

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.