

Präsident: Ich begrüße auf der Zuschauergalerie die zweite Gruppe der Gendarmerieschule Gisingen. (Beifall!) Wir kommen damit zum Unterkapitel „Tourismus“. Ich rufe den Herrn Abgeordneten Lingg.

Lingg: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Das Jahr 2001 hat uns eigentlich wieder einmal deutlich gemacht, dass wir Freiluftveranstalter sind, wenn es um das Thema Tourismus geht, sowohl im positiven als auch im negativen Sinne. Einen schwierigen Winter hatten wir zu bewältigen mit Schnee als Mangelware, es gab Tauwetter. Beschneiungsanlagen konnten nicht in Betrieb genommen werden. Und das Nächtigungsminus von 0,9 Prozent muss eigentlich als sehr akzeptables Ergebnis gesehen werden. Gefreut haben wir uns umso mehr über den sehr positiven Sommer. Ein lang ersehntes Sommerplus von 1,4 Prozent bei den Übernachtungen hat das Gesamtjahresergebnis so quasi auf eine ‚schwarze Null‘ gestellt. Bei den Einnahmen, wohl gemerkt inklusive kleiner Grenzverkehr und Ausflugs-tourismus, gab es eine Steigerung von 8,5 Prozent. Landesrat Rein hat’s vorhin schon angesprochen, das bedeutet in etwa 28 Milliarden Schilling an Einnahmen.

Ich möchte heute einmal versuchen über die Gründe zu sprechen, warum dieses Jahr 2001 eigentlich ein sehr erfolgreiches Tourismusjahr war. Einmal, glaube ich, geht es um die positive Grundstimmung wenn es um Gastlichkeit in Vorarlberg geht. Wir spüren das nicht nur, sondern wir lassen das auch ab und zu professionell abfragen. Wir fragen eine sehr repräsentative Anzahl von Bürgerinnen und Bürgern aus Vorarlberg, wie es denn ihnen mit dem heimischen Tourismus geht. Und die Ergebnisse sind sehr gut. Sie sind zwar sogar jedes Mal – wir machen das alle drei Jahre – besser im Vergleich zu den Vorergebnissen. Etwas, was auch wichtig ist und mir sehr wichtig ist, ist die Tatsache, dass wir auf den Weg der Kontinuität setzen bei uns in Vorarlberg, wenn es um tourismuspolitische, aber auch marketingstrategische Initiativen geht. Es sind nicht immer die schnellen und medienwirksamen Ideen, die Erfolg bringen, sondern ich glaube, dass den langfristigen Erfolg im Tourismus die authentischen Geschichten bringen – Qualität und Ähnliches. „Dort zu leben, wo andere Urlaub machen“, ist sehr schön, ist aber auch eine sehr große Herausforderung, speziell auch dann, wenn es darum geht, diesen hohen Stand oder Grad an Lebens- und Erholungsqualität zu sichern, zu sichern was die Landschaft angeht, sowohl die Naturlandschaft als auch die Kulturlandschaft, aber auch was den Siedlungsraum angeht. Hier spielen andere politische Bereiche natürlich auch eine sehr große Rolle. Ich denke, das ganze Thema „gleiche Lebensbedingungen in Stadt und Land“, das sind Basisqualitäten, die wir hier in Vorarlberg haben, die uns nicht so leicht jemand nachmachen kann. Für dieses Bemühen möchte ich mich auch bei Ihnen allen bedanken.

Wichtig ist auch natürlich die politische Willenserklärung, die stattfindet im Land. Sie outet sich bei uns mit dem touristischen Impulsprogramm, das unter Federführung von unserem – ich sage jetzt einmal – Tourismuslandesrat Rein stattfindet und natürlich auch in der Arbeit im Marketingbereich, wo ich die ganzen touristischen Organisationen erwähnen möchte. Wir setzen dieses Impulsprogramm mit der bisherigen Intensität fort. Ich bedanke mich für die politische Rückendeckung, auch wenn es ab und zu Entscheidungen gab, die gar nicht so eindeutig auf den ersten Blick als richtig oder falsch zu sehen waren. Und ich bedanke mich auch bei all jenen, die wie immer wieder mit innovativen, neuen Ideen für Strategien und Marketingmaßnahmen aufwarten. Die Unterstützung der Destinationen bei gleichzeitig einer sehr, sehr engen Kooperation zwischen den einzelnen Organisationen, von der Österreich-Werbung angefangen bis zum kleinsten Tourismusbüro in Vorarlberg, ist eine absolute Vorarlberger Spezialität. Seit 1978 gibt es in Vorarlberg einen so genannten „Marketing-Ausschuss“, wo sich fast monatlich alle Destinationsmanager mit dem Landesverband treffen,

ihre Aktionen abstimmen, schauen, dass es keine Doppelgleisigkeiten gibt und möglichst effizient Geld aber auch human resources eingesetzt werden.

