

RN/92

Dringliche Anfrage

der Abgeordneten Leonore Gewessler, BA, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Finanzen betreffend „Konsolidieren statt Betonieren“ – Wie bewertet der Finanzminister das finanzielle und ökologische Einsparungspotenzial beim Stopp von überflüssigen Straßenbauprojekten in Bund und Ländern?“ (1136/J)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Wir gelangen zur dringlichen Behandlung der schriftlichen Anfrage 1136/J. Diese wurde inzwischen an alle Abgeordneten verteilt.

Der Wortlaut der Anfrage ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/92.1

[Dringliche Anfrage samt Debattenverlangen \(Klub\): "Konsolidieren statt Betonieren" - Wie bewertet der Finanzminister das finanzielle und ökologische Einsparungspotenzial beim Stopp von überflüssigen Straßenbauprojekten in Bund und Ländern? von Leonore Gewessler, BA](#)

Ich erteile Frau Abgeordneter Leonore Gewessler als erster Fragestellerin zur Begründung der Anfrage, die gemäß § 93 Abs. 5 der Geschäftsordnung 20 Minuten nicht überschreiten darf, das Wort. – Bitte, Frau Abgeordnete.

RN/93

15.29

Abgeordnete Leonore Gewessler, BA (Grüne): Herr Präsident! Bevor ich die heutige Dringliche Anfrage begründe, möchte ich schon noch etwas sagen:

Dass wir, wenn in diesem Haus ein eindeutig nationalsozialistisch konnotierter Begriff verwendet wird, 5 Stunden – 5 Stunden! – brauchen, um uns auf eine angemessene Reaktion zu einigen, ist wirklich, wirklich ein Tiefpunkt dieser Amtsführung. (*Beifall bei Grünen, ÖVP, SPÖ und NEOS. – Abg. Steiner [FPÖ]: Also bitte! Das war kurz vor Ende der Vorsitzführung und dann waren zwei andere Präsidenten da oben! Hast geschlafen die letzte Zeit? – Abg. Disoski [Grüne]: Hör mal zu! – Abg. Krainer [SPÖ]: Um Gottes willen! – Zwischenrufe bei ÖVP, SPÖ, NEOS und Grünen. – Abg. Steiner [FPÖ]: Also so was Blödes! – Weitere Zwischenrufe bei der FPÖ.*)

Ich belasse es jetzt dabei. Für alle Zuseherinnen und Zuseher: Was die FPÖ hier gerade versucht, zu verteidigen, ist die Nutzung eines Begriffs, der systematisch dazu verwendet wurde, die Vertreibungs- und Vernichtungspolitik der Nazis zu rechtfertigen. Darum geht es hier. (*Abg. Deimek [FPÖ]: 20 Minuten für die Dringliche, 5 Minuten ...! Dieser Begriff hat in diesem Hohen Haus keinen Platz, und darüber sollte man keine 10 Sekunden diskutieren müssen. (Beifall bei Grünen, ÖVP, SPÖ und NEOS.) Wir sind im Gedenkjahr! (Neuerlicher Beifall bei Grünen, ÖVP, SPÖ und NEOS. – Abg. Deimek [FPÖ]: Wenn Sie sonst nichts wissen zum Thema Straßenbau, ist halt schade!*)

Ich möchte jetzt trotzdem, weil sie ja aufgerufen ist, auch zur Dringlichen Anfrage, die wir an den Herrn Finanzminister gerichtet haben, kommen. Es wird ja in weiterer Folge offensichtlich noch Gelegenheit geben, dieses Thema wieder aufzugreifen.

Herr Präsident! Lieber Herr Finanzminister! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger! Der Titel der heutigen Dringlichen Anfrage ist „Konsolidieren statt Betonieren“, und das ist nicht nur der Titel, sondern wirklich ein Gebot der Stunde, und zwar in doppelter Hinsicht, einerseits mit Blick auf die aktuelle budgetäre Lage – der Herr

Finanzminister ist ja gerade mitten im Abschluss der Budgetverhandlungen, also auch da gibt es eine Dringlichkeit, das Thema zu behandeln –, andererseits mit Blick auf die Umwelt, damit auch unsere Kinder, unsere Enkelkinder noch eine schöne Natur erleben können. Von dieser bleibt nämlich immer weniger über, wenn wir das tun, was in der Überschrift steht, nämlich betonen, betonen, betonen.

Nur, damit alle, auch alle hier im Raum, einen Begriff haben, worüber wir sprechen: Österreich liegt beim Straßenbau 50 Prozent über dem EU-Schnitt, ganze 55 Prozent über Deutschland. Ich weiß nicht, wann Sie zuletzt in Deutschland waren – als ich zuletzt in Deutschland war, kam mir nicht vor, dass einem dort die Straßen ausgehen (*Zwischenruf des Abg. Ottenschläger [ÖVP]*), und wir liegen da noch 55 Prozent darüber. (*Zwischenruf des Abg. Hanger [ÖVP]*.) Wenn man das österreichische Straßennetz zusammenzählt: Wir haben 128 000 Kilometer Straßennetz – 128 000 Kilometer in Österreich! Damit man sich das vorstellen kann: Das ist dreimal rund um den Erdball und dann noch einmal von Wien nach Chicago.

Wie man, wenn man sich das überlegt, noch zum Schluss kommen kann, dass wir noch mehr Straßenkilometer, noch mehr Megaautobahnprojekte brauchen, entzieht sich meiner Erkenntnis. Die Antwort lautet aber offensichtlich, die neue Bundesregierung ist der Meinung, wir brauchen noch mehr Autobahnkilometer, noch mehr verbuddelte Milliarden, weil offensichtlich veraltete, bereits abgesagte Milliardenprojekte wie eben der Lobautunnel wieder aus der Mottenkiste geholt werden sollen, anstatt sie ein für alle Mal zu begraben und auf vernünftigere Alternativen zu setzen. (*Beifall bei den Grünen. – Zwischenruf des Abg. Zarits [ÖVP]*.)

