

17.26

Abgeordneter Mst. Joachim Schnabel (ÖVP): Danke, Herr Präsident!

Geschätzter Herr Minister! Hohes Haus! Geschätzte Damen und Herren! Ich darf in Vertretung der Abgeordneten Deckenbacher eine Gruppe der Lehrgewerkschaft aus Österreich, Deutschland und der Schweiz recht herzlich begrüßen. *(Allgemeiner Beifall.)*

Ja, geschätzte Frau Kollegin Gewessler, ich habe ein bissl ein Déjà-vu zu dem, was wir in der letzten Dringlichen Anfrage behandelt haben. Das, was wir hier heute abführen, ist also eine Dringliche 2.0, auch im Lichte des Wiener Wahlkampfes. *(Zwischenruf der Abg. Gewessler [Grüne].)* Es ist ja fast themengleich gegenüber der letzten Dringlichen Anfrage, die den Straßenbau betroffen hat, um die Komponente erweitert, dass es um Länder- und um Gemeindebudgets geht.

Ich möchte eingangs vor allem Ihnen, Herr Minister Marterbauer, besonders danken, dass Sie trotz dieser sehr suggestiven Fragestellung das doch sehr ausführlich, auch hoch kompetent beantwortet haben, auch im Ausblick, was wir aus Sicht der Regierung in den nächsten Jahren vorhaben.

Eine Komponente möchte ich herausgreifen, weil ich dies das letzte Mal schon umfassend zitiert habe: Das war dieser Mobilitätsmasterplan, der in der letzten Periode im Alleingang im BMK entstanden ist. Dieses Papier fand auch Eingang in unser Regierungsprogramm, ganz am Anfang des Kapitels „Mobilität & Verkehr“. Dieses Kapitel ist übrigens zehn Seiten stark, auf denen wir uns auch intensiv mit dem Zusammenspiel des Verkehrs mit dem Klimawandel und Maßnahmen dazu auseinandersetzen.

Ich möchte betonen, dass dieser Mobilitätsmasterplan, die Überarbeitung für uns essenziell und wichtig ist, weil aus diesem abgeleitet werden kann, wie die Verbindung des Ausbaus des Verkehrs mit allen Bereichen hinsichtlich Logistik, öffentlicher Verkehr, Güterverkehr, aktive Mobilität, Individualverkehr, Luftfahrtstrategie, Schifffahrt, aber auch Straßenbau Hand in Hand zu gehen hat und wie das entideologisiert wird. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Genau das ist der Plan!*) Das möchte ich hier betonen, weil aufgrund des alten Mobilitätsmasterplanes, geschätzte Frau Kollegin Gewessler, den du im Alleingang erlassen hast, alle folgenden Papiere und Strategien quasi erlassen worden sind. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Klimaneutralität 2040!*)

Dieser Mobilitätsmasterplan hat dann in diese letzte Studie, diese wissenschaftliche Studie, die zitiert wurde, Eingang gefunden, 31 Mal. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Klimaneutralität 2040!*) 31 Mal war der Mobilitätsmasterplan – in Summe waren es ja über 500 Seiten; das ist ja nur die Kurzfassung – in diesem Papier wiederzufinden. Die Grundlage, wie diese Studie gemacht worden ist, ist quasi in einer subjektiven Entscheidung des BMK, also von Ihnen, vorgegeben worden.

Wenn wir von Transparenz sprechen, dann muss man schon auch sagen, dass das Papier ursprünglich 260 000 Euro – 260 000 Euro! – kosten hätte sollen (Zwischenruf der Abg. **Gewessler** [Grüne]), jetzt kostet es 449 000 Euro, also 200 000 Euro mehr. Dahin gehend wäre auch Transparenz angebracht gewesen, dass es da zu einer fast 100-prozentigen Steigerung kommt. Man ist ja fast angehalten, zu vermuten, dass die Zwischenabrechnung nicht das gewünschte Ergebnis gebracht hat und man noch einmal etwas hat nachschießen müssen (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Das ist eine Chuzpe, das der TU Graz und der TU Wien zu unterstellen!*), damit der Lückenschluss beim S-1-Abschnitt, der Lobautunnel, doch negativ bewertet werden kann.

Wenn wir hier von Entbürokratisierung reden, dann müssen wir schon auch bei uns selbst anfangen. Und wenn wir hier wieder 500 Seiten in Auftrag geben, weil wir eben eine politische Motivation dahinter sehen, dann ist das nur Bürokratie. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Ihr wolltet eine SP-V als Grundlage!*) Wir müssen nach einem positiven UVP-Bescheid auch so weit sein, bestimmte Regelwerke und Bescheide anzuerkennen und den Bau zuzulassen. (Abg. **Schwarz** [Grüne]: *Nur abdrehen geht nicht! Wenn ihr eine Studie von uns einfordert, dann passt die Studie wieder nicht!*) – Es ist halt immer die Frage, wie man sie bewertet und wie sie gelenkt wird, und diese Studie, so wage ich zu behaupten, war gelenkt.

Ich möchte jetzt zum Abschluss noch einmal auf die Gemeinden eingehen und Kollegen Linder nur ganz kurz zitieren und auch mit ins Boot nehmen, weil die Grünen gerade so tun, als ob dann, wenn wir den Straßenbau jetzt hintangestellt lassen und diese fiktiven 5 Milliarden Euro nicht mehr in den Straßenbau investieren, alle Budgets saniert wären – das Bundesbudget, alle Länderbudgets und alle Gemeindebudgets.

Ich bin in dieser Woche zum vierten Mal als Bürgermeister einer kleinen südsteirischen Gemeinde bestätigt worden, einstimmig gewählt worden, und ich habe schon viele Budgets, auch in Krisenzeiten, erlebt, aber ich kann Ihnen sagen: Das Straßenbaubudget ist ein kleiner Teil des Gesamtaufwandes. Wir müssen sehr viel in Sozialbereiche, in wichtige Kinderbildungsbereiche investieren, aber mit den Straßenbaubudgets, wenn wir in diesem Bereich ganz einfach nichts mehr tun, werden wir das Budget nicht sanieren. (Beifall bei der ÖVP sowie des Abg. **Linder** [FPÖ].)

Bestehende Straßen müssen wir im Sinne der Verkehrssicherheit, im Sinne der Erhaltung sanieren. Eine funktionierende Infrastruktur ist genauso eine Investition in die Zukunft, und eine Investition in die Zukunft ist eine Investition

in den Standort, und das ist genau das, was wir jetzt für die Wirtschaft brauchen. – Vielen Dank. (*Beifall bei der ÖVP sowie des Abg. **Linder** [FPÖ].*)

17.31

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Wolfgang Moitzi.