Marketingschwerpunkte erhielten im Jahr 2001 sehr konkrete Strukturen. Ich möchte zwei Punkte erwähnen: Wasser und die AMAS-Höhenstudie. Zum Thema Wasser. Ich sehe das als den einzigen Bodenschatz, den Vorarlberg aufzuweisen hat, den wir noch dazu buchstäblich im Überfluss haben, und er ist wesentlich mehr als H₂O. Er bedeutet nämlich Erholung, Entspannung, Gesundheit. Ein Thema das ein Mega-Thema werden wird in den nächsten Jahrzehnten, das getraue ich mich auch zu behaupten, ist ein vielfältiges sportliches Betätigungsfeld, aber auch, wie wir in Bälde wieder sehen werden, eine große kulturelle Herausforderung. Mit den „Wegen zum Wasser“, einem ganz speziellen Angebotsschwerpunkt, wo es darum geht, Wanderern das Thema Wasser näher zu bringen in Form von attraktiven Vorschlägen für Wasserwanderungen, haben wir eine sehr, sehr hohe Aufmerksamkeit nicht nur bei unseren Gästen sondern auch bei ausländischen Medien erzielt.

Das Thema AMAS-Höhenstudie – Sie kennen das -, meines Erachtens ein sehr chancenreiches Projekt, macht derzeit (Präsident: Noch 1 Minute!) in Fachkreisen Furore - es gibt also international sehr, sehr großes Interesse an diesem Produkt - und wird derzeit für die praktische Umsetzung vorbereitet. Wir haben, Sie wissen, wir haben die wissenschaftliche Basis erarbeitet. Wir können Aussagen machen. Nur müssen wir jetzt noch die richtige Übersetzung schaffen, wie wir das einem Gast erklären können, dass er hier seinen Urlaubsschwerpunkt in diesem Angebot setzt. Wir haben nicht den Vorteil anderer Regionen, dass wir über Wasserthermen und ähnliche Vorkommen glücklich sein können. Wir müssen unseren Beitrag zum Thema Wellness- und Gesundheitsurlaub in dem Aspekt der sehr positiven Auswirkungen des Bergurlaubes auf die Gesundheit erarbeiten. Die Herausforderung ist eine sehr hohe. Aber wir haben hier sehr gute Leute, die uns dabei helfen. An der Stelle möchte ich den Herrn Professor Egon Humpeler, einen Internisten aus Vorarlberg, erwähnen. Derzeit findet das Erprobungsprojekt sozusagen in Lech statt.

Ein dritter Punkt, der mir sehr wichtig ist und eigentlich (Präsident: Herr Abgeordneter, Ihre Redezeit ist zu Ende!) – Schon zu Ende? (Präsident: Ja, ist schon zu Ende! – Zwischenruf Mayer: Aber es ist ja spannend!) Dann werde ich gerne noch einmal herauskommen. Danke! (Beifall!)

Präsident: Als Nächster ist der Herr Abgeordnete Strohmaier zu Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Strohmaier: Herr Präsident, meine Damen und Herren Kollegen! Zum Kapitel Tourismus könnte man jetzt noch einmal eine Landwirtschaftsdiskussion abführen – wäre auch berechtigt – oder aber auch eine Finanzdiskussion – ebenso berechtigt. Ich denke, der Tourismus in seiner Gesamtbetrachtung für die Vorarlberger Wirtschaft nimmt einen guten Platz ein - und den berechtigt -, sei es im Bereich Devisenbringer oder als Sicherer von Arbeitsplätzen. Der Tourismus im Lande Vorarlberg schreibt gute Zahlen. Ob bei Nächtigungen oder bei den Umsätzen, überall sind wir in der Statistik vorne mit dabei. Und das Land Vorarlberg bietet Förderprogramme an, sei's im Technologiebereich, im Bereich der Aus- und Weiterbildung und fördert auch Kooperationen. Bei der Technologie kann ich Ihnen sagen, ich kenn' da eine Gemeinde, die hat vor 14 Tagen ihr Programm für die nächsten zwei Jahre vorgestellt. Sie will die IT-fitteste Gemeinde Österreichs in zwei Jahren sein – und sie schafft es. Fragen Sie mich nicht, wie die Gemeinde heißt, Sie wissen's ja, die Gemeinde Mittelberg.

