

16.47

**Abgeordneter Mag. Dr. Jakob Schwarz, BA (Grüne):** Vielen Dank, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Wir sind in diese Dringliche gegangen mit ganz konkreten Vorschlägen in Bezug auf den Straßenbau, wie wir Beiträge zur Budgetkonsolidierung leisten können, insbesondere auch in den Bundesländern, die ja mit ihren großen Ausgaben einen großen Beitrag zur Abweichung vom Budgetvoranschlag geleistet haben – und was von den drei Regierungsfraktionen zurückkommt, ist eine Abrechnung voller Halbwahrheiten und Missinformationen und kein Eingehen auf diese Frage betreffend den Straßenbau. Was ist jetzt? (*Beifall bei den Grünen.*)

Wir reden nicht darüber, ob Klimaförderungen schlecht für das Budget waren oder nicht, sondern wir bieten Möglichkeiten, einzusparen und gleichzeitig das Klima zu schützen und den Boden zu schützen. (*Zwischenruf der Abg. Reiter [ÖVP].*) Und die Frage ist: Geht ihr darauf ein oder nicht, ist euch das wichtig oder nicht? Ja, dann bitte von mir aus Gegenvorschläge, das ist ja auch eine Möglichkeit. Was ist jetzt mit diesen 2 Milliarden Euro, die die Länder für Straßen ausgeben, ja oder nein? (*Abg. Kogler [Grüne]: Gemeinsam dreieinhalb!*) Ich bin der Meinung, wir sollten dort einsparen.

Jan ist jetzt rausgegangen, aber er hält immer die gleiche Rede, die auch nichts mit Straßen zu tun hat. Es waren schon die Abgeordneten (*in Richtung SPÖ*) Ihrer Fraktion, die uns ständig ausgerichtet haben, wie viel mehr wir noch zur Abfederung der Teuerung ausgeben könnten. Einmalzahlungen, Einmalzahlungen! Wie oft haben wir das gehört? Und jetzt sollen wir uns von euch anhören, dass wir das Budget quasi ausgeleert hätten? (*Beifall bei den Grünen.*)

Wenn wir das alles, was von euch gekommen wäre, nicht niedergestimmt hätten, dann wären wir heute ziemlich im Reindl – also bitte nicht von euch!

(In Richtung Abg. Ottenschläger [ÖVP]:) Andreas, da kriege ich zwar noch Zustimmung von euch, aber was die Asfinag betrifft, gibt es zwei Dinge: Das eine ist die Cashbetrachtung. Es ist schon so: Wenn wir Milliarden für sogenannte Lückenschlüsse ausgeben (Abg. Ottenschläger [ÖVP]: Wer ist wir?) – der Staat oder auch die Asfinag –, dann muss das irgendwer bezahlen. Das fliegt ja nicht vom Himmel. Das heißt, entweder zahlt es der Steuerzahler oder es zahlt der Vignettenzahler oder es zahlen auch die Frächter.

Die Frage ist: Wie viel mutet ihr dem Standort noch zu? Das ist ja sehr interessant, dass ihr dort mehr Einnahmen generieren wollen würdet. Und das heißt ja auch, wenn dort mehr Einnahmen hereinkommen sollen, müssen dort mehr Menschen fahren. Entweder hebt ihr die Preise an oder es fahren dort mehr Menschen, und dann gelangt wieder mehr CO<sub>2</sub> in die Luft. Also so durchdacht ist die Strategie nicht, und das ist nur einmal die Cashbetrachtung.

Jetzt schauen wir uns an, was auf der anderen Seite steht, das ist das viel Kritischere. Für diese Frage des gesamtstaatlichen Defizits ist die Frage relevant, ob die Asfinag zum Sektor Staat zählt oder nicht. Momentan ist sie nicht drin. Wenn ich aber ständig neue Schulden für neue Projekte mache und gleichzeitig Dividenden rausziehe, dann ist schon irgendwann einmal die Frage da: Würde sich ein privater Eigentümer auch so verhalten wie in dem Fall der staatliche? Es kann natürlich sein, dass das Eurostat irgendwann einmal infrage stellt, und dann haben wir ein Problem. (Zwischenruf der Abg. Doppelbauer [NEOS].) Insofern gibt es da einen Zusammenhang: Wie viel Dividende kann ich aus der Asfinag rausholen und wie viel wird durch das Bauprogramm investiert? Auf diesen Zusammenhang haben wir hingewiesen, aber der Schwerpunkt liegt ohnehin bei den Ländern.

