

RN/80

Dringliche Anfrage

der Mitglieder des Bundesrates Michael Bernard, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betreffend „Prolongierung der Krise der österreichischen Verkehrsinfrastruktur durch Verkehrsminister Hanke – Lassen Sie sich von grün-ideologischen Autofahrerhassern treiben, Herr Minister?“ (4372/J-BR/2026)

Vizepräsident Daniel Schmid: Wir gelangen nunmehr zur Verhandlung über die Dringliche Anfrage der Bundesräte Michael Bernard und Kolleginnen und Kollegen an den Herrn Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur.

Da die Dringliche Anfrage allen Mitgliedern des Bundesrates zugegangen ist, erübrigt sich eine Verlesung durch die Schriftführung.

Der Wortlaut der Anfrage ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/80.1

[Verlangen dringl. Behandlung schriftl. Anfrage: Prolongierung der Krise der österreichischen Verkehrsinfrastruktur durch Verkehrsminister Hanke - Lassen Sie sich von grün-ideologischen Autofahrerhassern treiben, Herr Minister? von Michael Bernard](#)

Ich erteile Herrn Bundesrat Michael Bernard als erstem Antragsteller zur Begründung der Anfrage das Wort.

16.01

Bundesrat Michael Bernard (FPÖ, Niederösterreich): Sehr geehrter Herr Vizepräsident! Sehr geehrter Herr Minister! Kollegen im Bundesrat! Sehr geehrte Damen und Herren im Saal – jetzt gibt es momentan keine, aber hoffentlich vor den Bildschirmen! Österreich war einst das Land der Mobilitätspioniere, der Tunnelbauer und der Verlässlichkeit. Durch die Vorgängerregierung der ÖVP und der Grünen ist es zum Land der Baustopps, der Dauerstaus und der ideologischen Grabenkämpfe verkommen.

Bei unserer heutigen Dringlichen Anfrage an Sie, Herr Minister, geht es nicht um irgendwas. Es geht um die Hauptschlagader unseres Wohlstands: unsere Infrastruktur. Doch unter der Führung Ihrer Vorgängerin Gewessler ist aus dieser Schlagader ein Sanierungsfall geworden, der Ernstfall ist bereits eingetreten. Leider sehe ich aber durch Ihre Amtsführung keine großartigen Wiederbelebungsversuche. Die Frage, die sich nach einem Jahr Ihrer Amtsführung, Herr Minister, mittlerweile stellt: Lassen Sie sich ebenfalls von grünideologischen Autofahrerhassern treiben oder haben Sie doch den Mut, Realpolitik für jene Millionen Österreicher zu machen, die dieses Land jeden Tag am Laufen halten? *(Beifall bei der FPÖ.)*

Für uns Freiheitliche gilt: Wer das Auto, den Lkw, das Kraftfahrzeug als Feindbild betrachtet, hat den Kontakt zur Basis dieses Landes komplett verloren. Baustopps sind keine Klimapolitik, sie sind Sabotage am Wirtschaftsstandort.

Schauen wir uns das Trümmerfeld Ihrer Vorgängerin und ihrer Entscheidungen an: Das prominenteste Opfer ihres Zickzackkurses ist der Lobautunnel und der S-1-Lückenschluss. Seit Jahren wird dieses Projekt durch endlose Prüfschleifen und künstliche Verzögerungen sabotiert. Die Ankündigung, Herr Minister, dass

ein Baubeginn erst um 2030 realistisch sei, ist ein Schlag ins Gesicht für die gesamte Ostregion. Während die Vorgängerregierung und die jetzige in klimatisierten Büros über Mobilitätsdialoge philosophieren, ersticken die Menschen zum Beispiel in Hirschstetten und in Essling im Lkw-Lärm, weil der Ring nicht geschlossen wird. Das ist kein Einzelschicksal, ob es die S 34 im Traisental oder der Ausbau A 9 Pyhrn-Autobahn im Süden von Graz, die Marchfelder Schnellstraße S 8 oder der Ausbau der S 37 ist – überall dort, wo die Wirtschaft nach Entlastung schreit, ziehen Sie leider die Handbremse an.

Wer Straßenbau verhindert, verhindert nicht den Verkehr, er verhindert nur dessen flüssigen Ablauf. Wir haben einen Stauinfarkt, der uns teuer zu stehen kommt. In Wien beispielsweise verlieren Autofahrer im Schnitt über 70 Stunden Lebenszeit pro Jahr im Stau. Das ist ein volkswirtschaftlicher Schaden von über 1 Milliarde Euro jährlich. Jede Minute Stillstand kostet Geld, Nerven und – das sage ich Ihnen und bitte Sie auch in Ihr Stammbuch zu schreiben – produziert durch das Stop and Go weitaus mehr CO₂, als ein flüssiger Verkehr jemals täte. Im Jahr 2026 erwarten wir Freiheitliche uns, die technischen Möglichkeiten durch intelligente Ampelschaltungen für den flüssigen Verkehr einzusetzen.

(Beifall bei der FPÖ.)

Die vorher genannten Straßenbauprojekte sind im geltenden Bundesstraßengesetz 1971 verankert, womit ein klarer gesetzlicher Auftrag zur Umsetzung besteht. Rechtliche Gutachten und höchstrichterliche Entscheidungen bestätigen, dass die einseitige Blockade dieser Projekte ohne gesetzliche Grundlage erfolgte und die Asfinag sowie den Wirtschaftsstandort massiv schädigt. Allein beim Lobautunnel wurden durch die Verzögerung jahrzehntelange Vorarbeiten und Kosten in der Höhe von 150 Millionen Euro gefährdet. Der Verwaltungsgerichtshof hat bereits 1990 klargestellt, dass es nicht im Belieben der Verwaltung liegt, den Bau gesetzlich vorgesehener Straßen hinauszuschieben. Das Ausbleiben wichtiger Lückenschlüsse und

Neubauten hat gravierende Folgen für den Wirtschaftsstandort Österreich, insbesondere in den Bereichen Arbeitsplätze und Wertschöpfung. Allein beim Bau der S 34 wurden die Schaffung von 550 neuen Arbeitsplätzen und eine Wertschöpfungssteigerung von 260 Millionen Euro prognostiziert. Beim Lobautunnel entgehen der Region laut Wirtschaftskammer sogar 1,5 Milliarden Euro an Bruttoregionalprodukt sowie die Chance auf circa 14 000 Arbeitsplätze.

Zusammengefasst: Jedes Jahr Verzögerung kostet Milliarden Euro und verursacht Tonnen an unnötigem CO₂ durch Dauerstau. Die Ära Hanke wird als Ära des Stillstands in die Geschichte eingehen, wenn Sie jetzt nicht gegensteuern. Wir Freiheitliche fordern Sie, Herr Minister, zur sofortigen Freigabe aller blockierten Asfinag-Projekte auf. Wer Infrastruktur plant, muss sie auch bauen dürfen. Hören Sie auf, sich von Autofahrerhassern treiben zu lassen! *(Beifall bei der FPÖ.)*

Nun zum gelebten Märchen von der Schiene Ihrer Vorgängerin: Wenn wir einen Blick hinter die Fassade ihrer sogenannten Vorzeigebahn werfen, zeigt der jüngste Rechnungshofbericht von Februar 2026 ein verheerendes Bild von internem Missmanagement und Qualitätsverlust. Im Rechnungshofbericht sind Pünktlichkeitstiefstände enthalten: Die reale Pünktlichkeit im Netz sank 2024 auf 91,7 Prozent; wenn man Zugausfälle und Schienenersatzverkehr ehrlich einrechnet, ist es noch wesentlich weniger. Besonders dramatisch ist die Lage im Fernverkehr, bei dem die Quote zeitweise auch unter 80 Prozent stürzte. Das ist der reinste Offenbarungseid. Sie rühmen sich aber für eine Pünktlichkeit von über 90 Prozent. Das ist statistische Kosmetik der Sonderklasse. Wenn ein Zug komplett ausfällt, taucht er in der Statistik gar nicht erst auf. Für die ÖBB hat ein nicht fahrender Zug keine Verspätung, aber für den Pendler, der im Winter am Bahnsteig steht und friert, ist das ein Totalversagen. Das Jahr 2025, wissen wir alle, wird sicher noch ein weitaus schlechteres Ergebnis zum Vorschein bringen.

Tagtäglich erleben die Pendler marodes Wagenmaterial und überfüllte Garnituren. Ihre Vorgängerin, aber auch Sie, Herr Minister, treiben die Menschen mit Schikanen aus den Autos, bieten ihnen aber eine Bahn an, die vor Unzuverlässigkeit nur so strotzt. Trotz Rekordbudgets kämpfen die ÖBB mit einem massiven Mangel an Lokführern und Servicepersonal, was zusätzlich zu den technischen Mängeln zu täglichen ungeplanten Zugausfällen führt – eine Katastrophe für Pendler, die sich auf die Bahn verlassen.

Für uns Freiheitliche stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage: Was haben Sie, Herr Minister, in dem Jahr, seit Sie dafür verantwortlich sind, für die Verbesserung der Situation unternommen? Ihr ÖBB-Rahmenplan, Herr Minister, für die Jahre 2025 bis 2030 ist kein Investitionsplan, sondern faktisch ein Zusperr- oder Verschiebungsplan, der dem öffentlichen Verkehr, dem Standort und der Bevölkerung schaden wird. Anstatt, wie von Ihnen behauptet, die Stabilität, Qualität und Kapazität des österreichischen Bahnnetzes zu verbessern, werden wichtige Infrastrukturprojekte auch in diesem Bereich verzögert oder gar nicht umgesetzt.

Wenn ich an meinen Heimatbezirk denke, sind wir ganz besonders betroffen: Die Fertigstellung der Nordbahn bis Bernhardsthal wurde nun um fünf Jahre auf 2037 verschoben. Da geht es ja nicht nur um den Ausbau für schnellere Züge, sondern auch um die Sanierung der Bahnhöfe sowie um den nahezu aufgegebenen zweigleisigen Ausbau der Laaer Ostbahn. Da hat Ihre Vorgängerin medienwirksam den zweigleisigen Ausbau verkündet, dann wurden neue Bahnabschnitte und neue Brücken gemacht, aber eingleisig – obwohl sie in Pressekonferenzen den zweigleisigen Ausbau angekündigt hat! Das war Ihre Vorgängerin.

Darum ersuche ich Sie, Herr Minister, dass Sie vielleicht in der Richtung besser arbeiten als Ihre Vorgängerin. Die genannten Projekte sind von zentraler

Bedeutung für die Weiterentwicklung der österreichischen Verkehrsinfrastruktur und die Mobilität der Bevölkerung. Die Verzögerung bei der Nordbahn und das Ausbleiben des zweigleisigen Ausbaus der Laaer Ostbahn werden erhebliche negative Auswirkungen auf eben jene Mobilität und auf die wirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Regionen, wie zum Beispiel der Bezirke Mistelbach und Gänserndorf, haben.

Die besagten Verschiebungen bei der Nordbahn und die Verschiebungen beziehungsweise die Nichtumsetzung des Ausbaus der Laaer Ostbahn stellen nun zusammen mit dem altbekannten Hinauszögern oder Verhindern des Lobautunnels und dem von Ihnen, Herr Minister, erst kürzlich angekündigten Stadteinfahrtsverbot für Wien – zu dem ich anschließend gleich komme – massive Benachteiligungen für die Pendler der Ostregion dar.

Herr Minister, wir Freiheitlichen fragen uns: Was wollen Sie mit Ihren Überwachungskameras für Autofahrer bezwecken? Ist es der Beginn des chinesischen Sozialkreditsystems, welches der Kommunistischen Partei als Instrument zur digitalen Verhaltenssteuerung der Bevölkerung dient? Dieses verknüpft staatliche Datenbanken, Überwachungskameras und private Daten, um das Verhalten jedes Bürgers mit Punkten zu bewerten. Oder wollen Sie die schleichende Transformation unserer Städte in digitale Hochsicherheitszonen für Autofahrer? – Das treibt vielen Bürgern, aber auch uns Freiheitlichen die Zornesröte ins Gesicht und hat jedes Maß und Ziel verloren. Wer wann wo und wie oft in die Stadt fährt, geht den Staat schlichtweg nichts an. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Herr Minister, ich bin der Meinung, es geht Ihnen und Ihren Regierungskollegen nicht um Sicherheit. Es geht um Abkassieren auf Knopfdruck. Wenn Sensoren und Kameras jede Sekunde der Fahrt überwachen und beim kleinsten Vergehen – und sei es nur das Überfahren einer neu gemalten, verwirrenden

Bodenmarkierung – sofort ein Strafbescheid generiert wird, dann ist das moderne Wegelagerei im digitalen Gewand.

Oder, Herr Minister, wer garantiert, dass da nicht eine soziale Selektion stattfindet? Während der Tesla des Villenbesitzers mit Sondergenehmigung durch die Kameraschleuse gleitet, wird der Handwerker im alten Dieseltransporter durch automatisierte Zufahrtsverbote aus seinem eigenen Arbeitsrevier verbannt.

Herr Minister, das Auto war immer ein Symbol für individuelle Freiheit. Sie aber wollen das Auto zum Überwachungsobjekt degradieren. Sie wollen den gläsernen Autofahrer, den man per Mausklick maßregelt, einschränkt und finanziell auspresst. Ich sage Ihnen: Unsere Städte gehören den Bürgern und nicht den Überwachungsfetischisten in irgendwelchen Planungsstäben. Hören Sie auf, die Privatsphäre der Österreicher auf dem Altar Ihrer Kontrollwut zu opfern! *(Beifall bei der FPÖ.)*

Ein freies Land braucht keine Kameras an jeder Straßenecke, sondern eine Politik, die den Bürgern vertraut, statt sie unter Generalverdacht zu stellen. *(Zwischenruf bei der ÖVP.)* Stattdessen sollten Sie, um die Verkehrssicherheit zu stärken, die gewerblich genutzten E-Scooter, E-Mopeds, denen man jahrelang durch den entstandenen Wildwuchs zum Beispiel beim Fahren über Geh- und Radwege in den Städten tatenlos zugesehen hat, dazu verpflichten, ein Kennzeichen zu führen, oder für sie eine Versicherungspflicht einführen. In Ihrer Pressekonferenz zur StVO-Novelle haben Sie zur legislativen Umsetzung der angekündigten Verbannung nichts gesagt. Somit bleibt auch dieser Punkt für uns rätselhaft.

Nun zu den Schikanen für die Lkw-Fahrer, die tagtäglich dafür sorgen, dass Waren aller Art, zum Beispiel die Lebensmittel, pünktlich und ausreichend in ganz Österreich verfügbar sind. Einen großen Dank an alle dafür, die das täglich

leisten. Seit geraumer Zeit besteht in Österreich ein akuter Mangel an qualifizierten Lkw-Fahrern. Diese Entwicklung beruht aber auf mehreren strukturellen und gesetzlichen Faktoren. Ein wesentlicher Aspekt betrifft die strengeren Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten, deren Einhaltung durch eine rückwirkende – ich rede jetzt nicht von Stunden – Minutenkontrolle über die vergangenen 56 Tage überprüft wird. Bereits geringfügige Überschreitungen der gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeiten führen zu erheblichen Strafen sowohl für die Fahrer als auch für die Transportunternehmer. So ist bei einer ununterbrochenen Lenkzeit von viereinhalb Stunden eine Pause von insgesamt 45 Minuten oder aufgeteilt auf zwei Blöcke, zuerst 15 und dann 30 Minuten, einzuhalten. Jede Abweichung auch im Ausmaß weniger Minuten zieht sanktionelle Maßnahmen und Strafen nach sich, die aber in einer Höhe verhängt werden, die für die Lkw-Fahrer nicht leistbar ist. Strafen von 1 000 Euro oder mehr sind keine Seltenheit.

In der Praxis führt dies zu erheblichen Problemen, insbesondere angesichts des mangelhaften Ausbaus der Straßeninfrastruktur und des zu geringen Angebots an geeigneten Rastplätzen: ein Ergebnis der Versäumnisse früherer Verkehrspolitik. Lkw-Fahrer sehen sich daher häufig gezwungen, ihre Ruhezeiten in Pannenbuchten oder teils sogar auf Pannestreifen einzulegen, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.

Diese Situation schafft vermeidbare Sicherheitsrisiken für alle Verkehrsteilnehmer und zeigt deutlich den dringenden Handlungsbedarf auf. Die bestehenden Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten bedürfen einer praxisgerechten Überarbeitung. Ein Zeitfenster von zusätzlichen 60 straffreien Minuten, begleitet von einem zielgerichteten Ausbau der Rastinfrastruktur, wäre sinnvoll und würde sofortige Abhilfe bei dem beschriebenen Sicherheitsrisiko schaffen und vor allem die sowieso finanziell angespannte Lage vieler Familienväter verbessern.

Die vor Kurzem im Nationalrat und Bundesrat verabschiedete EU-Verordnung bezüglich Wochenendruhezeiten, dass Lkw-Fahrer für jedes zweite Wochenende mit Hotelrechnungen nachweisen müssen, dass sie ihre Wochenendruhe nicht im Fahrzeug verbringen, sorgt für massives Kopfschütteln, teilweise ist diese Regelung ja gar nicht umsetzbar. In diesem Fall werden wieder zwei Berufsgruppen gegeneinander aufgehetzt, die nichts dafürkönnen – jede einzelne nicht –: die Polizei und die Lkw-Fahrer.

Ihre Experten, Herr Minister, haben mir – und ich habe es Ihnen schon beim letzten Mal gesagt – im Verkehrsausschuss erklärt, dass sich die Lkw-Fahrer in Zukunft Mopeds und Fahrräder mitnehmen sollen, um den Lkw stehenzulassen und dann eine Möglichkeit zu haben, in ein Hotel zu kommen. Meine Frage von damals ist bis heute nicht beantwortet worden, ich warte heute noch auf das E-Mail: Was macht der Österreicher, der in seinem eigenen Haus schläft? Schreibt ihm dann seine Frau eine Hotelrechnung oder die Lebensgefährtin oder wer auch immer? In diesem Fall und vielen mehr sieht man, dass Gesetze beschlossen werden, ohne nachzudenken, wie diese in der Praxis umzusetzen sind. Sie schaffen nur Belastungen statt Entlastungen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

16.17

Vizepräsident Daniel Schmid: Zur Beantwortung hat sich der Herr Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu Wort gemeldet. Ich erteile ihm dieses.

RN/82

16.17

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Sehr geehrter Herr Vizepräsident! Sehr geehrte Mitglieder des Bundesrates! Mit den Augen *(auf die Erhöhung am Rednerinnen- und Rednerpult deutend)* hat man es mit den Jahren auch, man braucht eine leichte Erhöhung. Ich freue mich, Ihnen

heute hier Auskunft geben zu dürfen. Ich habe bei meinem Amtsantritt vor einem Jahr klar gesagt: Ich entscheide mit dem Kopf und nicht mit dem Bauch und es braucht manchmal ein bisschen Zeit. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)*

Ich habe das getan, was ich gesagt habe, und zwar sehr intensiv: Ich habe gemeinsam mit den Expertinnen und Experten meines Hauses, mit dem Know-how der Asfinag, das unglaublich hoch einzuschätzen ist und um das wir auch international beneidet werden, und auch mit den jeweiligen regionalen Stakeholdern intensiven Austausch zu jedem einzelnen Projekt, das auf der Straße umzusetzen ist, betrieben, um mir ein eigenes Bild davon zu machen: hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung und Notwendigkeit jedes Projektes, hinsichtlich des rechtlichen Rahmens sowie der laufenden Verfahren, die da zu berücksichtigen sind, hinsichtlich der budgetären Konsequenzen, die natürlich zu Zeiten nicht leichter Finanzierungsoptionen zu bedenken sind, und des volkswirtschaftlichen Nutzens, den jedes Projekt zu stiften hat.

Ich habe mir in den letzten Wochen – und ich habe das auch in den letzten eineinhalb Tagen gemacht – in den Bundesländern diese Projekte genau angesehen, um Ihnen hier auch klare Antworten geben zu dürfen und nicht am Leben vorbeizudenken.

Abseits dieser tiefgehenden Analyse jedes Einzelprojektes müssen sich diese in das Gesamtbild der österreichischen Mobilität von morgen einfügen lassen, weil kein Projekt, kein Verkehrsträger und keine Region nur singulär gesehen oder gedacht werden darf, sondern Teil einer ganzheitlichen Lösung sein muss. Dabei ist es essenziell, Straße und Schiene, Personen- und Güterverkehr, individuellen und öffentlichen Verkehr gemeinsam zu denken, auch gemeinsam zu berücksichtigen, wenn es darum geht, Projekte umzusetzen und damit auch gemeinsam ein Zeichen zu setzen, dass wir willens sind, einen neuen Weg zu

gehen. Ich spiele keine Verkehrsträger gegeneinander aus; das kann es wohl in Zeiten des 21. Jahrhunderts nicht sein.

(In Richtung FPÖ:) Ich darf die heutige Frage ganz klar mit einem Nein beantworten. Ich führe meine eigene Politik im Sinne der Republik weiter und werde alles tun, dass wichtige Infrastrukturprojekte bestmöglich und schnellstmöglich realisiert werden. Genauso deutlich stehe ich dazu, dass die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs dekarbonisiert stattfinden wird. Ich bin davon überzeugt, dass von den Antriebstechnologien über die Verkehrssicherheit bis hin zur Steuerung enormes Innovationspotenzial in der Mobilität existiert, und freue mich darüber, dass es durch diese Bundesregierung in den letzten Monaten gelungen ist, viel Raum für smarte Technologien und Technologieförderung zu schaffen. *(Beifall bei der SPÖ und bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP.)*

Das ist auch keine ideologische Frage, sondern es ist einfach die Bereitschaft, Fortschritt zu ermöglichen und jetzt entsprechend zu beschleunigen.

Erlauben Sie mir auch noch ein klares Statement zu meiner Initiative für digitales Zufahrtsmanagement und damit verkehrsberuhigte Innenstädte zu ermöglichen. Es waren die Städte und Gemeinden, die einen neuen Rechtsrahmen gefordert haben, weil sie sich für mehr Lebensqualität für ihre jeweils zu vertretende Bevölkerung einsetzen. Kein Ort in Österreich ist gezwungen, von diesem digitalen Werkzeug Gebrauch zu machen, aber wenn Stadtvorstände und Bevölkerung den Wunsch nach einer Weiterentwicklung haben, arbeiten wir vom Ministerium und von der Politik gerne zusammen und versuchen – in enger Abstimmung; auch hinsichtlich der Praxis und des Datenschutzes, der mir genauso wichtig wie Ihnen allen ist –, eine solide und moderne Rechtsgrundlage zu ermöglichen.

Ich darf einmal mehr sagen: Diese Bundesregierung wird in dieser Legislaturperiode im Bereich Infrastruktur Schiene, Rahmenplan Straße, Bauprogramm der Asfinag 30 Milliarden Euro investieren. Wir zeigen damit eine klare Verantwortung für den Standort, für die Infrastruktur und für die nächste Generation. *(Beifall bei der SPÖ und bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP.)*

Wir sichern damit Zehntausende Arbeitsplätze ab und wir gehören, zum Beispiel in der Bahnindustrie, zu den führenden Nationen in Europa, und wir wollen das bleiben, weil wir auch die Innovationskraft in unseren Unternehmungen haben und weil wir uns auch – nicht zuletzt in einer Industriestrategie – klar dazu verpflichtet haben, in diese Stärkefelder einzuarbeiten. Es wird die Aufgabe der nächsten Jahre sein, das unter Beweis zu stellen, aber glauben Sie mir, ich werde dafür gerne tagtäglich arbeiten. *(Beifall bei der SPÖ und bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP.)*

Ich möchte Ihre Zeit aber auch nicht über Gebühr strapazieren, und deshalb werde ich jetzt zur Beantwortung der 59 Fragen kommen, wobei ich schon darauf hinweisen möchte, dass eine Vielzahl an Informationen über die jeweiligen Möglichkeiten der Homepage meines Ministeriums als auch der Seiten der Asfinag verfügbar sind und diese Informationen jederzeit transparent und sichtbar abzulesen sind und sich daraus auch ein klares Bild ergibt.

Ich darf zur Beantwortung kommen. Erlauben Sie mir, diese Leseübung vorzunehmen *(Heiterkeit bei Mitgliedern des Bundesrates von SPÖ und ÖVP)* – ohne unhöflich zu sein –, aber in der notwendigen Kürze und Klarheit, um Ihnen Antworten auf die gestellten Fragen zu geben.

Zu den Fragen 1 bis 3 und 41 bis 44:

Aus Anlass des Entschließungsantrages des Nationalrates vom 26.3.2025 wurden seitens der Asfinag sowie zweier renommierter

Wirtschaftsforschungsinstitute – Sie wissen: Wifo und Eco Austria – Datengrundlagen erarbeitet, die die Basis für die Prüfung und Priorisierung der Asfinag-Neuprojekte darstellen. Die gemäß Entschließungsantrag des Nationalrates – wie gesagt 26.3.2025 – geforderte Prüfung der Neubauprojekte hat ergeben, dass die Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und die volkswirtschaftliche Impulssetzung bei all den evaluierten Vorhaben – und jetzt darf ich sie alle einmal anführen: S 1, S 10, S 34, S 36 und A 5 – gegeben ist.

Ins Sechsjahresbauprogramm der Asfinag wurden somit die S 1, die S 10 und die S 36 aufgenommen. Für die A 5 sind bauvorbereitende Maßnahmen im Bauprogramm enthalten. Die S 34 wurde vorerst nicht aufgenommen. Bei der S 34 sind noch Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit dem Landesstraßenprojekt Spange Wörth – das ist Ihnen auch allen ein Begriff – anhängig, die eine Grundvoraussetzung für deren Umsetzung darstellt. Im aktuellen Bauprogramm 2026 und folgende Jahre sind die A 26, die S 1, die S 10 und die S 36 enthalten. Für den Vollausbau der A 5 im Abschnitt Poysbrunn–Drasenhofen – sind bauvorbereitende Maßnahmen im Bauprogramm enthalten. Im Asfinag-Bauprogramm 2026 ist die Weiterführung der S 3 bis zur Staatsgrenze mit einem Baubeginn im Jahre 2033 und einer Verkehrsfreigabe im Jahr 2036 enthalten. Für die S 8 gilt es, höchstgerichtliche Entscheidungen abzuwarten. Ein Zeitplan für die Realisierung liegt dazu nicht vor. Das S-18-Vorprojekt der Asfinag wurde in meinem Ministerium im Mai 2025 vorgelegt. Die Planungsgespräche dazu laufen wirklich sehr intensiv. Die Genehmigungsverfahren sind zeitintensiv, wie wir wissen, weshalb noch keine genauen zeitlichen Angaben zum Verfahren und somit zur Umsetzung gemacht werden können. Mein Ministerium arbeitet mit Hochdruck daran. Bei der S 34 sind noch Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit dem Landesstraßenprojekt Spange Wörth anhängig, die eine Grundvoraussetzung

für deren Umsetzung darstellt. Hinsichtlich des S-37-Sicherheitsausbaus laufen derzeit Abstimmungsgespräche mit dem Land Kärnten.

Zur Frage 4:

Ein Bundesstraßenprojekt kann nur als Ergebnis einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich aus dem Bundesstraßengesetz herausgenommen werden.

Zur Frage 5:

Ein klares Nein.

Zu den Fragen 6 bis 8:

Gemäß Information der Asfinag belaufen sich die Gesamtkosten für S 1, S 8, S 34 und S 37 auf rund 128 Millionen Euro. Sämtliche Kosten exklusive Grundeinlöse der S 1 und der S 37 wurden in voller Höhe im Asfinag-Jahresabschluss 2021 ab- und im Jahresabschluss 2025 wieder aufgewertet.

Zu den Fragen 9 und 10:

Die Unfallrate im angesprochenen Verkehrsabschnitt liegt leicht über, die Unfalldichte hingegen unter dem Durchschnitt. Derzeit finden Gespräche zwischen dem Land Kärnten, der Asfinag und meinem Ministerium zur Verbesserung der Situation auf der B 317 beziehungsweise S 37 statt.

