

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.