Zu den Kooperationen, zu den Kooperationen mit der Landwirtschaft: Da sind natürlich zwei Bereiche zu betrachten, nämlich die Direktvermarktung der Produkte einerseits, und auf der anderen Seite jener Teil, den sie übernimmt in der Landschaftspflege, im Bereich der Pflege der Kulturlandschaften. Und trotzdem, trotz aller dieser positiven Entwicklungen müssen wir jetzt feststellen, dass immer mehr Betriebe kränkeln. Und wenn ich sag‘ „kränkeln“, dann ist das mit Sicherheit untertrieben. Wenn zirka 70 Prozent unserer touristischen Unternehmen rote Zahlen schreiben – und damit meine ich jetzt nicht die von dieser Reichshälfte hier, sondern echte rote Bilanzzahlen (Zwischenruf Dr Keckeis: ..ja unechte rote..! – Heiterkeit!) – ja, rosarote -, dann ist das schon ein Alarmzeichen, dann ist das ein Alarmzeichen. Und man muss sich fragen, warum kommt es dazu, wenn Förderprogramme stimmen, wenn Kooperationen stimmen? Ist es die Gesamtbelastung, sind es die so genannten Rahmenbedingungen, die die Tourismuswirtschaft in die Knie zwingen? Ist das vielleicht doch noch trotz allen Förderungen zu viel Mittelmaß? Trotz Qualitätsoffensive, ist es die zu hohe Steuerbelastung? Vielleicht aber auch die zu geringe Flexibilität einzelner Betriebe und auch Tourismusgemeinden, wo Kooperationen und das „über die Gemeindegrenzen hinweg zu schauen“ noch ein Problem darstellt. Das heißt jedenfalls, es gibt ein Bündel von Sorgen, zudem auch noch – das wurde heute auch schon angesprochen – Basel II wie ein Damoklesschwert über dieser Tourismuswirtschaft hängt. Wenn ich auch eben ein Papier bekommen habe, dem deutschen Bundeskanzler Schröder ist es gelungen, in Basel ein Abkommen zu unterzeichnen oder zumindest so weit auf Schiene zu bringen, dass die Eigenkapitalregelung bis zu einem Mindestkredit von einer Million Euro nicht der neuen Regelung unterworfen werden wird. Das wird dann wahrscheinlich auch für Österreich so kommen und dies wäre ein enormer Erfolg – das muss man ganz klar feststellen. (Zwischenruf Dr Keckeis: Dank Schröder!) Nicht zu übersehen dabei ist aber auch die Verschuldung der Gemeinden. Die zieht sich ja auch durch den ganzen Rechenschaftsbericht hindurch, weil die Gemeinden immer weniger in der Lage sind, die Unternehmen durch eine verstärkte Infrastruktur zu entlasten. Vor allem die Gemeinde muss im Bereich der Kommunalsteuer, der Tourismusbeiträge und auch der Gästetaxen ihre Einnahmen lukrieren, um ihren Auftrag grundsätzlich zu erfüllen; sie können dabei aber nicht mehr leisten um die Betriebe zu entlasten. Auch hier ein Fingerzeig, wie die zwei Tage schon, an die Landesfinanzen, die Gemeinden nicht zu vergessen.

Aber neben diesen etwas düsteren Darstellungen gibt’s natürlich eine Menge noch positive Ansätze. Das ist das direkte Fördervolumen, das das Land Vorarlberg für den Tourismus zur Seite oder bei Seite stellt. Es ist die Arbeit des Landesverbandes im Bereich des Marketings. Es ist die qualifizierte Arbeit in den Destinationen mit dem Destinationsmanagement. Es ist die Neukonstruktion und Strukturierung der Österreich-Werbung. Es ist die Arbeit des Staatssekretariats mit der Staatssekretärin Rossmann an der Spitze. Es ist der ungebrochene Wille unserer Gastronomen und Hoteliers, auch weiterhin in Österreich und in Vorarlberg „Tourismusland Nummer eins“ zu bleiben. (Beifall!)

Präsident: Ich rufe den Herrn Abgeordneten Lingg noch einmal zum Rednerpult.

Lingg: Herr Präsident, danke für den zweiten Teil. Ein Punkt, der Herr Kollege Strohmaier hat ihn gerade kurz angesprochen, ist das Thema Destinationen. Eine riesige Herausforderung für uns alle. Seit vier Jahren – 1998 haben wir damit begonnen – sind wir nun in diesem Prozess. Es ist ein sehr schwieriger, auch teilweise ein sehr schmerzhafter Prozess, der hier stattfindet. Weil es dann halt doch darum geht letztendlich, sich von alt hergebrachten Strukturen und Denkmustern zu trennen. Und der ein oder andere Kirchturm ist halt einfach

noch zu hoch, um darüber hinweg in eine Zukunft zu blicken, die von Kooperation und einer neuen Qualität von Zusammenarbeit geprägt sind.

Eine dringliche Aufgabe für die Zukunft ist für mich auch das Thema des EDV-gestützten Informations- und Reservierungswesens, wo hier zurzeit wirklich große Schritte stattfinden. Ich bin froh darüber, dass wir uns bei der Entscheidung für ein System wirklich Zeit genommen haben und den einen oder anderen Versuchsballon andere haben steigen lassen, die auch ziemlich viel Geld dafür investiert haben.