Zu den Fragen 11 und 12:

Für die genannten Neubaustrecken liegen naturgemäß noch keine Verkehrsbelastungszahlen vor. Für die Verkehrsbelastung in den Korridoren wird auf die aktuellen Verkehrszählungen der Länder verwiesen.

Zu den Fragen 13 und 14:

Eine detaillierte Auswertung der Störursachen jeder einzelnen Störung ist im vorgegebenen Zeitrahmen einer Dringlichen Anfrage jedenfalls nicht möglich; dafür waren die wenigen Stunden doch ein Stück weit zu kurz. Generell darf ich Ihnen mitteilen: Im Jahr 2025 erreichten rund 94 Prozent der Züge ihr Ziel pünktlich – 94 Prozent der Züge pünktlich. *(Beifall bei der SPÖ sowie der Bundesrätin Miesenberger [ÖVP/OÖ].)*

Damit zählen die ÖBB zu den pünktlichsten Bahnen in ganz Europa. Es wird seitens der ÖBB laufend an Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität gearbeitet, das ist auch von mir mit Nachdruck so gewünscht und wird auch eingehalten. In allen Bereichen der Fahrzeugwartung wurden die Prozesse optimiert, um ausreichend Kapazitäten sowohl im Personenbereich als auch im Werkstätten- und Materialbereich zur Verfügung zu haben. Hinsichtlich des Ersatzteilmanagements wurde die Lagerhaltung verbessert und die Beschaffungsvorgänge wurden ausgeweitet, um höhere Resilienz im Falle externer Einflussfaktoren bieten zu können.

Zu Frage 15:

Die ÖBB haben bis 2030 rund 6,1 Milliarden Euro für die Modernisierung und Erweiterung der Flotte budgetiert. Im Nahverkehr wurden 255, im Fernverkehr 77 und im Nachtverkehr 11 Garnituren bestellt. Die Garnituren werden streckenübergreifend eingesetzt. – Jedenfalls ist das, meine ich, eine sehr gute Nachricht für alle, die die ÖBB täglich nützen müssen.

Zu Frage 16:

Die Bedingungen für den Schienenersatzverkehr sind in den Verkehrsdienstverträgen geregelt und sehen jedenfalls eine qualitative und lückenlose Erbringung sowie Mindeststandards vor. Die Qualität wird

regelmäßig kontrolliert; bei Abweichung und Nichterbringung kommt es zu Pönalen.

Zu den Fragen 17 und 18:

Das fällt nicht in die Zuständigkeit meines Ressorts.

Zu den Fragen 19 bis 21:

Sämtliche Straßen in der Verantwortung des Bundes unterliegen bereits einer Mautpflicht. Eine gleichartige Bemautung für Landes- und Gemeindestraßen fällt in Gesetzgebung und Vollziehung in die Kompetenz der Länder.

Zu Frage 22:

Auf meine Initiative hin hat das Ministerium unter dem gemeinsamen Dach E-Move Austria mehrere Aspekte der E-Mobilität gebündelt, darunter die Säulen E-Charge – alle Maßnahmen zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur –, E-Bus – alle Maßnahmen zum Umstieg von konventionellen auf emissionsfreie Antriebe bei Bussen –, E-Truck – alle Maßnahmen zum Umstieg von konventionellen auf emissionsfreie Antriebe bei Lkws – sowie E-Ride – alle Maßnahmen zum Umstieg auf individuelle E-Fahrzeuge im privaten und betrieblichen Kontext. In Enin werden emissionsfreie Technologien so wie etwa die batterieelektrische Technologie, Wasserstoffbrennstoffzellen oder Oberleitungs-Lkws gefördert. Auch ermöglicht das BMIMI im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive 2025 innerhalb der Säule E-Ride eine Förderung der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge.

Zu den Fragen 23 und 24:

Aktuell arbeitet mein Ministerium an der Entscheidungsfindung zur Überarbeitung der CO₂-Standards für Hersteller von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Umsetzung der EU-Verordnung mit. Zudem können

sogenannte erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs wie E-Fuels auf die Ziele der Kraftstoffverordnung in gleicher Weise angerechnet werden wie Strom für E-Fahrzeuge. Mein Ministerium ermöglicht im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive 2025 innerhalb der Säule E-Ride die Förderung von Ladeinfrastruktur für Private, aber auch für Betriebe, Gebietskörperschaften und auch Vereine. Dieses kann sowohl von rein elektrischen Fahrzeugen als auch in Plug-in-Hybridfahrzeugen in Kombination mit anderen Treibstoffarten genutzt werden. Innerhalb der Säule E-Truck findet sich so zum Beispiel das Förderungsprogramm Enin, Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur; in diesem Programm wurden bisher insgesamt 14 Ausschreibungen durchgeführt, von denen fünf leichte Nutzfahrzeuge auf N1-Basis adressiert wurden.

Zu Unterpunkt a: Der kurzen Zeitspanne für die Beantwortung der Anfrage geschuldet kann derzeit keine exakte Zahl hinsichtlich der aktuellen Zulassungen genannt werden.

Zu Unterpunkt b: Mit Stand Jänner 2026 sind 53 Pkw mit Brennstoffzelle zugelassen. Aktuell sind keine öffentlichen Wasserstofftankstellen in Betrieb beziehungsweise Neueröffnungen bekannt.

Zu den Fragen 25 und 26:

Neuerlich der kurzen Zeitspanne für die Beantwortung der Anfrage geschuldet, kann hierzu derzeit keine exakte zusammenfassende Zahl genannt werden. Der Standort Hausruck verfügt über zehn Ladeplätze für E-Lkws, der Standort Roggendorf verfügt über drei E-Schnellladevorrichtungen und acht Overnight-Ladevorrichtungen für Lkws. Aktuell stehen an 44 Raststationen und an einem Asfinag-Rastplatz Ladestationen mit insgesamt über 300 Ladepunkten für Elektroautos zur Verfügung.

Zu den Fragen 27 bis 30:

Mit Stand Jänner 2026 sind 530 rein batterieelektrisch betriebene schwere Nutzfahrzeuge der Klassen N2 und N3 zugelassen; mit Stand Jänner 2026 sind 17 748 rein batterieelektrisch betriebene leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N1 zugelassen; mit gleichem Stand, Jänner 2026, sind 261 897 rein batterieelektrisch betriebene Pkws der Klasse M1 zugelassen; mit Stand – ebenfalls – Jänner 2026 sind 617 rein batterieelektrisch betriebene Busse der Klassen M2 und M3 zugelassen.

Zu Frage 31:

Im Regierungsprogramm hat sich die Bundesregierung dazu bekannt, keine Gigaliner auf österreichischen Straßen zuzulassen.

Zu Frage 32:

Ich habe mich immer klar für Planungs- und Investitionssicherheit für Menschen und die Automobilbranche ausgesprochen.

Zu den Fragen 33 bis 38:

Die Regierungsvorlage zur 36. Novelle der Straßenverkehrsordnung wurde im Februar vom Ministerrat beschlossen und liegt aktuell dem Parlament zu Beratungen vor.

Zu Frage 39:

Für das Jahr 2025 liegen meinem Haus noch keine Zahlen dazu vor.

Zu Frage 40:

Die Novellierung der Straßenverkehrsordnung schafft klare Rahmenbedingungen. Es ist davon auszugehen, dass viele Lieferdienste wie in der Vergangenheit wieder auf E-Bikes zurückgreifen, wie es auch in anderen

Ländern schon üblich ist. Wir sind hierzu aber in engem Austausch mit den Plattformen sowie mit den Gewerkschaften.

Zu Frage 45:

Einige Städte, beispielsweise Wien, Graz oder Innsbruck, haben dazu ihr öffentliches Interesse bekundet. Laut einer Aussendung des Städtebunds sind es mehr als 20 Städte und Gemeinden.

Zu den Fragen 46 bis 48:

Das fällt in die Zuständigkeit der Städte und Gemeinden.

Zu den Fragen 49 und 50:

Das multifunktionale Transitmanagement ist die kurz- und mittelfristige Verbesserung des Verkehrsflusses im Transit- und Reiseverkehr sowie die Vermeidung beziehungsweise Verringerung von Ausweichverkehren und somit eine Entlastung der Menschen in den Anrainergemeinden. Das Programm umfasst eine Vielzahl von kurz- und mittelfristig umsetzbaren baulichen und verkehrslenkenden Projekten sowie noch mehr Qualität von Verkehrsinformation und Reisezeitprognosen. Die Optimierung von Kontrollmaßnahmen sowie die Anpassung von Beschränkungen und Verboten sind ebenfalls ein Teil des Pakets, für dessen Umsetzung neben der Asfinag das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur sowie die jeweiligen Bundesländer verantwortlich zeichnen. Hinsichtlich der Installation von intelligenten Ampelsystemen darf ich Sie auf die Zuständigkeit der Städte und Länder verweisen.

Zu den Fragen 51 und 52:

Derzeit sind keine diesbezüglichen Maßnahmen geplant.

Zur Frage 53:

Auf nationaler Ebene wird das Thema automatisierte Mobilität maßgeblich von mir und meinem Ressort intensiv unterstützt. Nach zwei konkreten Aktionsplänen, in denen Testumgebungen etabliert wurden, rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen und viel in die heimische Technologiekompetenz investiert wurde, laufen derzeit unter anderem folgende Schlüsselaktivitäten: Evaluierung des Rechtsrahmens erfolgt derzeit intensivst, Leitprojekt automatisierte Busse, Projekt Roberta – vier Testthemen in der Steiermark, Kärnten, Oberösterreich und Tirol –, Saam Austria, Strategische Allianz automatisierte Mobilität – von meinem Ministerium initiiertes Netzwerk für die Kooperation von Schlüsselakteuren im Themenbereich – und zuletzt Ausrollen und Betrieb einer C-ITS-Infrastruktur am österreichischen Straßennetz für den direkten Datenaustausch zwischen Fahrzeugen und der Infrastruktur. *(Vizepräsidentin **Schwarz-Fuchs** übernimmt den Vorsitz.)*

Zur Frage 54:

Das Themenfeld Aus- und Weiterbildung ist ein zentraler Bereich der Logistikstandortstrategie des Ministeriums, welche im Juni 2026, also auch in Kürze, der Öffentlichkeit vorgestellt werden soll.

Zur Frage 55 – wir kommen Richtung Ende:

Es handelt sich um Unionsrecht, daher ist eine nationale inhaltliche Gestaltung nicht möglich.

Zu den Fragen 56 bis 58:

Die Asfinag hat sich zum Ziel gesetzt, 1 000 zusätzliche Lkw-Stellplätze bis 2035 zu realisieren. Das entspricht einem Zuwachs von rund 10 Prozent. Dieser Ausbauplan ist im Bauprogramm der Asfinag verankert, einige Projekte wurden

bereits realisiert, zum Beispiel auf der A 8 der Truck-Stop Hausruck oder auf der A 1 der Rastplatz Roggendorf. Weiters sind der Neubau der A 14, Rastplätze Wallgau Süd und Nord, in Umsetzung. Alle Lkw-Rastanlagen verfügen über WC und Dusche und weitere Services wie WLAN, Kaffeeautomaten et cetera. Übernachtungsmöglichkeiten stehen teilweise zur Verfügung, werden aber nicht in größerem Ausmaß nachgefragt.

Zur Frage 59:

Die Vollziehung des AWG fällt bitte nicht in meine Ressortzuständigkeit.

Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit. *(Beifall bei der SPÖ, bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP sowie der Bundesrätin Deutsch [NEOS/W].)*

16.43

Vizepräsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Vielen Dank, Herr Bundesminister.

Wir gehen nun in die Debatte ein.

Ich mache darauf aufmerksam, dass gemäß § 61 Abs. 7 der Geschäftsordnung die Redezeit eines jeden Bundesrates mit insgesamt 20 Minuten begrenzt ist.

Zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Peter Samt. Ich erteile dieses.

RN/83

16.43

Bundesrat Peter Samt (FPÖ, Steiermark): Danke, Frau Vizepräsidentin. Herr Minister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Ja, es ist eine umfangreiche Dringliche Anfrage, ich gebe es zu, aber es sind doch einige Punkte, die zu klären sind.

Ich möchte es gleich zu Beginn erwähnen, weil wir ja jetzt zuletzt auch noch über die zusätzlichen Übernachtungsmöglichkeiten für Lkws gesprochen haben: bis 2035, wenn ich es richtig verstanden habe, 10 Prozent. Also 10 Prozent, das klingt jetzt nicht gerade nach aufregend viel, weil mir die Änderung der StVO vor allem in Richtung der Ruhezeiten und der sonstigen Bedingnisse, die jetzt auf Lkw-Fahrer zukommen, doch überzogen scheint, wie es Kollege Bernard schon festgestellt hat. Deswegen glaube ich, man wird da doch noch einmal darüber reden müssen, wie weit man da Einfluss nehmen kann, denn widersinnige Übernachtungsbelege von der eigenen Ehefrau oder eben von Hotels, weil man als Lkw-Fahrer halt nirgends mehr einen Platz kriegt, oder dass man dann halt ein E-Bike oder einen Scooter mitnehmen muss, das finde ich also für die Lkw-Fahrer selber nicht nur aufwendig, sondern auch schwer überzogen. Ich glaube, da muss man weiter reden und das darf man nicht so stehen lassen.

Was mir gefällt, ist die Aussage des Herrn Ministers, dass seine Entscheidungen mit dem Kopf und nicht mit dem Bauch getroffen werden. Das ist, würde ich sagen, loblich. Manchmal braucht man aber für gewisse Entscheidungen halt irgendwie den Bauch auch (*Ruf bei der ÖVP: Wieso?*), aber ich verstehe natürlich die laufende Situation mit einem Budget, das möglicherweise alle Begehrlichkeiten in irgendeiner Form jetzt berücksichtigen sollte, und zwar Begehrlichkeiten, die ja durch eine Bundesregierung – und vor allem durch ein Verkehrsministerium – entstanden oder vorhanden sind, das eindeutig den Autofahrer nicht wirklich am Radar gehabt hat.

Zur Größenordnung, die du erwähnt hast, die 30 Milliarden Euro, die jetzt bis 2035 in die Hand genommen werden sollten: 30 Milliarden Euro klingt für einen Normalsterblichen unglaublich viel, aber natürlich ist das im Straßenbau und wenn man das österreichweit sieht wahrscheinlich doch wieder nicht so viel. Ich gehe davon aus, dass man möglicherweise damit tatsächlich nicht alle

Begehrlichkeiten wird abdecken können, oder eben die Zeiträume, in denen die Geschichten realisiert werden, dann halt wieder um fünf oder möglicherweise sogar zehn Jahre verschoben werden. Wir wissen aber, dass wir viele Stellen in Österreich haben, wo man einfach wirklich nicht mehr zehn Jahre warten kann, dass tatsächlich Erleichterungen für die Pendler, aber auch für die Anrainer von hochrangigen Verkehrsstrecken, zu erreichen sind.

Wir werden auch nicht – auch wenn das jetzt der ausdrückliche Wunsch von grüner Politik ist – alles auf die Schiene stellen können, denn ich glaube, dafür, dass das auch so funktioniert, wie das wünschenswert wäre oder – und das muss man ja auch im Kopf behalten – für die Unternehmer selber dann auch leistbar ist, denn auch das wird ja Geld kosten, brauchen wir massive Investitionen. Wenn man sich allerdings die Spritpreisentwicklungen anschaut, kann ich mir doch vorstellen, dass vielleicht das Zufahren mit dem Lkw dann wirklich bald billiger wird, aber das ist ja nicht das Ziel, das wir vor Augen haben.

Wir wissen ja, dass die jetzige Situation der Preiserhöhungen dem grünen Grundgedanken sehr stark in die richtige Richtung spielt, aber das ist nicht unsere Anschauung, dass das der richtige Zugang ist, dass wir einfach davon ausgehen, dass man die Spritpreise so weit erhöht, dass man dann sowieso bald nur mehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, so es geht, fährt. Am Land, glaubt es mir, wird das niemals funktionieren, da wird man auf die individuelle Mobilität angewiesen sein – und da sage ich jetzt auch: nicht unbedingt mit Verbrennungsmotoren, aber auch da ist ja die Frage, wie das wirklich weitergeht.

Diese Frage wurde so ein bisschen vage beantwortet, in Bezug auf den Zugang, wie man jetzt zu dem Unionsprojekt steht, dass man die Zulassungsfähigkeit von Verbrennungsmotoren nach 2035 einschränken, wenn nicht sogar

entfernen will. Also dass das der richtige Zugang sein wird, glaube ich nicht, denn, und das ist ja genau der Punkt, wir reden ja auch von Möglichkeiten – da haben wir ja auch die entsprechenden Fragen gehabt –, dass man alternative Kraftstoffe durchaus verwenden kann. E-Fuels sind Alternativen, aber natürlich ist auch die Elektromobilität eine Alternative, aber, glaubt es mir – das sage ich jetzt als Techniker –, die E-Mobilität ist nicht zu Ende gedacht, denn das Problem ist die Energiequelle. Die Energiequelle ist nicht wirklich besonders optimal, da wir ja in Wirklichkeit mit der batteriebetriebenen E-Mobilität Entsorgungsprobleme, aber auch Beschaffungsprobleme für die Grundbaustoffe dieser Batterien schaffen werden. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Das ist aber nichts tatsächlich Neues, also ich habe das in diesem Haus schon erlebt, dass Diskussionen geführt wurden. Das ist jetzt doch schon über fünf Jahre her, dass wir über Wasserstoff gesprochen haben. Damals war also auch vor allem von den Grünen die Ablehnung die, dass es geheißen hat, Wasserstoff können wir ja nicht nehmen, denn das wird ja mit Gas erzeugt – was ja damals schon nicht gestimmt hat und was jetzt noch immer nicht stimmt. *(Ruf bei den Grünen: In Österreich ... !)*

Denken wir jetzt nicht gleich zu Ende beziehungsweise denken wir ein bisschen weiter! Ich erinnere mich, dass in Algerien ein Großprojekt mit EU-Beteiligung am Laufen ist, in dem in der Wüste vor allem über flächendeckende Fotovoltaikanlagen Wasserstoff erzeugt wird, der über eine geplante Pipeline über Italien, Österreich, Deutschland bis in Richtung der Benelux-Länder reichen wird. Da stellt sich jetzt schon die Frage, und das ist ja auch Teil der Geschichte, die wir da beantwortet bekommen haben: Es gibt jetzt schon 617 E-Busse. Die Frage ist – das haben wir, glaube ich, noch nicht berücksichtigt –: elektroangetriebene Busse mit Wasserstoff?

Ich frage das deswegen, weil in Graz zum Beispiel die einzige Wasserstofftankstelle, die es gegeben hat, zugesperrt wurde. (*Zwischenruf bei der ÖVP.*) Es gibt schon eine, die ist ja experimentell, in der TU, aber es hat in Graz, wer das kennt, bei einem großen Markt eine Wasserstofftankstelle gegeben, die von der OMV zugesperrt worden ist, weil es halt in ganz Graz nur zwei oder drei Autos gegeben hat, die E-Mobilität mit wasserstoffbetriebenen Technologien, also mit einer Brennstoffzelle betrieben haben. Wir wissen aber, dass vor allem im Bereich der Lkws und auch im Bereich der Busse die Brennstoffzelle, die von Wasserstoff versorgt wird, ein wirkliches Zukunftsthema ist. Ich glaube, wir müssen uns da dranhalten.

Herr Minister! Du hast uns da Zahlen über die zugelassenen Lkws – 530 Lkws der Klasse M2 und M3 und E-Lkws unter 3,5 Tonnen – genannt. Wenn ich es richtig verstanden habe, sind das ziemlich viele, annähernd 17 000. Die Frage ist: Wo werden die österreichweit aufgeladen werden, und zwar in einem vernünftigen Zeitraum? Wir gehen nicht davon aus, dass jeder Parkplatz der Asfinag mit einer Schnellladestation für einen Schwer-Lkw ausgerüstet ist, sprich mit einer Ladefähigkeit von 150 Kilowatt pro Stunde. Das heißt, wir werden da ein Manko haben. Wir haben ein Manko mit der Infrastruktur und die E-Infrastruktur ist einer der teuersten, die es gibt. Ganz zu schweigen jetzt vom Preis, über den rede ich ja noch nicht, das ist ja noch ein ganz anderes Kapitel.

Ich will aber noch einmal auf die Straßenbautätigkeit zurückkommen. Das, was mir abgegangen ist, und da frage ich jetzt einfach nach – es hat ja bei uns in der Steiermark mit unserem Landeshauptmann und mit der Landesrätin Gespräche gegeben – ist vor allem der Ausbau der A 9. Die A 9 wurde von Frau Minister Gewessler terminiert, sie ist bereits im Sinne von Planungsarbeiten geplant gewesen. Das heißt, das Ding war bis zum Start der Umsetzung, also sprich bis zum Beginn von irgendwelchen Verhandlungen mit Grundstücksbesitzern und

so weiter, ja schon durchgeplant. Das heißt also, die Planung brauchen wir ja jetzt nicht mehr zu machen. Die Frage ist: Ist der Zeithorizont, der jetzt mit Baustart 2030 kolportiert wurde, noch realistisch? Ist das in dem Bauplan der Asfinag drinnen? Das habe ich jetzt nicht gehört. Ich habe es nicht überhört, ich habe es einfach nicht gehört.

Das ist für uns im Süden der Steiermark ein unabdingbares Projekt, denn dort spielen sich jeden Tag unter der Woche wirklich, ja, Dramen ab – Dramen ist jetzt übertrieben, ich bin kein Dramaturg, ich bin ein Mensch, der technisch sehr stark im Leben steht –, dort geht keiner mehr hin, keiner fährt mehr in aller Früh oder am Nachmittag in den Bereich hin, denn das Ding steht, weil es ja von der Stadtgrenze bis fast nach Leibnitz teilweise nur zweispurig ist. Also ich glaube, dass wir da dringlich Handlungsbedarf haben.

Bei den Fragen 23 und 24: Oberleitungsmodelle werden auch noch gefördert. Das finde ich zwar persönlich recht sympathisch, denn das hat es in Graz auch einmal gegeben, aber da war ich noch ein kleiner Bub, da bin ich auf dem Schoß meiner Mutter gesessen. In Städten, die halt keine Straßenbahnen gehabt haben, die also nicht zumindest die Größenordnung von Wien haben, war es damals eine Ersatzlösung für städtische Beförderungsmittel. Damals, vor vielen Jahren, war das vielleicht noch machbar. Als ich unlängst in Salzburg gewesen bin, habe ich gesehen, dass sich O-Busse, wie wir sie damals genannt haben – also Oberleitungsbusse –, in einer Innenstadt verkehrstechnisch schon relativ schwertun, denn sie sind ja eigentlich an die Fahrfläche, die ihnen zur Verfügung steht, gebunden. Nicht überall ist der Platz, dass man eigene Fahrspuren für Autobusse macht, in Graz ist es gegangen. Da ist die Innenstadt demnächst tot, auch da wissen wir, woher das Verursacherprinzip kommt.

Was für mich jetzt noch offengeblieben ist: Wir sehen viele, viele Ankündigungen, die Umsetzungen werden teilweise weiter hinaus verschoben –

was ich theoretisch noch verstehen kann, weil es ein praktisches Geldproblem ist –, aber, und das war ja der Grund unserer Anfrage, es hat uns schon ein bisschen der absolute Wille zum Umsetzen dieser längst fälligen Infrastrukturmaßnahmen gefehlt. Das war auch ein bisschen der Vorwurf, den wir heute schon gebracht haben. Deswegen bitte ich, dass wir auch weiterhin nicht nur klare Antworten kriegen, wie es jetzt wirklich weitergeht, sondern dass unsere Länder auch klare Antworten für den Ausbau ihrer Verkehrsstrecken und für die Hochleistungsverbindungen auf der Bahn kriegen.

Die Koralmbahn haben wir ja jetzt eröffnet. Vielleicht noch ein kleines Schmankerl am Rande: Wir haben jetzt festgestellt, dass wir doch nicht mit 250 durch den Tunnel fahren werden, weil der Luftwiderstand der Züge, die dort fahren, so stark ansteigt, dass die Dinger dann so viel Strom brauchen, dass das dann wirklich unwirtschaftlich wird. Deswegen ist es besser, wir fahren nur mit 200 oder 220. – Das ist für mich ein bisschen eine Armutserklärung für eine Planung, denn ich muss ja damit rechnen. Ich weiß jetzt nicht, vor wie vielen Jahrzehnten der Zuggtunnel Calais-Dover schon gebaut worden ist. Dort hat man das gewusst, dort macht man das, dass man sozusagen die Luft vor dem Zug evakuiert, damit der Luftwiderstand nicht so hoch ist. Wir haben jetzt 30 Jahre danach einen Tunnel und stellen fest: Ups! Wir fahren mit 250 und haben jetzt einen hohen Luftwiderstand! – Also das hätte man vorher wissen müssen. Da fehlen mir ein bisschen die Gedanken dazu. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Wie gesagt, ein Thema, an dem ich dranbleiben werde, auch schon aufgrund der Vertretung meines Bundeslandes – da sind wir wieder beim Föderalismus, den wir hier vertreten –, ist, dass wir doch bitten, dass diese Projekte jetzt tatsächlich umgesetzt werden, dass man sichtbar merkt: Das wird jetzt umgesetzt und das wird gemacht. Ich glaube, für die Menschen da draußen, die wir hier vertreten, ist das ganz wichtig. Pendler brauchen halt einen Verkehrsweg, wenn sie keinen öffentlichen Zugang zu Straßen haben. Sie

brauchen zumindest einen gescheiten Verkehrsweg bis zu einem Pendlerparkplatz, dass sie dann in einen Zug steigen können, wenn sie weiter auspendeln müssen. Viele pendeln ja auch nach Österreich ein, ich denke an den südsteirischen Raum, da kommen sie auch von Slowenien herauf und stehen dann da bei uns im Stau. Das heißt, da haben wir sehr viel Handlungsbedarf.

Ich bitte Sie, dass wir weiter dranbleiben und dass wir diese Projekte starten. Vielleicht kriegen wir noch Informationen wegen der A 9, wie es da realistisch aussieht. – Danke schön. *(Beifall bei der FPÖ.)*

16.59

Vizepräsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Bernhard Ruf. Ich erteile dieses.

RN/84

16.59

Bundesrat Mag. Bernhard Ruf (ÖVP, Oberösterreich): Geschätztes Präsidium! Werter Herr Minister! Herzlichen Dank für die akkurate und wirklich gute Beantwortung der Fragen und auch für den bekundeten Umsetzungswillen, den Sie hier an den Tag gelegt haben. Liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Zuschauerinnen und Zuschauer, ob freiwillig oder unfreiwillig hier im Saal und vor den Bildschirmen! Es lebe der Bundesrat, es lebe der Parlamentarismus, es lebe die Demokratie! *(Beifall bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP.)*

Es leben auch ihre Instrumente, zum Beispiel Dringliche Anfragen. Diese nutzt die FPÖ in letzter Zeit ja immer wieder und versucht damit nicht nur ihr Personal rhetorisch zu schulen, sondern auch ihre Standpunkte für die Öffentlichkeit, besser gesagt für FPÖ-TV, aufzubereiten. Sie zeigt dadurch aber auch ihre Doppelbödigkeit, ihre Doppelzüngigkeit und auch ihre Doppelmoral.

Die von Kollegen Bernard verkündete Zornesröte sollte in Wirklichkeit eine Schamesröte sein! Die FPÖ ist nämlich so eine politische Mogelpackung, die ihren Wählern fünf gute Jahre versprochen hat, aber zu feig – oder wie es Lothar Höbelt in einem „Presse“-Interview gesagt hat, zu „gierig“ – war, die dafür notwendige und damit verbundene Verantwortung zu übernehmen.