Unsere Dringliche Anfrage an Verkehrsminister Hanke hat es zuletzt leider bestätigt: Klare Antworten oder überzeugende Argumente ist uns Minister

Hanke – bei allem Respekt für Peter Hanke – leider schuldig geblieben. Da gab es ein starres Festklammern an einem Betonprojekt und am Betondenken.

Der Lobautunnel, den wir letztes Mal hier diskutiert haben, ist aber bei Weitem nicht das einzige milliardenschwere Projekt, über das wir reden. In den Bundesländern – wenn man quer durch Österreich schaut, sieht man das – wimmelt es nur von Straßenbauprojekten. Wie sich herausgestellt hat – und auch das wissen Sie natürlich, Herr Finanzminister –, machen die Bundesländer und ihre Ausgaben ja einen beträchtlichen Brocken im gesamtstaatlichen Budget und Budgetdefizit aus. (Abg. **Kogler** [Grüne]: *Vor allem im Defizit, genau!*)

Deswegen wenden wir uns heute an Sie, lieber Herr Finanzminister (Zwischenruf des Abg. **Ofenauer** [ÖVP]), denn gerade im Straßenbau liegt enormes Potenzial für Einsparungen. Das ist in der aktuellen Budgetdebatte leider völlig unterbelichtet (Abg. **Erasim** [SPÖ]: *Ist halt nicht budgetwirksam! Muss man halt auch wissen!*), in den aktuellen Sparplänen der Bundesregierung scheinbar völlig übersehen, aber Österreich kann es sich nicht leisten, diesen grauen Betonelefanten des Straßenbaus in dieser Budgetdebatte zu ignorieren. (Beifall bei den Grünen. – Zwischenruf des Abg. **Darmann** [FPÖ].)

Im türkis-rot-pinken Regierungsprogramm heißt es sehr schön, „es wird eine umfangreiche Verkehrs- und Infrastrukturstrategie erarbeitet, die zehn Jahre in die Zukunft denkt und vorausschauend“ agiert und plant. Jetzt muss man sagen: Wenn man es sich aber anschaut – in den Diskussionen und in der Realität –, sieht man, dass wir bei vielen Straßenbauprojekten nicht in die Zukunft schauen – schon gar keine zehn Jahre –, sondern maximal Jahrzehnte in die Vergangenheit, denn die Straßenbauprojekte, um die es gerade geht, ignorieren aktuelle Studien, die zum Schluss kommen, dass diese Vorhaben nicht mehr zukunftsfähig sind. Die Planung der Lobauautobahn reicht bis in die 1970er-Jahre zurück – ja, beinahe ein halbes Jahrhundert alt sind diese Planungen. In

dieser Zeit haben sich nicht nur die Bedürfnisse von Mobilität verändert, auch die besseren Alternativen für die Umwelt und auch für das Budget liegen längst auf dem Tisch.

Wir können auch an das andere Ende unseres Landes schauen, nach Vorarlberg. Bei der S 18 sehen wir das gleiche Bild: auch da eine Schnellstraße mitten durch ein Naturschutzgebiet, die ersten Vorbereitungen laufen sage und schreibe im Jahr 1964 an. (Abg. **Spalt** [FPÖ]: ... nennt sich so was!) Ich habe nachgeschaut, lieber Markus Marterbauer: 1964, da waren wir beide noch nicht auf der Welt.

Auch da wiederholt sich dasselbe Muster: ewig alte Ausbaupläne; negative Gutachten, die Genehmigung ist schon einmal gescheitert; breite, breite, breite Ablehnung in der Bevölkerung, 77 Prozent der Menschen in der betroffenen Gemeinde haben sich in einer Volksbefragung 2023 deutlich gegen die S 18 ausgesprochen, einer türkis-blauen Landesregierung ist das aber scheinbar herzlich egal. Obwohl es bessere Alternativen gibt, obwohl es bessere Anschlussstellen gibt, obwohl es wesentlich billigere Lösungen gibt, hält Türkis-Blau stur an der S 18 fest – koste es, was es wolle, ist man versucht zu sagen –, aber die Kosten explodieren immer weiter. (Abg. **Shetty** [NEOS]: „Koste es, was es wolle“ war euer Motto!) 1,8 Milliarden Euro für 8,5 Kilometer Straße – die Zahlen muss man sich auf der Zunge zergehen lassen –, realistisch betrachtet eher 2 Milliarden Euro oder mehr, Tendenz steigend.

Jetzt eine der Fragen an Sie, lieber Herr Minister Marterbauer: Wo erkennt man da eine Strategie, die auch nur annähernd zehn Jahre in die Zukunft denkt oder vorausschauend plant? Sind Sie und Ihr Ministerium in die Ausarbeitung einer solchen Strategie überhaupt eingebunden? Bei den extrem gestiegenen Kosten dieser Milliardengräber wäre es doch wirklich fahrlässig, wenn das Finanzministerium nicht die Notbremse ziehen könnte, bevor die Kosten weiter durch die Decke gehen. (Beifall bei den Grünen.)

Wenn es bei diesen Straßenbauprojekten nämlich kein Umdenken gibt, dann ist ein weiteres Ziel aus dem aktuellen Regierungsprogramm in weiter Ferne. Darin heißt es nämlich: „Die Bundesregierung bekennt sich zum bewussten und verantwortungsvollen Umgang mit Boden, Flächeninanspruchnahme und Versiegelung sowie zu regional differenzierten Zielen“, um „die Reduktion des Flächenverbrauchs konsequent“ voranzutreiben. Ich erinnere wieder an die Lobau: Alleine die Straßen, die man da rundherum bauen würde – ich rede jetzt gar nicht vom Tunnel, sondern von den Straßenplänen rundherum –, würden eine Fläche in der Größe des ganzen 15. Wiener Gemeindebezirks unter Beton begraben. Es ist also keine Reduktion, das ist eine Explosion von Bodenverbrauch. (*Beifall bei den Grünen.*)

Auch da die Frage an Sie, Herr Finanzminister: Wäre es nicht auch aus Ihrer Sicht sinnvoll, diese überflüssigen Straßenbauprojekte einzusparen, damit das Budget zu entlasten und auch verantwortungsvoll mit unseren wertvollen Böden umzugehen, wozu sich die Bundesregierung schließlich bekannt hat? Oder anders: Wie will die Bundesregierung ihre eigenen Ziele erreichen, wenn sie weiter Milliarden in die Zerstörung der Natur steckt?