Ich möchte zum, fast schon zum Schluss, noch zwei Themen aus sehr aktuellem Anlass ansprechen: Einmal geht es um das Thema road-pricing. Man vergisst bei dieser Thematik – man denkt immer an die Lkws, die unser hochrangiges Straßennetz benutzen -, man vergisst dabei auch die Reisebusse. Und es hat beim diesjährigen Tourismustag eine Resolution gegeben, die verabschiedet wurde einstimmig, die an den Herrn Bundesminister Reichhold und auch an die Staatssekretärin Rossmann gesandt wurde, mit der Bitte, sich wirklich mit diesem Thema zu befassen, weil die Besorgnis eine sehr große ist, dass Busse aus ausländischen Ländern sich sehr natürlich gestresst und malträtiert fühlen, wenn sie Autobahnabgaben bezahlen müssen. Jetzt könnte man sagen, „o.k., das ist auch ein Vehikel, mit dem man unterwegs ist auf unseren Straßen“. Aber auf der anderen Seite bemühen wir uns ja darum, dass wir Individualverkehr zurückdrängen (Zwischenruf Dr Keckeis: In Italien zahlst du o!), die Reisebusse – in Deutschland zahlt man gar nix (Zwischenruf Dr Keckeis: In Italien aber schon, überall zahlst..!) – überall nicht! In Deutschland zahlt man nicht. Und das ist ein ganz wesentlicher Punkt. Und ich glaube schon, wenn es kommt, dann kommt's überall. (Zwischenruf Dr Keckeis: Eben!) Aber wir müssen hier nicht unbedingt in diesem sehr, in diesem sehr sensiblen Segment eine Vorreiterrolle einnehmen. Also ich möchte das auch hier deponieren.

Und als letzten Punkt möchte ich noch erwähnen, dass wir bei der Euro-Umstellung – in der letzten Zeit konnte man ja des öfteren hören, dass der Euro ein Teuro sei. Im Fremdenverkehr stimmt das nicht. Es gibt hier sehr schöne Studien, internationale, wo Österreich ein sehr gutes Zeugnis bekommt. Und auch ein sehr unverdächtiger Zeuge, nämlich der Herr Oskar Lafontaine hat kürzlich bei der Frau Christiansen in ihrer ARD-Sendung Österreich ausdrücklich gelobt, speziell im Tourismus, in Tourismusbetrieben, in Gaststätten, dass hier eine wirklich sehr, sehr saubere Umwechslung stattgefunden hat. Das ist mir noch ein großes Anliegen gewesen, das hier auch als Positivbeispiel zu bringen. Vielen Dank! (Beifall!)

Präsident: Als nächsten Redner rufe ich den Herrn Abgeordneten Beck.

Dipl Ing Beck: Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich verstehe die Sorge des Kollegen Lingg, wenn im kommenden Jahr bzw im Jahre 2004 auch eine Maut für Busse eingeführt werden soll. Denn wir wissen, eine jede neue Abgabe ist schmerzlich. Dass aber diese (Zwischenruf Dr Keckeis) Autobahnmaut nicht so schlimm sein wird, kann ich an folgenden Beispielen belegen. Das ist vielleicht gut um beizutragen, dass es doch nicht so schlimm wird. (Zwischenruf Halder: Naturschutzabgabe! – Heiterkeit!) Ich glaube, es ist uns allen bekannt, dass derzeit auch Busse Vignetten-pflichtig sind. Das heißt also, die Busse bezahlen auf Autobahnen oder auf Schnellstraßen in Österreich. Für 10 Tage können sie Vignetten lösen, dann für zwei Monate und für ein Jahr. Und wenn man das umlegt, was die Vignette für 10 Tage kostet, dann entspricht dies bei einem künftigen Kilometerpreis von 13 Cent pro gefahrenem Kilometer eines Busses, entspricht dies 163 Kilometer bei einer 10-Tages-Vignette; es entspricht 815 Kilometer bei einer Zweimonats-Vignette, und 3.726

Kilometer bei einer Einjahres-Vignette. (Zwischenruf Rein: Nomol!) Beispiel – ich kann's Ihnen nachher geben: 3.726 Kilometer umgelegt auf eine Jahresvignette. Wenn jetzt zum Beispiel ein Bus aus Deutschland mit Gästen den Herrn Kollegen Lingg in der Krone in Au besucht, dann fährt er (Zwischenrufe - Rein: Der zahlt nix, des ist mautfrei! – Gorbach: Keine Werbung!), dann fährt er, er fährt bis Bludenz, ah Entschuldigung, bis Dornbirn, zum Beispiel hinauf bis Dornbirn-Nord, dann bezahlt er für zirka 15 Kilometer eine Mautgebühr. (Zwischenruf Lingg: Frog amol an Brandner Hotelier!) – loss mi bitte usreda, loss mi bittschön usreda, oder? - Also er bezahlt, um in den Bregenzerwald zu fahren, bezahlt er hin und retour zirka für 30 Kilometer eine Maut. Derzeit braucht er, um in den Bregenzerwald zu fahren, wenn er die Autobahn benützt hat, braucht er mindestens eine 10-Tages-Vignette, und die 10-Tages-Vignette kostet ohne Umsatzsteuer meines Wissens 21 Euro. Das heißt also, ins Montafon oder ins Brandnertal ist es etwas schlimmer. Wenn ein Bus ins Brandnertal fährt, dann fährt er genau 56 Kilometer auf der Autobahn, mal zwei, sind 112 Kilometer. Es braucht derzeit eine Vignette für 10 Tage. Und umgelegt wieder auf Kilometer könnte er mit dieser 10-Tages-Vignette 163 Kilometer fahren. Das heißt also, es wird sogar in diesem Fall, wenn er keine Ausflüge macht, sogar noch billiger. (Zwischenruf: Wenn er keine macht!) Zu Ihnen wird's auf jeden Fall billiger. Ich möchte nur eines ausdrücken: Es ist nicht so schlimm, wie man sagt. Es gibt zum Teil auch noch sozusagen Verbilligungen. (Zwischenrufe – Dr Keckeis)