Während sie in verschiedenen Landesregierungen das Verkehrsressort besetzt, dabei aber wenig vom Fleck kommt, dafür aber wenig Kritik duldet, wird hier im Bundesrat die funktionierende Regierungsarbeit permanent schlechtgemacht. Aber die Wahrheit ist eine Tochter der Zeit (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Das ist aber schlecht für euch!*), und die Leute werden Ihre künstliche Aufgeregtheit und Ihre Erregung auf Dauer nicht gutheißen (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Der Faktor Zeit wird euch pensionieren, das kann ich dir sagen!*), denn sie lassen sich unser wunderschönes Österreich, unser herzhaftes Heimatland und ihre gut funktionierende Gesellschaft nicht krankreden! (*Beifall bei ÖVP und SPÖ.*)

Ich empfehle der FPÖ einen Blick über den Tellerrand, zum Beispiel nach Deutschland. Dort darf man zwar auf der Autobahn so schnell fahren, wie man möchte, kann das aber größtenteils nicht, weil die Straßen in schlechtem Zustand sind. Während wir es nämlich geschafft haben, ein funktionierendes Mautsystem einzuführen, ist der große Nachbar leider daran gescheitert. Während bei uns dadurch Rastplätze, Autobahnen, Brücken auf der Höhe der Zeit sind, sind diese anderswo in abenteuerlichem Zustand. (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Dort regiert auch die CDU, na! Das ist ja das Problem! Die deutsche ÖVP!*)

Während die ÖBB, die aufgrund der erfolgreichen Reform aus dem Jahr 2003 und eines Rekordinvestitionsvolumens ein erfolgreiches europäisches Eisenbahnunternehmen geworden sind, während also die ÖBB massiv in Zukunftsprojekte investieren und dank Waltraud Klasnic und Jörg Haider heuer

zum Beispiel den Koralmtunnel eröffnen konnten, grundelt die Deutsche Bahn herum und kämpft mit technischen und infrastrukturellen Problemen, massiven Verspätungen und noch massiverem Vertrauensverlust.

Liebe selbstverschuldet regierungsverantwortungslose FPÖ, wir brauchen in Zeiten wie diesen niemanden, der mit der Lupe – Lupe haben wir heute schon gehabt – Schlaglöcher sucht, sondern wir brauchen solide Politik für eine zukunftsfitte Infrastruktur.

Diese Regierung nimmt ihre Verantwortung wahr. Die kommende Novelle der StVO zum Beispiel, die Sie jetzt schon madig machen wollen, wird für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen. Das von Ihnen angesprochene Zufahrtsmanagement wurde nämlich im Gesetzwerdungsprozess noch nachgeschärft, und durch die nun gesetzlich verankerte Bedarfsprüfung und durch die klare Ausschilderung und Behördenzuständigkeit wird gewährleistet, dass sie dort, wo sie sinnvoll ist – und das wird durchaus auch in Wels der Fall sein, wo ja die FPÖ den Bürgermeister stellt –, auch ordnungsgemäß und rechtlich einwandfrei funktioniert.

Die oft unterschätzten Scooter und vor allem E-Scooter bekommen durch sinnvolle Vorschriften mehr Sicherheit, sodass dadurch verursachte Todesopfer, deren ich leider einige kenne, nicht mehr beziehungsweise nicht mehr so häufig Familien in großes Leid und Trauer stürzen.

Das intelligente Verkehrssystemgesetz, das parallel zur Novelle der Straßenverkehrsordnung auf den Weg gebracht wurde, wird ein besseres Transitmanagement und verlässliche Navigation ermöglichen, dadurch werden nämlich Verkehrsdaten strukturiert nutzbar gemacht und so im Sinne der Bevölkerung eingesetzt.

Künftig sind zum Beispiel Navigationsdienste verpflichtet, behördlich angeordnete Sperren, etwa Abfahrtssperren für den Transitverkehr in Tirol, anzuzeigen, sofern diese digital über den nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden. Dadurch wird eben verhindert, dass Ausweichverkehr durch die Ortsgebiete geleitet wird.

So stärkt das Gesetz das gezielte Transitmanagement auf besonders belasteten Strecken wie der Brennerautobahn oder auch der Tauernautobahn. Es schafft die rechtlichen und technischen Voraussetzungen, um Verkehr künftig durch das intelligente Zusammenspiel von Infrastruktur und Fahrzeugen effizienter zu steuern. Damit wird auch die Grundlage für weiterführende Projekte, wie eine intelligente Südosttangente, gelegt, die im Zusammenhang mit dem Ausbau der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße vorangetrieben werden soll. Das IVS-Gesetz stellt somit eben einen wesentlichen Schritt für eine moderne, digitale Verkehrssteuerung dar.

Apropos moderne Verkehrswege: Die Asfinag, die dank unseres Mautsystems sehr gut aufgestellt ist, investiert weiter in Innovation. Auf unseren Hauptverkehrsrouten sind weitere Schnelllader auf dem Weg, wobei dafür noch diverse Gesetzesänderungen notwendig werden. So gilt bei uns vor und nach Autobahntankstellen ja eine Schutzzone von 90 Kilometern, in denen sich kein weiterer Energielieferant niederlassen dürfte. Auch hier sind noch Ausnahmen auf dem Weg, wie ich gehört habe.

Das sind nur einige Maßnahmen, die zeigen, dass wir für einen zukunftsfiten Staat und für eine zukunftsfitte Verkehrspolitik eben keine Schwarz-Weiß-Malerei und keine Aufregung à la FPÖ brauchen, sondern einen bunten Maßnahmenmix, der allen Verkehrsteilnehmern gerecht wird und freie Auswahlmöglichkeiten gewährt. *(Beifall des Bundesrates Tiefnig [ÖVP/ÖÖ]. –*

Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: *Regenbogenzebrastreifen, oder was ist ein bunter Verkehrsmix?!*)

Nach dem Ende dieser Dringlichen Anfrage zum Beispiel kann ich für den notwendigen Weg zum Bahnhof mittlerweile nicht nur zwischen Uber und Bolt, sondern auch zwischen U-Bahn, Leih-E-Scooter, Leih-Fahrrad – ob mit E oder ohne E – wählen, und Gott sei Dank kann ich auch zwischen ÖBB und Westbahn wählen.

Freier Markt und Wettbewerb sind nämlich eine gute Sache, was mich wieder zur Doppelbödigkeit der FPÖ zurückbringt: Einerseits permanent für Verbrenner lobbyieren und andererseits bei Benzinpreisschwankungen, die der Sturheit mächtiger, teilweise von der FPÖ verehrten Männern geschuldet sind, dann kommunistische Eingriffe fordern, ist gelinde gesagt populistisch, verwerflich und geradezu politisch schizophren. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Der Höhepunkt der *(den Begriff als Schizophrenie aussprechend)* Schizophrenie und Doppelbödigkeit ist allerdings der Umgang der FPÖ mit den Gigalintern.

(Bundesrat Spanring [FPÖ/NÖ]: Ich habe immer geglaubt, es heißt (den Begriff als Schizophrenie aussprechend) Schizophrenie! Man kann von Lehrern so viel lernen!) – Ja, ich hab noch eine Lehrstunde! Mit maßlosem Erstaunen und Verwunderung lese ich in eurem heutigen Antrag – und auch Frage 31 nimmt darauf Bezug –: „Während die Bundesregierung auf der einen Seite Überregulierung zulässt, verbietet sie sinnvolle Innovationen auf der anderen Seite. So sind in anderen EU-Ländern sogenannte Gigaliner – LKW mit einer Länge von über 25 Meter – (Lang LKW) erfolgreich im Einsatz und reduzieren aufgrund ihrer zusätzlichen Ladekapazität die Anzahl an Ladungen, Fahrten und damit auch Schadstoffausstoß – in Österreich sind diese jedoch verboten.“ – Zitatende. Das ist jetzt aus eurem Dringlichen Antrag.

Vor zwei Jahren hat Ihr EU-Verkehrssprecher Haider die EU-Kommission noch für ihre Gigaliner-Ideen gerügt. *(Der Redner hält einen Ausdruck einer Presseaussendung in die Höhe.)* „Keine EU-Gigaliner auf Österreichs Straßen!“ hieß es da noch, und weiter, Milliarden müssten in Infrastruktur investiert werden. „Vor allem für das Nadelöhr am Brenner aber auch andere stark belastete Verkehrsrouten in Österreich bedeute dies starke finanzielle Belastungen und Beeinträchtigungen der Anrainer.“ – Zitatende. Und das wollen Sie jetzt als sinnvolle Innovation verkaufen? Das ist also Doppelbödigkeit, Doppelzüngigkeit, Doppelmoral, und das oft gepaart mit Halbstärke, Halbwissen, Halbherzigkeit.

Ich bin für differenzierte Auseinandersetzung, so wie sie etwa der ÖAMTC in seiner letzten „Auto Touring“-Zeitschrift pflegt: transparente Gegenüberstellung der Kosten von E-Autos und Verbrennern desselben Produkts und spannende Erkenntnisse bei diesen Kosten, die damit à la longue verbunden sind, also dringende Leseempfehlung meinerseits.

Zum Abschluss noch etwas Faszinierendes, vielleicht eine kleine Produktplatzierung: Die Technologieoffenheit des BMW-Konzerns hat zu einem Produkt geführt, das ich gestern testen durfte, dem neuen iX3. Der Motor wird in Steyr produziert und kommt mit zweimal 10 Minuten Laden nach Rom, ganz unabhängig von Ölmultis und raffinierten Raffinerien. Der ist mit seinen 805 Kilometern Reichweite ein Meilenstein der Entwicklung, mit Know-how made in Austria.

Das ist es, was Österreich ausmacht. *(Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Kann sich sicher jeder Österreicher leisten! Was kostet er denn? Weißt du, was der kostet?)* – Ja, so 62 000 Euro. *(Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Na ja, das ist ja! Werden wir gleich - -! – Weitere Zwischenrufe bei der FPÖ.)* – Ich weiß, das kann sich keiner - -! Ich weiß das schon.

Ich will nur sagen: Was Österreich ausmacht, sind intelligente Entwicklungen, die besten Ideen und zukunftsorientierte Entscheidungen – und so verstehe ich auch mein Politikverständnis.

In diesem Sinne: Es lebe die beherzte, mutige Demokratie, es lebe der gelebte Parlamentarismus und es lebe der bunte Bundesrat! – Danke. *(Beifall bei der ÖVP und bei Mitgliedern des Bundesrates von der SPÖ.)*

17.10

Vizepräsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Bundesrätin Mag. Bernadette Kerschler. Ich erteile dieses.

RN/85

17.10

Bundesrätin Mag. Bernadette Kerschler (SPÖ, Steiermark): Vielen Dank, Frau Vizepräsidentin! Herr Bundesminister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuhörende! Vielen Dank für die Aufmerksamkeit. Ich bin immer sehr froh, wenn es Dringliche Anfragen gibt, denn diese sind ja auch ein Teil unserer gelebten Demokratie.

Eigentlich muss man sich wundern, dass ich immer wieder pünktlich von der Südsteiermark hierher nach Wien komme, denn so wie die Anfrage und die ersten Redebeiträge gestaltet waren, dürfte das mit unserem Verkehrssystem ja gar nicht funktionieren (*Bundesrat **Samt** [FPÖ/Stmk.]: Was genau?*), weder auf der Schiene noch auf der Straße. Ich bin manchmal mit dem Auto und manchmal mit der ÖBB unterwegs, und es funktioniert. Es funktioniert immer pünktlich, und es ist gut, dass es in Österreich so funktioniert. *(Beifall bei der SPÖ sowie des Bundesrates **Weber** [ÖVP/NÖ].)*

Das heißt aber natürlich nicht, dass es keine Herausforderungen gibt. Es gibt genug Herausforderungen. In der Dringlichen Anfrage wurde mehrmals die

Vorgängerin unseres Bundesministers angesprochen. Jetzt haben wir einen Bundesminister im Verkehrsministerium, Infrastrukturministerium, der – und darüber bin ich sehr froh – sachlich arbeitet, der – wie er selbst gesagt hat – die Entscheidungen faktenbasiert trifft, und das finde ich gut so, das ist wichtig. Es herrscht ein Miteinander und kein Gegeneinander, und das soll auch so sein, weil wir viele wichtige Entscheidungen zu treffen haben. (*Bundesrat **Samt** [FPÖ/Stmk.]: Meinst du jetzt die Bundesregierung?*)

Verkehrspolitik muss vernünftig, zukunftsorientiert sein, Planungen dürfen nicht übereilt sein, Konzepte müssen überarbeitet werden, überhaupt dann, wenn sie schon sehr lange auf der Bank liegen, in der Schublade liegen, auch dann, wenn sie sehr wichtig sind – wir haben es heute schon gehört, ich habe natürlich auch ein bisschen die A 9, die Pyhrn-Autobahn, in der Steiermark vermisst –, aber es ist wichtig, dass sie dann gut passen. Sie müssen nachhaltig sein, sie müssen zukunftsorientiert sein, dürfen nicht ideologisch basiert sein, sondern sie müssen für alle passen. Sie müssen im Sinne des Klimaschutzes, im Sinne unserer Jugend und im Sinne der Sicherheit sein, nicht nur im Sinne der Verkehrssicherheit – ich als aktive Feuerwehrfrau habe das ja schon öfter gesagt –, sondern auch im Sinne der vielen, vielen neuen Herausforderungen, die wir haben, im Sinne von Blackout-Sicherheit, Cybersicherheit. Wir wissen ja gar nicht, was es alles für Herausforderungen gibt, die mitzudenken sind, beim Tunnelbau, wenn wir an die ÖBB denken: Das sind wirklich sehr, sehr viele Herausforderungen, und es ist gut, wenn das alles eingeplant wird.

Meine lieben Kolleginnen und Kollegen von der FPÖ! Oder soll ich nur Kollegen sagen? – Nein, ich werde immer Kolleginnen (*Bundesrat **Samt** [FPÖ/Stmk.]: Haben wir auch welche!*) und Kollegen sagen. Trotz der finanziellen Herausforderungen – ich formuliere es einmal so –, für die wir, meine Fraktion, nichts können, was ich hier auch noch einmal betonen möchte, haben wir ein sehr, sehr gutes Infrastrukturbudget. Ich möchte erinnern: Unter

Bundesminister Hofer, FPÖ, war das Budget niedriger als jetzt. Ja, es ist so. Und ich möchte erinnern – weil wir hier ja auch nicht nur fraktionelle, sondern die Meinungen aus allen Bundesländern zusammenbringen, und das ist auch gut so –: Auch unter Landesrat Gerhard Kurzmann, FPÖ, in der Steiermark wurden massiv weniger Investitionen im Verkehrs- und Schienenbereich, im Straßenbereich, im Ausbau getätigt (*Bundesrat **Samt** [FPÖ/Stmk.]: Weil er kein Geld bekommen hat, Frau Kollegin! Ich glaube, da warst du nicht dabei!*), als unter seinem Nachfolger, Landesrat Anton Lang, SPÖ. Es war so und das sind Tatsachen (*Bundesrat **Samt** [FPÖ/Stmk.]: Was heißt Tatsachen? Er hat kein Geld gekriegt!*), die man auch einmal sehen muss. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Ja, auch die SPÖ, auch die ÖBB müssen unter diesem angespannten Budget einen fairen Beitrag zur Budgetsanierung leisten, das haben wir gehört. Wir haben aber auch schon gehört, wie gut die ÖBB insgesamt dasteht, nicht nur theoretisch. Sie ist im Vergleich mit den anderen europäischen Staaten bei den Leuten sehr gut angeschrieben und wird ausgezeichnet genutzt. Ich kann es wirklich aus eigener Erfahrung sagen: Bei uns im Süden der Steiermark ist die ÖBB super ausgebaut worden, und zwar nicht nur mit dem Koralmtunnel, den wir ja jetzt haben. Das ist natürlich ein lange geplantes Projekt gewesen, bei dem man nicht sagen kann, dass die, die jetzt die Verantwortung in der Politik tragen, alleine davon profitieren können. Da haben viele, viele mitgeplant (*Bundesrat **Kofler** [FPÖ/NÖ]: Haider!*) und viele, viele die Entscheidungen getroffen.

Die ÖBB ist aber wirklich – und ich nutze sie selbst auch sehr oft – bei vielen Leuten sehr gut angeschrieben – wir haben auch die Zahlen gehört: 94 Prozent Pünktlichkeit –, und sehr viele Leute nutzen sie sehr gut. (*Ruf bei der FPÖ: Wie viele?*) Bis 2030 – der Herr Bundesminister hat es schon angesprochen – fließen 20 Milliarden Euro in unsere Bahn; 3,2 Milliarden Euro pro Jahr. Das ist sehr viel Geld, davon fließen 600 Millionen Euro in neue Projekte, 1,6 Milliarden Euro in

höhere Sicherheit und 261 Millionen Euro in Barrierefreiheit. Was heißt Barrierefreiheit? – Barrierefreiheit heißt Teilhabe für viele Menschen, die sich sonst schwertun würden. Das ist auch ein ganz wichtiger Punkt: dass wir ganz viele Leute beziehungsweise am besten alle Leute am Verkehr teilhaben lassen können. Das sind barrierefreie Bahnhöfe, das sind Lifte, die gebaut werden müssen, gewartet werden müssen, damit sie immer funktionieren, und das ist nicht nur für die älteren Menschen, das ist auch für Menschen mit Geheinschränkungen, das ist für Menschen, die Kinderwagen dabei haben, für Menschen, die Einkäufe dabei haben. Das ist ganz wichtig, das ist ein Teil der Teilhabe. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wir haben in der Beantwortung der Fragen schon gehört, wie die einzelnen Projekte ausgebaut werden. Ich möchte aber noch einmal darauf hinweisen, dass es wirklich sehr wichtig ist. Ich möchte hier wirklich sagen, was es heißt, wenn Verkehr, wenn Straßenverkehr nicht mehr durch die Stadt rollt, sondern die Stadt umfährt, wenn Schwerverkehr nicht mehr durch die Stadt rollt, sondern die Stadt umfährt: Das ist auch Klimapolitik. Das ist aktive Klimapolitik, das muss man bedenken. Das ist weniger Ausstoß von CO₂, das ist mehr Sicherheit. *(Bundesrätin Jagl [Grüne/NÖ]: Das ist ein Blödsinn!)* Das ist auch aktive Klimapolitik, nachhaltige Klimapolitik, das ist mehr Lebensqualität für die Menschen, und das muss man einmal ganz einfach auch sachlich sehen und in diesem Sinne entscheiden. Mehr Stau ist weniger Lebensqualität, überhaupt dann, wenn die Menschen – wie bei uns im Süden von Graz – dann in die Orte reinfahren, um den Stau zu umfahren. Deshalb weise ich als Steirerin auch noch einmal auf die A 9 hin. Wir haben in der Steiermark einen langen Prozess gehabt und uns das sehr, sehr gut überlegt, dass wir alle oder die meisten mehrheitlich den Ausbau der A 9 südlich von Graz wollen, und die Leute fahren doch noch hin, denn sonst würde es ja die täglichen Staus nicht geben. Auch da bitte ich wirklich darum, dass wir das noch einmal bedenken.

Gleichzeitig wurde aber die Schiene großartig ausgebaut, die S-Bahn, und ja, zweigleisiger Ausbau steht noch an, aber die Intervalle sind großartig. Schiene und Straße müssen immer Hand in Hand gehen und dürfen nie eine Konkurrenz sein, das ist auch im Sinne der Sicherheit und im Sinne aller Menschen, dass sie – wir haben es bei meinem Vorredner gehört – auch in den ländlichen Regionen eine Entscheidungsfreiheit haben. Hier in der Stadt können wir wirklich sehr gut entscheiden, wie wir zum Bahnhof kommen, wie wir nach Hause kommen, wie wir irgendwohin kommen, aber auch in den ländlichen Regionen müssen die Leute eine Wahlfreiheit haben.

Die Sicherheit wurde schon angesprochen. Bei der Sicherheit wurde sehr viel getan, wie die Helmpflicht für E-Scooter-Fahrende bis 16 und E-Biker:innen bis 14, aber auch wir Erwachsene – ich erinnere daran – haben ein Hirn, das wir schützen sollten, nicht nur als Vorbildfunktion, sondern eben auch im eigenen Sinne.

Ich könnte hier noch viel ausführen, was die Bundesregierung in diesem einen Jahr schon getan hat und was sie fix plant: Ausbau von Rastplätzen, Möglichkeit für verkehrsberuhigte Innenstädte und, und, und. Wir haben schon viel davon gehört. Wir sehen daran, dass diese Regierung arbeitet. – Vielen Dank, Herr Minister, da kommt sehr viel.

Mir ist noch wichtig, noch einmal auf die Zukunft, auf die vielen Innovationen hinzuweisen. Wir haben es auch schon gehört: Roberta, der fahrerlose Zubringerbus zum Bahnhof Weststeiermark, dem Bahnhof für die Koralmbahn auf unserer, auf der steirischen Seite.

Es muss so viel berücksichtigt werden, und ich habe das Gefühl, die Herausforderungen der Zukunft sind gut aufgehoben: das Klima, die Menschen, das lebenswerte Miteinander, die Sicherheit, die Verkehrssicherheit, die Energiesicherheit, die Sicherheit bei einem Blackout, bei Cyberangriffen, die

vielen Unwetterkatastrophen, die möglich sind, bei denen die Straßen und die Schienen ganz oft betroffen sind, und die ganzen vielen anderen Herausforderungen. Ich habe das Gefühl, das alles ist wirklich in guter Hand und dafür noch einmal ein großes Danke von meiner Seite. *(Beifall bei der SPÖ und bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP.)*

17.21

Vizepräsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Zu einer **tatsächlichen Berichtigung** hat sich Herr Bundesrat Peter Samt gemeldet.

RN/86

17.21

Bundesrat Peter Samt (FPÖ, Steiermark): Danke schön, Frau Präsidentin! – Liebe Frau Kollegin Kerschler, uns zwei unterscheidet, dass ich wahrscheinlich das bessere Langzeitgedächtnis habe, denn in der Periode 2010 bis 2015, als es einen Verkehrslandesrat Gerhard Kurzmann gegeben hat, ist er aufgrund des Proporztes als einzelner Landesrat der FPÖ in einer rot-schwarzen Regierung gesessen und hat für das gesamte Verkehrsministerium ein Budget von 50 Millionen Euro bekommen.

Das hat dann nach ungefähr einem Drittel seiner Dienstzeit nicht gereicht und das hat damals – ich war damals Verkehrssprecher – dazu geführt, dass wir - - *(Bundesrat **Thoma** [ÖVP/Vbg.]: Was ist die tatsächliche Berichtigung?)* – Irgendein Problem, Herr Kollege? *(Bundesrat **Thoma** [ÖVP/Vbg.]: Was ist die tatsächliche Berichtigung? Was ist es?)* – Vielleicht gibst du einmal Ruhe, dann kann ich weiterreden. – Entschuldige, aber jetzt ist - - Wirklich wahr! *(Bundesrat **Thoma** [ÖVP/Vbg.]: Das ist keine tatsächliche Berichtigung!)*

Das bedeutet, er hat eine Budgeterhöhung von 10 Millionen Euro bekommen, damit man die Verkehrswege in der Steiermark einigermaßen hat sanieren

können. Dem jetzt zu unterstellen, dass er nichts getan hat, ist einfach falsch. Er hat alle Mittel, die er bekommen hat – und die waren für Verkehrsinfrastrukturprojekte wenig –, verwendet. *(Beifall bei der FPÖ. – Bundesrat **Gfreder** [ÖVP/Sbg.]: Das war keine Berichtigung!)*

17.23

Vizepräsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Bundesrätin Simone Jagl. Ich erteile dieses. *(Ruf bei der ÖVP: Da kannst du den Kopf schütteln! – Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Na ja, wenn man seiner eigenen Präsidentin sagt, dass sie den Vorsitz nicht führen kann, dann soll er es halt ruhig so machen, der Kollege! Der fällt dir ins Kreuz, falls du es wissen willst, aber passt schon!)*

RN/87

17.23

Bundesrätin Simone Jagl (Grüne, Niederösterreich): Danke sehr, werte Frau Vorsitzende! Werter Herr Bundesminister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Zuseherinnen und Zuseher zu Hause vor den Bildschirmen! Ich muss schon sagen, Kollegin Kerschler, wie oft in Ihrer Rede jetzt Klimaschutz und Nachhaltigkeit und so weiter zu dem Thema Verkehr, Straßenbau gefallen sind, ist ein Spagat sondergleichen.

Wenn man die Dringliche Anfrage der FPÖ liest, könnte man eigentlich fast glauben, Österreich steht vor einer Verkehrskatastrophe, ausgelöst dadurch – Achtung, jetzt kommt es! –, dass Sie sich, werter Herr Minister – vielleicht haben Sie es noch nicht gewusst –, von grün-ideologischen Autofahrerhassern treiben lassen. Erstens eine Klarstellung, vielleicht auch eine Art tatsächliche Berichtigung: Wir sind natürlich keine Autofahrerhasser. *(Bundesrat **Bernard** [FPÖ/NÖ]: Seit wann?)* Das wäre auch ziemlich dumm, denn wir fahren nämlich selber teilweise mit dem Auto. *(Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Ich bin schockiert!)*

Wogegen wir tatsächlich eintreten, ist eine Verkehrspolitik aus dem vorigen Jahrhundert. Wir sind nämlich für eine Verkehrspolitik, in der alle Verkehrsteilnehmenden gleichwertig sind: Autofahrende, Fußgeherinnen, Fußgänger, Radfahrerinnen, Radfahrer und auch Öffifahrer:innen. Wenn das Ideologie sein soll, na dann, bitte sehr, bin ich gerne ideologisch. (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Echt? Der Radfahrer soll die gleichen Rechte haben wie der Autofahrer? Der darf dann auch auf der Autobahn fahren! Gratuliere!*)

Nein, leider muss ich sagen, der Herr Minister lässt sich von dieser grünen Ideologie nicht treiben – keineswegs –, aber ich glaube, darauf wird meine Kollegin Elisabeth Kittl später noch ein bisschen eingehen.

In der Verkehrspolitik versucht man leider immer noch, Probleme mit den Methoden zu lösen, die überhaupt erst zu den Problemen geführt haben. Da gibt es diesen Spruch – das haben Sie, werte Kolleginnen und Kollegen, sicher schon einmal gehört –: Wer Straßen sät, wird mehr Verkehr ernten. – Das ist keine Mär, sondern das ist wissenschaftlich belegt und hat sogar einen Namen. Das nennt man induzierter Nachzieheffekt. Das heißt, wenn man neue Hochleistungsstraßen, neue Straßen baut, dann wird der Verkehr nicht einfach nur verlagert, sondern es entsteht zusätzlicher Verkehr. Wie gesagt gibt es zahlreiche Studien dazu. Menschen fahren häufiger und weiter mit dem Auto, Pendeldistanzen wachsen, Siedlungen werden weiter auseinandergezogen. Genau deshalb lösen neue Straßen in den seltensten Fällen langfristig das Problem, sie verschieben es nur.

Bevor ich jetzt auf einige Projekte im Detail eingehe, noch zum Vorwurf des rechtswidrigen Baustopps Ihrer Vorgängerin aus der Anfrage: Das ist bitte alles zigfach durchdiskutiert und eindeutig geklärt. Beispielsweise bedeutet die Aufnahme einer Straße in den Bundesstraßengesetz-Anhang noch nicht, dass

sie gebaut werden muss, sondern nur, dass sie gebaut werden darf. Es gab auch keine rechtswidrigen Weisungen aus dem Ressort, wie behauptet wird.

Ich komme jetzt aber zu einigen der angeführten Projekte, zum Beispiel der S 34. Da gibt es vor Ort einfach massiven Widerstand, und das über fast alle Parteigrenzen hinweg. Alle Parteien, die sich dort für die Interessen der Bürgerinnen und Bürger einsetzen oder zuhören, sind sich einig. Sogar der Bauernbund ist quasi dagegen. Die S 34 wird seit Jahrzehnten geplant und steht jetzt wieder in einem Evaluierungsverfahren und auch vor dem EuGH auf dem Prüfstand. Aber was ist dann dort eine Lösung? – Wir fordern seit Langem eine Zukunftsregion Sankt Pölten statt eines Rings um die Landeshauptstadt, der zusätzlichen Verkehr anziehen und wertvolle Flächen versiegeln würde.

Jetzt gibt es ja seit Kurzem in unserer Landeshauptstadt eine rot-grüne Stadtregierung. Die endgültige Entscheidung darüber, wie und ob überhaupt es mit der S 34 weitergeht, bleibt dem laufenden Verfahren vorbehalten. Politisch ist allerdings festgelegt, dass die Stadtregierung den Bau jetzt nicht mehr aktiv verfolgt.