Das bringt uns zum nächsten Punkt, in dem die aktuellen Pläne der Bundesregierung jeder ökonomischen und ökologischen Vernunft widersprechen: Noch während der kläglich gescheiterten blau-schwarzen Regierungsverhandlungen wurde ja überall blindwütig gekürzt, wo Klima draufsteht – auf Kosten der Menschen, auf Kosten der Wirtschaft. Türkis-Rot-Pink führt dieses Programm ebenso scheinbar blind weiter. (*Abg. Herr [SPÖ]: Oje!*)

Eine vierköpfige Familie am Land wird aufgrund der ersatzlosen Streichung des Klimabonus bis 1 000 Euro weniger im Börserl haben, Haushalte mit niedrigem Einkommen wird es im Übrigen besonders treffen; Förderungen für den

Heizungstausch liegen auf Eis; wir haben gerade diskutiert, die Fotovoltaikförderung wird auf ein absolutes Minimum reduziert; Tausende Arbeitsplätze in wichtigen Branchen sind in Gefahr; wichtige Impulse für die Konjunktur fallen weg; saubere E-Autos werden mit neuen Steuern plötzlich um 1 000 Euro teurer; der fossile Laster, fossile Pick-up-Trucks werden durch ein wirklich unerklärliches Steuergeschenk plötzlich bis zu 26 000 Euro billiger – also mehr Dreck in der Luft, weniger Geld im Börserl und – da schaue ich wieder zu Ihnen, Herr Minister – weniger Geld im Staatshaushalt.

Durch klimaschädliche Subventionen wie das Dieselprivileg und die Liste – Sie kennen sie – verbrennt die Regierung Milliarden für die Zerstörung der Umwelt, die im Budget fehlen. Was – unter Anführungszeichen – „bringt“ so etwas wie ein Dieselprivileg für die italienischen Frächter? – Dasselbe wie eine neue Autobahn: mehr Transit, mehr Dreck in der Luft, mehr laute und dreckige Lkw, worunter die Menschen in den betroffenen Regionen leiden. Da müssen wir nicht nur nach Tirol schauen. (*Beifall bei den Grünen.*)

Deswegen meine, unsere Fragen an Sie: Wie viele Milliarden steckt die Bundesregierung in klimaschädliche Subventionen? Welche Einnahmen entgehen dem Staat dadurch auf der anderen Seite? Welche Maßnahmen setzen Sie als Finanzminister gegen diese ökonomisch und ökologisch vollkommen fehlgeleiteten Förderungen? Sie wissen so gut wie ich: Wenn Österreich die Klimaziele erreichen will, dann wird die Bundesregierung bei diesem Hebel ansetzen müssen. Umgekehrt drohen sonst nämlich noch wesentlich höhere Kosten, und zwar höhere Kosten infolge von Strafzahlungen und Zertifikatsankäufen. Und auch da die Fragen: Mit welchen budgetären Kosten würden Sie denn in diesem Fall rechnen? Wie viele Milliarden würde Österreich denn auf diese Weise verbrennen müssen, die wir aber an so vielen anderen Stellen dringend brauchen?

Wenn wir auf den vagen Plan der Bundesregierung schauen – wir haben ja auch letztes Mal schon intensiv diskutiert, dass die Asfinag mit der Ausschüttung von Gewinnen an den Bund zur Budgetsanierung beitragen soll –, dann müssen wir feststellen: Auch da beißt sich die Katze in den Schwanz. (Abg. **Ottenschläger** [ÖVP]: *Das ist ja nicht richtig!*) Die Asfinag soll plötzlich hohe Überschüsse ans Budget abliefern. Da wird mir auch Kollege Ottenschläger nicht widersprechen, dass der Plan ist, dass die Asfinag höhere Überschüsse ans Budget abliefern soll. (Abg. **Ottenschläger** [ÖVP]: *Doch ...! Nein, es ist nicht seriös, die ...!*) – Ja, über die Dividende reden wir gerne; ich rede über die Dividende, Herr Kollege. Wie soll sich das ausgehen: eine steigende Dividende, eine steigende Dividende, eine steigende Dividende, die zum Staatshaushalt beitragen soll, wenn wir gleichzeitig ständig Milliarden in neue Straßen betonieren sollen? Da bitte ich um Zahlen, wie dieses Rechenkunststück gelingen soll; mir entzieht sich das. (Beifall bei den Grünen.)

Und eines dürfen wir nicht vergessen – der letzte Punkt –: Die Straßenbaupläne von heute sind die zusätzlichen Instandhaltungskosten von morgen, denn noch höher als die jetzigen Baukosten sind die laufenden Folgekosten, die sich über Jahrzehnte, Jahrzehnte und Jahrzehnte in den Budgets der Länder und der Gemeinden niederschlagen. Ich weiß, hier in diesem Raum sitzen viele Bürgermeister und Bürgermeisterinnen, die wissen, wie der Straßenbau die Gemeindebudgets belastet, und zwar auf lange, lange, lange Frist. (Abg. **Erasim** [SPÖ]: *Wir können auch wieder mit der Pferdekutsche fahren!* – Abg. **Kogler** [Grüne]: *Wir haben eh nur Straßen!*)

Es gibt Autobahnen und Schnellstraßen, bei denen sich die Kosten für die Sanierung von 2010 bis 2023 verdoppelt haben. Derzeit reden wir wohl von rund 2 Milliarden Euro in den Budgets der Bundesländer für die Instandhaltung. Das Problem ist aber: So genau weiß das niemand, weil es keine transparente Übersicht über die Ausgaben gibt. Am Ende führt das dann zu dem bösen

Erwachen, das wir erst vor wenigen Wochen haben erleben müssen, denn das tatsächliche Defizit der Bundesländer – und damit das gesamtstaatliche Defizit – steht erst im März des Folgejahres fest.

