennetz, wie zum Beispiel bei der S 6, S 35 und S 36 und der Südautobahnverbindung Richtung Kärnten und Italien, schnellstens voranzutreiben.

Wenn Sie all das ernst genommen haben, was Sie selbst in Ihren regionalen Überlegungen zu einer Verkehrsverbesserung für die Regionen heute hier gesagt haben, dann lade ich Sie ein, diesem zuzustimmen. Danke schön! (Beifall bei der SPÖ. – 16.42 Uhr.)

Präsident: Danke. Somit kommen wir zu den Abstimmungen der Entschließungsanträge.

Ich ersuche die Damen und Herren, die dem Entschließungsantrag der ÖVP, betreffend Nachverhandlungen beim Generalverkehrsplan, ihre Zustimmung geben, um ein Zeichen mit der Hand. (Abg. Lechner-Sonnek: „Getrennte Abstimmung!“ – Abg. Tasch: „Wieso sollen wir uns das von euch anschaffen lassen?“) Meine Damen und Herren, Korrektur.

Wer dem ersten Punkt, im Bereich Schiene: Sicherung des Baubeginnes des Semmeringbasistunnels nach rechtlicher Entscheidung sowie Vorverlegung des Ausbaues der Pyhrnstrecke, zustimmt, den bitte ich um ein Zeichen mit der Hand. Danke. Gegenprobe.

Das ist die einstimmige Annahme des Antrages.

Wer dem zweiten Punkt, im Bereich Straße: Terminliche Vorverlegung des vierspurigen Ausbaues der B 17, Kärntner Straße zwischen Judenburg und Friesach sowie sofortiger Baubeginn der Umfahrung Großwilfersdorf im Zuge der B 319, Fürstenfelder Straße, zustimmt, den bitte ich um ein Zeichen mit der Hand.

Ich stelle die mehrheitliche Annahme des Antrages fest.

Ich ersuche nunmehr die Damen und Herren, die dem Entschließungsantrag der SPÖ, betreffend Neuverhandlung des Generalverkehrsplanes für die Steiermark, ihre Zustimmung geben, um ein Zeichen mit der Hand. Danke. Gegenprobe.

Dieser Antrag hat nicht die erforderliche Mehrheit gefunden.

Wir kommen zum Entschließungsantrag der FPÖ, betreffend steirische Forderungen zum Generalverkehrsplan, der ebenfalls punktuell abgestimmt wird.

Die Steiermärkische Landesregierung wird aufgefordert, an die Bundesregierung heranzutreten, um zu gewährleisten, dass im Bereich „Ausbau Schiene“ folgende Maßnahmen getroffen werden: die Bundesregierung wird aufgefordert, den Mitfinanzierungsbeitrag der Steiermark bei den Schienenprojekten zu reduzieren. Für die Mitfinanzierung bei den Niveauangleichungen im Zuge des Baues der Koralmbahn eine Ausnahme vom novellierten Eisenbahngesetz (50-Prozent-Beteiligung) dahin gehend zu gewähren, als die bisher ausgehandelten Beiträge ihre Geltung beibehalten. Wer dem zustimmt, den bitte ich um ein Zeichen mit der Hand.

Ich stelle die einstimmige Annahme fest.

Punkt eins des Antrages: Der Ausbau der S 36, Judenburg–Scheifling (im GVP erst ab 2007 dotiert) soll vorgezogen und im GVP so dotiert werden, dass zumindest die Baumaßnahmen Unzmarkt-Ost und Unzmarkt–Scheiflinger Ofen im Zeitraum von 2002 bis 2006 umgesetzt werden können. Wer dem zustimmt, den bitte ich um ein Zeichen mit der Hand. Danke. Gegenprobe.

Dieser Punkt ist mehrheitlich angenommen.

Punkt zwei des Antrages: S 7, Fürstenfelder Schnellstraße: das Projekt Umfahrung Großwilfersdorf soll als Bestandteil der Schnellstraße gelten und im GVP ab 2002 entsprechend dotiert werden. Wer dem zweiten Punkt zustimmt, den bitte ich um ein Zeichen mit der Hand. Danke. Gegenprobe.

Dieser Punkt ist ebenfalls mehrheitlich angenommen.

Damit komme ich, meine Damen und Herren, zum Entschließungsantrag der Grünen – und habe ich Sie da jetzt richtig verstanden, den können wir gemeinsam abstimmen. (Abg. Hagenauer: „Ja!“) Gut! Betreffend Generalverkehrsplan, wenn Sie dem Entschließungsantrag der Grünen Ihre Zustimmung geben, ersuche ich Sie um ein Handzeichen und stelle dazu die mehrheitliche Annahme des Antrages fest.

Meine Damen und Herren, ich weise nun darauf hin, dass unmittelbar jetzt nach der Beendigung dieser Sitzung der Finanz-Ausschuss tagt, nach dem Finanz-Ausschuss sofort der Kontroll-Ausschuss. Ich bitte um Ihr Verständnis und sage Ihnen damit, dass die Tagesordnung erledigt ist.

Die nächste Sitzung wird auf schriftlichem Wege einberufen.

Die Sitzung ist geschlossen.

Der Finanz-Ausschuss möge bitte sofort beginnen. (Ende der Sitzung: 16.48 Uhr.)