Ein wesentlicher Teil unserer Anfrage hat sich ja auf die Transparenz bezogen. Es ist ja tatsächlich so – Sie haben das zum Teil auch in Ihrer Beantwortung bestätigt –, dass es gar nicht einfach ist, die Daten über den Straßenbau und - erhalt aus den Ländern und Gemeinden zusammenzutragen, um wirklich zu sehen, wie viel Konsolidierungsbeitrag da geleistet werden könnte, wenn man im Straßenbau einsparen möchte. Das ist aber relevant, denn wir sind ja der Nationalrat, wir haben am Ende diese Konsolidierungspläne zu beschließen, wenn es dazu kommt, und ich würde schon gerne wissen: Was können die Länder, die ja auch einen Teil von diesem Defizit sozusagen erzeugt haben, dazu beitragen? (Zwischenruf des Abg. **Oxonitsch** [SPÖ].)

Wir haben deshalb auch parallel dazu den Budgetdienst beauftragt, sich das Ganze anzuschauen, und haben überschlagsmäßig selbst einmal zusammengerechnet und kommen auch zu den Zahlen, die Sie heute präsentiert haben. (Neuerlicher Zwischenruf des Abg. **Oxonitsch** [SPÖ].) Das heißt, in Summe gehen in Österreich jährlich 5 Milliarden Euro in den Straßenbau, und das in einem Land, in dem wir schon 128 000 Kilometer an Straßen haben. (Abg. **Schnabel** [ÖVP]: *Ja dürfen wir sanieren auch nicht mehr?!*) – Da ist die Sanierung schon dabei, ja, aber da beißt sich ja die Katze in den Schwanz. Wir wollen noch mehr bauen, obwohl wir schon so viel für die Sanierung ausgeben. Da kommt für jeden Euro für den Neubau ein Haufen Euro an Sanierungskosten hinten wieder raus.

Deshalb ist es umso wichtiger, jetzt – bei jedem Euro, der für den Neubau ausgegeben wird – genau darauf zu schauen: Wie weit passt das mit unseren Prioritäten Bodenschutz, Klimaschutz und so weiter zusammen?, und dort auch reinzugehen. Die Landesfinanzreferenten gehören darauf hingewiesen, dass sie für die Prestigeprojekte A vom Landeshauptmann X und das Prestigeprojekt Y vom Bürgermeister Soundso jetzt eben kein Geld mehr haben, weil wir das Geld im Staat einfach nicht haben.

Und damit komme ich abschließend – man könnte ja eine ganze Reihe von solchen Projekten aufzählen – noch einmal zu meinem absoluten Highlight, was solche Projekte betrifft: Im Raabtal ist die Situation jetzt schon so – das ist auch einmalig –, dass man zwischen den beiden Weltstädten Gleisdorf und Feldbach auf zwei unterschiedliche Arten und Weisen sozusagen hin- und herreisen kann. Man kann in 25 Minuten auf der einen Seite der Raab fahren oder in 24 Minuten auf der anderen Seite der Raab. Die geniale Idee der Landesregierung und auch der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister rundherum ist, noch eine dritte Piste zwischen die zwei zu bauen. Das heißt jetzt Autostraße, in meiner Kindheit hat so eine Piste Autobahn geheißen. Das wird ja alles immer größer.

Die Frage ist schon: Wäre es nicht gescheiter, man baut dort ein Bahngleis? – Nur: Es gibt dort schon ein Bahngleis. Wenn man auf diesem Bahngleis von Feldbach nach Gleisdorf mit der Bahn fährt, braucht man 22 Minuten. Das ist vollkommener Unsinn, was da gemacht wird, und das hat nichts mit Zahlen und Fakten zu tun, auf die Sie gern hinweisen, es hat auch nichts mit dem ÖVP'schen Hausverstand zu tun. (*Zwischenruf der Abg. Reiter [ÖVP].*) Das ist einfach Naturzerstörung aus ideologischen Gründen, die im 21. Jahrhundert in unserer Welt nichts verloren hat. Das gehört endlich beendet. (*Beifall bei den Grünen.*)

Zum Abschluss – der Herr Klubobmann hat es schon gesagt -: Diese 5 Milliarden Euro jährlich, für die haben wir Geld, aber für das Fünfzigstel davon, für das Klimaticket für 18-Jährige, mit dem man die Leute vielleicht tatsächlich auf dieses Bahngleis bringen könnte, damit die zwei bestehenden Pisten nicht so hoch frequentiert sind und damit die Ortskerne auch entlastet werden, dafür ist kein Geld da. Wie kann sich das ausgehen? Also: Rückkehr zum Hausverstand und zu Zahlen und Fakten, und dann sind wir in der Republik

einen Schritt weiter. – Vielen Dank. (*Beifall bei den Grünen. – Abg. Shetty [NEOS]: Da musst selber lachen!*)

16.54

**Präsident Dr. Walter Rosenkranz:** Nächste Wortmeldung: Herr Abgeordneter Linder. Eingemeldete Redezeit: 4 Minuten.