Ich möchte vielleicht eines noch zum Schluss, zum Schluss möchte ich (Zwischenrufe – Glocke!), zum Schluss möchte ich noch etwas sagen. Wir wissen, wozu man diese Autobahnvignette braucht bzw neu diese Maut. Ohne diese Maut kann weder die Erhaltung noch die Instandsetzung, noch der Bau von Lückenschlüssen oder unter anderem auch die Verbesserung der Tunnelsicherheit – zB Pfändertunnel – finanziert werden. Und wir in Österreich, wir wären das einzige Land innerhalb der EU-Staaten, welches eine Ausnahme für ausländische Reisebusse machen würde. (Zwischenruf Rein) Wesentliche Konkurrenzländer – auch der Inländer bezahlt, aber der Tourismusverband will es nur für ausländische, so wie ich gehört habe; ich war auch bei der Versammlung des Vorarlberg Tourismus dabei. (Zwischenruf Lingg: Des isch nit wohr!) Wesentliche Konkurrenzländer, Herr Kollege Lingg, für den österreichischen Tourismus, wie zum Beispiel Italien, Slowenien, Frankreich, Spanien, Portugal, Griechenland (Zwischenruf Halder: Japan! – Heiterkeit!) -, all diese Länder – sparen Sie sich diese blöden Zwischenbemerkungen! (Heiterkeit!) -, all diese Länder haben mautpflichtige Autobahnen. Das nur zum Verständnis. (Beifall!)

Präsident: Herr Landesrat Rein, bitte.

Rein: Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Also, Kollege Beck, mit Ihren Hochrechnungskünsten würden Sie Professor Bruckmann schlagen, wann er immer die Wahlergebnisse hochgerechnet hat. (Zwischenruf Gorbach: Aber ist interessant gsi!) – Ja, ist interessant gsi, aber komplizierter jetzt o, er hot's uf 'm Zetl ufg'schriebe. (Zwischenrufe – Dipl Ing Beck – Heiterkeit!) Ich möchte nur eines sagen – na. Ich glaub', wir führen die Diskussion in die falsche Richtung. Da geht es nicht, ob jetzt etwas verlangt wird. Das stimmt schon, in Italien und in Frankreich und in Spanien, egal wo, wird Maut berechnet, alles was auf der Autobahn fährt. Nur es ist ein falscher Ansatz. Es ist ein total falscher Ansatz, ein Omnibus, mehrere Personen in einem Fahrzeug, entlastet die Straße vom Individualfahrzeug vom Auto, vom Pkw, dass der belastet wird. Das ist falsch! Der sollte bevorzugt werden. Weil der wird in Zukunft – oder, i moan, des sind 50 bis 70 Personen in einem Bus, das sind mindestens 25 Pkw. Weil wir wissen ja, dass der Durchschnitt mit maximal zwei Personen besetzt ist, der Pkw. (Zwischenruf Dipl Ing Beck) Und deshalb, glaube ich, ist es falsch, es ist

einfach falsch, dass man jetzt sagt, „die kassieren wir einfach auch noch ab“. Und daneben diskutieren wir ja laufend, dass Kerosin höher besteuert werden sollte - das ist das nächste größere Reisemittel, das man verwendet. Aber auf der Straße sollte man den Bus befreien. Das ist das einzige, das ist doch egal, ob so viel Cent hin und her, ob jetzt mit Vignette oder jetzt mit der Maut, mit dem road-pricing. Also es ist falsch, der Ansatz ist im Denken falsch. (Beifall!)

Präsident: Herr Dr Keckeis.

Dr Keckeis: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich erlaube mir ausnahmsweise dem Herrn Landesrat Rein zu widersprechen. Der Denkansatz ist nicht falsch. Und in diesem Fall hat der Kollege Beck, der nicht immer Recht hat, aber in diesem Fall hat er Recht.

