

10.07

Abgeordneter Dr. Johannes Margreiter (NEOS): Herr Präsident! Geschätzte Frau Bundesministerin! Geschätzter Herr Staatssekretär! Liebe Bürgerinnen und Bürger vor den Bildschirmen! Hohes Haus! Die Untergliederung 41 ist nicht mehr mit Verkehr bezeichnet, sondern mit Mobilität, und das ist gut so, denn darum geht es: um Mobilität. Die Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen, ich möchte fast sagen, ein Grundrecht der Menschen. Unser Lebensstil hat sich so geändert, dass heute einfach ein gewisses Maß an Mobilität vorausgesetzt wird, um überhaupt überleben zu können. Es geht um Grundversorgung, es geht aber auch um den klimapolitischen Impact auf das Thema Mobilität beziehungsweise des Themas Mobilität auf die Klimaproblematik.

Jetzt haben wir ein Mobilitätsbudget, das sehr hoch dotiert ist, mit 4 Milliarden Euro eine der größten Untergliederungen. Wir haben ja heute schon von Zahlen, Verzehnfachung und, und, und gehört, nur, die Zahlen sind das eine, aber der Inhalt, die Substanz, das, was dahintersteht, ist das andere, und da habe ich schon einiges kritisch anzumerken, Frau Bundesministerin.

Es ist ja so, dass diese Untergliederungen nicht nur ein reines Zahlenwerk sind, sondern jeweils mit den sogenannten Wirkungszielen auch inhaltlich unterfüttert werden. Beim Mobilitätsbudget gibt es drei Wirkungsziele: Erstens die Hebung der Verkehrssicherheit – okay, geschenkt, wollen wir alle –, zweitens die Sicherung der Mobilität von Menschen, Waren und Gütern – auf das komme ich noch gesondert zu sprechen – und drittens die Geschlechtergerechtigkeit, also das Genderthema im Bereich der Mobilität.

Wenn man sich diese Wirkungsziele im Detail anschaut, dann fällt beim Wirkungsziel zwei, Sicherung der Mobilität, auf, dass die Worte Radfahrer, Fahrrad, Fußgängerverkehr überhaupt nicht vorkommen – bei den Zielen eins und drei sowieso nicht. Wenn man das liest, riecht man den Verbrennungsmotor heraus.

Vor diesem Hintergrund wirken die Zahlen, die da genannt wurden und auf die man so stolz ist, weil es Erhöhungen sind, schon ein bisschen schmalbrüstig, muss ich sagen, dabei wäre viel zu tun, wenn es um Mobilität geht. Es sind ein paar Dinge, ein paar Projekte enthalten, die durchaus respektabel sind, zum Beispiel die Finanzierung beziehungsweise ein erster Finanzierungsanstoß für das 1-2-3-Österreichticket – aber damit schaffen wir Nachfrage. Die Frage wird sein: Können wir den Bedarf dann auch decken?

Da muss man dann noch einen Schritt weitergehen: Selbst wenn der Bedarf an Bahninfrastruktur und an Businfrastruktur gegeben ist und gedeckt werden kann, dann wird

es, damit die Mobilitätswende gelingt, immer noch darauf ankommen, dass wir die berühmte letzte Meile – die erste und die letzte Meile – gestalten, also den mikroöffentlichen Verkehr. Das sollen hauptsächlich Radfahrstruktur, aber auch Fußgängerverkehr sein. Der Fußgängerverkehr hat zwar nicht von der Kilometerleistung, aber von der Verkehrsleistung her doch den allergrößten Anteil. In diesem Bereich gilt es schon noch viel, viel Bewusstseinsarbeit zu tun.

In meiner Heimatstadt zum Beispiel, in Hall in Tirol – ÖVP-regiert –, wird derzeit wirklich allen Ernstes überlegt, eine Fußgängerunterführung zuzuschütten, weil sie einem Kreuzungsausbau – damit der motorisierte Verkehr flüssiger abgewickelt werden kann – im Wege steht. Daran sieht man genau: Da ist von Mobilitätswende noch überhaupt nichts im Kopf angekommen.

Ähnliches gilt für die Radstrukturen: Im Zusammenhang mit der letzten Meile wird man sehr viel mit dem Rad machen müssen. In diesem Mobilitätsbudget vermisste ich jedoch konkrete Maßnahmen und konkrete Ansagen. Man wird diesbezüglich Geld in die Hand nehmen müssen, um Bewusstsein zu schaffen. Das ist eine Kopfgeschichte, die da passieren muss (*Ruf bei den Grünen: Dafür gibt es zehnmal mehr Geld!*), und da sehe ich rein von den Zahlen her, auf die die grüne Fraktion so stolz ist, relativ wenig.

Es ist wirklich zu befürchten, dass mit dem 1-2-3-Ticket zwar eine hohe Nachfrage geschaffen wird, man aber letztlich daran scheitert, dass die Kapazität nicht gegeben ist und dass die letzte Meile nicht abgedeckt ist. Daneben ist natürlich auch Augenmerk darauf zu richten, dass der Verkehr – speziell der motorisierte, aber auch der Bahnverkehr – doch erhebliche Umweltauswirkungen hat. Es geht darum, dass es wünschenswert wäre, diese Auswirkungen irgendwo zu budgetieren, um dem zu begegnen. Ich vermisste zum Beispiel einen Mittelansatz für Lärmschutz an der Brenner-Eisenbahntrasse, wo laut Budget die Rollende Landstraße ausgebaut werden soll. Das ist ja durchaus zu begrüßen, aber die Bevölkerung im Wipptal wird dann noch mehr unter dem Bahnlärm leiden, denn wir wissen, die Rollende Landstraße ist besonders lärmintensiv.

Es ist also noch sehr, sehr viel zu tun. Ich strecke aber die Hand aus, die NEOS sind bereit, an der Mobilitätswende mitzuwirken, und erhoffen sich, dass die Denkanstöße, die ich heute geben wollte, dann tatsächlich in die konkrete Arbeit einfließen. – Vielen Dank. (*Beifall bei den NEOS.*)

10.13

Präsident Mag. Wolfgang Sobotka: Zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Niss. –
Bitte.