

14.36

Bundesrätin Mag. Bettina Lancaster (SPÖ, Oberösterreich): Herr Präsident! Herr Staatssekretär! Werte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseher und Zuseherinnen via Livestream und vor Ort! Als Oberösterreicherin bedanke ich mich recht herzlich für das letztendliche Zustandekommen dieser Artikel-15a-Vereinbarung. Kollegin Hauschildt-Buschberger hat bereits einen Rückblick auf die Entstehung dieses Projekts gegeben. Es ist für uns ein Schritt von einer Verkehrspolitik hin zu einer Mobilitätspolitik.

Dem vorliegenden Entwurf zur Finanzierung und Planung der Stadtbahnprojekte in Linz können wir nur zustimmen. Linz braucht dringend eine Entlastung der Verkehrswege. Viele Pendler und Pendlerinnen brauchen die Durchbindung der Mühlkreisbahn an den Linzer Hauptbahnhof. Der öffentliche Verkehr kann sich nur mit gesteigerter Attraktivität gegen den privaten motorisierten Individualverkehr durchsetzen. Mit den geplanten Projekten wird ein Schritt in die richtige Richtung gesetzt. Mit dem Schienenverkehr fördern wir das umweltfreundlichste Verkehrsmittel, und das findet unsere vollste Unterstützung. Gehen wir aber bitte gleich auch den folgenden Schritt: Die Pendler und Pendlerinnen würden eine Weiterführung bis Pregarten dringend brauchen.

Ich möchte die Gelegenheit aber auch nutzen, um nochmals im Allgemeinen, also beispielhaft, auf die prekäre Anbindung des ländlichen Raums an das Netz öffentlicher Verkehrsmittel hinzuweisen. In meiner Gemeinde gibt es zum Beispiel eine öffentliche Buslinie über die gesamte Länge des Ortsgebietes. Manche Bürgerinnen und Bürger haben bis zu 5 Kilometer zurückzulegen, um zur örtlichen Bushaltestelle zu gelangen. Das liegt nicht an fehlgeleiteten Widmungen der letzten Jahrzehnte, sondern an der traditionellen Bebauung eines landwirtschaftlich geprägten Ortes.

Von diesen Haltestellen gibt es dann jeweils dreimal täglich eine Anbindung an das regionale Schienennetz der Nachbargemeinde Pettenbach und der Bezirksstadt Kirchdorf an der Krems: in der Früh, zu Mittag und am späten Nachmittag. Das ist zu wenig, um attraktiv zu sein. Der Umstieg auf das öffentliche Verkehrsmittel ist in meiner Gemeinde angesichts der gegenwärtigen Mobilitätsanforderungen, die an die Menschen gestellt werden, nicht praktikabel. Meine Gemeinde steht damit nur stellvertretend für eine Menge anderer ländlicher Gemeinden.

Nur beispielhaft zu den Regionalbahnen nenne ich die Almtalbahn, die Verbindung von Grünau im Almtal nach Wels-Hauptbahnhof: Regelmäßig mussten sich die Almtalgemeinden organisieren, um für den Erhalt der Almtalbahn zu kämpfen. Das letzte Mal vor gut drei Jahren.

In einem Leaderprojekt wurde mit hoher Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ein Konzept für die Attraktivierung ausgearbeitet. Zum Beispiel wurden der Stundentakt, die Elektrifizierung und eine Durchbindung bis zum Linzer Hauptbahnhof erarbeitet – ein gutes Projekt mit breiter Beteiligung. Das Engagement zeigt, dass den Menschen im ländlichen Raum ein attraktives öffentliches Mobilitätsangebot ein wichtiges Anliegen ist. Wir brauchen das Miteinander von Bund, Land und Gemeinden, um das öffentliche Verkehrsnetz auch für die Lebensstile des ländlichen Raums passend und attraktiv zu gestalten (*Beifall bei der SPÖ*), die Transformation bei der Verkehrsmittelwahl weg von privat und motorisiert kann sonst nicht gelingen.

Wenn wir nicht achtgeben und die Politik nicht die richtigen Rahmenbedingungen schafft, wird der ländliche Raum als Lebensmittelpunkt weiter an Attraktivität verlieren. Das Leben auf dem Land wird bei steigenden Energie- und Mobilitätskosten immer weniger leistbar. Die Landbevölkerung ist in viel höherem Maß von der individuellen motorisierten Mobilität abhängig.

Die ländliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte hat dazu geführt, dass zur Erledigung der Alltagsgeschäfte viele Kilometer zurückgelegt werden müssen. Die Ausdünnung der Infrastruktur in unseren Dörfern ist weit fortgeschritten: kein Postamt, kein Nahversorger, keine Bank – um nur drei zu nennen, die wesentlich für das Alltagsleben sind. Alles, was keine Frequenz brachte, wurde und wird zugesperrt, da es unrentabel ist. Auf Grundversorgung wurde gepfiffen, und den Bürgerinnen und Bürgern wurde mitgeteilt, 15 Autominuten seien heutzutage jedem zumutbar. – Ich sage: Das ist ganz einfach ein falscher Ansatz mit fatalen Folgen für die künftige Lebensqualität im ländlichen Raum. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Die Einheit für Distanz können und dürfen nicht Autominuten sein. Ich erwarte den Tag, an dem die Distanz in Öffentliche-Verkehrsmittel-Minuten gemessen wird, nur so können wir nämlich ein attraktives öffentliches Verkehrsnetz für die Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung stellen.

Ich bitte Sie (*in Richtung Staatssekretär Brunner*) daher in Ihrer Verantwortung, dass Sie die peripheren Räume unterstützen und auch für die ländlichen, dezentralen Gebiete ein zeitgemäßes Mobilitätsangebot schaffen. Die Einbindung der Mikroöffis in das 1-2-3-Ticket, die Elektrifizierung der Nebenbahnen, deren der Ausbau und

Anbindung an die Zentralräume sind das Gebot der Zeit. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit. (*Beifall bei der SPÖ.*)

14.43

Präsident Dr. Peter Raggl: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Bundesrat Thomas Dim. – Bitte.