Diesen Zustand halte ich für nicht länger haltbar. Sie wissen das als Finanzminister. Sie stehen der EU gegenüber für das gesamtstaatliche Defizit gerade, verantworten es vor der EU, und das heißt, Sie müssen natürlich auch laufend und besser über die Ausgaben – auch auf Landesebene – informiert sein. Wenn wir das Budget nachhaltig sanieren wollen, dann braucht es da Transparenz, und ganz besonders auch beim so gerne übersehenden grauen Betonelefanten Straßenbau. (*Beifall bei den Grünen. – Abg. Schnabel [ÖVP]: Dass die ... sich verdoppelt hat, war auch sehr transparent!*)

„Ein Budget saniert man anhand von Fakten, Daten, wissenschaftlichen Analysen und einer Politik der ruhigen Hand, die sich an klaren Zielen orientiert.“ – Das sind nicht meine Worte, Sie (*in Richtung Bundesminister Marterbauer*) lächeln schon, ich zitiere Sie direkt. Diesen Ansatz unterstützen wir auch zu 100 Prozent, den unterstützen wir Grüne zu 100 Prozent. Die notwendigen Daten liegen vor, die notwendigen Fakten liegen vor, die notwendigen Analysen liegen vor, deswegen: Setzen wir gemeinsam die richtigen Schritte für ein nachhaltiges Budget, das auch auf unsere Umwelt, auf unsere Zukunft, auf unsere Kinder schaut! Setzen wir daher auf vernünftiges Konsolidieren statt auf maßloses Betonieren! – Herzlichen Dank. (*Beifall bei den Grünen.*)

15.45

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Zur Beantwortung der Anfrage hat sich Herr Bundesminister für Finanzen Dr. Marterbauer zu Wort gemeldet. Die Redezeit soll 20 Minuten nicht übersteigen. – Bitte, Herr Bundesminister.

15.45

Bundesminister für Finanzen Dr. Markus Marterbauer: Sehr geehrte Abgeordnete! Geschätzte Frau Abgeordnete Gewessler! Wir sind mitten in sehr intensiven Budgetverhandlungen. Ich komme gerade aus diesen Verhandlungen und gehe unmittelbar, wenn wir hier fertig sind, wieder in diese Verhandlungen. Sie sind sehr schwierig, Sie wissen ja alle, wie schlecht die Budgetsituation ist. Die Statistik Austria hat für das vergangene Jahr für den Gesamtstaat ein gesamtstaatliches Defizit von 22,5 Milliarden Euro notifiziert. Ohne Sanierungsmaßnahmen würde dieses Defizit heuer auf mehr als 27 Milliarden Euro steigen.

Ich gehe davon aus, dass in diesem Haus auch allen klar ist, dass die budgetäre Situation, in der wir uns befinden, nicht vom Himmel gefallen ist. Sie ist im Wesentlichen die Folge von zwei Entwicklungen (*Abg. Darmann [FPÖ]: Schwarz und Grün!:*) auf der einen Seite die Folge einer schlechten wirtschaftlichen Entwicklung – Sie wissen, dass wir im dritten Jahr der Rezession sind, und diese schlechte Wirtschaftsentwicklung beeinträchtigt vor allem die Einnahmeseite des Staatshaushalts ganz, ganz massiv –, auf der anderen Seite ist sie ohne Zweifel aber auch eine Folge von wirtschaftspolitischen Fehlentscheidungen, etwa in der Teuerungskrise, welche man mit inhaltlich durchaus nachvollziehbaren umfangreichen Maßnahmen – mit der Ausweitung von Transfers und Förderungen – versucht hat, zu bekämpfen. Allerdings gab es für diese Maßnahmen keine budgetäre Bedeckung und keine Gegenfinanzierungen.

Ein ähnliches Phänomen findet sich im Bereich des Klima- und Naturschutzes, der ganz entscheidend für den Wohlstand der Menschen ist. Da wurden massiv Förderungen ausgeschüttet, allerdings ohne eine budgetäre Gegenfinanzierung

darstellen zu können. (Die Abgeordneten **Schnabel** [ÖVP] und **Taschner** [ÖVP]: *Hört, hört!*) Dazu kamen umfangreiche Steuersenkungen – die Abschaffung der kalten Progression und viele andere –, bei denen die Gegenfinanzierung vollkommen fehlte.

Wir sind nun in der Situation, dass es unausweichlich ist, trotz der schlechten Wirtschaftslage umfangreiche Sanierungsmaßnahmen einzuleiten. Die Bundesregierung hat sich auf eines der größten Konsolidierungspakete, das es in diesem Land jemals gab, geeinigt. Wir befinden uns in der Umsetzung. Ich werde in meiner Budgetrede am 13. Mai dann die konkreten Maßnahmen darstellen.

Ich möchte im zweiten Teil der Einleitung zur Infrastruktur und Infrastrukturpolitik generell ein bisschen etwas sagen. Eine gute Infrastruktur in allen Dimensionen, von der Verkehrsinfrastruktur bis zur Energieinfrastruktur, ist entscheidend für den Wirtschaftsstandort dieses Landes. Man kann in Deutschland, wo mehr als 20 Jahre nicht in die Infrastruktur investiert wurde, beobachten, wie groß der Nachholbedarf ist. Deutschland muss jetzt ein 500-Milliarden-Euro-Paket an Infrastrukturmaßnahmen schnüren, um die Versäumnisse der Vergangenheit wieder halbwegs aufholen zu können.

