

**Gemäß § 53 Abs. 4 GOG
an die Abgeordneten verteilt
ENTSCHLIESSUNGSAНTRAG**

der Abgeordneten Kogler, Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend umgehende Verkehrswende: Qualität im Bahnverkehr statt unnötigen ✓
Autobahn- und Schnellstraßenprojekten X

eingebracht im Zuge der Debatte über den Dringlichen Antrag der Abg. Grosz ... betreffend
„Sicherstellung der vertragskonformen Umsetzung der Koralmbahn bis 2018“

Auch von Mitgliedern dieser Bundesregierung wird die Schweiz immer wieder als verkehrs- und infrastrukturpolitisches Vorbild genannt. Die Schweiz verdankt ihren großen Vorsprung bei Angebotsqualität und Nutzung der Öffis und besonders der Bahn einer klaren verkehrspolitischen Linie:

- ZUERST werden klare Ziele – Verlagerungsziele, Modal-Split-Anteile der Bahn, dichter Taktverkehr, garantierter Mindestversorgung mit Öffis bis ins hinterste Tal, usw., - sowie die Geldquellen (insbesondere der LKW-Verkehr nach dem Prinzip der Kostenwahrheit) gesetzlich festgelegt.
- Und DANACH werden die sachlich nötigen und finanziell möglichen Bau- und Logistikprojekte sowie Anschaffungen in der zielführenden Reihenfolge auf den Weg gebracht, wobei der umweltschonende Verkehrsträger Schiene klare Priorität nicht nur in Sonntagsreden, sondern auch im politischen Alltag von der Regierung bis zu den Gemeinden genießt.

In der Praxis zeigt sich, dass die Schweiz solcherart regelmäßig mit derzeit und künftig wesentlich geringerem finanziellen Aufwand wesentlich mehr – zB Fahrgastzuwachs oder Verlagerungseffekt - erreicht als Österreich. Da für die Finanzierung des Schienenausbau unter anderem eine flächendeckende LKW-Maut mit deutlich höheren Mautsätzen als in Österreich eingehoben wird, gelingt der Schweiz dies noch dazu, ohne ihre Bahnunternehmen unter Existenz gefährdenden Multi-Milliarden-Schuldenbergen zu begraben wie es derzeit bei den ÖBB der Fall ist.

Selbst Deutschland verfügt über eine gesetzlich verankerte Gesamtverkehrsplanung, Projekte finden nur nach einer methodisch einheitlichen Bewertung und in einer sachlich zu begründenden Prioritätenreihung Aufnahme. Die Umsetzung von Schienen- und Wasserstraßenprojekten wird durch die Verwendung von LKW-Mauteinnahmen erleichtert.

Auch in Österreich verlangen die knapper werdenden Mittel mehr Sorgfalt und echte Prioritäten beim Einsatz von Steuergeld. Spätestens jetzt müssen daher auch in Österreich mit einer echten „Verkehrswende“ die Weichen gestellt werden, um die Schweiz als Vorbild einzuholen oder abzulösen.

- Im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts, das seinen Namen verdient, muss
- der Bau zusätzlicher Autobahnen und Schnellstraßen gestoppt,
- die Kostenwahrheit insbesondere im LKW- und Flugverkehr massiv verbessert,

- damit die Verlagerung auf die Schiene und die Eindämmung des LKW-Transitverkehrs von der Sonntagsrede zur Praxis werden,
- der beschäftigungspolitische Effekt der Infrastrukturinvestitionen optimiert werden.

Nur so kann die Bahn aus dem Schuldenturm zurück auf die Gewinnerstraße kommen und werden Großprojekte wie Koralmbahn oder Semmerringtunnel, erst recht ein Brenner-Basistunnel, langfristig hoffentlich die ihnen zugerechnete verkehrliche, volks- und regionalwirtschaftliche Wirkung entfalten können.

Bisher krankt Österreichs Infrastrukturpolitik hingegen an einer konzeptlosen, räumlich und zeitlich weitgehend unkoordinierten Hau-Ruck-Mentalität. Diese kommt unterm Strich nachweislich sehr teuer und ist wenig wirksam – das belegen zB wiederholte Fahrzeitverlängerungen selbst auf teuer modernisierten Schienenstrecken wie Wien-Salzburg oder die Stilllegung von Regionalbahnen, an denen zuvor noch kräftig investiert wurde. Auch widersprüchliche, einander „kannibalisierende“ Projekte wie eine zweite Autobahn/Schnellstraße Wien-Klagenfurt (S36/37) parallel zur Koralmbahn, der damit Nutzungspotenzial vorsätzlich entzogen würde, werden politisch betrieben.