Die Ursache für die (Heiterkeit!) – natürlich, ja was wahr ist und wahr bleibe, das muss man so sagen -, die Ursache für die Einführung der Vignette – es war ein Hilfskonstrukt und ist es heute noch – war die Kostenwahrheit in die Tat umzusetzen. Und jeder weiß, die gibt es heute nicht. Ich meine, ein Vierachs-Laster belastet die Straße um das Zehntausendfache eines Pkws. Ich gehe davon aus, dass ein Bus das ähnlich tut vom Gewicht und von der Achslast her. Und wenn die 25, Kollege Rein, mit dem Pkw fahren, schädigen sie die Straße bei weitem nicht so, wie das ein einzelner Bus tut. Aus dieser Warte her gesehen ist es richtig – ich betone ausdrücklich „richtig“ -, die Busse nicht von dieser Mautverpflichtung auszunehmen. Und ich denke, wenn man in der Randlage seinen Betrieb hat, wie das in Vorarlberg der Fall ist – gut, das ist ein Geschenk und ein Zufall -, wird diese Belastung bitte erträglich sein. Der Kollege Beck hat Recht, Herr Lingg, die Streichung der Vignette und dafür die Einführung der Autobahnmaut wird Sie entlasten, wird Ihr Haus von den Fahrkosten her wieder attraktiver machen. Das ist ja leicht nachvollziehbar – um das geht's nicht. Es geht darum, dass das Verursacherprinzip konsequent umgesetzt wird und nicht wieder mit Maßnahmen und Ausnahmen operiert wird, mit denen offenbar versucht wird das ganze System wieder rückgängig zu machen. Also ich kann nur hoffen, ich kann nur hoffen, dass sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch in Österreich, wie es in Italien, Frankreich und anderen Ländern schon längst funktioniert, dass dieses Vorhaben auch umgesetzt wird. (Beifall!)

Präsident: Das Wort hat der Herr Landesstatthalter.

Gorbach: Geschätzter Herr Präsident, meine Damen und Herren Abgeordnete! Auch ich komme in eine Situation, die selten genug ist, weil ich dem Herrn Dr Keckeis Recht geben muss (Heiterkeit!), weil er dem Abgeordneten Beck Recht gegeben hat. (Heiterkeit!) Aber nicht, aber nicht ganz. Meine Damen und Herren! Ich glaube, wir führen die Diskussion etwas falsch. Es hat nämlich auch der Abgeordnete Lingg ein Stück weit Recht, und er beweist auch, dass alles was neu eingeführt wird zuerst einmal kritisch beurteilt wird oder gar abgelehnt wird. Ich glaube, wir müssen diese Diskussion mit verschiedenen Ansätzen führen.

Zwei Dinge möchte ich auf keinen Fall: Erstens, dass man immer von Kostenwahrheit spricht und vom Verursacherprinzip, und dann – da hat Dr Keckeis das schon richtig gesagt – man die Busse, aus welchen Gründen auch immer, als Vierachser herausnehmen will aus einer Gebühr die als solche zurecht besteht. Darüber hinaus profitieren gerade auch Busse von Infrastrukturmaßnahmen, die sehr viel Geld kosten, gerade in einem Land wie Österreich – ob das Tunnels sind, ob das zweite Röhren sind und damit die Angelegenheit auch was die Sicherheit betrifft eine neue Dimension bekommt, oder ob das Brücken sind. Zweitens

möchte ich nicht, dass wir für Tourismuswerbung Geld ausgeben, das gut angelegt ist, wenn die Gäste dann auch kommen und die Gäste dann auf Grund einer Wettbewerbsverzerrung eben nicht mehr kommen und woanders hinfahren, weil sie dort kostenlos unterwegs sein können mit den Bussen oder die Reisen dorthin billiger werden. Das heißt, dass die Destinationen aus diesem Grund nicht mehr attraktiv wären. Da, glaube ich, sind wir aber weit davon entfernt. Denn die Krone im Bregenzerwald oder die Silvretta-Nova im Montafon ist attraktiv genug, dass es diese Kosten, wie sie jetzt vorgesehen sind, meines Erachtens auch ertragen wird können.