Österreich hat das nicht versäumt. Wir hatten ein deutlich höheres Investitionsvolumen in die Infrastruktur. Die öffentlichen Investitionen der letzten 20 Jahre in Österreich haben im Durchschnitt deutlich über 3 Prozent des BIPs betragen – das ist um ungefähr 1 Prozentpunkt mehr als in Deutschland –, und deshalb ist auch die Ausstattung mit Infrastruktur deutlich besser. Aus meiner Sicht muss das auch weitergehen, insbesondere in den Bereichen, in welchen wir auch international Vorbild sind: im Bahnausbau, im Öffiausbau generell. Da geht es nicht nur um das hochrangige Bahnnetz, sondern auch um den Öffiausbau in den Städten, aber auch um neue Formen

von öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere am Land. Ich denke da an den Mikro-öffentlichen-Verkehr, der sozusagen als Zubringer funktionieren könnte. Da haben wir einen enormen Bedarf.

Angesichts der Budgetsituation rückt aber die Effizienz der Staatsausgaben in den Mittelpunkt. Deshalb müssen wir uns auch bei den Infrastrukturausgaben die Frage stellen, wie wir Schwerpunkte setzen können. Genau das beabsichtigt die Bundesregierung, nicht zuletzt aufgrund des auch von Abgeordneter Gewessler beschriebenen drohenden Zusammenhangs mit den Strafzahlungen im Emissionshandel, der doch mehrere Milliarden ausmachen wird.

Die Bundesregierung hat sich aber nicht nur auf ein Sanierungspaket geeinigt, sondern auch auf ein Offensivpaket und auf eine Reihe von klimapolitischen Maßnahmen. Ich möchte neben den Offensivmaßnahmen im Bereich Wirtschaft, Umwelt, Gesundheit, Bildung, Soziales auch die Offensive sauberes Österreich – mit der Verlagerung des Transports auf die Schiene – und den Lückenschluss bei der Mobilitätsunterstützung für die Lehrlinge erwähnen und dann eben vor allem Maßnahmen, die eine neue Form haben.

Wir haben nicht mehr das Geld, um mit umfangreichen Förderungen Umweltpolitik zu machen, sondern wir müssen primär auf regulatorische Maßnahmen setzen. Von denen finden sich viele im Regierungsprogramm, zum Beispiel regulatorische Rahmenbedingungen für kosteneffiziente Gestaltung vom Umstieg oder Ausstieg aus fossilem Gas in der Raumwärme, die Geothermienutzung rechtlich zu ermöglichen, Bodenschutz durch rechtliche Rahmenbedingungen zu ermöglichen, Vorrang von Flächenrecycling vor Neuwidmungen, Vorrang von Sanierung vor Neuerrichtung, Vermeidung von Leerstand und ähnliche Dinge. Ich weise Sie noch auf die Dekarbonisierung im Wohnungsbestand durch die Maßnahmen im Mietrechtsgesetz, im Wohnungseigentumsgesetz, im Wohnungsgemeinnützigeingesetz hin.

Viele Maßnahmen darüber hinaus finden sich im Regierungsprogramm, und ich werde konkrete Maßnahmen auch im Zuge der Budgetrede darstellen.

Uns allen ist klar, dass die Kürzungen, die Sanierungspolitik nicht auf Kosten einer zukunftsfähigen Klimapolitik gehen sollen. Das ist in der Bundesregierung auch so vereinbart, nicht zuletzt wegen der Tatsache, dass die Treibhausgasemissionen massiv weiter zurückgehen müssen, um die Kosten des Nichthandelns, die ich kurz dargestellt habe, zu betonen. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Wir glauben aber auch, dass umfangreiche Investitionen in die öffentliche Infrastruktur nicht nur Konjunktur- und Beschäftigungsmotor, sondern auch Klimaschutzmotor sein können. (*Abg. Maurer [Grüne]: Mit Beton?*) Wir glauben, dass Forschung und Entwicklung auch in Bezug auf umweltfreundliche Verkehrstechnologien bis hin zu Baustoffen von Holz bis grünem Beton in der Erreichung der Klimaziele eine große Rolle spielen können. (*Abg. Kogler [Grüne]: Jetzt geht es aber um die Straßen!*)

Ich möchte vor diesem Hintergrund auf die konkreten Fragen, die sich in der Dringlichen Anfrage finden, eingehen:

In den **Fragen 1 bis 3** geht es im Wesentlichen um die Transparenz der Landesbudgets.

Im Lauf des Jahres 2024 hat sich herausgestellt, dass die Budgetsituation von Bundesländern und Gemeinden deutlich schlechter als erwartet ist. Ich bin seit 3. März Bundesminister, und auch in diesen wenigen Wochen haben wir sehr unliebsame Überraschungen erlebt, die aus diesem Titel gekommen sind. Das ist im Wesentlichen eine Folge der schlechteren Konjunkturentwicklung, denn diese trifft nicht nur den Bund massiv, sondern über die Ertragsanteile auch die Länder und Gemeinden. Die deutlich schlechteren Budgetzahlen für Länder und

Gemeinden – wir hatten im vergangenen Jahr einen Abgang von mehr als 0,9 Prozent des BIPs, und heuer wird er nicht kleiner als im vergangenen Jahr sein – sind zu einem guten Teil die Folge dieser schlechten Konjunkturentwicklung.

Ich teile aber völlig die in der Frage anklingende Betonung der Notwendigkeit der Erhöhung der Transparenz, insbesondere was die Länder- und Gemeindehaushalte betrifft. Das ist auch Teil unseres Gesprächs mit den Gebietskörperschaften, und wir werden da doch merkliche Verbesserungen erzielen, denke ich. Das ist auch Teil der Gespräche über den neuen Österreichischen Stabilitätspakt, den wir unmittelbar nach der Budgeterstellung verhandeln werden.