Und warum ist denn überhaupt in weiten Teilen bei uns in Niederösterreich das Auto unverzichtbar, wie ihr in eurer Anfrage beklagt? Warum wird es denn zum Beispiel bis 2030 dauern, bis im Traisental die Pendlerinnen und Pendler eine zeitgemäße Bahn vorfinden? – Es ist doch der FPÖ-Landesrat dafür zuständig, der hat vielleicht die falschen Prioritäten. Auch wurden in der Vergangenheit in Niederösterreich in den letzten Jahren und Jahrzehnten einfach unzählige Regionalbahnen heruntergewirtschaftet und ganz oder teilweise eingestellt.

Dann hätten wir die S 8 im Marchfeld. Da haben nicht die Grünen das Projekt gestoppt, sondern unsere Gerichte. Nach dem negativen UVP-Bescheid und seiner Bestätigung durch die Höchstgerichte ist die S 8 in ihrer bisherigen geplanten Form gescheitert. (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Da steckt alle ihr*

dahinter! Sind wir uns doch ehrlich! Wenn irgendwer sagt, dass dort eine Schnecke dreimal über die Straße kriecht, deswegen ist das alles gerichtlich!) Unserer Ansicht nach haben sich unsere Höchstgerichte einfach auf die Seite des Europarechts gestellt und unsere Natur geschützt – und das ist gut so. *(Beifall bei den Grünen.)*

Wir sehen darin nicht das Ende, sondern den Beginn einer neuen Verkehrspolitik, zumindest die Chance für den Beginn einer neuen Verkehrspolitik im Marchfeld.

Das Land Niederösterreich hätte in den vergangenen 20 Jahren genug Zeit gehabt, um längst örtliche Umfahrungen errichten zu lassen. Stattdessen wurde die Verantwortung auf den Bund abgewälzt. *(Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Umfahrungen darf man auch nicht machen, weil das wollt ihr auch nicht!)*

Was das Marchfeld braucht, ist einen dichten Bahntakt auf der Strecke Wien–Marchegg, mehr Busverbindungen, sichere Radwege und eine Kette an Ortsumfahrungen anstelle einer durchgehenden Schnellstraße. *(Beifall bei den Grünen. – Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Ja, genau! 40 Kilometer in die Hacken mit dem Radl fahren jeden Tag! Ganz sicher!)* – Ihr hört nicht wirklich zu. *(Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Doch, schon!)* Ich habe ja gesagt, eine Kette an Ortsumfahrungen anstelle einer durchgehenden Schnellstraße. Es hat niemand gesagt, nur Radlfahren. Hört einfach zu!

Nun zur Bahn und zu dem, was ihr kritisiert habt: Ihr kritisiert die derzeitigen massiven Einsparungen und Verschiebungen beim Rahmenplan der ÖBB. Die Kritik teilen wir tatsächlich. Besonders im Weinviertel in der Ostregion leiden die Pendlerinnen und Pendler unter den Missständen. Das Aufschieben von Verbesserungen – zum Teil um viele Jahre – ist für die Menschen dort besonders bitter; dies umso mehr, wenn es stimmt, dass für den nächsten Rahmenplan weitere Einschnitte und Verschiebungen geplant sind, wie man so

hört. Dennoch passen eure Forderungen jetzt nicht so ganz zusammen. Wenn Ihr für mehr Autobahnausbau seid, dann gibt es am Ende auch weniger Asfinag-Dividende, die wiederum der Schiene zugutekommen könnte, also noch weniger Bahnausbau und -angebot.

Jetzt noch etwas zum Thema Sicherheit, zu etwas, das wir schon einmal hier im Bundesrat besprochen haben, zum Thema Sicherheits- und Sozialbestimmungen für Lkw-Fahrerinnen und -fahrer. Wenn ihr nämlich gegen diese Sozial- und Sicherheitsbestimmungen seid oder die als Schikane und als Überregulierung seht, dann seid ihr im Wesentlichen eigentlich für mehr Lkw-Unfälle und weniger Verkehrssicherheit in Österreich. (*Bundesrat **Bernard** [FPÖ/NÖ]: So ein Blödsinn!*) – Ja, ist so. Das haben wir eh schon einmal gehabt. (*Bundesrat **Bernard** [FPÖ/NÖ]: Ja, ja! Keine Ahnung!*)

Dann noch dazu der Ruf nach Gigaliner! Ich habe wirklich fast nicht genau gewusst, was ich damit anfangen soll. (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Lastenfahrräder sind auch in Ordnung, Frau Kollegin! Wenn Sie mit dem Lastenfahrrad transportieren wollen!*) Für Gigaliner, also Riesen-Lkw mit bis zu 60 Tonnen mit über 25 Meter Länge, müsste das Straßennetz teuer umgebaut werden. (*Bundesrat **Bernard** [FPÖ/NÖ]: Blödsinn!*) Diese größeren Lkws belasten natürlich auch die Straßen noch mehr, das heißt, es wäre dafür noch mehr zu investieren.

Jetzt ist die Frage, wie ihr auf die Idee kommt. Seid Ihr jetzt die Sprecher von ausbeuterischen Großfrächtern auf Kosten der österreichischen Autofahrerinnen oder Autofahrer? Oder verwechselt Ihr Österreich vielleicht mit Australien? Da ein kleiner Hinweis: Austria: no Kangaroos and no Gigaliner. (*Beifall bei den Grünen und bei Mitgliedern des Bundesrates von der SPÖ. – Zwischenruf des Bundesrates **Bernard** [FPÖ/NÖ].*)

Zum Schluss noch zum Stadteinfahrtsverbot: Ihr bemüht dabei die Pendlerinnen und Pendler. Jetzt frage ich schon: Wie viele niederösterreichische Pendlerinnen und Pendler gibt es, die tatsächlich täglich zu Werktagen in die Innenstadt, in den 1. Bezirk, pendeln, obwohl es dort abseits der öffentlichen und Firmengaragen, die von der Maßnahme sowieso gar nicht betroffen sein werden, eh keine Parkplätze gibt? *(Zwischenruf des Bundesrates Kober [FPÖ/Stmk.])* Das als Affront gegen Pendlerinnen und Pendler darzustellen, ist schon ein besonderer Spagat.

Bleibt zum Schluss noch die Frage – eigentlich an uns alle –: Wollen wir weiterhin Milliarden in Straßen investieren *(Ruf bei der FPÖ: Ja!)*, die mehr Verkehr erzeugen, oder endlich Lösungen, die Verkehr vermeiden, verlagern und unsere Lebensqualität verbessern? – Für uns Grüne ist es ganz klar: Wir entscheiden uns für die Zukunft und nicht für eine Verkehrspolitik von gestern. – Danke schön. *(Beifall bei den Grünen.)*

17.33

Vizepräsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Markus Steinmaurer. Ich erteile dieses.

RN/88

17.33

Bundesrat Markus Steinmaurer (FPÖ, Oberösterreich): Frau Präsidentin und zukünftige Präsidentin! Herr Minister! Sehr geehrte Damen und Herren im Bundesratssaal und vor den Bildschirmen! Liebe Österreicher! Ja, diese Anfrage ist dringend nötig, da die Kommunikation nicht zu den Stärken dieser Regierung zählt.

Eingehend darf daran erinnert werden, dass durch das Handeln der ehemaligen grünen Ministerin nachweislich großer Schaden für die Republik entstanden ist.

Jetzt sind Sie, Herr Minister Hanke, in Regierungsverantwortung. Der rechtswidrige Kahlschlag infrastruktureller Verkehrsprojekte, der durch die Klimahysterie Ihrer Vorgängerin herbeigeführt wurde, ist immer noch nicht beseitigt worden.

Durch diese Vorgehensweise ist dem österreichischen Steuerzahler sehr großer finanzieller Schaden entstanden, weil jede Verzögerung des Projekts automatisch einen finanziellen Mehraufwand bedeutet. In Zeiten wie diesen, in denen sowohl bei den Arbeitgebern als auch bei den Arbeitnehmern eine verständliche Unsicherheit besteht, wäre – oder besser gesagt: ist – es die Pflicht der Regierung, für Sicherheit und damit Lebensqualität zu sorgen.

Herr Minister, sorgen Sie endlich dafür, dass diese Blockadepolitik zulasten der Bevölkerung beendet wird! Herr Minister, sorgen Sie dafür, dass die Pendler, die täglich im Stau stehen, weil sie einer geregelten Arbeit nachgehen, nicht länger von den grün-ideologisch getrimmten Experten und Autohassern belästigt und schikaniert werden! *(Beifall bei der FPÖ.)*

Die Situation bei den öffentlichen Verkehrsmitteln ist im Stadtgebiet in Ordnung, aber im ländlichen Raum eine Katastrophe. Die derzeitigen Schikanen gegen die Pendler müssen endlich beendet werden.

Dann komme ich zu den ständigen Schikanen für den Schwerverkehr auf Österreichs Straßen. Seit Jahren besteht ein akuter Mangel an qualifizierten Lkw-Fahrern. Ich denke, jeder von uns, der einmal mit einem Lkw-Fahrer persönlich ins Gespräch gekommen ist, kann sich vorstellen, welch große Verantwortung so ein Job mit sich bringt.

Die strengen Bestimmungen bezüglich Lenk- und Ruhezeiten, die auf Minuten genau geführt werden müssen, sind das wahre Problem. Nach 4,5 Stunden Lenkzeit ist eine Pause von 45 Minuten notwendig, entweder mit 15 Minuten

oder mit 30 Minuten. Jede Abweichung – auch nur von wenigen Minuten – zieht hohe Strafen nach sich, und die Aufzeichnungen müssen zusätzlich noch 56 Tage nachvollziehbar sein. Wesentlich sind auch die Ruhezeiten am Wochenende. Jetzt gibt es auch noch eine Verschärfung durch die Novelle bei den Entsorgungs- und Abfallbetrieben.

Die geplante Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene ist nachweislich nicht möglich, und daher muss diese Tatsache auch endlich akzeptiert werden. Mein Zugang ist: Jeder kann einmal eine Situation falsch einschätzen. Wichtig ist nur, sich Fehler einzugestehen und mit Weitsicht für Österreich zu arbeiten. Das gilt auch für die Grünen.

Herr Minister, versetzen Sie sich in die Lage eines Chauffeurs, der ständig mit Gesetzesänderungen konfrontiert ist und noch mehr bürokratische Aufgaben zu bewältigen hat. Diese ständige Stresssituation, immer unter Zeitdruck zu sein, die Lenkzeit ist aufgebraucht, die Ruhezeit kann nicht eingehalten werden, die Stausituation wirkt sich negativ auf den Tagesplan aus und so weiter und so fort. Da wird es für jeden Arbeitnehmer schwierig, all die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten und nach seiner Arbeitszeit die Familienaufgaben zu erfüllen.

Und die Situation des Arbeitgebers ist auch nicht besser, denn er muss die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften wie Arbeitszeit oder die Verwendung der persönlichen Schutzausrüstung gewährleisten. Bitte, wie soll ein Transportunternehmer kontrollieren, ob sein Fahrer die Lenkzeit, die Pausen, die Wochenendruhe oder die Nachtruhe einhält? Hat sich diesbezüglich schon einmal ein Regierungsmitglied einen Gedanken gemacht, dass diese Gesetzesgrundlage völlig übertrieben und praktisch nicht umsetzbar ist? *(Beifall bei der FPÖ.)*

Es ist dringend, wirklich sehr dringend, dass Sie als Verkehrsminister mit Anträgen die Gesetze diesbezüglich ändern und auf die Anliegen der

betroffenen Personen eingehen.

Man denke an den Fahrermangel: Bitte, wie oder was wird unternommen, um Lkw-Fahrer zu mobilisieren, in einen Lkw zu steigen und Transporte durchzuführen? Wenn die Rahmenbedingungen schlecht sind, hilft auch eine gute Bezahlung nichts. Rastplätze wurden teilweise umgebaut, aber es ist ein flächendeckender Ausbau notwendig. Ein Mindeststandard ist zu gewährleisten. Bitte, wann wird endlich damit begonnen, diese Missstände abzuarbeiten? Die Wochenendruhezeiten sind sinnvoll, richtig und auch wichtig. Für Übernachtungsmöglichkeiten in der Nähe von Raststationen sind genügend Standorte zu schaffen. Wann wird begonnen, wann ist eine Fertigstellung geplant? – Alles Fragen, auf die die Transportwirtschaft wartet, Herr Minister.

Die derzeitige gesetzliche Regelung ist einfach nicht verständlich, nicht nachvollziehbar und schon gar nicht erklärbar. Ein Beispiel: Ein Lkw-Fahrer muss alle 14 Tage in einem Hotel, in seinem Haus oder seiner Wohnung schlafen und darf nicht im Führerhaus übernachten. Als Nachweis ist bei der Kontrolle eine Hotelrechnung vorzulegen. Da stellt sich die Frage: Braucht der Lkw-Lenker auch eine Bestätigung seiner Frau, dass er zu Hause in der gemeinsamen Wohnung geschlafen hat?

Unsere österreichischen Lkw-Fahrer leisten täglich Schwerarbeit. Sie müssen ständig im Sinne des Auftraggebers agieren, sind den großen Risiken im Straßenverkehr ausgesetzt und haben weniger Bürokratie verdient. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Die angedachte, aber nicht durchdachte Idee, den Abfalltransport auf die Schiene zu verlegen, war und ist nicht durchführbar und als grüne Fantasie abzulehnen. Kommen Sie, Herr Minister, auf die logische und nachvollziehbare Lösung zurück, die über Jahrzehnte funktionierte und nur aus Willkür der grünen Frau Gewessler abgeschafft wurde. Das Wiedereinführen der vorherigen

Gesetzesgrundlage ist dringend notwendig, um die Kosten sowohl für die Administration als auch der Unternehmer im Rahmen zu halten.

Dann komme ich noch zu einem Thema, das im Testbetrieb schon erprobt wurde und sehr wesentliche positive Vorteile ergab. Die Rede ist von den Teststrecken auf der Autobahn, auf denen die Höchstgeschwindigkeit 140 getestet wurde. Zwischen Haid und Sattledt wurde auf der A 1 in Oberösterreich getestet, und es wurden nur positive Ergebnisse festgestellt. Die Ergebnisse wie weniger Unfälle, weil konzentrierter gelenkt wird, oder flüssiger Verkehr sind alles Argumente, die nachweislich positiv wirken.*(Beifall bei der FPÖ.)*

Aber die grüne Ministerin, die Autogegnerin, ignorierte diese Tatsachen und schaffte die Teststrecken ab, anstatt flächendeckend eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auf Österreichs Straßen zu verordnen. Herr Minister, Sie und nur Sie können so einfach für mehr Verkehrssicherheit auf Autobahnen sorgen, indem Sie 140 km/h verordnen.

Abschließend habe ich noch ein persönliches Anliegen: Ich habe Ihnen in der Sitzung des Bundesrates am 18. Dezember einen Ordner bezüglich Kasberg in Grünau im Almtal mit der Bitte um Durchsicht übergeben, ob eine Möglichkeit besteht, dieses doch sehr wichtige Projekt für Oberösterreich im Almtal – in welcher Form auch immer – zu unterstützen. Bei der Übergabe dieses Ordners nickten Sie mir zu, als ob Sie sich dieses Anliegens annehmen würden. Bis heute, drei Monate später, habe ich keine Rückmeldung erhalten. Das ist ein Umgang unter Politikern, der abzulehnen ist. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Wir sind beide gewählte Parteifunktionäre, wir sollen beide zum Wohle der Bevölkerung arbeiten. Ich habe keine Antwort erhalten, ob positiv oder negativ ist egal, aber ein ganzes Tal, das ganze Almtal zu ignorieren, ist nicht im Sinne

der Bevölkerung. Wohlgemerkt, Sie haben als SPÖ-Minister die Bevölkerung und nicht einen freiheitlichen Politiker ignoriert. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Herr Minister, treffen Sie selber die Entscheidungen. Machen Sie sich selber ein eigenes Bild. Arbeiten Sie aktiv für Österreich und arbeiten Sie an einer besseren Verkehrssituation für Österreich. *(Beifall bei der FPÖ.)*

17.43

Vizepräsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Bundesrätin Bernadette Geieregger. Ich erteile dieses.

RN/89

17.43

Bundesrätin Bernadette Geieregger, BA MSc (ÖVP, Niederösterreich): Sehr geehrte Frau Vizepräsidentin! Herr Bundesminister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Diese Dringliche Anfrage der FPÖ ist meiner Meinung nach ein Eigentor. Ich bin bekanntlich nicht von der SPÖ, aber seitdem wir mit der SPÖ und den NEOS in einer Koalition sind und Bundesminister Hanke sich um die Agenda kümmert, gibt es eine Trendumkehr, was den Verkehr betrifft. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ. – Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Aber ihr wart ja vorher mit den Grünen zusammen!) – Jedenfalls im Verhältnis zu direkt davor. Wir sind ja schon ein bisschen länger in der Regierung. (Bundesrat **Samt** [FPÖ/Stmk.]: Das war ein schöneres Eigentor! – Heiterkeit bei der FPÖ.)*

Diese Anfrage strotzt meiner Meinung vor ideologischer Aufladung, aber genau das werfen Sie anderen vor. Sachpolitik geht meiner Ansicht nach ein bisschen anders, aber ich habe ein paar Themen ausgearbeitet und werde die jetzt zügig mit ihnen durcharbeiten.

Zu Beginn einmal zum Lobautunnel – das wird jetzt den Grünen vielleicht nicht ganz so gefallen. Ich habe heute noch nicht allzu viel dazu gehört. Was die

Grünen immer wieder ein bisschen herumerzählen, was ich nicht nachvollziehen kann, ist, dass, wenn man den Lobautunnel baut, dann dort die ganze Natur zerstört wird, als würde man dort eine Straße mitten durch die Au bauen. Das stimmt aber so eigentlich gar nicht.

In meiner Gemeinde wurde letztes Jahr auch ein Tunnel gegraben – ich bin aus einer Wienerwaldgemeinde. Es ist in der Tat kein Tunnel zum Durchfahren, sondern die Dürre Liesing, der Bach, der durch unser Tal geht, wurde in neuer Tunnelbauweise unterirdisch verrohrt – übrigens eine Erfindung aus Österreich. Dieser Tunnel oder dieses Rohr ist zwischen 4 und 10 Meter tief vergraben, und vor Ort hat man dort nichts gemerkt – natürlich abgesehen von der Baustelleneinrichtung. Während der Baustelle hat man dort einfach über die Wiese marschieren können, und als wir dann den Durchstoß geschafft haben, war es ein kleines Bacherl, das da herausgeronnen ist. Auch jetzt sieht man von dieser Verrohrung wirklich überhaupt gar nichts.

Auch der Lobautunnel würde in so einer Tunnelbauweise gebaut werden. Ich habe jetzt mein Schild vergessen, vielleicht kann Kollegin Lassnig mir das nach vorne bringen. *(Heiterkeit bei der ÖVP.)* Ich habe heute lauter Sachen mit. *(Bundesrätin **Lassnig** [ÖVP/K] reicht der Rednerin eine Tafel.)* Der Lobautunnel würde ebenso in so einer Tunnelbauweise gebaut werden, aber der Lobautunnel ist 60 Meter tief eingegraben, also nicht wie bei mir in der Gemeinde 4, 5, 6 Meter tief. 60 Meter unter der Erde! Hat jemand ein Gefühl, wie hoch 60 Meter sind? Der Dom von Gurk ist 60 Meter hoch *(eine Tafel, auf der symbolhaft die Lobau, der Gurker Dom und darunter der Lobautunnel abgebildet sind, aufs Rednerinnen- und Rednerpult stellend)*, und 60 Meter tief wäre dann der Lobautunnel. Ich glaube, dass man dort vor Ort auch nicht wirklich etwas merken wird, wenn 60 Meter unter der Erde ein Tunnel gegraben wird. Ich möchte das ein bisschen relativieren, wenn immer wieder behauptet wird, dass dort die ganze Au zerstört wird.

Das Gute ist, dass die Asfinag den ersten Bauabschnitt für den Bau der S 1 – nicht für den Tunnel, aber sozusagen das Stück davor zwischen Groß-Enzersdorf und Süßenbrunn – schon freigegeben hat. Und das ist gut so! Ich weiß nicht, ob die liebe FPÖ das mitbekommen hat, aber das ist eigentlich ein guter Meilenstein.

Ein anderes Thema, das in dem Kontext, glaube ich, spannend ist, ist die S 8. Sie ist schon ein paar Mal angesprochen worden, sie ist eine Schnellstraße im Marchfeld, die ebenso von Ministerin Gewessler geradezu abgedreht wurde. Täglich fahren 35 000 Fahrzeuge durch die Orte im Marchfeld, und die S 1 würde rund 18 000 Anrainerinnen und Anrainer entlasten und auch die Region stärken.

Kollegin Jagl, auch eine Niederösterreicherin, hat vorhin gemeint, wenn man Straßen baut, dann zieht das Verkehr an. Ja, das stimmt, aber das Problem im Marchfeld können wir nicht allein durch den Ausbau der Öffis lösen, und deswegen würde ich mir da mehr Tempo wünschen. *(Beifall bei ÖVP und FPÖ.)* – Es freut mich, wenn Kollege Spanring als Erster klatscht. *(Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Na ja, es ist so!)*

Zur ÖBB: Österreich ist in der EU Bahnland Nummer eins, Pünktlichkeit Platz eins, Nutzerzahl Platz eins. Es ist schon mehrmals angesprochen worden: 94 Prozent der Züge der ÖBB sind pünktlich. Natürlich, keine Frage, ärgert man sich darüber, wenn man gerade einen Zug erwischt, der unpünktlich ist, aber 94 Prozent ist nicht so schlecht. *(Zwischenruf des Bundesrates **Tiefnig** [ÖVP/OÖ].)* Man sollte sich auf den Zahlen nicht ausruhen, aber wenn man zu den deutschen Kollegen rüberschaut, dann ist das schon wesentlich schlimmer, und die meisten Züge, die zu spät sind, sind ja Fernzüge. *(Zwischenruf des Bundesrates **Spanring** [FPÖ/NÖ].)* Da sind wir manchmal gar nicht so daran beteiligt, und manche Dinge kann man auch einfach nicht planen.

Wir hatten gestern einen EU-Ausschuss, und auch mein Zug in der Früh war zu spät, in dem Fall aber, weil Personen auf den Gleisen waren. Da können ehrlich gestanden jetzt weder die ÖBB noch die Bundesregierung etwas dafür, und man hofft eigentlich nur, dass es den Personen noch gut geht.

Zurück zum Thema: In den öffentlichen Verkehr wird Geld investiert. Das tut den Grünen vielleicht ein bisschen weh: Es ist noch mehr als zu Gewesslers Zeiten. Vielleicht freuen sie sich sogar. Ich glaube, eigentlich freuen sie sich, wenn viel in den öffentlichen Verkehr investiert wird. Und warum wird das gemacht? – Weil es gescheit ist. In dem Zusammenhang, glaube ich, ist es auch gut, dass man die Westbahn erwähnt; dies ist heute noch nicht angesprochen worden.

Zum nächsten Thema: Gigaliner. Irgendwie habe ich da so ein bisschen einen Knopf im Kopf. (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Das glauben wir sogar!*) Die FPÖ behauptet, wir wollen Gigaliner verbieten. Für alle, die nicht wissen, was das genau ist: Also Gigaliner sind diese riesigen Lkws mit 40 Tonnen, 25 Meter lang, und es stimmt: Die sind in Österreich nicht erlaubt. Dazu stehen wir auch, denn die sind richtig lang und die sind richtig schwer. Ich bin zwar Niederösterreicherin, aber ich möchte auch nicht diejenige sein, die den Tirolern am Brenner oder im Inntal erklären muss, warum da auf einmal diese Monstertrucks durchschießen. Bisher stand das eigentlich auch immer in allen Regierungsübereinkommen.

Worauf ich aber eigentlich hinauswill, warum ich diesen Knoten im Kopf habe, denn das ist irgendwie absurd für mich: Also die FPÖ will offensichtlich diese Gigaliner in Österreich, denn ihr kritisiert ja uns dafür, dass wir sie nicht wollen, zumindest ist das jetzt mein Verständnis. 2024 hat aber der EU-Verkehrssprecher Haider die EU-Kommission wegen der Gigaliner kritisiert, also er will keine Gigaliner, und hat in diesem Kontext von schizophrener Politik

geredet. Ich finde das ehrlich gesagt (*Heiterkeit der Rednerin*) auch ein bisschen schizophren, wenn der EU-Politiker das sagt, und jetzt sagt ihr das. Zwei Jahre sind jetzt nicht so lang (*Ruf bei der FPÖ: Bei euch geht es schneller!*), aber vielleicht kann ja noch jemand replizieren, ob ihr die jetzt wollt oder nicht.

Ich verstehe jedenfalls die Doppelmoral der FPÖ nicht. Im Bund seid ihr quasi ja eh gegen alles, also ihr seid nur für das, was so eh no na ist; bei allem, was ein bisschen kritischer ist, seid ihr dagegen, denn da könnte man ja irgendwen erwischen, der vielleicht dann mit uns sympathisiert. In den Ländern seid ihr Mitglieder der Landesregierung und oftmals auch für Verkehr zuständig, insofern würde ich mir vielleicht da ein bisschen mehr Tempo wünschen. Also ich hätte nichts gegen Elektroautobusse in meiner Gemeinde, vielleicht hört ja Udo Landbauer gerade zu. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Ich wiederhole mich vielleicht auch immer wieder ein bisschen, wenn ich hier heraußen bin: Ich würde mir von der FPÖ ein bisschen mehr Pragmatismus wünschen. Wieso verteufelt die FPÖ eigentlich seit Jahrzehnten die Elektroautos oder ist dem gegenüber immer so kritisch? Ich habe noch nie ein eigenes Auto gehabt beziehungsweise keines im Eigentum, ich fahre aber sehr regelmäßig, habe einen Führerschein, fahre auch sehr gerne. Ich habe das Glück, dass in meiner Familie immer irgendwo ein Auto frei ist, wenn ich es gerade brauche, das ist ganz praktisch. Ich bin keine Autohasserin. Ich bin früher Diesel gefahren, eine Zeit lang Wasserstoff, deswegen, Kollege Samt, kenne ich mich so ein bisschen aus; also es waren fünf Tankstellen in Österreich, wo es Wasserstoff gab.

Heute fahre ich elektrisch, das ist super praktisch, denn ich fahre nicht zur Tankstelle, ich lade zu Hause. (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Sie fahren auch keine Langstrecken, Frau Kollegin!*) – Na ja, in Niederösterreich, also ich bin schon in ganz Niederösterreich unterwegs, aber Langstrecken fahre ich die ein-,

zweimal, wenn ich mit dem Auto mit meinem Mann auf Urlaub fahre, da muss man halt ein bisschen planen. Wer sich bei dieser Planung extrem freut, das sind die Tankstellenshops, wo ich dann meistens auf Kaffee und Kuchen gehe, was ich, wenn ich normal Diesel oder Benzin tanken würde, wahrscheinlich nicht machen würde, da es eh so schnell geht. Auch das Laden geht aber immer schneller, also es ist jetzt nicht so, dass man da stundenlang herumsitzt und wartet, bis das Auto voll ist.

Wir leben in einer Welt des Wandels, und ich glaube, eine Diversifizierung im Individualverkehr ist einfach ein Teil davon. Ich glaube, es wäre einfach gut für die Bevölkerung, wenn sie nicht immer so verunsichert werden würde. Ich habe jetzt keine eigene PV-Anlage, aber ich glaube, wenn man eine eigene PV-Anlage und ein Elektroauto hat, ist das doch eine super Kombi. Man sollte das eigentlich nicht immer so verteufeln. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Vielleicht noch eines: Warum wollt ihr 140 auf der Autobahn? Seid ihr schon einmal mit einem Elektroauto gemütlich 120 mit dem Tempomat gefahren? Das ist richtig gemütlich, da kommt man zum Termin richtig entspannt *(Heiterkeit bei der FPÖ – Zwischenruf der Bundesrätin Partl [FPÖ/T])*, man ist nicht gestresst.

