

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.