Der erste Schritt wird primär darin bestehen, auch länderweise, zumindest bei den großen Einheiten, durchgehend monatliche Cash-Daten zu bekommen. Im Moment haben wir die Cash-Daten in Bezug auf die Länder ja nur insgesamt, monatlich und quartalsweise haben wir sie für die Gemeinden inklusive Wien. Da braucht es eine Verbesserung, damit wir eine klare Aufgliederung haben, um auch die Grundlage für die politischen Diskussionen, die darauf aufbauen, zu haben.

Darüber hinaus wäre es aber notwendig – Sie wissen, dass die Budgetziele im Budget ESVG-Ziele und keine Cash-Ziele sind; wir haben unterjährig relativ schlechte ESVG-Daten – und es ist es mein Ziel, einen besseren Austausch mit der Statistik Austria zu bekommen und auf der ESVG-Ebene bessere Daten zu bekommen.

Nicht zuletzt wird es besonders wichtig sein, sich mit den Gebietskörperschaften rasch auf einen neuen Stabilitätspakt zu einigen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Stabilitätspakt für die Gebietskörperschaften ja einen klaren Pfad im Defizitabbau beinhalten würde.

Für mich ist es in dem Sinn dann nicht so relevant, wo die Bundesländer und Gemeinden sparen, das Entscheidende ist, dass wir uns auf einen Sanierungspfad einigen und die entsprechenden Spielräume dann den Gebietskörperschaften, die immerhin auch die politische Verantwortung haben, überlassen. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Die **Fragen 4 und 5** betreffen klimaschädliche Förderungen.

Ich kann Ihnen in Bezug auf die jährlichen Ausgaben des Bundes für klimaschädliche Subventionen keine Zahlen – oder keine einzelne Zahl – nennen. Ich kenne klarerweise die Untersuchungen des Wifo und auch die Arbeiten, die im Fiskalrat gemacht wurden, allerdings greifen aus meiner Sicht, und das wurde in beiden Gremien auch umfangreich diskutiert, diese Analysen etwas zu kurz, weil sie insbesondere standort- und verteilungspolitische Fragestellungen nicht ausreichend berücksichtigen.

Wir haben im BMF deshalb erste Ansätze im Umgang mit kontraproduktiven Maßnahmen entwickelt, insbesondere, wie Sie ja wissen, im Zusammenhang mit der Recovery and Resilience Facility auf der europäischen Ebene, wo wir Green-Budgeting-Methoden eingemeldet haben. Ich möchte schon sagen, dass Österreich da Vorreiter ist und auch das Finanzministerium mit dem Climate-Hub in dieser Frage ganz innovativ ist. In dem Zusammenhang darf ich auch darauf hinweisen, dass sich Darstellungen zu den kontraproduktiven Maßnahmen in Österreich sowohl in der Beilage Klima- und Umweltschutz des Bundesvoranschlages 2024 als auch in der kommenden Green-Budgeting-Beilage zum Doppelbudget 2025 finden. Wir werden das verlässlich vorlegen und versuchen, damit die Datenlage immer weiter zu verbessern und weiterzuentwickeln. Das ist mir auch ein persönliches Anliegen.

Was die **Fragen 6 und 7** betrifft – da geht es um die klimaschädlichen Subventionen auch auf Bundesländerebene –, möchte ich darauf hinweisen,

dass gerade das ein zentraler Punkt im Rahmen unseres RRF-Projekts zum Green Budgeting war.

Für Details und Präzisierungen kann ich auf das Green-Budgeting-Pilotprojekt ab dem Jahr 2024, das wir da ausgewiesen haben, verweisen. Ich möchte darauf hinweisen, dass auf Städteebene derzeit auch ein Pilotprojekt läuft, im Zuge dessen wir ausgewählte Investitionsvorhaben mit dem Green-Budgeting-Ansatz verfolgen. Ein Bericht zum Pilotprojekt wird bis Ende Juni – wenn ich es jetzt richtig im Kopf habe – auf der Website des Finanzministeriums veröffentlicht.

Ergänzend dazu haben wir mit dem Städtebund, dem KDZ sowie drei Klimapionierstätten auch eine Arbeitsgruppe zum Thema Green Budgeting ins Leben gerufen, in der wir das Thema weiterentwickeln und auch in Richtung Finanzausgleichsverhandlungen entwickeln wollen. Wir machen, glaube ich, im BMF gerade im Bereich des Green Budgeting wirklich sehr viel und sehr innovative Arbeit, sind laufend um Verbesserungen bemüht, und ich möchte die Gelegenheit nicht verstreichen lassen, mich bei den Mitarbeiter:innen des BMF, die wirklich extrem engagierte Leute, Expert:innen in diesem Bereich sind, explizit für ihre Arbeit und für ihre Initiative zu bedanken. (*Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und Grünen.*)

Die **Frage 8** bezieht sich auf die Maßnahmen des Finanzministeriums zu den klimaschädlichen Subventionen.

Als Teil des österreichischen Nationalen Energie- und Klimaplans wurde eine Arbeitsgruppe zu den kontraproduktiven Anreizen und Subventionen eingerichtet, die unter Leitung des Finanzministeriums steht. (*Abg. Kogler [Grüne]: Ja, und was hat die gebracht?*) Diese Arbeitsgruppe hat die konkrete Aufgabe, bis zum Jahr 2030 pro Jahr zwei Millionen Tonnen CO₂ an Treibhausgasemissionen einzusparen. Die Kick-off-Sitzung fand schon Anfang des Jahres statt, der laufende Fortschritt in der Analyse und der Reform der

kontraproduktiven Anreize und Subventionen wird im Rahmen der Green-Budgeting-Beilage des Bundesvoranschlags berichtet werden. Ich freue mich auf eine intensive Debatte zu der Arbeit, die wir da leisten.

Zu den Fragen 9 und 10:

Was die Verkehrs- und Infrastrukturstrategien betrifft, muss ich Sie doch an das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur verweisen, das da den Lead hat. Das BMF ist aber bei allen ressortübergreifenden strategischen Überlegungen grundsätzlich eingebunden, und wir nehmen unsere Verantwortung da auch entsprechend wahr.