Immer noch dominieren in Österreich somit die Wünsche der Bau- und Finanzierungsbranche, die an möglichst vielen, großen und teuren Projekten interessiert sind, für die möglichst viele mit Haftung der Steuerzahler abgesicherte Schulden zu machen und dann jahrzehntelang möglichst viele Zinsen zu kassieren sind.

Ergebnis ist ein teures Stückwerk von Aus- und Neubauprojekten, das bestenfalls langfristig auch Vorteile für die Nutzer und nicht nur für Baukonzerne und Großbanken bringen kann. Zugleich ist der Beschäftigungseffekt dieser auf Straßenbau und isolierte Großprojekte fixierten „Strategie“ grob suboptimal, weil damit pro investiertem Euro deutlich weniger Arbeitsplätze geschaffen bzw. gesichert werden als es im Rahmen eines sinnvollen Gesamtverkehrskonzepts möglich wäre.

Ein solches Gesamtverkehrskonzept, das tatsächlich den Gesamtverkehr und den Nutzen für Mensch und Wirtschaft und nicht nur Beton-Maximierung im Blick hätten und daher diesen Namen verdient, existiert hingegen in Österreich bis heute nicht, geschweige denn in rechtlich verbindlicher Form. Der längst überholte und rechtlich sowieso irrelevante österreichische Generalverkehrsplan ist im Vergleich zu Schweiz und Deutschland eine Karikatur, listet er doch nur alle Wunschkonzerte von Ländern und Infrastrukturunternehmen auf, ohne nachvollziehbare sachliche Grundlage, ohne Prioritätensetzung und ohne seriöse Finanzierungsvorstellung. Leider hat sich daran auch mit den „Prioritätenreihungen“, Rahmenplänen und Bauprogrammen der letzten Jahre nichts Substanzielles geändert.

Anno 2010 muss aber die finanzielle Krise bei BürgerInnen, Unternehmen und Öffentlicher Hand und der absehbare Anstieg der Ölpreise endlich den Ausstieg aus der steinzeitlichen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik der letzten Jahrzehnte bringen. Gerade für die Steiermark braucht es neue Prioritäten. Leistbare, umwelt- und klimafreundliche Mobilität für Mensch und Wirtschaft und der Nutzen/Erfolg von Infrastruktur-Großprojekten wie der Koralmbahn müssen – wann, wenn nicht jetzt! – durch ein schlüssiges Gesamtverkehrskonzept mit gezielten verkehrspolitischen Vorgaben und neuen Prioritäten gesichert werden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

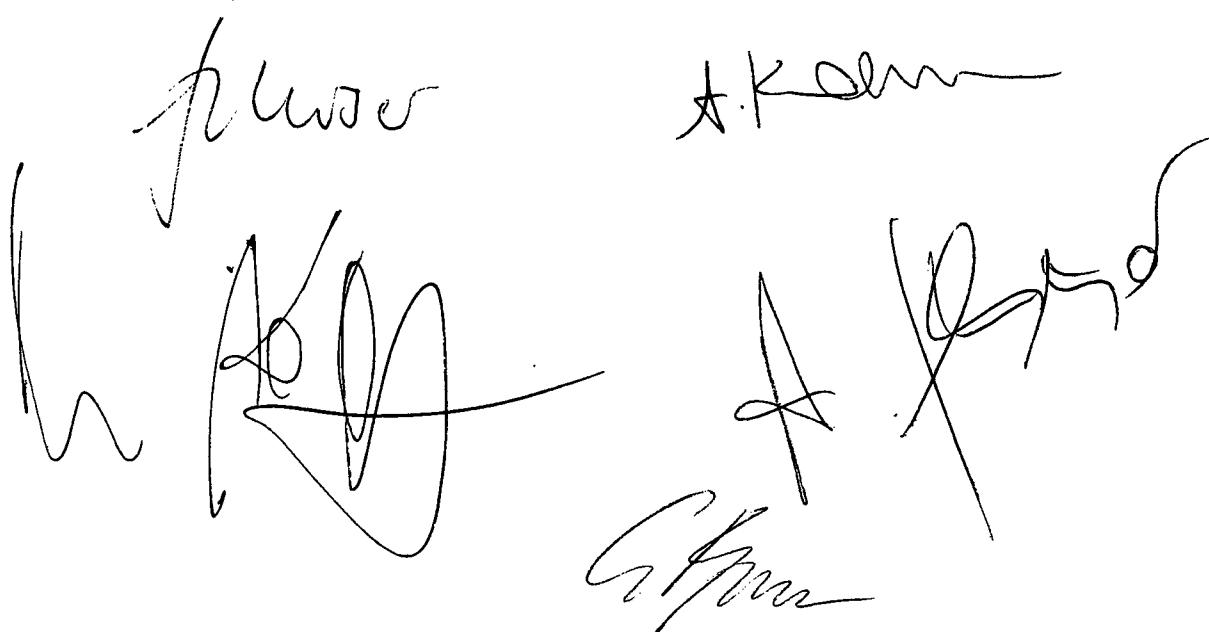
Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, dem Nationalrat bis spätestens 15.9.2010 einen Entwurf für ein rechtlich verbindlich zu verankerndes Gesamtverkehrskonzept für Österreich vorzulegen, das – nicht zuletzt als notwendige Voraussetzung für die Nutzung und damit die langfristige verkehrliche, volks- und regionalwirtschaftliche Sinnhaftigkeit von Großprojekten wie Koralmtunnel und Semmeringbasistunnel – jedenfalls folgende verkehrspolitische Vorgaben und neue Prioritäten beinhalten muss:

- Stopp dem Bau folgender unwirtschaftlicher und umweltzerstörender Autobahnen und Schnellstraßen, die Schienen-Großinvestitionen konkurrenzieren, und Umlenken der dafür vorgesehenen ASFINAG-Gelder in die Lösung lokaler Verkehrsprobleme durch mehr und besseres Angebot im Öffentlichen Verkehr und kosteneffiziente lokale Ortsumfahrungen:

Projekt	Verlauf
A26/S	Linzer Westring Süd incl Donauquerung
S1	Schwechat-Süßenbrunn (Lobauautobahn)
A26/N	Linzer Westring Teil Urfahr
A23	Hirschstetten-Raasdorf
A23	AST Landstraße
A12	Tschirganttunnel
A22	Kaisermühlen-Kaiserebersdorf
A9	Bosrucktunnel 2. Röhre
S33	Donaubrücke Traismauer
S10/S	Unterweitersdorf-Freistadt
S7/W	Riegersdorf/Stmk – Dobersdorf-N/Bgld
S8	Marchfeldschnellstraße
S3	Weinviertler Schnellstraße
S34	Traisental-Schnellstraße
S36	Judenburg-St. Georgen ob J.
S36	St. Georgen ob J.-Scheifling
S37	Scheifling-Friesach
S7/O	Dobersdorf-Heiligenkreuz
S31/S	Oberpullendorf-Grenze

- Rasch deutlich mehr Kostenwahrheit beim LKW-Verkehr durch eine höhere und flächendeckend ausgeweitete LKW-Maut nach dem Vorbild der Schweiz, voller Einsatz für mehr LKW-Kostenwahrheit auf EU-Ebene.
- Rasch deutlich mehr Kostenwahrheit beim bisher steuerfreien Flugverkehr, um den Schienen-Fernverkehr finanziell wieder konkurrenzfähig zu machen.

- Ausbau und bundeseitig langfristige finanzielle Absicherung des Schienen-Nah- und Regionalverkehrs in Österreich, damit zB in der Steiermark der Nahverkehr im Ballungsraum Graz, im Obersteirischer Zentralraum Kapfenberg-Bruck-Leoben und in der Fläche gesichert und konkurrenzfähig verbessert werden kann.
- Der Schienen-Fernverkehr zwischen der Steiermark und anderen österreichischen (Linz, Salzburg, Innsbruck, Wien) und benachbarten (Kroatien, Slowenien, Ungarn) Ballungsräumen muss abgesichert und rasch ausgebaut werden; Absichten für den weiteren Rückbau oder die weitere Verlagerung von Schienen-Fernverkehr auf die Straße ist eine sofortige Absage zu erteilen.



Handwritten signatures of four people, arranged in a cluster. The top left signature is 'H. Wör', the top right is 'A. Kohn', the bottom center is 'G. Kohn', and the bottom right is an unidentifiable signature.