Vielleicht probiert ihr das einmal. Ich kann es wirklich nicht verstehen, und es ist total ineffizient. 120 zu fahren ist total effizient und sehr viel entspannter, und so viel langsamer ist man dann auch nicht. *(Bundesrat Spanring [FPÖ/NÖ]: Sagen Sie das einem, der 80 000 Kilometer im Jahr fahren muss, weil er einen Beruf hat!)* – Ja, sicher! *(Bundesrat Spanring [FPÖ/NÖ]: Ja, kann man nicht vergleichen ... in Ihrer Bobo-Welt, da im Süden Wiens! Ja, es ist aber so!)* – Meiner Bobo-Welt! Na ja, aber wenn ich beruflich als Vertriebler unterwegs bin, dann ist es eh Dienstzeit, also sei mir nicht böse. *(Heiterkeit bei der FPÖ. – Bundesrat Spanring [FPÖ/NÖ]: Ach so, na dann, okay ... die Frau Bürgermeister weiß, was ...!)*

RN/89.1

Ich bin jetzt seit ein paar Jahren schon im Bundesrat, ich habe es allgemein ein bisschen satt, euch manchmal zuzuhören, da bin ich schon ehrlich. Es ist nämlich jedes Mal dieselbe Leier, jedes Mal dieselben Lügen, jede Sitzung dieselben Reden (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Moment! Moment! Haben Sie jetzt gerade „Lügen“ gesagt, Frau Kollegin? Frau Präsidentin! – Weitere Zwischenrufe bei der FPÖ*) und jede Sitzung nur die Forderung nach Neuwahlen. Ich bin damit nicht alleine, die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich Menschen an der Spitze, die ein bisschen Zuversicht versprühen, die sagen: Schaut, wir packen das an, wir haben das Problem erkannt, das ist der Weg! – Das schafft ihr nicht! (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Wir schaffen das!*)

Damit ich vielleicht heute auch noch etwas zu der großen Debatte, zum ersten Tagesordnungspunkt, zur Forderung der NEOS zur Abschaffung des Bundesrates gesagt habe: Wenn man der Forderung folgen würde, dann müsste ich wenigstens nimmer mehr eure Reden hören. (*Beifall bei der ÖVP.*)

17.56

RN/90

Ordnungsruf

Vizepräsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Frau Bundesrätin Geieregger, Sie haben gesagt, dass die FPÖ lüge. Dafür bekommen Sie einen Ordnungsruf. (*Beifall bei der FPÖ. – Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Sie ist aber auf Zack!*)

Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Ingenieur Thomas Schmid.

17.57

Bundesrat Ing. Thomas Schmid (SPÖ, Burgenland): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Herr Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseher, die noch via Livestream mit an Bord sind! Wenn wir über Verkehrspolitik sprechen, sprechen wir nicht nur über Asphalt, Beton und Schienen, wir sprechen über Lebensqualität, über Arbeitsplätze, über regionale Entwicklung und über die Zukunft unseres Wirtschaftsstandortes und des Lebensraums Österreich.

Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat eines modernen Staates, sie verbindet Menschen mit Arbeitsplätzen, Unternehmen mit Märkten und Regionen mit Chancen. Gerade in einem Land wie Österreich, das stark exportierend ist und in dem viele Menschen täglich pendeln, entscheidet eine kluge Verkehrspolitik maßgeblich über Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit. Gerade deshalb ist die Verkehrspolitik unserer Bundesregierung von zentraler Bedeutung für die Entwicklung unseres Landes. Österreich – heute haben wir ja bereits den Föderalismus angesprochen –, unsere neun Bundesländer verfügen über ein sehr leistungsfähiges Verkehrsnetz; Autobahnen, Schnellstraßen und ein dichtes Schienennetz haben über Jahrzehnte hinweg wesentlich dazu beigetragen, dass unser Land wirtschaftlich erfolgreich ist und gleichzeitig eine hohe Lebensqualität bietet.

Doch Infrastruktur entsteht nicht von selbst, sie ist das Ergebnis langfristiger Planung, politischer Entscheidungen und erheblicher Investitionen. Als Bürgermeister einer kleinen Gemeinde kann ich von solchen Abläufen, von solchen Projekten nur ein Lied singen: Je genauer geplant wird, je genauer die Finanzierung steht, desto schneller geht die Umsetzung. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Die Planung und die Finanzierung: Ja, Herr Minister, das dauert. Ich weiß, dass bei solchen Projekten genau diese Planungsphasen einen gewissen Zeitrahmen

benötigen. In den letzten Jahren hat sich die Diskussion rund um die Verkehrspolitik in unserem Österreich jedoch deutlich verändert: Klimaschutz, Nachhaltigkeit und neue Mobilitätsformen sind stärker in den Fokus gerückt. Die Bundesregierung – und auch Sie, Herr Minister – hat wirklich in Ausgewogenheit mit den Experten, mit der Asfinag die Großprojekte durchleuchtet. Ich finde es wirklich sehr, sehr gut, dass man, wie Sie gesagt haben, nicht aus dem Bauch heraus entscheidet, sondern mit dem Kopf entscheidet. Manchmal – Kollege Samt hat es ja auch gesagt – schadet es nicht, wenn auch aus dem Bauch etwas herauskommt, denn das ist die beste Lösung, die man dann erwirken kann.

Bei den Programmen im Bereich Straße, Schiene und Mobilitätsinnovationen gehört natürlich das Rädchen weitergedreht. Ein Schwerpunkt liegt auf den bereits genehmigten Infrastrukturprojekten, und die sollen – ich habe es ja bereits angesprochen – dementsprechend finanziert und auch schneller umgesetzt werden. Die wichtigsten Projekte und Maßnahmen, die Sie, Herr Minister, vor sich haben – ich begrüße das auch sehr –, die sogenannten Lückenschlüsse wie betreffend S 1, aber auch andere Schnellstraßen und Autobahnen, wo wirklich der Lückenschluss getätigt werden soll, sind von enormer Bedeutung.

Die Bevölkerung – oder die arbeitende Bevölkerung – soll in schnellster Zeit von A nach B kommen, damit auch ihre Tätigkeiten dementsprechend schnell und genau durchgeführt werden können. Natürlich, der eine sagt: in diese Richtung!, der andere sagt: in diese Richtung!, sprich der eine will mehr in den Straßenbau investieren, der andere will mehr in den Bahnausbau investieren.

Ja, es ist wichtig, dass wir auch in die Bahn investieren; der Rahmenplan der ÖBB, aber auch die Umsetzung des österreichischen Bahn-Zielnetzes bis Anfang 2030 soll umgesetzt werden. Ich bin aus dem Burgenland; leider habe

ich aufgrund meines Zeitmanagements noch nicht die Möglichkeit gefunden, mit der Koralmbahn zu fahren, aber das werde ich in der nächsten Zeit tätigen. Ich finde, genau solche Projekte dauern, und was lang dauert, das hat dann auch einen guten Abschluss. Bei der Koralmbahn können wir das wirklich sagen.

Weitere Projekte wie neue Bus- und Mobilitätsprojekte stehen natürlich auch auf dem Programm. Ich kann Ihnen sagen, im Burgenland wurden die Verkehrsbetriebe Burgenland ins Leben gerufen, damit wir die Mobilität gewährleisten, auch in kleinsten Gemeinden, die nirgendwo an ein öffentliches Netz – Bahnnetz schon gar nicht, aber auch an kein öffentliches Straßennetz – angebunden sind. Damit wir auch diese bedienen können, haben wir das durchgesetzt. Die Mobilitätskonzepte werden im Burgenland – Landesrat Dorner hat ja mit Ihnen diese Konzepte bereits auf dem Tisch gehabt – für die kleinsten Gemeinden umgesetzt. Ich kann hier nur ein Beispiel sagen: Der Bast, so nennt sich das burgenländische Anrufsammeltaxi, wird für entlegene Stellen bestens genutzt, und somit ist die Mobilität von älteren Personen, die nicht mobil sind, auch gegeben, somit können sie auch an unserem Leben teilnehmen beziehungsweise auch ihre Tätigkeiten ausführen. *(Präsident **Stotter** übernimmt den Vorsitz.)*

Ein weiterer Punkt – Herr Minister, ich bitte Sie darum, Sie haben es ja auch bereits gesagt –: die Reform der Infrastrukturgenehmigungen. Wir Bürgermeister wissen, wie schnell oder wie langsam manche Genehmigungen vor sich gehen. Genau bei Verkehrsprojekten sollten die Projekte beschleunigt werden, die Infrastrukturprojekte in einem gewissen Tempo durchgesetzt werden.

Die Infrastrukturpolitik setzt oder basiert auf drei zentralen Punkten: Lückenschlüsse im Straßennetz fertigstellen, massive Investitionen in die Bahn fortsetzen und die Mobilitätsinnovation und schnellere Genehmigungsverfahren

durchführen. Dabei wird Infrastruktur, Wirtschaft und Klimapolitik miteinander verbunden. Sie ist faktenbasierend, wie Sie es bereits heute gesagt haben. – Dafür auch ein großes Dankeschön von unserer Seite. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Weil es heute bereits gefallen und aus der FPÖ immer gekommen ist: Genau für diese Infrastrukturprojekte, egal ob das jetzt Straßenverkehr, Schienenverkehr und so weiter ist, braucht es natürlich Regeln und Gesetze. Wenn man sich an diese Gesetze hält – und ich denke, das sollen diese Gesetze auch hergeben –, dann nicht deshalb, weil irgendjemand sagt: Okay, man muss jetzt 8 Stunden oder 9 Stunden fahren und dann eine Pause machen!, nein, es dient der Sicherheit von uns allen im Verkehr, damit wir sicher von A nach B kommen können, damit jedermann, der auch heute hier herinnen sitzt, wieder gut nach Hause kommt. Deswegen gibt es Regeln, deswegen gibt es auch diese Gesetze.

Heute sind ja auch bereits Ihre Vorgänger als Verkehrsminister – Herr Ing. Norbert Hofer oder Frau Leonore Gewessler – angesprochen worden. Der eine hat gesagt, er geht in die Verkehrsprojekte, in die Straßenprojekte hinein und nimmt das Geld von den Bahnprojekten weg, und die grüne Ministerin hat es genau umgekehrt gemacht. *(Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Das stimmt ja nicht, die Verkehrsmilliarde war zuerst ...Norbert Hofer! Das war die größte Investition, die es bis zu diesem Zeitpunkt für die Bahn gegeben hat!)* – Ja, aber Norbert Hofer hat - - *(Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Fake News!)* Die Bahninvestitionskosten sind zurückgegangen; ist schon okay. *(Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Fake News! Ja, es ist so, tut mir leid!)* – Zu Fake News, Herr Kollege Spanring: Ich weiß nicht, wer sich immer draufsetzt, das ist sicherlich nicht die SPÖ, das ist, glaube ich, immer Ihre Partei. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Genau dieses Zwischending zu finden – investieren in die Straßen und investieren in die Schiene –, genau diese Ausgewogenheit: Das haben Sie *(in Richtung Bundesminister Hanke)* an den Tag gelegt, und ich glaube, das wird

Ihnen auch gelingen, denn – Sie haben es heute gesagt – Sie entscheiden aus Ihrer Person heraus, Sie entscheiden mit Experten, und das, glaube ich, ist auch der richtige Weg.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich darf noch einen Blick ins Burgenland werfen. Wir haben genau diese Umsetzungen von Großprojekten in unserem Burgenland gut getätigt. Ich denke nur – das ist schon ein wenig her – an die A 6, die Nordost-Autobahn; sie verbindet natürlich unsere Region. Ich spreche jetzt nicht nur dezidiert vom Burgenland, ich spreche von unserer Region Wien, Niederösterreich, Burgenland, Bratislava, Sopron. Genau diese Region profitiert von dieser Anbindung der A 6, denn es ist eine wichtige Route für die Pendler. Genauso sind der Ausbau und der Sicherheitsausbau der Mattersburger Schnellstraße, der S 4, notwendig. Es gab dort sehr, sehr viele tödliche Unfälle, und da hat sowohl das Land Burgenland als auch die Bundesregierung reagiert.

Ein weiterer Punkt ist die S 31: Der Sicherheitsausbau, aber auch der Talbrückenbau sind wichtige Investitionen. Eine der wichtigsten Investitionen im Südburgenland: Es war vor Kurzem die Eröffnung der S 7, der Fürstenfelder Schnellstraße. Ich glaube, das ist ein Meilenstein für das Burgenland, aber auch für Österreich gewesen, damit die Verbindung mit der A 2, aber auch mit der ungarischen Anschlussstelle der M 80 gegeben ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Verkehrspolitische Bedeutung für das Burgenland bedeutet aber auch, dass viele Menschen in Bewegung sind, viele Menschen pendeln, damit der wachsende Wirtschaftsraum Wien, Bratislava, Győr und auch Budapest dementsprechend gut bedient werden kann, denn wir sind in einem internationalen Wettbewerb, die Leute arbeiten international – ich habe das auch 20 Jahre durchmachen dürfen. Diese Achsen müssen gebildet werden, diese hochrangigen Straßen und Verbindungen sind das Rückgrat einer

regionalen Mobilität. Meine sehr geehrten Damen und Herren, genau so soll das sein und so soll das auch gelebt werden.

Der Verkehrsminister – ein großes Dankeschön, Herr Minister Hanke – verfolgt wirklich diese drei Ziele, die ich bereits genannt habe: Lückenschlüsse, bestehende Straßen sicherer machen, gleichzeitig in den Bahnbau investieren. Deshalb ist es entscheidend, dass Infrastrukturpolitik verlässlich, transparent, ausgewogen gestaltet wird. Klimaschutz, Wirtschaftsentwicklung und regionale Bedürfnisse dürfen dabei nicht gegeneinander ausgespielt werden. Österreich braucht eine Verkehrspolitik, die Planungssicherheit schafft, Regionen stärkt und gleichzeitig den Herausforderungen der Zeit gerecht wird, eine Verkehrspolitik, die nicht nur stoppt und prüft, sondern auch gestaltet.

Herr Minister, für diese Gestaltung ein großes Dankeschön an Sie und Ihr Team im zuständigen Ministerium. Bitte machen Sie weiter so! – Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPÖ.)

18.09

Präsident Markus Stotter, BA: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Bundesrätin Elisabeth Kittl. Ich erteile ihr dieses.

RN/92

18.09

Bundesrätin MMag. Elisabeth Kittl, BA (Grüne, Wien): Vielen Dank, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Liebe Kollegen und Kolleginnen! Liebe Zuseher:innen vor den Bildschirmen! Zuallererst: Der Klimawandel ist eine Tatsache und ein Fakt, genauso wie die Auswirkungen des Klimawandels: Starkregen, der zu Hochwasser führt und Muren auslöst; oder gar kein Regen, sondern Dürren, die Lebensmittel auf den Feldern vertrocknen lassen; das Auftauen der Permafrostböden, das extrem viel Infrastruktur zerstört, oder das

Abschmelzen der Gletscher – beides Kipppunkte, an denen sich das Klima unwiederbringlich immer weiter erhitzen wird.

Am schlimmsten darunter leiden werden aber nicht wir, sondern unsere Kinder und unsere Enkelkinder. Dass da nicht mit Verkehrspolitik entgegengewirkt wird, kann Ihnen – und da möchte ich Sie tatsächlich alle ansprechen, werte Kolleg:innen – doch nicht egal sein. Klima- und Umweltschutzpolitik ist weder Extremismus noch Ideologie, sondern es ist eine Notwendigkeit, wenn wir an eine sichere Zukunft denken. *(Beifall bei den Grünen.)*

Wäre unsere Klimapolitik schon länger so ambitioniert gewesen wie die der einzigen Klimaministerin Österreichs, Leonore Gewessler, würden unsere Wirtschaft und unser Lebensstandard heute nicht so stark die Auswirkungen von Kriegen spüren, weil wir bei uns klimaschonend Energie produzieren würden. *(Zwischenruf des Bundesrates Thoma [ÖVP/Vbg.]*) Daher war diese Klimapolitik extrem vorbildlich, und sich davon antreiben zu lassen, wäre höchst zukunftssicher. *(Beifall bei den Grünen. – Bundesrat Thoma [ÖVP/Vbg.]: Ein Schaden für die Wirtschaft!)*

Als Wiener Bundesrätin möchte ich mich nun – recht offensichtlich – vor allem zu der angesprochenen Lobauautobahn äußern. Klimaministerin Gewessler ließ ein vollkommen veraltetes Projekt auf Aktualität prüfen, und es wurde festgestellt, dass es mit den Klimazielen nicht vereinbar ist. Es wurden aber auch noch andere Dinge festgestellt, die Sie anscheinend nicht wahrhaben wollen, aber genauso Tatsachen sind: Mehr Straßen ziehen mehr Verkehr an, denn wenn die Infrastruktur gut ist, wird sie genutzt.

Mit der Lobauautobahn wird es daher noch mehr Auto- und noch mehr Lkw-Verkehr geben. Mit der Lobauautobahn erzeugen wir damit auch noch mehr Pendler:innenverkehr. Zudem fördern wir den – derzeit zum Glück noch recht

geringen – Lkw-Transit, nämlich vom Norden Europas in den Süden Europas und zurück.

Ich musste schon sehr schmunzeln, Frau Kollegin Kerschler, als Sie von nachhaltigen Straßen gesprochen haben: Ich frage mich, was an Beton, an Versiegelung, an CO₂-Emissionen, an Lärm, an Reifenabrieb nachhaltig ist. Sogar die Asfinag rechnet bei der Lobauautobahn mit erneutem Stau. Mit der Lobauautobahn werden aber auch mehr Emissionen erzeugt. Das sind plus 60 Prozent Treibhausgasemissionen. Genauso werden mit der Autobahn die Grenzen für Luftschadstoffe nicht mehr eingehalten. Mit der Lobauautobahn und mit diesen anderen Straßenbauprojekten tragen wir dazu bei, dass die Klimaziele verfehlt werden, und das wird uns, sehr geehrter Herr Kollege Thoma, höchstwahrscheinlich viele Milliarden Euro kosten. *(Zwischenruf des Bundesrates **Spanring** [FPÖ/NÖ].)*

Mit der Lobauautobahn werden die Menschen zusätzlich viel mehr, nämlich dreimal so viel, Lärm bekommen wie vorher. Mit der Lobauautobahn wird schließlich auch mehr Boden versiegelt. Schon die Autobahn selbst versiegelt knapp 160 Hektar hochwertigen, überwiegend landwirtschaftlich genutzten Boden. Das finde ich ganz spannend, gerade heute, wo Sie alle – wirklich alle – von Versorgungssicherheit und von den Bäuerinnen und Bauern und unseren kostbaren Lebensmitteln gesprochen haben. Straßen oder Straßenbau sind Ihnen aber anscheinend wichtiger als die Versorgung der Bevölkerung oder die Landwirte.

Genauso siedeln sich an Autobahnen in der Nähe von Städten oft Logistiker mit riesigen Lagerhallen oder Shoppingcenter mit Riesenparkplätzen an. Auch das führt zu immenser Bodenversiegelung, und Bodenversiegelung tötet den Boden auf Jahrzehnte. Zusätzlich führt Bodenversiegelung dazu, dass Wasser nicht mehr vor Ort versickert, sondern in Kanäle abläuft *(Zwischenruf des Bundesrates*

Bernard [FPÖ/NÖ]), die dann übergehen und in die Flüsse laufen, die dann wiederum übergehen. Meine Kollegin hat es auch schon erwähnt: Erinnern Sie sich an all die Schäden des letzten Hochwassers, an all die Menschen, die ihre Häuser, ihr ganzes Hab und Gut verloren haben, und an die, die ihr Leben verloren haben? Es ist mehr als kurzsichtig und unserer Meinung nach verantwortungslos und zukunftsvergessen, in neue Schnellstraßenprojekte zu investieren. *(Beifall bei den Grünen.)*

Es sind nicht die neuen Schnellstraßen und Autobahnen, die entlasten und für Verkehrssicherheit sorgen, sondern es sind ein ambitionierter Öffiausbau und eine kluge Stadtplanung oder Raumplanung, denn auch hier gilt: je besser die Infrastruktur, desto mehr wird sie genutzt. Das betrifft Gehwege, das betrifft Radwege, das betrifft die Öffis. Je besser sie funktionieren, je mehr es davon gibt, je komfortabler sie sind, desto mehr nutzen die Menschen sie, und desto mehr Arbeitsplätze werden in diesem Bereich geschaffen, nämlich langfristig abgesicherte Arbeitsplätze.

Deswegen haben wir Grüne dort investiert und kritisieren schon lange die massiven Einsparungen und das Aufschieben von Bahnprojekten. Frau Kollegin Geieregger: Nein, der ÖBB-Rahmenplan unter Frau Ministerin Gewessler war auf einem Rekordhoch. Er ist jetzt zahlenmäßig niedriger, aber wenn man die Inflation dazu nimmt, auch so weit niedriger.

Eine Bahn kann zusätzlich, wenn man das vergleicht, viele Hunderte Menschen fassen. In einem Auto sitzen durchschnittlich 1,5 Personen, in die Bahn passen also viele Hunderte Autos. Es liegt daher auf der Hand, dass es die Öffis sind, die Straßen sicherer und ruhiger machen, nicht die Autos – eigentlich sehr logisch.

Öffis gemeinsam mit Verkehrsberuhigung sorgen zudem für lebenswerte und belebte Orte, aber eben Orte, in denen etwas los ist, und das bedeutet nicht,

dass Hunderte Autos herumstehen und herumfahren, sondern dass Menschen miteinander reden, dass Menschen einkaufen oder zum Arzt gehen.

Denn dort – das hat auch die Wirtschaftskammer schon festgestellt –, wo die Aufenthaltsqualität gut ist, hält man sich natürlich auch gerne auf, und wenn man sich wo gerne aufhält, nutzt man die Infrastruktur dort, die Geschäfte, Cafés, Restaurants, Ärzte und so weiter. Unzählige Studien haben schon festgestellt, dass Verkehrsberuhigung – und sogar radikale Verkehrsberuhigung, nämlich mit Fußgängerzonen – gut fürs Geschäft ist, also gut für die Wirtschaft.

Weil Sicherheit ja so gerne von der FPÖ ins Treffen geführt wird: Mehr Leute im öffentlichen Raum bringen auch mehr Sicherheit. Man nennt das „Eyes on the Street“, das heißt, die Leute schauen aufeinander. Parkende Autos haben aber keine Augen und sie bieten keinen Schutz.

Es ist absurd – wirklich absurd! –, dass Sie dafür plädieren, die Orte von den Autos zu entlasten, aber gleichzeitig mehr Straßenbau fordern, der mehr Autos bringen wird. Die Autos fahren nicht nur auf den Autobahnen, sie fahren überall, auch in den Orten. Weniger Autos bekommen wir also nur dann, wenn wir auf Bus, Bim und Bahn umsteigen.

Das heißt, es braucht mehr und es braucht gute Öffis und eine Stadtplanung beziehungsweise eine Raumordnung, die darauf schaut, dass man dort, wo man wohnt, auch arbeiten und einkaufen kann. In Städten, zum Beispiel in Wien, gibt es dafür ein sehr spannendes Konzept, die 15-Minuten-Stadt. Das bedeutet, man erreicht fast alles, was man für das tägliche Leben braucht, innerhalb von 15 Gehminuten. Genau solche Konzepte entlasten langfristig und sorgen zudem noch für eine gute Lebensqualität, nämlich für alle Menschen. Ich darf Sie auffordern, Herr Minister: Stecken Sie Ihre Innovationskraft dorthin! Das wäre klimagerechte und soziale Verkehrspolitik.

Noch etwas zur Lobau: Wir haben vor einigen Wochen schon gehört, dort sterben Fische, weil die Untere Lobau zu wenig Wasser hat. Mit der Lobauautobahn wird der Wasserhaushalt der Lobau noch weiter gefährdet, gerade deswegen, weil sie tief liegt. Es gibt nach 17 Jahren Verfahren bisher noch immer keine tragfähige Grundlage zum Thema Grundwasser, das ja für den Nationalpark und auch für die Genehmigung der Autobahn entscheidend ist. Der Bau der Lobauautobahn bedroht ein einzigartiges Naturschutz- und Erholungsgebiet, eine der letzten intakten Auenlandschaften Europas und ein komplexes Ökosystem.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, denken Sie an Ihre Kinder, denken Sie an Ihre Kindeskindern! Dann kommen Sie drauf: Nicht neue Straßen braucht es, sondern einen ambitionierten Öffiausbau und eine kluge Stadtplanung und Raumordnung. – Danke schön. *(Beifall bei den Grünen.)*

18.18

Präsident Markus Stotter, BA: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Bundesrat Werner Gradwohl. Ich erteile es.

RN/93

18.19

Bundesrat Werner Gradwohl (FPÖ, Steiermark): Danke, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Werte Kollegen im Bundesrat! Geschätzte Zuseher im Saal – ist niemand mehr da, also bleibt nur der Livestream –, die uns zusehen! Ich habe eigentlich gedacht, ich werde jetzt einen speziellen Beginn haben, bin aber Kollegin Geieregger natürlich sehr dankbar für das Stichwort, das sie mir geliefert hat: das Eigentor. Das Eigentor hat sie sich selbst geschossen. Sie ist jetzt, glaube ich, nicht da. Nach dem Ordnungsruf hat sie das Plenum verlassen und ist seither nicht mehr zurückgekehrt. *(Heiterkeit bei FPÖ und SPÖ.)* Dass die

FPÖ sich mit dieser Anfrage ein Eigentor geschossen hätte, möchte ich widerlegen: ganz im Gegenteil.

Ich bin unserem Michael Bernard sehr dankbar, dass er dieses Thema aufgegriffen und es sehr gut ausgearbeitet hat, denn es geht nicht darum, dass man darüber streitet, sondern einen Diskussionsbeitrag bringt. Da hat er wirklich gute Arbeit geleistet.

Man kann über alles reden, Herr Minister, denke ich einmal, und den guten Willen, den Sie heute hier dokumentiert haben, den möchte ich Ihnen gar nicht absprechen; aber natürlich gehört darüber geredet. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Ich möchte gleich darauf zurückkommen. Sie haben natürlich als Verkehrsminister nach der grün-schwarzen Verkehrspolitik ein schweres Erbe angetreten: Fünf Jahre, das muss ich jetzt schon einmal sagen, hat die vorherige Verkehrsministerin einen immensen Schaden in Österreich angerichtet. Die Bevölkerung wird noch lange an diesem schweren Erbe knabbern. *(Bundesrätin Kittl [Grüne/W]: Sagen Sie das Ihren Nachkommen!)* – Die werden noch lange daran Schaden nehmen, und ich hoffe, dass wir in Österreich dann irgendwann einmal wieder einen ausgeglichenen Haushalt zusammenbringen; aber das war ein schweres Erbe und darum beneide ich Sie nicht.

Sie waren ja in Wien Verkehrstadtrat und haben natürlich schon ein bisschen Erfahrung. Das nehme ich einmal an. Wien war immer sehr privilegiert, was den öffentlichen Verkehr betrifft. Also da ist sehr viel Geld hineingeflossen.

Natürlich haben andere Bereiche in Österreich darunter gelitten und haben das nicht bekommen, ist klar, aber Wien steht sehr gut da. Wenn man Wiener ist, braucht man eigentlich gar kein Auto. Da hat man die U-Bahn, da hat man das öffentliche Verkehrsnetz. Das ist absolut top, muss ich schon sagen; aber wie gesagt, ich bin Steirer, ich wohne am Land – bin zwar in Graz aufgewachsen, aber seit einiger Zeit wohne ich am Land –, und ich weiß, wie groß die Nöte der

Leute am Land sind. Da sind wir schon ein bisschen zurückgestellt worden, und ich denke einmal, da haben wir Aufholbedarf.