Zu Frage 11:

Sollten aus Sicht des Finanzministeriums die Ziele der Bundesregierung, wie sie im Regierungsprogramm dargestellt sind, im Einklang mit der Budgetsanierung stehen? – Ich wäre versucht, die Frage mit einem Wort zu beantworten: Ja. (*Heiterkeit bei der SPÖ.*) Ich werde das dennoch kurz ausführen: Es ist klar, dass wir eine umfangreiche Liste an ökonomischen, sozialen, ökologischen Zielsetzungen haben, die die Bundesregierung verfolgt, die zu einem guten Teil natürlich auch mit dem Programm der Budgetsanierung in Konflikt geraten können. Die Zeiten einer Politik: Koste es, was es wolle, egal, in welchem Bereich!, sind vorbei, denn wir können uns das Koste-es-was-es-wolle nicht mehr leisten. Wir müssen auf die Effizienz der eingesetzten Maßnahmen setzen.

Ich glaube, das ist ein zentraler Bereich, in dem sich Politik ändern muss. Wir brauchen ein klares Monitoring in Bezug auf die Frage, was für einzelne Ziele, die die Politik verfolgt, die am besten geeigneten Maßnahmen sind. Sind das Förderungen oder sind es in zunehmendem Ausmaß, wie mir vorschwebt,

Regulierungen, die einfach aus budgetären Gründen klarerweise viel kostengünstiger sind? Darauf müssen wir ausreichend achten.

Dennoch ist es so, dass wir einen gewissen Zielkonflikt zwischen Zielen des Regierungsprogramms und der Budgetsanierung haben, das ist ja keine Frage. Das beinhaltet auch, dass alle Offensivmaßnahmen des Regierungsprogramms vollständig gegenfinanziert wurden. Das zu sagen ist mir ganz wichtig.

Wir haben eine Reihe von Offensivmaßnahmen gesetzt, aber wir haben überall für Gegenfinanzierung gesorgt. Das ist ein erheblicher Fortschritt, denke ich; und alle Maßnahmen darüber hinaus, die der Bundesregierung ein Anliegen sind, stehen unter einem Budgetvorbehalt. Es geht angesichts der budgetären Lage auch gar nicht anders.

Zu Frage 12:

Was den Umgang mit Bodenflächeninanspruchnahme et cetera betrifft, möchte ich darauf hinweisen, dass die Bundesregierung dem Regierungsübereinkommen entsprechend darauf orientiert ist, das 2,5-Hektar-pro-Tag-Ziel einzuhalten, und insbesondere auch überlegt oder versucht, Planungs- und Widmungskompetenzen zu bündeln, um diesem Ziel auch näherzukommen und das weiterzuentwickeln. Die Reduktion des Bodenverbrauchs ist ein zentrales Anliegen der Klimapolitik und des Naturschutzes, und ich glaube, dass das auch richtig ist.

Zu den Fragen 13 und folgende, die sich auf die Asfinag beziehen:

Ich möchte ganz allgemein, damit ich jetzt nicht über zehn Jahre alle möglichen Zahlen vorlesen muss, auf den veröffentlichten Jahresbericht der Asfinag hinweisen. Vielleicht nur so weit: Das Ergebnis nach Steuern der Asfinag lag im letzten der von Ihnen erfragten Jahre, 2023, bei 844 Millionen Euro, der

Schuldenstand in Bezug auf die Finanzverbindlichkeiten der Asfinag bei 9,4 Milliarden Euro.

Mir liegen keine Informationen vor, wie hoch die Zahlungen der Asfinag für die Schuldenfinanzierung in den letzten Jahren waren.

Die Dividenden der Asfinag sind von 95 Millionen Euro im Jahr 2015 auf 255 Millionen Euro im Jahr 2024 gestiegen.

Ich möchte in Bezug auf die Frage der Bedeutung der Dividendeneinnahmen für die Budgetsanierung darauf hinweisen, dass wir mitten in den Budgetverhandlungen sind. Es ist so, dass Dividenden von öffentlichen Unternehmen oder Staatsbeteiligungen kurzfristig in der Sanierung eine nicht unwesentliche Rolle spielen werden. Die genaueren Maßnahmen möchte ich im Moment hier noch nicht diskutieren. Wir werden Gelegenheit finden, das in den nächsten Wochen im Detail zu besprechen.

Zu den **Fragen 19 bis 21**:

Zum Zusammenhang zwischen zusätzlichen Investitionsprojekten und den Spielräumen der Asfinag für die Dividendenausschüttung: Darauf kann ich nur antworten, dass klar ist, dass zusätzliche Investitionsprojekte den Spielraum für Dividendenausschüttungen verringern.

Was die Kosten der Asfinag für den Erhalt und für die Sanierung des Straßenbestandes der letzten Jahre betrifft, kann ich die Frage leider nicht im Detail beantworten. Ich kann Ihnen nur die Gesamtinvestitionen darstellen, die nicht getrennt nach Neubau und Erhalt sind. Diese Gesamtinvestitionen sind von 951 Millionen Euro 2015 auf 1 519 Millionen Euro im vergangenen Jahr gestiegen.

Mir liegen leider keine Informationen vor, was Prognosen der Asfinag über Kosten für Erhalt und Sanierung des Straßenbestandes betrifft. Diese wären gegebenenfalls direkt vom Unternehmen einzuholen.

Zu den **Fragen 22 bis 27**:

Was die Ausgaben der Bundesländer für den Straßenbau betrifft, möchte ich darauf hinweisen, dass zunächst Zahlen vorliegen, die von der Statistik Austria veröffentlicht werden. Diese unterscheiden allerdings nicht zwischen Neubau und Erhalt.

Laut Geburtsübersicht 2023 betragen die Auszahlungen der Länder ohne Wien für den Straßenbau 1,4 Milliarden Euro, in Wien 350 Millionen Euro und in den Gemeinden ohne Wien 1,67 Milliarden Euro.