Stichwort „Wettbewerbsverzerrung“: Ich glaube einmal mehr, dass das eine übergeordnete Aufgabe der EU wäre, dafür zu sorgen, dass zumindest im grenznahen Bereich, wo ähnlich Verhältnisse herrschen, auch was die Infrastruktur betrifft, auch was die Ausflugsziele betrifft, hier dafür zu sorgen, dass auch einheitlich vorgegangen wird. Das heißt, die EU müsste hier in Gesprächen mit Deutschland in diesem Fall, weil in Frankreich und Italien ist es kein Thema mehr, da gibt es die Maut für die Busse, mit Deutschland Gespräche führen und Österreich gleichsam, dass hier keine Wettbewerbsverzerrung auf dieser Ebene stattfindet. Das scheint mir sehr entscheidend und sehr wesentlich zu sein. Was ich aber auch nicht möchte, Herr Kollege Rein, dass man dann die Busse wieder so attraktiv macht, eben ganz befreit, dass sie wieder wiederum unseren Bestrebungen zuwiderlaufen, möglichst vielen Personen – Güter auch; aber in dem Fall jetzt Personen – auch auf die Schiene zu bringen. Denn auch die Schiene soll ein attraktives Verkehrsträgermittel sein, um in den Urlaub zu fahren oder Ausflüge vorzunehmen. Da wird in Zukunft noch viel auf uns warten. Wenn Sie das Projekt Swiss Marina einmal studiert haben – es wurde ja verworfen, wie man weiß in Rorschach -, dort wäre die – ich hätte beinahe gesagt „die Anlieferung“, aber die – Anreise und Abreise der Benutzer von Swiss Marina ausschließlich über unterirdisch geführte, größtenteils unterirdisch geführte Zugverbindungen direkt vom Flughafen Zürich Kloten vorgenommen worden. Und das halte ich für einen interessanten Ansatz. Da brauche ich keine Busse, die natürlich auch Verkehr sind. Und wenn Sie mit Leuten reden an Grenzübergängen, die stark frequentiert sind, Lustenau, Höchst, Liechtenstein, dann sind die Fahrzeuge, die natürlich auch den Unmut der Anrainer und der übrigen Verkehrsteilnehmer, die Berufsfahrten machen müssen oder was auch immer, natürlich, vor allem die großen Fahrzeuge – das weiß man auch aus Studien, Herr Kollege Rein, Sie wissen das ganz genau, auch das sind in erster Linie die Lkws, die am meisten störend sind, auch von der Psychologie her, und dann die nächsten großen Fahrzeuge, nämlich die Busse. Und deshalb sollten wir also nicht so tun, als gäbe es mehrere Fahrzeuge: die Heiligen, die man nicht angreifen darf, das sind die Busse, also die Braven, und die Bösen, das sind die Lkws, und da gibt's zwischendurch noch ein paar Pkws.

Ich würde meinen, wir sollten hier Gespräche führen. Und ich hoffe, es ist das letzte Wort noch nicht gesprochen. Gespräche führen, dass es keine wettbewerbsverzerrende Situation wird, dass wir hier mit den Deutschen reden. Es ist auch noch nicht gegessen, dass die Deutschen die Busse ausnehmen aus ihrem road-pricing. Ich glaube es auch nicht, absolut nicht. Es widerspricht eigentlich jeder Logik. Und deshalb diskutieren wir hier, glaube ich, etwas zu früh, und vor allem in einer zu starken Heftigkeit, wie wohl ich natürlich die Lobbyinteressen eines Tourismuspräsidenten akzeptieren muss. Aber ich würde das wieder auf eine Ebene herunterbringen, wo sie hingehört, nämlich auf eine sachliche Diskussion, insbesondere mit unseren Nachbarn in Deutschland. (Beifall!)

Präsident: Nun ist der Herr Landesrat Rein am Wort.

Rein: Ja, geschätzter Kollege Gorbach, jetzt muss ich Sie wieder von der Wolke 7 herunter holen, der Swiss Marina, und zwar auf die Realität. Ich bring' bloß noch einmal ein Beispiel. (Zwischenruf Gorbach: Ja, das war aber gut, das Verkehrskonzept!) – Ja, das ist ein Traumkonzept. (Zwischenruf Gorbach: War überhaupt nicht unrealistisch!) Nur, ich bring Ihnen ein ganz einfaches Beispiel aus dem Land, wie die Auswirkungen sind. Und es wird das System nicht geändert – das ist auch gar nicht möglich. Weil dort hat man dem Betreiber klar zugesagt, welche Einnahmen er erhält. (Zwischenruf Gorbach: Der Vertrag ist abgeschlossen!) – Ja, der Vertrag ist zwar fix; das wissen wir, dass in Wien, was einmal am Papier ist, nicht mehr geändert wird, das ist fix. Aber man darf auch darüber diskutieren, ob es sinnvoll ist. Zum Beispiel die Bahnbusse und die Postbusse fahren alle auf der Landesstraße, sie fahren nicht auf der Autobahn von Bregenz zurück in den Güterbahnhof Wolfurt, wo sie sozusagen ihren Horst haben – oder? (Zwischenruf Dipl Ing Beck: Die sind ja mit mautpflichtig!) -, weil, weil sie vignettenpflichtig sind. Das ist der Grund. Ich habe interveniert bei der Bahn und bei der Post und gebeten, sie sollen bitte die Autobahn benutzen. Die Autobahn ist einfach sicherer und entlastet die Bürger. Nein, sie sagen, „das können wir uns nicht leisten; das kostet etwa ATS 300.000,- pro Jahr; diese Kosten werden uns nicht ersetzt.“ Das sind die Auswirkungen.