Ein Lichtblick war natürlich jetzt die Eröffnung des Koralmtunnels, der den Süden Österreichs einmal richtig in den Fokus gerückt hat. Davon können wir uns etwas erwarten – nicht nur was Mobilität betrifft, sondern auch was Gewerbebetriebe betrifft, die sich in Kärnten und in der Steiermark ansiedeln können. Eine tolle Geschichte, und das verdanken wir unserem Jörg Haider und Waltraud Klasnic, die sich da verdient gemacht haben. Das muss man wirklich anerkennen, das war eine tolle Geschichte. *(Beifall bei der FPÖ sowie des Bundesrates Himmer [ÖVP/W].)*

Damit will ich beginnen, aber natürlich sollte man das ganze Konzept diskutieren, das Sie da jetzt präsentiert haben, die Fragen beantwortet haben – kann man natürlich nicht zur Gänze beantworten, muss das vielleicht auf bestimmte Bereiche fokussieren, die wirklich wesentlich sind. Die Realität vieler Pendler sowie Verkehrsteilnehmer steht zunehmend im Widerspruch zu den politischen Ankündigungen der Bundesregierung. Das steht einmal fest. Es wird viel gesprochen, es wird viel angekündigt, und dann wird es hinausgeschoben oder überhaupt nicht weiterverfolgt, aber wie ich schon gesagt habe: Ich nehme einmal an, dass Sie zu Ihrem Wort stehen und dass Sie das Beste machen; mit dem Kopf und ab und zu mit dem Bauch.

Während Menschen tägliche Verspätungen, Ausfälle, unsichere Straßenverhältnisse und überlasteten Ersatzverkehr erleben, bleibt der Eindruck bestehen, dass Probleme zwar bekannt sind, aber zu langsam, zu halbherzig oder zu wenig transparent angegangen werden. Ich sage das bewusst in einem sachlichen Ton. Mir ist klar, dass Sie ein komplexes System verantworten und dass nicht jedes Problem von heute auf morgen lösbar ist. Aber ebenso klar ist, dass viele Betroffene das Gefühl haben, mit ihren konkreten Sorgen

alleingelassen zu werden. Genau dieses Gefühl untergräbt das Vertrauen in Politik und öffentliche Infrastruktur. Gerade deshalb erwarte ich mir heute konkrete Antworten und klare Zeitpläne statt allgemeiner Absichtserklärungen.

Mir liegt da natürlich der Süden Österreichs am Herzen, Kärnten, und ich darf heute ein bisschen für die Kärntner und für die Steirer sprechen. Die Frage zur Klagenfurter Schnellstraße, in der Anfrage Punkt 9, haben Sie beantwortet, aber natürlich nicht zur Gänze, das kann man nicht, aber in groben Umrissen:

128 Millionen Euro stehen zur Verfügung. Es gibt Abstimmungsgespräche mit dem Land Kärnten, und man ist auf einem guten Weg, wenn man das jetzt so betrachtet, aber die S 37 gilt seit Jahren als besonders unfallträchtig. Trotz bekannter Gefahrenstellen und politischer Debatten bleibt die Situation für viele tägliche Nutzer angespannt. Der Ausbaustopp betrifft den Abschnitt Friesach Nord bis Sankt Veit Nord. Im Jahr 2021 hat das damalige grüne Klimaschutzministerium die strukturellen Sicherheitsprobleme nicht gelöst, während steigender Verkehr das Risiko zusätzlich erhöhte. Der Stopp des Ausbaus der S 37 ist besonders kritisch, da auf diesem Abschnitt seit 2015 bei 283 Unfällen 17 Menschen getötet wurden.

Es sind noch Fragen offen. Vielleicht können Sie das im Nachhinein beantworten. Fragen, die offen geblieben sind: Welche konkreten kurzfristigen Maßnahmen werden Sie setzen, um die Verkehrssicherheit auf der S 37 spürbar zu erhöhen? Bis wann werden diese Maßnahmen umgesetzt? Welche zusätzlichen temporären Sicherheitsmaßnahmen, etwa bauliche Trennungen, Überholverbote oder Temporeduktionen, prüfen Sie aktuell? Das sind die Dinge, die mir eingefallen sind und die vielleicht für die Bevölkerung vor Ort von wesentlicher Bedeutung wären.

Die Unfallrate der S 37 im Zeitvergleich, das ist die Frage Nummer 10. Die politische Diskussion zur S 37 erfolgt häufig ohne aktuelle, vollständige

Datengrundlage. Ohne transparente Zahlen bleibt unklar, wie sich die Lage tatsächlich entwickelt hat.

Dann haben wir den Bereich Zugausfälle und Verspätungen durch technische Defekte. Pendler erleben regelmäßig Verspätungen und Ausfälle. Gleichzeitig fehlt eine transparente Darstellung, wie groß der Anteil der technischen Defekte tatsächlich ist und wo die Probleme besonders häufig auftreten. Sie haben gesagt, die detaillierte Auswertung im Zeitrahmen ist nicht möglich. Das ist schon klar, aber vielleicht kann man den Leuten schon ein bisschen etwas sagen, weil wir ja vor Ort auch gefragt werden.

Sie haben auch gesagt, 2025 war die Pünktlichkeit bei 94 Prozent. Wir orientieren uns da immer am schlechten Beispiel der Deutschen Bahn, die ja bekanntermaßen sehr säumig ist und immer wieder Verspätungen hat. Das liest man immer wieder in jeder größeren Zeitung in Deutschland. Das ist schon symptomatisch, sage ich einmal, aber warum orientieren wir uns an diesem deutschen Vorbild, das ja ein schlechtes Vorbild ist, und nicht an der Schweiz, die uns da natürlich um ein Häuseck voraus ist? *(Beifall bei der FPÖ.)*

Zur Frage: Wie viele Zugausfälle und Verspätungen über 5 Minuten gab es 2024 und 2025 infolge technischer Defekte, aufgeschlüsselt nach Bundesländern, Zugkategorien und Fahrzeugtypen?, hätte ich gerne gewusst: Welche Strecken waren besonders betroffen? Welche konkreten Verbesserungen sind kurzfristig realistisch?

Weiters habe ich das Ersatzteilmanagement in ÖBB-Werkstätten in meiner Fragestellung, Berichte über fehlende Ersatzteile und lange Standzeiten von Fahrzeugen lassen strukturelle Probleme vermuten. Für Fahrgäste bedeutet das konkret weniger verfügbare Garnituren und mehr Verspätungen. Welche konkreten Defizite wurden im Ersatzteilmanagement identifiziert? Welche Maßnahmen wurden seit 2023 umgesetzt, und welche messbaren

Verbesserungen konnten erzielt werden? Vielleicht können Sie zum Abschluss – Sie werden sich noch einmal zu Wort melden, nehme ich an – eine Auskunft geben. Wir werden das dann an die Leute, die es interessiert, weitertransportieren. (*Zwischenruf des Bundesrates **Matznetter** [SPÖ/W].*)

Anfrage, Punkt 15: Neubeschaffung von Zuggarnituren. Trotz Investitionsankündigungen bleiben Überfüllung und Kapazitätsengpässe vielerorts Realität. Der tatsächliche Fortschritt bei Neubeschaffungen ist für die Öffentlichkeit schwer nachvollziehbar.

Anfrage, Punkt 16: Qualitätsstandards im Schienenersatzverkehr. Bei Baustellen erleben Fahrgäste häufig überfüllte Busse, lange Wartezeiten und unzureichende Information. Einheitliche und überprüfbare Standards sind kaum erkennbar. Sie haben dazu gesagt, Qualität wird da regelmäßig kontrolliert. Das ist aber ein bisschen wenig – wenn ich das so weitergeben darf.

Herr Minister, im Interesse der österreichischen Bevölkerung betreffend Sicherheit und Zuverlässigkeit für die Verkehrsteilnehmer ersuche ich dringend um zeitnahe Verbesserung der derzeit mangelhaften Situation. Ich fordere nochmals konkrete Antworten und klare Zeitpläne statt allgemeiner Absichtserklärungen.

Die Schiene versinkt im Chaos, technische Defekte führen täglich zu massiven Verspätungen und Komplettausfällen, die besonders Pendler und Schüler in der Ostregion hart treffen. Ein mangelhaftes Ersatzteilmanagement und schlecht funktionierende Schienenersatzverkehre verschärfen die Situation. Der ÖBB-Rahmenplan für die Jahre 2025 bis 2030 ist kein Investitionsplan, sondern faktisch ein Zusperrverschiebepplan, der dem öffentlichen Verkehr, dem Standort und der Bevölkerung schaden wird. Anstatt wie behauptet Stabilität, Qualität und Kapazität des österreichischen Bahnnetzes zu verbessern, werden wichtige Infrastrukturprojekte verzögert oder gar nicht umgesetzt.

Herr Minister, lassen Sie sich nicht von Klimaextremisten, grün-ideologisch getrimmten Experten und fanatischen Autofahrerhassern treiben, und handeln Sie im Interesse der ständig geplagten österreichischen Bevölkerung! *(Beifall bei der FPÖ.)*

Es kann nicht sein, dass die Anliegen einer lauten Minderheit über das Wohl der Menschen in den angeführten Bereichen gestellt werden. – Danke schön.

(Beifall bei der FPÖ.)

18.32

Präsident Markus Stotter, BA: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Bundesrat Christoph Matznetter, und ich erteile dieses.

RN/94

18.32

Bundesrat Dr. Christoph Matznetter (SPÖ, Wien): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Vorhin war die Frage: Was ist die letzte Rede hier? – Abschiedsrede ist jetzt.

Ich möchte einmal mit den positiven Dingen beginnen: Die neun Monate hier waren wirklich angenehme Monate. Ich darf euch ein bisschen aus der Erfahrung heraus sagen, es ist hier ein bisschen ein anderes Klima. Natürlich werden rhetorisch die Waffen gekreuzt, aber der Umgang insgesamt ist eigentlich ein persönlicherer – das liegt vielleicht auch an der Größe: nur so groß wie ein Drittel des Nationalrates –, als dies im Nationalrat gegeben ist, und das ist eigentlich recht schön.

Ein paar Dinge tragen dazu bei. Zum Beispiel: Vorhin war Nationalratsabgeordneter Moitzi da. Der sagt: Warum steht da immer 20? Darauf sage ich, das ist eine Empfehlung für die Redezeit. Ich habe das hier von der Regierungsbank aus erlebt. Finanzminister Willi Molterer hat nämlich von

vornherein gesagt, er geht nicht in den Bundesrat. Daher bin ich immer dort gesessen. Es begann schon damit, dass es ewig lang gedauert hat, bis ich auf die Idee kam, auf jeden Einwand, der von einer Bundesrätin, einem geschätzten Bundesrat kam, in extenso einzugehen. Das war das dickste Stenographische Protokoll, das ich je gesehen habe, aber – und das muss ich den Kolleginnen und Kollegen von damals zu Recht sagen – ab dann war es immer superschnell (*Heiterkeit des Bundesrates Tiefnig [ÖVP/OÖ]*), und nichts Besonderes ist gekommen. – Daran müssen wir noch arbeiten, Peter, Herr Bundesminister.

Wobei, noch einmal zu Kollegen Gradwohl jetzt: So ein Lob für die gute Wiener Politik und die gute Wiener Situation höre ich selten aus den Bundesländern. Danke, Herr Kollege – und ich sage das ohne Zynismus, wirklich –, Sie haben in Ihrer Beurteilung recht. Darf ich einen Tipp dranfügen? Wenn Sie so eine Rede vorbereiten lassen, lassen Sie nach der Beantwortung durch den Herrn Bundesminister ein Update machen! (*Heiterkeit bei Mitgliedern des Bundesrates von SPÖ und ÖVP. – Beifall bei der SPÖ.*) – Na ja, es ist dann leichter.

Wobei, insgesamt: Herr Bundesminister, lieber Peter, hast du die Freundlichkeit dieses Gremiums gesehen? – Die geben dir die Möglichkeit: Nach einem Jahr als erfolgreicher Verkehrsminister gibt dir die Oppositionspartei die Gelegenheit, hier darzulegen, welches tolle Wirken du als Stadtrat zusammengebracht hast. (*Beifall bei der SPÖ und bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP.*) Ich finde das total sympathisch. Danke in Richtung FPÖ-Fraktion.

Gut. Bevor ich jetzt zu Recht auch hier den Ruf zur Sache erhalte, kommen wir zu einem inhaltlichen Punkt! Ich möchte nur ein paar Dinge herausgreifen.

Lobautunnel: Ich habe ja damals, als dieser Baustopp von Leonore Gewessler kam – ich mag Leonore ja auch ganz gern –, gemeint: Warum ziehst du nicht einfach ein halbes Jahr an die Südosttangente? Wenn du dort ein halbes Jahr gelebt hast, siehst du es möglicherweise ein bisschen anders!

Es sind durchschnittlich 220 000 Fahrzeuge, die – und das ist das Besondere in Wien – durch das Stadtgebiet fahren. Ich weiß schon, dass die Menschen in Simmering, in Favoriten nicht dieselben sind, die, sagen wir einmal, nett in Wien-Neubau flanieren oder hier als Bundesrätinnen und Bundesräte sitzen, daher die Lebensrealität nicht kennen. Dann kann man zum Schluss kommen: Machen wir nicht die Umfahrung wie alle anderen Großstädte! Lassen wir den internationalen Transitverkehr weiter durch die Stadt rollen! Zu diesem Schluss kann man kommen.

Ich habe eine gute Nachricht, Frau Kollegin Kittl: Das mit dem Vermehren ist zwar in der Biologie so – also wenn da zwei zusammen sind, können es dann mehr werden –, doch das ist bei den Lastern nicht so, ich sage es einmal so. Die fahren auf der Transitroute durch, und sie fahren entweder vor den Fenstern der Menschen oder unter der Lobau durch. *(Zwischenruf der Bundesrätin Kittl [Grüne/W].)* Das löst noch nicht mehr aus.

Der Transitverkehr in die Industriestandorte der Slowakei ist nur mit der Eisenbahn zu lösen und nicht mit dem Lastenfahrrad und auch nicht mit dem öffentlichen Nahverkehr, das geht nicht. Es ist aber okay, wir brauchen eine Lösung.

Es passiert aber wahnsinnig viel im Bereich der Eisenbahn. Wir haben von der Pünktlichkeit gehört. Es wurde dann schon gerügt, wir sollen uns nicht mit den Deutschen messen. – Vielleicht, Herr Minister, lädst du jetzt einmal die Japaner ein, weil die schon bei 2 Minuten ganz beschämt sind, dass der Zug 2 Minuten später fährt – eine neue Vorgabe für die ÖBB.

Es funktioniert aber eigentlich gut bei uns, wir haben wirklich ein gutes System. Wir investieren weiter in dieses System, wir schauen, dass es funktioniert. Da gibt es ein Dankeschön auch für die Politik der Bundesregierung, aber

insbesondere für deine, Peter. Und wie gesagt: Honoriert wird das auch durch die Opposition, die dir hier die Möglichkeit gibt, eine Bühne zu haben.

Ich werde euch vermissen. Erstens: Dass da niemals ein Rotlicht kommt, ist ja schon wirklich angenehm. Im Nationalrat gibt es diese 2-Minuten-Fragen. Wenn man Pech hat, weil man am Ende zu wenig Zeit hat, dann kommt irgendwann die Bemerkung: Nur 1 Minute! Dann kann man gerade sagen: Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich bedanke mich!, und geht wieder. Das ist hier nicht so, das werde ich vermissen.

Die 80 Meter sind aber keine weite Distanz. Ich werde die Gelegenheit nützen, euch von Fall zu Fall zu besuchen. (*Bundesrat **Himmer** [ÖVP/W]: Vielleicht schauen wir auch einmal vorbei, ja!*)

Der letzte Punkt betrifft Julia, die ich sehr schätze. Julia Deutsch wurde heute – trotz des netten Klimas hier – doch ziemlich hart für das kritisiert. Ich habe mir ursprünglich auch vorgenommen, das zu machen, ich sage es ganz ehrlich. – So hart, wie du jetzt angegangen wurdest, habe ich mir aber gedacht, ich versuche es vom Stil und von der Forderung her ein bisschen anders. Wir müssen zwischen Realverfassung und Verfassung ein bisschen unterscheiden, und unsere Aufgabe als Gesetzgeber ist, den Blick auf die wirkliche Verfassung und auf die Zielsetzungen, die Kelsen und andere vorgegeben haben, zu haben. Das ist eine echte Gewaltentrennung, eine genaue Unterscheidung zwischen dem, was Legislative, Exekutive und Jurisdiktion sind.

Wenn man das anschaut, darf ich einmal anmerken, sieht man: Das ist das einzige Gremium, in dem rechtlich vernünftigerweise die Exekutivchefs der Länder, wie heute Landeshauptmann Mattle, ein Rederecht haben, weil die Landeshauptleutekonferenz ein rechtliches Nullum ist. Da möge man Auseinandersetzungen führen, weil einen der Finanzminister geschimpft hat,

weil er feststellt, man hat zu viel gegessen – das ist mir wurscht –, aber es ist kein Gremium.

Jetzt komme ich zu dem Punkt, bei dem wir als Bundesrat – das darf ich ja heute noch sagen – noch mehr Rückgrat zeigen müssen, denn bei den Fragen: Welche Verfassungsänderungen mit Zuständigkeitsänderungen sollen denn bis nächstes Jahr kommen?, Wie soll diese Aufgabenreform sich umsetzen?, hat dieses Gremium ein absolutes Vetorecht und ist das zuständige Verhandlungsgremium. Da muss man halt noch härter aufzeigen und sagen: Moment, Freunde!

All das gemütliche Essen bei der Landeshauptleutekonferenz freut uns alle ja sehr. Dafür haben wir auch Vorschläge, wie: Landeshauptmann ist zu martialisch, wir machen neue Titel: Gouverneur, was weiß ich! Das kann man alles tun, aber wir müssen in die Verhandlungen einbezogen sein. – Das, liebe Julia, ist eine Chance für dich, denn du hast persönlich ein Interpellationsrecht. Das haben wir vorhin schon gesagt, du kannst in die Ausschüsse gehen, du kannst dich auch hier aufführen, du hast genug Redezeit hier.

All das ermöglicht dieser eigentlich höheren Bedeutung dieses Gremiums, auch in der Wirklichkeit stärker spürbar zu werden. Ich wünsche mir für euch, für uns alle, weil die zweite Kammer wichtig ist, dass das gelingt.

Es war eine schöne Zeit, hat mich sehr gefreut. Ich freue mich, euch aus 80 Meter Abstand weiterhin zu sehen, und ich hoffe, meinen Beitrag zu guten Vorlagen leisten zu können, bei denen ihr weiterhin so selten wie jetzt euren Einspruch erheben müsst. – Danke, Kolleg:innen. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP, bei Mitgliedern des Bundesrates von der FPÖ sowie der Bundesrätinnen Jagl [Grüne/NÖ] und Deutsch [NEOS/W].)*

Präsident Markus Stotter, BA: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Andreas Arthur Spanring, und ich erteile dieses.

RN/95

18.41

Bundesrat Andreas Arthur Spanring (FPÖ, Niederösterreich): Danke, Herr Präsident! Herr Minister! Kollegen im Bundesrat! Sehr geehrte Damen und Herren Zuschauer! Lange hat es gedauert, bis eine Rede von Herrn Kollegen Matznetter gekommen ist, bei der mein Blutdruck nicht gestiegen ist, bei der ich mich nicht habe ärgern müssen (*Heiterkeit bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP – Zwischenruf des Bundesrates **Tiefnig** [ÖVP/OÖ]*), und ich sage Danke für die versöhnlichen Worte zum Abschied. – Wir wünschen dir natürlich auch alles Gute im Nationalrat. Ich würde jetzt aber lügen, wenn ich da stehen und sagen würde, ich werde dich vermissen. So ist es nicht. (*Heiterkeit bei Mitgliedern des Bundesrates von ÖVP und SPÖ. – Bundesrat **Matznetter** [SPÖ/W]: Aber ich vermisse auch den Steiner, oder?*)

Ich muss jetzt nach dem, was Herr Matznetter gesagt hat, auch ein bisschen Spielverderber spielen, und zwar: Wir haben natürlich die Dringliche Anfrage nicht gemacht und machen generell unsere Dringlichen Anfragen nicht nur deshalb, weil wir damit die Zeit totschiessen wollen, sondern ganz einfach, weil es viele Dinge gibt, die in der Regierung halt leider nicht beachtet werden. Es ist nicht so, dass jetzt ein Jahr lang alles super gelaufen ist. Ich glaube, das wissen Sie selber am besten.

Der Hauptgrund, warum wir die Dringlichen Anfrage machen, ist aber eigentlich der: Meine Damen und Herren, schauen Sie sich die Tagesordnungen an, die Sie produzieren! Heute sind es wieder nur sechs Tagesordnungspunkte, das meiste davon irgendwelche Umsetzungen von europäischem Recht. Das ist in Wahrheit

eine Bankrotterklärung dieser Regierung, weil Ihre drei Parteien sich bei nichts einig werden. Das ist leider die Wahrheit. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Das Schöne, wenn man nicht immer gleich am Anfang zum Reden kommt, sondern ein bisschen später reden darf, ist: Dann ist es so, dass man replizieren kann. Heute war doch sehr vieles, das gesagt wurde, bei dem man ein bisschen replizieren darf: Herr Bundesrat Ruf – er lacht schon; er weiß schon, was jetzt kommt – mit seinem BMW mit den 62 000 Euro Einstiegspreis – weil wahrscheinlich wird er eh besser sein –: voll super. Ich finde auch super, dass das in Österreich produziert wird. Ein tolles Auto: Da bin ich voll und ganz bei dir. Was ich aber nicht gut finde, ist, wenn du das dann wieder mit so einem süffisanten Ton machst und sagst, die E-Mobilität ist der Weisheit letzter Schluss, und wir alten Deppen sind quasi die, die der Benzin-, Diesel- und was weiß ich welcher Technik noch hinterherrennen, denn so ist es nicht.

Wir haben immer gesagt, wir sind auch für jede Form der Mobilität. Was wir nicht wollen, ist dieses Überskniebrechen um jeden Preis. – Und weißt du: Auch da herinnen schaut es so aus, als ob wir alle nur mehr Elektromobilität brauchen und haben müssen.

Jetzt sage ich dir etwas zum Thema Zahlen – und das ist auch das, was mich dann so ärgert; da sagt vielleicht meine Nachrednerin noch ein bisschen etwas zum Kollegen von den NEOS aus Tirol, der sich auch über hohe Spritpreise lustig macht –: In Österreich gibt es 5 290 000 Fahrzeuge laut Stand 2026 – 5,29 Millionen. Es gibt 261 000 E-Fahrzeuge. Es gibt nach wie vor 86 Prozent von den über 5 Millionen Fahrzeugen, die Dieselfahrzeuge oder Benziner sind. Der Rest sind Hybridfahrzeuge, und auch die Hybridautos haben immer einen Verbrennermotor dabei, die meisten sind Benziner, einige wenige haben einen Dieselmotor. Also die Lebensrealität in Österreich schaut nicht so aus, wie von euch dargestellt. Was noch dazukommt: Es ist super, dass es ein Auto gibt, das

so einen tollen E-Motor hat, aber ein 60 000-Euro-aufwärts-Auto ist halt leider für den Otto Normalverbraucher ganz einfach nicht leistbar. Wenn es ein 20 000-Euro-Auto gibt, das das kann, bin ich voll bei dir. Dann können wir gerne wieder darüber reden. *(Beifall bei der FPÖ. – Zwischenruf des Bundesrates Ruf [ÖVP/OÖ].)*

Ich muss auch ein bisschen auf Kollegin Jagl von den Grünen replizieren, weil sie auch etwas gesagt hat, bei dem ich mich ein bisschen geärgert habe, ja, muss ich ganz ehrlich sagen. – Du hast in deiner Rede erwähnt – ich zitiere jetzt aus deiner Rede –: „Und warum ist denn überhaupt in weiten Teilen bei uns in Niederösterreich das Auto unverzichtbar, wie ihr in eurer Anfrage beklagt? Warum wird es denn zum Beispiel bis 2030 dauern, bis im Traisental“, bla bla bla. „Es ist doch der FPÖ-Landesrat dafür zuständig, der hat vielleicht die falschen Prioritäten.“

Jetzt muss ich dir etwas zum Thema FPÖ-Landesrat Udo Landbauer sagen. Erstens ist er noch nicht so lange im Amt, zweitens hat er nie ein Hehl daraus gemacht, dass er auch ein Verfechter und Unterstützer der Autofahrer ist – das war übrigens ganz wichtig in der Zeit, als Gewessler Ministerin war –, und drittens ist er es, der in Niederösterreich wieder die Bahnprojekte in den Fokus gerückt hat. Als Beispiele: Bahnoffensive im Weinviertel, die Nordwestbahn, Pilotprojekt Weinviertel West, eine Güterverkehrsverlagerung, Badner Bahn, Ausbau der Sicherheit im öffentlichen Verkehr – da gibt es viele Dinge, die er schon umgesetzt hat *(Zwischenruf der Bundesrätin Jagl [Grüne/NÖ])* –, eine Verbesserung des Fahrplans, die Niederösterreichbahnen, die es halt noch gibt – viele gibt es ja nicht mehr –, Investitionen auch in Schmalspurbahnen, wie zum Beispiel in die Mariazellerbahn, die zufällig jetzt auch noch bei „9 Plätze – 9 Schätze“ gewonnen hat.

Da muss man auch dazusagen – und das ist jetzt nämlich die ganze Wahrheit dahinter –, dass in Niederösterreich vor über einem Jahrzehnt die Regionalbahnen übernommen worden sind – vor über einem Jahrzehnt – und von 28 Regionalbahnen 26 in der Zeit der Alleinregierung der ÖVP geschlossen wurden. Das ist die Wahrheit an Zahlen, meine Damen und Herren. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Also in Wahrheit müsstet gerade ihr Grüne sagen: Danke, Udo Landbauer, für deine Arbeit! – Ja, so schaut es aus. *(Zwischenruf der Bundesrätin Jagl [Grüne/NÖ].)*

Weil der Herr Minister heute gesagt hat, die Zeit ist teilweise zu kurz für Antworten, gleichzeitig aber so nebenbei gesagt hat, man kann eh viele Dinge auf der Website abrufen – ich würde übrigens bitten, die Dinge, die Sie *(in Richtung Bundesminister Hanke)* nicht beantwortet haben, vielleicht schriftlich nachreichen zu lassen; das wäre sehr nett –: Jetzt kann ich es mir aussuchen, entweder reicht die Zeit zum Antworten gar nicht aus, oder die Dinge sind abrufbar.

Ich weiß, es waren viele Fragen, aber – und das ist jetzt der springende Punkt – Papier ist geduldig. Ich sage es Ihnen ganz ehrlich: Wir hören es halt lieber von Ihnen, und wir machen auch deshalb schriftliche Anfragen, weil wir es halt lieber von Ihnen mit Ihrer Unterschrift kriegen, weil es ein Unterschied ist, ob man es irgendwo auf einer Website stehen hat und es dann heißt: Ja, das hat irgendein Mitarbeiter vor zwei Jahren geschrieben, das zählt heute nicht mehr!, oder ob es die Wertigkeit hat: Das hat der Herr Minister hier gesagt, oder der Herr Minister hat es mit seiner Unterschrift bestätigt. Das ist der Grund, warum so eine Dringliche Anfrage wichtig ist und warum wir Sie eben heute hier haben wollten. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Was Sie ganz am Anfang Ihrer Rede gesagt haben, ist wieder so typisch Politiker – ich kenne es ja eh schon lange –: Es gibt einen intensiven Austausch, und man muss mit vielen Stakeholdern reden und viele Gespräche führen. Ich weiß, Herr Minister – es ist vielleicht auch nicht Ihre Schuld, weil es in der Vergangenheit wirklich viele Fehler gegeben hat –, aber den intensiven Austausch brauchen wir nicht mehr. Wir müssen endlich bauen, wir müssen bauen. Es ist an der Zeit, endlich etwas zu tun, und ich hoffe ganz ehrlich nicht nur für Sie, sondern für alle – außer es kommt zu Neuwahlen; dann ist es gut –, dass Sie jetzt nicht als Verkehrsminister wechseln, weil ich weiß, was dann kommt: Dann kommt der Nächste, und dann gibt es mit dem Nächsten einen intensiven Austausch, und in den nächsten Jahren passiert wieder nichts.

Für mich war ganz interessant, was Sie zur S 34 gesagt haben. Das, was dort passiert ist, ist ganz typisch für die aktuelle Politik. Darauf werde ich aber in meiner Rede später noch einmal eingehen.