Ich glaube, dass bei der Statistik Austria Daten vorliegen würden, die die Trennung zwischen Neubau und Erhalt ermöglichen würden. In der kurzen Zeit der Anfragebeantwortung beziehungsweise unseres Versuches der Anfragebeantwortung war es leider nicht möglich, da eine Auswertung – es wäre nämlich eine eigene Auswertung dafür notwendig – durchzuführen; auf Wunsch können wir diese aber durchaus nachreichen, allerdings mit einer kleinen zeitlichen Verzögerung, wenn es geht, angesichts der Arbeiten, mit denen das BMF im Moment intensiv beschäftigt ist.

Was die Ausgaben der Bundesländer für Straßenverkehrsprojekte und auch die Transparenz betrifft, möchte ich zunächst auf meine Antworten auf die Fragen 1 bis 3 verweisen.

Zum Zweiten möchte ich sagen, dass wir wirklich an einer Verbesserung der Transparenz und des Informationsaustausches zwischen den Gebietskörperschaften arbeiten. Das ist ja nicht nur eine Bringschuld der Bundesländer oder der Gemeinden an den Bund, es ist der Versuch, gemeinsam

sozusagen bessere Daten zu entwickeln, mehr Verständnis für die jeweiligen Herausforderungen zu entwickeln und gemeinsam sinnvolle und gute, vernünftige Politik für Österreich zu machen.

Es ist allerdings so, dass im Rahmen des Österreichischen Stabilitätspaktes, der neu verhandelt wird – ich habe schon darauf hingewiesen –, für mich aus Sicht des Finanzministeriums entscheidend ist, dass sich die Gebietskörperschaften auf einen Abbaupfad des übergroßen Budgetdefizits einigen. Und es liegt schon in der politischen Verantwortung der einzelnen Bundesländer oder der Gemeinden, wo sie dabei ihre Schwerpunkte setzen. Das können und wollen wir vom Bund nicht beeinflussen.

Zu Frage 29:

In Bezug auf die Kosten für Erhalt und Sanierung des Straßennetzes in Österreich muss ich sagen, dass uns da keine Informationen vorliegen.

Zu Frage 30:

Wie viele Bundesmittel flossen jeweils in den letzten zehn Jahren an die Gemeinden für den Straßenbau und -erhalt? – Der wesentliche Transfer aus dem Bundesbudget für den Straßenbau ist in den Kommunalinvestitionsgesetzen normiert. In den letzten Jahren wurden 189 Millionen Euro gemäß dem Kommunalinvestitionsgesetz 2020 und 81,8 Millionen Euro gemäß dem Kommunalinvestitionsgesetz 2023 für die Sanierung von Gemeindestraßen ausbezahlt. Weiters leistet der Bund in den Jahren 2017 bis 2034 für Eisenbahnkreuzungen auf Gemeindestraßen Zweckzuschüsse in der Höhe von 4,81 Millionen Euro.

Zu Frage 31:

Zu den Neubauprojekten im Zusammenhang mit der Sanierung: Es ist ohne Zweifel so, dass in allen Staatsausgabenbereichen Kürzungen notwendig sind, um die Budgetziele zu erreichen. Das wird auch die Infrastrukturinvestitionen betreffen und damit auch den Straßenbau.

Zu den **Fragen 32 und 33:**

Was die EU-Effort-Sharing-Ziele und den Anteil des Verkehrs betrifft, möchte ich zunächst darauf hinweisen, dass im Zusammenhang mit diesen unionsrechtlichen Verpflichtungen unter der Effort-Sharing-Verordnung erhebliche budgetäre Risiken bestehen, insbesondere durch das Ankaufsrisiko an Emissionszertifikaten. Wir haben im Finanzministerium deshalb in den letzten Jahren schon sehr umfangreiche Arbeiten unternommen, um diese budgetären Risiken zu beobachten und zu minimieren sowie, und das ist mir das Allerwichtigste, ein Budgetrisikomonitoring aufzustellen.

Das BMF hat dazu Abschätzungen der letzten langfristigen Budgetprognose aus dem Jahr 2022 veröffentlicht. Zum damaligen Zeitpunkt sind wir für die Periode 2021 bis 2030 von Gesamtkosten in der Höhe von 4,7 Milliarden Euro ausgegangen.

Zusätzlich wurden weitere Studien vom BMF beauftragt, die Szenarien analysieren. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass das BMF Ende dieses Jahres eine neue Langfristprognose mit einer neuen Abschätzung veröffentlichen wird. Wir haben in diesem Zusammenhang das Risikomonitoring weiter verstärkt, weil es entscheidend ist, gerade bei engen Budgets und knappen Kassen, kosteneffizientes Monitoring durchzuführen und das Risiko entsprechend zu beschränken.

Allerdings beziehen sich diese Maßnahmen auf den Gesamtstaat, wir haben keine sektorale Aufgliederung. Daher kann ich die Frage, welcher Teil dieser

Kosten auf den Verkehr entfällt, nicht beantworten. Dazu liegen uns keine Informationen vor.

Ich möchte zusammenfassend sagen, dass die Frage des Klima- und Naturschutzes von erheblicher Bedeutung ist, keine Frage, weil es den Wohlstand der Menschen entscheidend beeinflusst. Wir müssen aber die Klimapolitik auf neue Beine stellen, weil wir die Möglichkeiten in Bezug auf Milliardenförderungen einfach nicht mehr haben.

Das Geld ist nicht mehr da, das heißt, wir brauchen eine Klimapolitik, die jetzt möglichst effizient und kostensparend ist. Das ist aus meiner Überzeugung eine Politik, die stärker auf Regulierungen als auf Förderungen setzt, und diese Schwerpunkte der Politik bilden sich auch im Regierungsübereinkommen ab. – Vielen Dank. *(Beifall bei SPÖ, ÖVP und NEOS.)*

16.09