Und jetzt möchte ich noch etwas sagen (Zwischenrufe – Gorbach – Dipl Ing Beck: ...Lauterach...! – Glocke!) Die Post, die dürfen nicht. Und jetzt kommt das Nächste. Wenn wir schon dabei sind bei Italien, mit Spanien, mit Frankreich. Da zahlt nämlich – und jetzt kommen wir zur „heiligen Kuh“ –, der Pkw, der wird bei uns „schonlichst“ überhaupt nie erwähnt, weil man Angst hat um den Wähler. Aber dort zahlt der Pkw in Italien, in Frankreich, in Spanien, der zahlt genauso Maut. (Zwischenruf Gorbach) Dann müssen wir ein Gesamtsystem bringen. Und für den Lkw und für den Schwerverkehr (Zwischenruf), und für den Lkw und für den Schwerverkehr, muss ich eines hinzufügen, dann brauchen wir ein ähnliches Modell wie die Schweiz mit der LSWA – leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Zwischenruf Egger: Für d'Auto?) – na, für den Schwerverkehr! -, dann gibt es kein Abdrängen auf die Gemeindestraßen, kein Abdrängen auf die Bundes-, jetzt Landesstraßen. Das sollte man dann auch berücksichtigen. Aber das werden wir in der Verkehrsdebatte noch diskutieren. (Zwischenrufe – Egger: Jetzt hosch aber Krut und Rüba durchanand brocht!) – Ja, ist ja klar, was man braucht, ist aber falsch, ma darf säga, was falsch ist!

Präsident: Meine Damen und Herren Kollegen! Wir haben jetzt einen nahtlosen Übergang gemacht, nämlich in das Unterkapitel „Verkehr“, weil wir über Maut reden. Wir sind noch beim „Tourismus“. Bitte also dann die Mautdebatte etwas verschieben. Herr Abgeordneter Lingg, bitte.

Lingg: Herr Präsident! Maut hin oder Maut her. Ich möchte noch einen Satz zu der Diskussion sagen, nämlich, ich möchte mich bedanken für diese tolle Diskussion. Ich finde es toll, wie wir hier jetzt innerhalb kürzester Zeit verschiedene Standpunkte gehört haben, dieses Thema aus verschiedenen Sichtweisen beleuchtet haben. Und ich möchte noch etwas dazu sagen: Wenn wir im Winter, an diesen berühmten Wochenenden, wissen, dass an der Silvretta-Nova zum Beispiel 50 bis 70 Busse stehen mit Tagesausflugsverkehr, dann möchte ich jetzt Sie alle bitten, eine kurze Multiplikationsrechnung vorzunehmen und diese Schifahrer, wenn sie überhaupt kommen (Zwischenrufe – Dipl Ing Beck: Was kostet eine Tageskarte?) – aber das ist jetzt theoretisch, ich weiß das – auf den Pkw umzurechnen – Punkt eins.

Punkt zwei: Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass Sie sich einmal mit dem Thema Abgase befassen im Bereich der Reisebusse. In den letzten 10 Jahren haben deutsche Reiseveranstalter, Busveranstalter – ich weiß das – Millionen von D-Mark investiert in die Umrüstung ihrer Busse. Sie haben neue angeschafft. Sie fahren heute mit Motoren durch die Gegend, die weniger Abgase ausstoßen als ein durchschnittlicher Pkw – behaupte ich jetzt einmal. (Zwischenrufe – Mayer: Die Straßen kaputt machen!) – Die Straße belasten sie trotzdem. Aber erstens gibt es keine vierachsigen Busse, Herr Klubobmann Keckeis, das muss ich Ihnen auch sagen. Und ein Bus ist niemals so schwer wie ein beladener Lkw, der zehntausend Mal höhere Beanspruchungen für die Straße bringt. Das, da kenne ich mich auch ein bisschen aus. (Zwischenruf Dr Keckeis) Und dann gibt's noch ein Argument, das für meine Argumentation spricht, und das ist das Thema des „Ausweichverkehrs“. Mich interessiert es doch nicht, ob ein Bus, der zu mir in den Bregenzerwald kommt, über die L 200 anreist oder über die Autobahn. Es gibt aber schon jetzt Angebote, wo drin steht, „mautfreie Anreise“ – ich mag das nicht. Aber dieser Petitionsantrag, der kam nicht aus dem Bregenzerwald, wenn Sie das meinen, sondern der kam aus dem Brandnertal, der kam aus dem Montafon, weil dort die Rechnung von Herrn Dipl Ing Beck natürlich vorne und hinten nimmer stimmt, weil bei der An- und Abreise (Zwischenruf Dipl Ing Beck: Des wirst Du mir no säga. Du kannst bei mir Rechenunterricht nehmen! – Heiterkeit!), diese Kilometerkonten schon bereits aufgelöst sind. Also diese Ausflüge, die er dann noch machen möchte, kann er mit diesem Kilometerkonto nicht mehr machen. Aber ich freue mich schon auf eine weitere interessante Diskussion. Danke, Herr Präsident! (Zwischenruf Dipl Ing Beck: Des ist a Milchmädchenrechnung vo Dir!)