Kollege Mertel hat heute gesagt – und da bin ich nicht deiner Meinung, lieber Herr Bundesrat –, dass es wichtigere Dinge als das, was heute angesprochen worden ist, gibt. – Ja, du hast recht. Natürlich, doch, es gibt sie schon, es gibt wirklich wichtigere Dinge. Das Problem ist nur: Wir haben halt nur – ich weiß es jetzt nicht – achtmal, zehnmal im Jahr Bundesratssitzung. Wir müssten jedes Mal zwei Anfragen machen. Wir können das gerne machen. Also wenn du es sagst, müssen wir zwei Anfragen in jeder Sitzung machen. Das machen wir auch gerne.

Der Grund ist aber halt schon, dass die Regierung nicht liefert. Würde die Regierung liefern, wäre das alles wahrscheinlich gar nicht notwendig, das muss ich dir schon ganz ehrlich sagen. Das ist das Versagen dieser Regierung.

Wenn man heute, meine Damen und Herren, die Debatte aufmerksam verfolgt hat, dann erkennt man vor allem eines, und zwar, dass die Probleme, die wir in

Österreich eben haben, nicht vom Himmel gefallen sind – und ich rede von den Verkehrsinfrastrukturproblemen. Sie sind eben eine Folge von jahrelanger politischer Untätigkeit, von politischer Unehhrlichkeit, aber auch von politischer Täuschung.

Und jetzt – und da werde ich jetzt vielleicht wirklich ein bisschen ein Spielverderber sein und die gute Stimmung ein bisschen zu einer schlechten Stimmung machen – schicken die Wiener Herrn Hanke, der in Wien als Finanzstadtrat eben nicht erfolgreich, sondern in Wahrheit sehr erfolglos war und Wien mit 15 Milliarden Euro Schulden zurückgelassen hat, zu uns. In seiner Amtszeit haben sich die Schulden von Wien fast verdoppelt, und die SPÖ schiebt ihn jetzt quasi in den Bund ab – und auch das ist ein bisschen bezeichnend. Ich hoffe für Österreich – aber das ist eh schwer, dass Sie es schlechter machen als Ihre Vorgängerin –, dass Sie als Verkehrsminister erfolgreicher sein werden, als Sie es in Wien in der Finanzpolitik waren. So ehrlich muss man auch sein. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Da zeigt sich auch ganz klar der Unterschied zwischen der Privatwirtschaft und der Politik: In der Privatwirtschaft wird man mit so einer Performance wahrscheinlich gefeuert und kriegt nie mehr wieder einen Job in dem Bereich *(Zwischenruf bei der SPÖ)*, in der Politik werden Sie befördert. *(Heiterkeit des Bundesrates Thoma [ÖVP/Vbg.].)* – Herr Thoma ist der, der da lacht. Ja, das ist klar: Sie von der ÖVP kennen das natürlich auch, ich sage nur Stichwort Brunner und Nehammer. *(Zwischenruf des Bundesrates Thoma [ÖVP/Vbg.].)* Ja, es ist aber so: Brunner und Nehammer. Also das hat die SPÖ mit der ÖVP gemeinsam: Die Leute werden befördert.

Und die SPÖ und die ÖVP haben noch etwas gemeinsam, nämlich ein Erfolgsmodell, das heißt: Vor der Wahl versprechen und nach der Wahl vergessen. – Und auch das ist ein Grund, warum wir heute diese Dringliche

Anfrage gemacht haben: Es geht bei dieser Anfrage nämlich eben nicht nur um Straßen, es geht nicht nur um Infrastruktur, es geht auch nicht nur um Verkehrsprojekte, sondern es geht um die politische Glaubwürdigkeit in der gesamten Debatte, und ich sage Ihnen ganz ehrlich, meine Damen und Herren: Sie von der SPÖ und von der ÖVP fallen bei der politischen Glaubwürdigkeit krachend durch. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Schauen wir nach Sankt Pölten zur letzten Wahl, zur S 34, also zu einem Projekt, das laut dem Herrn Minister 550 Jobs bringen und über 260 Millionen Euro an Wertschöpfung generieren würde: Vor der Gemeinderatswahl hat da ein roter Bürgermeister – Herr Stadler – massiv für den Ausbau der S 34 geworben. Den Menschen wird signalisiert: Ja, wir machen das, wir setzen uns dafür ein! Wir sind für Wachstum, wir sind für Ausbau und wir sind für die Interessen der Region. – Aber was passiert wenige Wochen nach der Wahl? – Nach der Wahl geht die SPÖ dort mit den Grünen zusammen – wen wundert es? –, genau jene Grünen, die diese notwendige Verbindung, nämlich die Traisental-Schnellstraße, jahrelang bekämpft haben, jahrelang blockiert haben und in Wahrheit jahrelang sabotiert haben. Vor der Wahl wirbt die SPÖ mit dem Ausbau und nach der Wahl regiert man mit den Verhinderern. Was ist jetzt übrig geblieben? – Das Projekt S 34 ist auch für die SPÖ in Sankt Pölten vom Tisch. So viel zum Thema Ehrlichkeit.

Vor der Wahl das eine zu sagen und nach der Wahl genau das Gegenteil zu machen, das ist ja das Grundproblem, das wir heute in der Politik haben, und das Grundproblem von SPÖ und ÖVP, das es in diesem Land gibt. Merken Sie sich eines – ich habe diesen Spruch schon einige Male gebracht und es ist inzwischen mein Lieblingsspruch geworden –: Gebrochene Versprechen sind gesprochene Verbrechen – und genau so ist es.

Und wenn wir heute hier über Verkehrspolitik reden, dann müssen wir natürlich auch über die Spur der Verwüstung reden, die die Grünen in diesem Land hinterlassen haben – und ja, es stimmt: Die Blockaden, die Verzögerungen der letzten Jahre im Straßenbereich wurden natürlich maßgeblich von den Grünen in der Zeit verursacht, in der Frau Gewessler das Ressort geführt hat. Es stellt sich aber auch da eine entscheidende Frage, besonders an Kollegin Geieregger, die das heute ja auch angesprochen hat: Na, wer hat denn Frau Gewessler überhaupt zur Verkehrsministerin gemacht? (*Bundesrat **Thoma** [ÖVP/Vbg.]: Die Grünen! Die Grünen!*) Wer war das? (*Bundesrat **Thoma** [ÖVP/Vbg.]: Die Grünen!*) Die ÖVP! Sie haben es zugelassen, dass diese Frau Verkehrsministerin wird. (*Beifall bei der FPÖ. – Zwischenruf des Bundesrates **Stark** [ÖVP/NÖ].*)

Jetzt stellt sich die ÖVP her – auch damals hin und wieder –, und spielt große Empörung, wenn die Kameras da sind. Wenn die Kameras weg sind, dann macht die ÖVP bei jeder Gelegenheit – und sie hat das auch damals gemacht – den Grünen die Mauer. Wir haben eine Ministeranklage veranlasst. Was war? – Sie wurde abgelehnt mit den Stimmen der Grünen beziehungsweise abgelehnt mit den Stimmen und der Unterstützung der ÖVP – natürlich waren die Grünen auch dagegen. Was ist dann am Ende herausgekommen? – Ja, liebe ÖVP, auch das müssen Sie sich auf Ihre Fahnen heften lassen: die Renaturierung. Auch das ist das Versagen von Ihnen. Sie waren fünf Jahre lang die Mehrheitsbeschaffer für grüne Ideologie. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Und weil Kollegin Hauschildt-Buschberger das heute angesprochen hat – nicht jetzt, sondern am Anfang der heutigen Sitzung bei der Erklärung des Landeshauptmannes –, nämlich dass 75 Prozent des Warentransportes in Tirol auf Lkw passiert – ich weiß jetzt nicht, ob es in Tirol ist oder ob Sie es generell gemeint haben; ich glaube, es ist um den Brenner gegangen –: Ja, das stimmt! Nur da waren es ja auch wieder die Grünen, die mit einer Idee gekommen sind, nämlich dem Klimaticket – was vielleicht keine schlechte Idee war, das will ich

nicht sagen, aber Sie haben die Idee geboren und Sie haben sie umgesetzt; was Sie nicht gemacht haben, war: Sie haben nicht die Rahmenbedingungen dafür geschaffen, dass es funktionieren kann. Darum ist ja die ÖBB jetzt jahrelang im Kreis gelaufen und kennt sich nicht aus, und 11 Prozent des Güterwarenverkehrs wurden wegen Ihrer grünen Politik von der Schiene auf die Straße gedrängt. – Denken Sie einmal darüber nach! (*Beifall bei der FPÖ.*) Das können Sie nachlesen, das ist Fakt: Zahlen, Daten, Fakten.

Wenn sich dann SPÖ und ÖVP heute hierherstellen und so tun, als wären sie die Anwälte der Verkehrsinfrastruktur, dann ist das vor allem eines: unglaublich, meine Damen und Herren – es ist unglaublich. Die einen blockieren – da schaue ich zur SPÖ –, die anderen lassen das Blockieren zu – da schaue ich zur ÖVP –, und beide glauben noch immer, dass die Bürger das nicht merken. Doch, meine Damen und Herren, doch, die Bürger merken das! Der Unmut in diesem Land wächst nicht, weil die Bürger zu kritisch sind, sondern der Unmut in diesem Land wächst, weil diese Menschen von SPÖ und ÖVP zu oft hinters Licht geführt wurden.

Herr Bundesminister, auch Sie stehen genau in dieser Verantwortung: Sie sind Teil einer SPÖ, die je nach Ort und Publikum andere Geschichten – oder besser gesagt: eigentlich Märchen – erzählt, und darum gilt auch bis heute der Spruch – und das ist auch so passend zur Geschichte, die ich Ihnen vorhin zur SPÖ Sankt Pölten erzählt habe –: Wer hat euch verraten? – Die Sozialdemokraten.

Deshalb ist es gut für Österreich, dass es in diesem Land neben der von Ihnen gelebten Einheitspartei dann auch noch uns Freiheitliche gibt, weil – und das ist wirklich wichtig – wir vor der Wahl das sagen, was wir nach der Wahl auch umsetzen wollen und werden, und wir sagen nach der Wahl auch das, was wir davor gesagt haben. Wir Freiheitliche stehen zu unserem Wort. Darüber können

Sie auch ruhig lächeln (*Bundesrat **Thoma** [ÖVP/Vbg.]: Gerne!*) – das ist in Ordnung –, aber wissen Sie, das unterscheidet uns: Wir verzichten lieber auf Posten, als dass wir unsere Überzeugungen und unsere Wähler verraten. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Das unterscheidet uns, meine Damen und Herren! (*Beifall bei der FPÖ.*)

Wir verzichten lieber auf Posten (*Bundesrat **Wanner** [SPÖ/Sbg.]: Aber erst, wenn man ... Wiederbetätigung verurteilt ist!*), bevor wir unsere Überzeugungen und unsere Wähler verraten, und das, meine Damen und Herren, unterscheidet die FPÖ von der Einheitspartei, das, meine Damen und Herren, unterscheidet die Freiheitliche Partei ganz besonders von SPÖ und ÖVP, und das, meine Damen und Herren, unterscheidet unseren Herbert Kickl von Babler, Stocker und Meisl-Reisinger. (*Beifall bei der FPÖ. – Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

18.58

Präsident Markus Stotter, BA: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Bundesrätin Sandra Jäckel. Ich erteile dieses.

RN/96

18.58

Bundesrätin Sandra Jäckel (FPÖ, Vorarlberg): Vielen Dank, Herr Präsident! Werter Minister! Liebe Kollegen des Bundesrates! Wenn wir über Mobilität sprechen, dann sprechen wir nicht nur über Asphalt und Beton, wir sprechen über Lebensqualität, wir sprechen über Arbeitsplätze und wir sprechen über die Zukunft ganzer Regionen – das haben wir heute schon gehört. Genau deshalb muss man schon eines klar sagen: Für Österreich, und ich spreche hier dezidiert mein Heimatbundesland Vorarlberg an, ist funktionierende Verkehrsinfrastruktur keine Luxusfrage, es ist eine Existenzfrage.

Sie wissen, Vorarlberg ist das westlichste Bundesland Österreichs, ein wirtschaftlich starker Raum mitten im Bodenseeraum, ein Land mit exportstarker Industrie, mit Tausenden Pendlern, mit internationaler Vernetzung – während jedoch anderswo große Projekte schon beschlossen sind oder beschlossen werden, wartet Vorarlberg seit Jahren auf Lösungen, die längst überfällig sind, für unsere Bevölkerung.

Wir haben heute viel über S 4, S 8, S 31 gehört, aber reden wir doch über ein zentrales Thema in Vorarlberg: die S 18, welche Ihnen, Herr Minister, ja sehr wohl bekannt ist. Seit Jahrzehnten wird diskutiert, es wird geplant, und seit Jahrzehnten wird versprochen. Die Menschen im unteren Rheintal stehen jeden Tag im Stau – durch Bregenz, durch Lustenau, durch Höchst.

Herr Minister, Sie hatten dazu erst vor wenigen Tagen einen politischen Austausch mit unserem FPÖ-Landesstatthalter Christof Bitschi, mit unserem Landeshauptmann, mit ÖBB und Asfinag – wenn ich da richtig liege. Ich sehe das als ein wichtiges Signal, dass man dieses Projekt gemeinsam endlich voranbringen soll. Gerade deshalb ist jetzt eines entscheidend: der politische Wille, endlich voranzukommen. Die Menschen im Rheintal haben genug von Studien, Evaluierungen und endlosen Verfahren. Sie wollen Entlastung, und, meine Damen und Herren – wir Vorarlberger wissen es –, sie haben ein Recht darauf.

Klar ist auch, dass diese Verbindung zwischen der A 14 und dem Schweizer Autobahnnetz notwendig ist. Es wurde geprüft, es wurde geplant, es wurde bestätigt. Gemeinden waren eingebunden, Interessenvertretungen waren eingebunden, NGOs waren eingebunden, und der Bund, das Land, die Gemeinden et cetera sind Jahrzehnte mit eingebunden. Selbst die Schweizer Eidgenossenschaft bestätigt den Bedarf für diese Verbindung. Kurz gesagt: Alle wissen, dass diese Straße notwendig ist. Heute sind Sie der 18. SPÖ-

Verkehrsminister, und ich hoffe, Sie nehmen das als Eselsbrücke, dass Vorarlberg nicht noch länger darauf warten muss, dass diese Straße endlich gebaut wird.

Ein weiteres Beispiel ist die Anschlussstelle Wolfurt-Lauterach an der A 14. Zu diesem Thema hatten Sie in Vorarlberg auch einen Gesprächstermin mit den besagten Personen. Das zeigt, dass die Bedeutung dieses Projektes sehr wohl erkannt ist. Nun erwarten sich die Menschen im Land schon zu Recht, dass daraus rasche Entscheidungen und konkrete Umsetzungsschritte entstehen.

Wenn ich da mit Zahlen jonglieren darf: Es wurden Investitionen von rund 1,1 Milliarden Euro bis 2031 für Straße und Schiene abgestimmt – abgestimmt, nicht beschlossen –, zusätzlich sollen rund 156 Millionen Euro von ÖBB und Asfinag in konkrete Infrastrukturprojekte fließen. Ja, das sind große Zahlen, meine Kollegen, aber, Herr Minister, entscheidend ist nicht die Zahl auf dem Papier, sondern entscheidend ist, dass diese Projekte auch umgesetzt werden.
(Beifall bei der FPÖ.)

Derzeit handelt es sich um eine Halbanschlussstelle, und was bedeutet das in der Praxis? – Umwegverkehr, überlastete Straßen, mehr Lärm, mehr Belastung für Gemeinden, und das ausgerechnet in einer Region, in der der Wirtschaftsstandort ständig wächst. Der Güterterminal Wolfurt entwickelt sich, Logistikbetriebe expandieren, Unternehmen investieren. Dazu gehört ein vollwertiger Autobahnanschluss.

Eine der wichtigsten Verkehrsachsen im Westen Österreichs ist die A 14 Rheintal-Autobahn. Das Verkehrsaufkommen steigt seit Jahren, der Druck auf diese Straße wächst, und dann – muss ich heute in den Nachrichten lesen – wird ab 16. März die A 14 zu einer weiteren Großbaustelle. – Herr Minister, es fehlt eine moderne Verkehrsbeeinflussungsanlage über den gesamten Abschnitt, denn solche Systeme sorgen für mehr Sicherheit, besseren

Verkehrsfluss und weniger Belastung für Menschen und Umwelt. Selbst die Landespolizeidirektion Vorarlberg weist aus praktischer Erfahrung darauf hin, wie wichtig solche Systeme im täglichen Einsatz sind. Darum braucht es auch da eine klare Entscheidung: nicht Stückwerk, nicht Teilabschnitte, sondern eine durchgehende Lösung von Hörbranz bis Feldkirch.

Wir haben da noch den Güterterminal Wolfurt. Er zählt zu den bedeutendsten Logistikknotenpunkten in Österreich, in Vorarlberg. Es ist unsagbar, was ab Dornbirn-Nord bis zu diesem Knotenpunkt tagtäglich für ein Stau, ein Lkw-Kolonnenverkehr und Pkw-Verkehr zu sehen ist. (*Bundesrat **Thoma** [ÖVP/Vbg.]: Da geht's um die Zollabwicklung!*) – Das ist egal, es ist Stau – wir reden vom Verkehr, Kollege Thoma. (*Neuerlicher Zwischenruf des Bundesrates **Thoma** [ÖVP/Vbg.]*) – Richtig zuhören, Herr Kollege: Es geht um den Verkehr (*Beifall bei der FPÖ*) – um den Verkehrsfluss, um den Stau und nicht um die Zollabwicklung.

Die geplante Erweiterung – ein dritter Portalkran, zusätzliche Gleise und, glaube ich, mehr Kapazität – ist ein wichtiger Schritt. Beim Besuch von Ihnen haben sowohl der Herr Landeshauptmann als auch Ihre Persönlichkeit angekündigt, den Güterterminal Wolfurt auszubauen und seine Kapazität künftig um 76 Prozent zu erhöhen. Das ist wichtig, und das muss auch bald passieren, denn die Menschen im Land erwarten sich zu Recht nicht nur Ankündigungen, Herr Minister, sondern auch Umsetzungen. Auch solche Projekte dürfen nicht länger auf die lange Bank geschoben werden.

Neben der Infrastruktur im Land gibt es noch ein weiteres Thema, das viele Menschen in Vorarlberg derzeit schwer beschäftigt: die Bahnverbindung zwischen Wien und Vorarlberg. Vorarlberg liegt am westlichen Rand Österreichs. Die Reisezeiten sind ja heute schon lange – das wissen wir –, und nun hören wir, dass während der Bauphase in Deutschland – am Deutschen Eck – ab Freitag Direktverbindungen gestrichen werden sollen: zweistündliche

Verbindungen, mehrere Umstiege, Verspätungen an der Tagesordnung. Da sage ich ganz offen: Das ist ein massiver Rückschritt, denn wer Vorarlberg von guten Verkehrsverbindungen abschneidet, der schneidet ein ganzes Bundesland vom Rest des Landes ab. Das darf nicht passieren. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Meine Damen und Herren, Herr Minister, Vorarlberg ist ein starkes Bundesland, ein innovativer Wirtschaftsraum, ein wichtiger Teil des Bodenseeraums, aber Stärke entsteht nicht von selbst: Sie braucht gut funktionierende Infrastruktur auf der Straße, auf der Schiene. Diese Projekte, die ich aufgezählt habe, sind keine Wunschliste, keine regionalen Sonderinteressen; sie sind notwendige Investitionen in die Zukunft unseres Landes. Wer Verantwortung für ganz Österreich trägt, Herr Minister, der darf Vorarlberg nicht länger warten lassen.

Meine Damen und Herren, Kollege Spanring hat es schon angeschnitten: Ich habe hier noch ein Schmankerl aus den Reihen der NEOS. Der Tiroler NEOS-Nationalratsabgeordnete Oberhofer schreibt wörtlich – ich zitiere –: „Liebe DIESEL-Fans:“ – Gänsefüßchen unten – „E-Autos sind Zukunftsmüll!“ – Gänsefüßchen oben – „Aktuell 2,01€ für euren Treibstoff & steigt weiter“. „Mein E-Auto? Fährt für einen Bruchteil, ohne Kriegsprämie! Putin & Iran verdienen mit mir nix. Bleibt bei eurem Öl – ich bleib bei FREIHEIT“. – Zitatende.

Wisst ihr, welches Auto dieser Abgeordnete fährt? *(Ruf bei der FPÖ: Tesla!)* – Er fährt einen E-Porsche, 90 000 Euro aufwärts. *(Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: NEOS, bravo!)* Das muss man sich einfach einmal auf der Zunge zergehen lassen: Während Tausende Menschen im Land jeden Tag überlegen müssen, ob sie sich den Weg zur Arbeit überhaupt noch leisten können, macht sich ein NEOS-Abgeordneter darüber lustig. Sprit über 2 Euro, Pendler unter Druck, Familien am Limit – und die Botschaft aus dieser pinken Blase lautet sinngemäß: Kauft euch halt ein E-Auto! *(Beifall bei der FPÖ.)*

Genau diese Haltung zeigt, warum die NEOS den Bundesrat abschaffen wollen: weil hier noch Menschen sitzen, die wissen, wie das echte Leben in den Bundesländern aussieht. Wer glaubt, dass sich jeder Bürger einfach ein neues Elektroauto kaufen kann, der hat den Bezug zur Realität verloren. Das ist keine Politik für die Bevölkerung, das ist Politik aus der pinken Filterblase: arrogant, abgehoben, realitätsfern. Genau deshalb sage ich ganz klar: Eine Partei, die sich über die Sorgen der Menschen lustig macht, ist nicht die Stimme des Volkes. Sie ist das Sprachrohr einer selbstgerechten Elite. Oder ganz anders gefragt: NEOS, spürt ihr euch überhaupt noch? *(Beifall bei der FPÖ.)*

19.10

Präsident Markus Stotter, BA: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Bundesrat Nikolaus Amhof. Ich erteile es.

RN/97

19.10

Bundesrat Nikolaus Amhof (FPÖ, Wien): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Danke für das gegebene Wort zu dieser äußerst interessanten Diskussion: Verkehrskrise durch grün-ideologische Autogegner. Die Diskussion hat schon einiges gebracht, aber um vielleicht zunächst einmal auf einen Redebeitrag einzugehen: Also „NEOS ist“ ja immer schon „die Welt, aus dem Porsche Cabrio gesehen.“ – Dieses Zitat habe ich schon einmal getätigt, und es hat sich jetzt aufs Neue erwiesen, dass ein gewisser Zusammenhang zwischen den NEOS und diesem Fahrzeugtyp sowie auch der Weltanschauung, die dahinter ist, besteht.

Aber zur ÖVP, Herr Kollege Ruf, ich wollte einmal auf diese Sache eingehen: Der Bundesobmann ist zu „gierig“ und hat also deshalb nicht zugegriffen. – Es ist ja schon erwähnt worden, das ist ja eigentlich das genaue Gegenteil *(Bundesrat Thoma [ÖVP/Vbg.]: Das ist ja ein Zitat! Das hat ... in der „Presse“ gesagt!)*, denn

wenn jemand einen – aus Ihrer Sicht – Zugang zu Pfründen hat und das sozusagen ablehnt, weil er sagt, ich kann da nicht umsetzen, was ich möchte, dann würde das ja eher in die Gegenrichtung deuten. (*Bundesrat Thoma [ÖVP/Vbg.]: Das ist jetzt keiner von uns!*)

Das ist aber nur die Einleitung. Ich wollte nämlich wegen der humanistischen Bildung, weil Sie immer den Begriff „populistisch“ verwenden, vielleicht auch noch richtigstellen: Sie verwenden das, glaube ich, als Vorwurf: Populus – Populus, das Volk. Ein Populist ist dann einer, der Politik für das Volk macht – und dazu stehe ich. (*Beifall bei der FPÖ.*) Ich glaube allerdings nicht, dass Sie es in diesem Sinn gemeint haben.

Dann wollte ich noch kurz auf Frau Kollegin Geieregger eingehen: Der Lügner ist an und für sich eine strafrechtliche Sache, aber Sie haben ja einen Ordnungsruf bekommen. Ich würde sagen, lassen wir es damit bewenden, vielleicht noch mit dem einen Ratschlag bezüglich Bundesrat: Wenn Sie nicht mehr im Bundesrat sind, dann gibt es vielleicht noch einen anderen Job – Wahlhelfer bei der FPÖ –, denn mit dieser Überheblichkeit, glaube ich, wäre Talent vorhanden, wenn Sie eine weitere Tätigkeit suchen würden. (*Heiterkeit des Redners. – Beifall bei der FPÖ.*)

Ich weiß allerdings bezüglich ÖVP und der beiden Punkte, die ich erwähnt habe, nicht, wo diese Überheblichkeit eigentlich herkommt, denn wenn wir jetzt einmal zu wichtigen Themen übergehen: Österreich hat die höchsten Steuern der Welt. Unter den top sechs sind wir anerkannterweise, aber wenn man Staaten rauszieht, die praktisch keine Einwohner haben oder sonstige Sonderfälle sind, bleiben Belgien und Frankreich über. Und diese Diskussion würde ich gerne führen: Belgien und Frankreich haben nämlich, wie man sieht, wenn man sich mit dem Steuersystem der beiden Länder beschäftigt, sehr

großzügige Absetzmöglichkeiten, für Familien zum Beispiel; also ich würde die Diskussion führen, dass wir die höchsten Steuern der Welt haben.

Gleichzeitig haben wir ein Defizitverfahren, das heißt, Österreich steht finanziell unter Kuratel; und Ihr Klubobmann steht vor Gericht, was ich ihm allerdings weniger nachtrage als diese Äußerung mit den Zahnlosen und den zerrissenen Hosen, die er gegenüber uns gemacht hat. (*Zwischenruf des Bundesrates **Thoma** [ÖVP/Vbg.]. – Bundesrat **Ruprecht** [ÖVP/Stmk.]: Der Schimanek ..., oder?*) Also eine derartige Äußerung bezüglich Beschimpfung der Wähler ist, glaube ich, einzigartig, ich weiß nicht, ob das schon einmal ein Klubobmann einer Parlamentspartei gemacht hat. Und die vierte Frage ist, wer diese Themen eigentlich alle zu verantworten hat. Also in dieser Situation würde ich mich da mit offensiven Äußerungen eher ein wenig zurückhalten. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Aber gehen wir kurz zur Frage der Verkehrslogistik und zu der Frage des Kampfes gegen die Autofahrer über! Das ist nämlich noch ein weiterer Punkt: Obwohl wir die höchsten Steuern haben und unter Finanzkuratel gestellt sind, schaffen Sie von der Regierungskoalition es weiterhin nicht, die wichtigen Verkehrsprojekte auszubauen, instand zu halten und zu betreiben, zumindest nicht zeitgemäß und zumindest nicht auf mitteleuropäischem Niveau – eine weitere Leistung. (*Zwischenruf des Bundesrates **Thoma** [ÖVP/Vbg.].*) Also ich würde bei einer Prüfung die ÖVP oder die Koalition einmal fragen: Wie beurteilen Sie eigentlich in Anbetracht dieser vier Punkte, die ich Ihnen geschildert habe, Ihre eigene Leistung? Ich weiß schon, Sie werfen uns immer vor, wir haben keine Lösung. (*Ruf bei der FPÖ: Du hast eine?*) Ich sage: Sie geben keine Antworten auf die entscheidenden Fragen; und ich glaube, Sie machen das nicht deshalb, weil Sie nicht mit den bösen Rechten reden wollen, sondern Sie machen das deswegen, weil Sie keine Antworten **haben**, sehr geehrte Kollegen und Kolleginnen (*Beifall bei der FPÖ*) von ÖVP, von SPÖ, von NEOS –

die ist ja, sind nicht mehr hier; gut, ein Verlust in der Koalition, er wird sich in Grenzen halten. (*Heiterkeit des Redners.*)

Gehen wir aber nun zu der Frage des Kampfes gegen die Autofahrer. Herr Bundesminister, wir haben das in Ansätzen schon geführt, damals waren Sie Stadtrat und ich war Gemeinderat. Stellen wir uns nämlich die Frage: Was ist der Hintergrund? – Es geht in dieser Diskussion um eine Frage von zwei Menschenbildern.

Sie als Links-Grüne haben ein anderes Menschenbild, Sie vertreten eine gewisse kollektivistische Theorie; das heißt, der Mensch ist sozusagen einer, auf den man aufpassen muss, der überwacht werden muss – durch die ganzen Verkehrsstrafen. Die Grüne Partei ist ja immer eine Partei der Strafen gewesen – kommt bei Ihnen praktisch in jeder Rede vor –, und viel besser wissen also Funktionäre und Parteibonzen, wie die Menschen leben müssen. Das ist Ihre Ansicht, teilweise weil Sie glauben, dass das wirklich besser für die Menschen ist. Das ist ja auch in gewissen ideologischen Systemen – ich sage DDR, Kuba und anderswo – eh schon alles durchgeführt worden, wenn auch nicht in der Weite, und das hat ja auch bestens funktioniert.

Wir als Freiheitliche haben hingegen ein anderes Menschenbild. Wir sind der Meinung, dass der Mensch durchaus in der Lage ist, gewisse Entscheidungen selber zu treffen und auch im Verkehr zum Beispiel sich selber aussuchen zu können, welches Verkehrsmittel er wählt.

Wenn Sie also diese Idee haben, dass der Mensch in einem Kollektiv überwacht werden muss, dann können Sie natürlich auch mit dem motorisierten Individualverkehr nicht allzu viel anfangen, und wenn man es schon nicht verbieten kann – das geht in Österreich nicht –, dann muss es den Leuten wenigstens möglichst madig gemacht werden, dass man da an diesen Fahrten möglichst wenig Vergnügen hat. Wenn jemand, der mit dem Auto oder

Motorrad, das er sich schwer verdient hat, einfach einmal fährt, seine Geschwindigkeit selber festlegt und einfach einmal Spaß am Autofahren hat: Es ist schon klar, dass dafür in Ihrer Ideologie weniger Platz ist. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Und da kommen dann diese ganzen Maßnahmen daher, die den Autofahrern, dem Individualverkehr das Leben schwer machen. Da ist eine gewisse Bosheit vorhanden, und auf die werde ich jetzt auch noch kurz eingehen. Da kommen diese unverhältnismäßigen Geschwindigkeitsbeschränkungen her, die keine Bedeutung haben, Lufthunderter, damit also die Eisbären am Nordpol nicht ertrinken *(Heiterkeit des Redners – Ruf bei der SPÖ: Haha!)* und die Südseeinseln nicht versinken, was überhaupt keinen Zusammenhang hat; ideologische Kampagnen gegen das Autofahren mit dem Versuch, einen Schuldkomplex bei den Menschen hervorzurufen; und natürlich die Degradierung des Autofahrers zur Melkkuh der Nation, indem immer weitere finanzielle Belastungen auf den Autofahrer zukommen.

Herr Minister, gehen wir noch kurz auf die Ideologie, die in der SPÖ Wien herrscht, auf Herrn Knoflacher ein, der als Chef des Kuratoriums für Verkehrssicherheit verantwortlich ist. Der ideologische Vater, der Stabschef Ihrer Verkehrspolitik – Sie müssen sich den Vorwurf gefallen lassen, diesen Utopisten nicht eingebremst zu haben und ihm die Möglichkeit eingeräumt zu haben, eine ganze Millionenstadt zu terrorisieren. Knoflacher – er müsste jedem bekannt sein – sagt im Interview: „Wir haben den Stau in Wien absichtlich erzeugt“; „In einem Interview mit dem deutschen Magazin ‚Der Spiegel‘ behauptet der österreichische Verkehrsexperte Hermann Knoflacher, dass das Wiener Verkehrskonzept seit Jahrzehnten darauf ausgerichtet sei, den Autofahrern das Leben schwer zu machen.“ – Es geht nicht um vernünftige Lösungen, sondern um Schikanen. – „Manche Autofahrer haben geschrien vor Verzweiflung“, titelt der ‚Spiegel‘ eine Aussage Knoflachers.“ Weiter: „An den Straßenbahnhaltestellen wurden Gehsteige bis zum Ausstieg vorgezogen,

sodass die Autofahrer nicht nur halten mussten, bis das Ein- und Aussteigen beendet war und die Tram weiterfuhr, sondern auch noch um diese Verkehrshalbinseln herumkurven mussten.“ – Also Willkür. – „Sätze wie diese ließ Hermann Knoflacher im Interview mit dem deutschen ‚Spiegel‘ fallen. Dabei ging es um Maßnahmen, die in Wien bewusst umgesetzt worden seien. [...] ‚Wir haben die Autofahrer genervt‘“, Knoflacher weiter. „‚Wir haben Straßen verengt und systematisch Stau erzeugt‘, so der Autokritiker Knoflacher. Einer der Gründe: Parkraum sei viel zu günstig, 500 Euro solle es kosten“ – das war 2021 –, „das Auto irgendwo abstellen zu dürfen“ in der eigenen Stadt. „Ein Autofahrer sollte in der Stadt höchstens so viel Platz verbrauchen dürfen wie die anderen Verkehrsteilnehmer auch. Genauso viel wie [...] ein Fußgänger, ein Radfahrer.“ – Also physikalische Gesetze werden sozusagen infrage gestellt. Und dann kommt eigentlich die Spitze von dem Ganzen: Wiens früherer Verkehrsplaner Knoflacher sieht Autofahrer gar als keine Menschen an: Der Autofahrer „wird erst wieder zum Menschen, wenn er aus dem Auto steigt“.

Es handelt sich also nicht darum, hier vernünftige Lösungen zu finden, sondern einfach um Schikanen, die umgesetzt worden sind, um mutwillig Hunderttausenden Menschen, die in die Arbeit fahren, das Leben schwer zu machen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Ich fordere Sie noch einmal – so wie damals im Gemeinderat – auf, sich einmal von diesem Konzept zu distanzieren. Das hat die SPÖ bis jetzt nicht gemacht, im Unterschied übrigens zur ÖVP – da muss man ja ein Lob aussprechen, denn deren damaliger Klubobmann hat das sehr wohl getan.

Unser Konzept ist aber nicht ein Kampf gegen Radfahrer oder gegen andere. Wir sind der Meinung, dass alles nebeneinander Platz hat, sowohl der Autofahrer als auch der Radfahrer, und dass man in der Verkehrsgestaltung von

einem Gegeneinander endlich wieder zu einem Miteinander kommen muss.

(Beifall bei der FPÖ.)

19.21

Präsident Markus Stotter, BA: Zu einer **tatsächlichen Berichtigung** hat sich Frau Bundesrätin Hauschildt-Buschberger zu Wort gemeldet. Ich erteile dieses.

RN/98

19.21

Bundesrätin Claudia Hauschildt-Buschberger (Grüne, Oberösterreich): Vielen Dank. – Kollege Amhof hat gerade in seiner Rede unter anderem behauptet, dass die Grünen wollen, dass die Menschen im Kollektiv überwacht werden.

Da berichtige ich tatsächlich: Das entspricht natürlich nicht der Wahrheit. Und alle anderen Unterstellungen, die gegen die Grünen gerichtet waren, kommentiere ich jetzt nicht, weil sie einfach zu absurd sind, um sie nochmals zu wiederholen. *(Beifall der Bundesrätin Kittl [Grüne/W].)*

19.22

Präsident Markus Stotter, BA: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Bundesrätin Sandra Lassnig. Ich erteile ihr dieses.

RN/99

19.22

Bundesrätin Sandra Lassnig (ÖVP, Kärnten): Vielen Dank, Herr Präsident! Geschätzter Herr Minister! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich weiß, wir sind heute schon sehr lange da, aber ich möchte noch ganz kurz auf ein für meinen Bezirk ganz, ganz wichtiges Thema eingehen, das Herr Kollege Gradwohl in seiner Rede heute angesprochen hat, und zwar auf den Sicherheitsausbau der B 317 in meinem Heimatbezirk Sankt Veit an der Glan –

was eben für mich und meinen Landesparteibmann Martin Gruber wirklich schon sehr, sehr lange ein ganz, ganz wichtiges politisches Anliegen ist.

Ihre Vorgängerin Leonore Gewessler hat das aus ideologischen Gründen immer verhindert, das muss ich an dieser Stelle ganz klar sagen, und sie war diesbezüglich nie zu Gesprächen bereit. (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Ja, und ihr habt sie unterstützt!*)

Die möglichst rasche Realisierung ist wirklich von höchster Wichtigkeit. Dort ist einfach schon zu viel Leid passiert – es gab Unfälle mit Todesfolgen –, es geht da wirklich um die Sicherheit der Menschen. Der Fokus muss auf der sicheren regionalen Erschließung und Anbindung für Pendlerströme und Wirtschaftsverkehr an den Zentralraum liegen. Minister Hanke war bei diesem Thema Gott sei Dank von Beginn an – anders als seine Vorgängerin – immer gesprächsbereit, und es gab auch wirklich schon sehr, sehr gute Gespräche mit den zuständigen Referenten, Landeshauptmannstellvertreter Martin Gruber und Landesrat Sebastian Schuschnig.

Ich möchte es an dieser Stelle aber auch noch einmal sagen, weil ich seit drei Jahren jetzt hier im Bundesrat sein darf und mir dieses Thema wie gesagt auch ganz, ganz wichtig ist. Deshalb möchte ich Ihnen das hier an dieser Stelle auch noch einmal mitgeben, damit wir bei diesem Projekt wirklich zu einer positiven Umsetzung kommen. – Vielen herzlichen Dank. (*Beifall bei der ÖVP und bei Mitgliedern des Bundesrates von der FPÖ.*)

19.24

Präsident Markus Stotter, BA: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Bundesrat Ferdinand Tiefnig. Ich erteile es.

19.24

Bundesrat Ferdinand Tiefnig (ÖVP, Oberösterreich): Herr Präsident! Herr Minister! Ich komme aus dem Bezirk Braunau, der noch überhaupt nicht erwähnt worden ist. *(Heiterkeit. – Bundesrat **Himmer** [ÖVP/W]: Insgesamt ist er schon öfters erwähnt worden!)* Er liegt im Bereich München, Salzburg und Linz, wir haben im Bezirk Braunau eine Wirtschaftsleistung von 5 Milliarden Euro, und es geht da um zwei Sachen.

Das Erste ist: Die Mattigtalbahn war unter Minister Gorbach zur Schließung verurteilt. Gott sei Dank hat es dann einen Staatssekretär Kukacka gegeben, der die Mattigtalbahn zumindest nicht zum Schließen verurteilt hat. Die weitere Folge war dann, dass die Milliarde von Herrn Minister Hofer eingesetzt wurde und da auch Landesrat Steinkellner dann zugegriffen hat, weil ich damals aus dem Bundesrat in den Landtag wechseln konnte und diese Information als Bundesrat in den Landtag mitbringen konnte. Die Mattigtalbahn wird jetzt elektrifiziert und wird in nächster Zeit ausgebaut sein.

Bei uns ist das Thema aber besonders die Innkreisbahn, die eine Hauptverbindung und vielleicht sogar auch eine Entlastungsbahn von Wien nach München sein könnte. Diese Bahn hätte wirklich Möglichkeiten, ausgebaut zu werden. Die einzige Klimaanlage, die bei diesen Zügen funktioniert, ist, dass man im Sommer die Scheiben runterdreht; das ist noch eine Möglichkeit, um frische Luft zu atmen.

Da ist also sicherlich Handlungsbedarf, und es ist mir ein großes Anliegen, hier die Region Braunau noch einmal entsprechend herzuzeigen: Wir haben eine starke Wirtschaftsleistung, und ich weiß noch, wie bei einer Firmeneröffnung ein deutscher Unternehmer, der seine Firma in Braunau erweitert hat, gesagt hat, der Grund, warum er nach Braunau gezogen ist, ist nicht die Infrastruktur,

sondern es sind die Menschen, die vielleicht Überstunden machen, ohne dass sie diesbezüglich gleich Fragen stellen.

Ich bitte Sie, Herr Minister, auch diese Region nicht zu vergessen, denn unsere Region ist es wert, auch in Zukunft Investitionen aus Bundesmitteln zu erhalten. Und ich sehe es: In der Straßeninfrastruktur haben wir das Problem, dass die B 156 und die B 148 leider in der letzten Zeit zu zwei der schlechtesten Straßen des Bezirkes oder des Landes Oberösterreich geworden sind. – Aber danke schön noch für die Unterstützung. *(Beifall bei der ÖVP.)*

19.26

Präsident Markus Stotter, BA: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Bundesrat Christoph Thoma. Ich erteile es.

RN/101

19.26

Bundesrat Christoph Thoma (ÖVP, Vorarlberg): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Keine Sorge, ich muss heute nicht mehr nach Hause nach Vorarlberg, ich kann 20 Minuten reden! – Das tue ich Ihnen nicht an, aber ich hätte schon gerne ein paar Dinge eingeordnet.

Erstens einmal ein großes Lob an die Herren Spanring und Amhof, dass sie hier tatsächlich frei reden und versuchen, auf das, was hier debattiert worden ist, zu replizieren. Die anderen fünf Kollegen könnten vielleicht einmal ein Rhetorikseminar machen *(Ruf bei der FPÖ: Aber du auch!)*, um nicht nur etwas herunterzulesen *(Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Also das ist wieder diese typische Überheblichkeit! Typische Überheblichkeit!)*, denn mich ermüdet es mittlerweile, wenn ich dann irgendwelche heruntergelesenen Reden höre, die in keinsten Weise mit dem zu tun haben, was der Herr Bundesminister hier beantwortet hat. Er hat ja knapp 60 Fragen beantwortet – und dann habe ich irgendwelche

vorbereiteten Reden gehört. Vielleicht kann man das hier auch einmal sehr deutlich sagen und das auch weiterkommunizieren. (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Siehst, deswegen mag dich keiner in deiner eigenen Partei, und sonst mag dich auch keiner! Genau aus so einem Grund! Einfach ein Ungustl, ein überheblicher Ungustl!*)

Das Zweite ist: Frau Kollegin Kittl, eines möchte ich Ihnen schon mitgeben: Verschonen Sie uns bitte mit einer grünen Wirtschaftspolitik, die würde Österreich den Wohlstand kosten. Das geht nicht, das haben wir auch gelernt. Ich habe nichts dagegen, Klimapolitik zu machen – ich glaube, das ist auch richtig, dass wir uns mit Klimapolitik auseinandersetzen, denn der Klimawandel ist nicht zu leugnen, der ist da –, aber permanent Mobilitätskonzepte unterschiedlicher Art gegeneinander auszuspielen – Sie wissen, wovon ich rede –, das begrüße ich nicht.

Frau Kollegin Dr. Deutsch, dass Sie das auch noch gelernt haben – jetzt bin ich noch einmal so von oben herab als Lehrer, das habe ich heute auch von Herrn Ruf gelernt. Übrigens, Herr Ruf ist ein großartiger Lehrer. Also ich weiß nicht, ob er unter dem Ausdruck „grün-ideologischer Autofahrerhasser“ nicht eine rote Wellenlinie machen würde, um zu sagen: Leute, das ist vielleicht kein Stil bei einer Anfrage! – Vielleicht ist es Autofahrer- - - keine Ahnung, was; eine Debatte über Autopolitik oder was auch immer. Aber „grün-ideologische Autofahrerhasser“ halte ich, ehrlich gesagt, auch für keinen Stil. (*Bundesrat **Samt** [FPÖ/Stmk.]: Wir werden dich in Zukunft fragen, wie wir unsere Dringlichen machen!*)

Ich bin mit Frau Jäckel meistens nicht einer Meinung, gebe ich auch zu, aber wir vertreten hier herinnen das Land Vorarlberg (*Ruf bei der FPÖ: Ah geh?*), und ich muss Ihnen ganz ehrlich sagen – Kollegin Jäckel kommt eh wieder herein –, sie hat hier einige Punkte auf den Tisch gebracht im Zusammenhang mit diesen

1,1 Milliarden Euro, die der Herr Bundesminister am Dienstag mit dem Herrn Landeshauptmann sehr deutlich zur Diskussion gestellt hat. (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Ich glaub', der Herr Thoma vertritt nur sich selbst und sonst niemanden!*) Und ich bin froh, das sage ich Ihnen ganz offen, dass hier jetzt Bundesminister Hanke sitzt und nicht mehr Leonore Gewessler – dies in aller Deutlichkeit. (*Beifall bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP.*)

Und bei mir besteht definitiv keine Gefahr, dass ich ein Sozialdemokrat bin – was ich ja bei Ihnen (*in Richtung Bundesminister Hanke*) manchmal auch nicht glaube; für mich sind Sie eher ein linker Schwarzer, aber ist auch okay. (*Heiterkeit. – Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Na da passt ihr gut zusammen, gell, weil du bist auch ein linker Schwarzer! Da haben sie sich gefunden, die zwei Brüder!*) Ich kann Ihnen nur eines mitgeben, Herr Bundesminister (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Jetzt wissen wir, was er ist! – Ruf bei der FPÖ: Aber das haben wir eh vorher auch schon gewusst!*) – nehmen Sie das mit! –: Wir erwarten natürlich jetzt auch Lösungen. Den angesprochenen Vollanschluss Wolfurt hat Ministerin Gewessler tatsächlich wegradiert. Der war auspaktiert zwischen Land, Gemeinde und der Asfinag – und auf einmal war er weg. Das hat mit der Zollabwicklung nichts zu tun, sondern da geht es darum, dass dort ein riesiges Betriebsgebiet entsteht. Ich will Sie jetzt nicht mit Kommunalpolitik belästigen, aber das Ding muss jetzt umgesetzt werden!

Und was die S 18 betrifft – mit Verlaub, liebe Sandra –, so habe ich es vorhin nachrecherchiert: Hans-Dieter Grabher, Hubert Gorbach, Dieter Egger, das waren blaue Verkehrslandesräte (*Bundesrätin **Jäckel** [FPÖ/Vbg.]: Ja, aber das ist nicht der Bund!*), Hubert Gorbach war noch dazu Verkehrsminister. Norbert Hofer ist kein Vorarlberger, den habe ich auch aufgeschrieben, ich weiß nicht, warum. Also da waren in den letzten 60 Jahren ganz viele auch FPÖ-Politiker beteiligt.

Jetzt erwarte ich mir vom Herrn Minister, und ich vertraue ihm da – ich vertraue ihm wirklich –, dass diese S-18-Vorprüfung jetzt weitergeht. Liebe Grüne, diese S 18, die übrigens in Ihrer Anfrage gar nicht vorgekommen ist – das habe ich nachgeschaut –, verläuft unterirdisch. Jetzt erklären Sie mir, warum wir diese nicht unterirdisch bauen sollen? Tausende Leute ersticken im Verkehr. Bitte lasst sie uns unterirdisch bauen!

Wir werden nicht fliegen, wir werden nicht irgendwie – keine Ahnung – mit Drohnen reisen (*Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Das hat seine Rede mit der S 18 gemeinsam: beides unterirdisch!*), wir werden auch die Last Mile für die Mobilität brauchen. Wir in Vorarlberg – Christine Schwarz-Fuchs als Lustenauerin und Dornbirnerin wird es unterstützen – brauchen diese Infrastruktur. Der Wirtschaftsstandort Vorarlberg, der ist so stark – auch da bin ich mit Kollegin Jäckel einer Meinung, da vertreten wir auch das Land Vorarlberg –, wir brauchen das. Wir brauchen den Wohlstand. Wir müssen für Sicherheit sorgen, und da hängt auch ganz viel dran. (*Vizepräsident **Schmid** übernimmt den Vorsitz.*)

Ich bin schon fertig. Ich sage es Ihnen ganz ehrlich, das war jetzt eine gute Debatte. Ich fand das alles zusammen total interessant zuzuhören, und ich fand vor allem die Anfragebeantwortung vom Herrn Minister in einer Art erfreulich, weil ich einfach das Gefühl gehabt habe, da sitzt ein Fachmann. Ich bin froh, dass im Infrastrukturministerium jetzt wieder ein Fachmann sitzt, der weiß, wovon er redet – und das ist gut so, Herr Minister! – Danke schön. (*Beifall bei der ÖVP und bei Mitgliedern des Bundesrates von der SPÖ.*)

19.31

Vizepräsident Daniel Schmid: Ich begrüße recht herzlich - - (*Zwischenruf bei der FPÖ.*) Sie melden sich zu Wort? (*Bundesrat **Bernard** [FPÖ/NÖ]: Ja!*) – Okay.

Eine weitere Wortmeldung gibt es von Herrn Bundesrat Bernard.

Ich begrüße Frau Staatssekretärin Michaela Schmidt bei uns im Haus. Herzlich willkommen! *(Beifall bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP sowie bei der SPÖ sowie der Bundesrätin Deutsch [NEOS/W].)*

Herr Bundesrat, ich erteile Ihnen das Wort.

RN/102

19.31

Bundesrat Michael Bernard (FPÖ, Niederösterreich): Sehr geehrter Herr Vizepräsident! Herr Minister! Frau Staatssekretär! Kollegen im Bundesrat! Sehr geehrte Damen und Herren im Saal und vor den Bildschirmen! Ja, ein wichtiges Thema sind, wenn wir über Verkehr sprechen, die stark gestiegenen Diesel- und Benzinpreise. Wir haben heute schon darüber gesprochen, wie wichtig Mobilität im ländlichen Raum ist, und die Autofahrer im ländlichen Raum betrifft es am meisten.

Als in den Medien kolportiert wurde, dass in dieser schwarz-rot-pinken Ideenröhre, Ideenschmiede irgendetwas erkannt wurde, dass jetzt doch irgendetwas geschieht, war ja schon ein kurzer Lichtblick da. Als dann aber die Problemlösung gekommen ist und über die Medien mitgeteilt wurde, dass die kolportierte Lösung ist, dass dreimal pro Woche der Spritpreis erhöht werden oder auch sinken kann – aber eher erhöht werden kann –, konnte das maximal ein vorgezogener Aprilscherz sein.

Es wäre aber einfach: Schauen Sie über die Grenzen, dabei zeigt ja ein einfacher Vergleich mit unseren Nachbarländern, dass die aktuelle Spritpreisexplosion in dieser Dimension keineswegs eine Naturgegebenheit darstellt, sondern zu einem erheblichen Teil hausgemacht ist. Die Preisdifferenzen lassen sich ja nicht mit der internationalen Lage allein erklären, sondern sind das Ergebnis einer

überzogenen heimischen Steuerbelastung: 53 Prozent bei Benzin, 58 Prozent bei Dieseltreibstoff. Was bleibt übrig? – Eine Bundesregierung, die durch die unterlassene Hilfeleistung an der Zapfsäule wieder einmal zum Krisenprofiteur geworden ist und weiter wird.

Zusätzlich ins Gewicht fallen die CO₂-Bepreisungen: circa 16,5 Cent pro Liter Diesel und 15 Cent pro Liter Benzin, zusätzlich zur Mineralölsteuer und der Umsatzsteuer. Sie belasten natürlich die Pendler, die Familien, aber auch den öffentlichen Verkehr und die gesamte Transportwirtschaft massiv. Durch Ihr Nichthandeln heizen Sie die ohnehin hohe Inflation wieder zusätzlich an.

Die Folgen sind natürlich weiter steigende Transport- und Produktionskosten, die sich unmittelbar in höheren Preisen für Waren und Dienstleistungen niederschlagen und damit die Teuerung weiter verschärfen. Dies wird einen Rückgang der Mobilität in ländlichen Regionen zur Folge haben, der aber nicht ausreichend durch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs kompensiert werden kann. Die zunehmenden Betriebskosten für den Nah- und Fernverkehr erfordern höhere Subventionen aus dem Budget und belasten den Verkehrssektor finanziell.

Transportunternehmen sehen sich mit erhöhten Kosten konfrontiert, was die Logistikketten beeinträchtigen wird, den Güterverkehr belastet und Produkte für die Konsumenten verteuert – für die ohnehin bereits krisengeplagte Bevölkerung wieder eine weitere unzumutbare Belastung.

Zwei von drei Regierungsparteien gestehen sich ja in den letzten paar Tagen offen ein, dass die derzeitigen Spritpreise für die Menschen und die Wirtschaft nicht mehr tragbar sind und dies offenbar auch leicht zu ändern wäre. Daher darf die Bundesregierung – allen voran der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur sowie der Bundesminister für Finanzen – sich nicht länger hinter Studien und Analysen verstecken. Um die Bevölkerung im

Allgemeinen, insbesondere aber die Pendler, die Unternehmen, die gesamte Transportwirtschaft sowie den öffentlichen Verkehr effektiv und rasch zu entlasten und den Wirtschaftsstandort Österreich im internationalen Wettbewerb zu stärken, ist es daher unerlässlich, neben anderen Maßnahmen die Mehrwert- und die Mineralölsteuer zu senken und die CO₂-Steuer abzuschaffen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Ich bringe daher folgenden Antrag ein:

RN/102.1

Entschließungsantrag

der Mitglieder des Bundesrates Michael Bernard, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Setzung sofortiger Maßnahmen durch den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen, die auch die Senkung der Mehrwert- und Mineralölsteuer sowie die Abschaffung der CO₂-Steuer beinhalten“

Der Bundesrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur wird aufgefordert, unverzüglich gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen Maßnahmen zu ergreifen, die

1. zu einer zeitweiligen Senkung der Mehrwert- und Mineralölsteuer auf Treibstoffe führen, um die durch die internationale Lage und die bisherige Steuerpolitik verursachten massiven Mehrbelastungen für Arbeitnehmer, Arbeitgeber, die gesamte Wirtschaft und den öffentlichen Verkehr wirksam und rasch zu reduzieren,
2. die ersatzlose Abschaffung der CO₂-Steuer vorsehen, um die Mobilität von Pendlern durch öffentliche Verkehrsmittel oder private Fahrzeuge aufrecht zu

erhalten und dadurch die Arbeitnehmer und Arbeitgeber sowie die gesamte Wirtschaft und den öffentlichen Verkehr angesichts der aktuellen Energiepreisentwicklung zu entlasten."

Noch kurz zu Kollegen Thoma: Wenn Sie hier heraußen stehen und immer wieder Richtung Grüne und Richtung Verkehrsministerin schimpfen, dann frage ich mich nur: Ihr wart es?! *(Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Die ÖVP hat Frau Gewessler zur Verkehrsministerin gekürt und das Desaster auf allen Ebenen eingeleitet, und wir alle miteinander können das jetzt ausbaden. Ihr wart diejenigen, die das verbochen haben. Das ist so, wie wenn man einen Hund auf die Knackwurst aufpassen lässt und sich nachher wundert, dass sie weg ist. *(Beifall bei der FPÖ.)*

19.37

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/102.2

[Unselbständiger Entschließungsantrag: Setzung sofortiger Maßnahmen durch den Bundesminister für Innovationn, Mobilität und Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen, die auch die Senkung der Mehrwert- und Mineralölsteuer sowie die Abschaffung der CO₂-Steuer beinhalten von Michael Bernard](#)

Vizepräsident Daniel Schmid: Der von den Bundesräten Michael Bernard, Kolleginnen und Kollegen eingebrachte Entschließungsantrag betreffend „Setzung sofortiger Maßnahmen durch den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen, die auch die Senkung der Mehrwert- und Mineralölsteuer sowie die Abschaffung der CO₂-Steuer beinhalten“ ist genügend unterstützt und steht demnach mit in Verhandlung.

Weitere Wortmeldungen dazu liegen mir nicht vor.

Wünscht noch jemand das Wort? – Das ist nicht der Fall. Die Debatte ist geschlossen. *(Heiterkeit und Beifall bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP. – Ruf bei der SPÖ: Gut so! – Ruf bei der FPÖ: Den Antrag noch abstimmen!)*

RN/103

Abstimmung

Vizepräsident Daniel Schmid: Ich lasse über den **Entschließungsantrag** abstimmen.

Ich ersuche jene Bundesrätinnen und Bundesräte, die diesem Entschließungsantrag zustimmen, um ein Handzeichen. *(Ruf bei der SPÖ: Das ist aber die Minderheit!)* – Das ist die **Stimmenminderheit**. Der Antrag ist somit **abgelehnt**.