

RN/275

UG 41: Mobilität**UG 34: Innovation und Technologie (Forschung)**

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nun kommen wir zu den Untergliederungen 41: Mobilität, sowie 34: Innovation und Technologie, Forschung.

Hierüber findet eine gemeinsame Debatte statt.

Ich darf auch von dieser Stelle den Herrn Bundesminister, der für diese Untergliederungen zuständig ist, in unserer Mitte begrüßen. – Willkommen!

Zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Deimek. Ich erteile es ihm.

Eingemeldete Redezeit: 4 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/276

10.54

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ): Guten Morgen, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Meine Damen und Herren! Mobilität hat vor allem dort, wo das Thema budgetrelevant ist, drei große Bereiche: Das erste ist einmal der Bereich der Straße, des Straßenverkehrs.

Das, was dabei nur relativ budgetwirksam ist, ist zum Beispiel der Bereich des Bundesstraßengesetzes. Wir haben in den vergangenen Jahren doch einige – ich nenne es einmal so – Notbremsungen durchgeführt, die wirklich notwendig waren. Herr Bundesminister, Sie wissen ja, das, was die Asfinag baut, ist nicht wirklich budgetrelevant und nicht budgetwirksam, ist aber trotzdem für die

Bevölkerung, für die Autofahrer, für den Straßenverkehr ganz allgemein sehr, sehr wichtig.

Da gibt es einige Punkte, bei denen ich sage, es ist uns wichtig, es liegt uns am Herzen, dass die nicht nur wieder aufgenommen werden. Ich erinnere da an eine Pressekonferenz des Asfinag-Vorstands: Gut, da muss man immer ein bissl vorsichtig sein, wenn die Pressekonferenzen geben, aber da hieß es noch um 2018, 2019, wir können nächstes Jahr mit dem Bau beginnen; in der Zwischenzeit sind alle rechtlichen Verfahren abgeschlossen. Und es gibt ein paar Projekte, bei denen man sagen kann: Baubeginn morgen wäre nicht schlecht!

Das ist zum einen, no na, die S 1, die Wiener Außenring-Schnellstraße, das ist natürlich auch in Vorarlberg die Bodensee-Schnellstraße, die Klagenfurter Schnellstraße – ein großes Thema – und die S 34, die Traisental-Schnellstraße. Das sind Projekte, die wichtig sind, die – vor allem wenn man den Großraum Wien betrachtet – als Entlastungsmaßnahmen wichtig sind. Und die hätten es sich verdient, Herr Bundesminister, dass Sie da möglichst rasch mit den Maßnahmen beginnen, mit den Baumaßnahmen beginnen; dann haben Sie nicht nur den Dank der Politik, sondern vor allem, was viel wichtiger ist, den Dank der Bevölkerung! *(Beifall bei der FPÖ.)*

Ich komme zum zweiten Thema, zum zweiten großen Bereich, dem Schienenverkehr: Da gab es vor doch etwas mehr als einem Monat interne Papiere aus der ÖBB-Infrastruktur, ein Konzept, wo gespart werden soll. Ich sage immer, es ist eh ganz interessant und lustig, wenn irgendwo aus den Bereichen Sparkonzepte kommen, aber das muss natürlich nicht nur unternehmensintern betrachtet werden, das muss vor allem mit den Regionen betrachtet werden. Sie haben sich eh schon in diese Richtung geäußert: Wir dürfen nicht den Regionalverkehr mit den Eisenbahnen reduzieren. Reduzieren

kann man dort, wo es sinnvoll ist, aber Gegenden auszuhungern, das geht nicht; und wenn Sie da in der kommenden Zukunft Gespräche mit den jeweiligen Verkehrslandesräten führen, dann ist das ganz, ganz notwendig.

Wir dürfen die Regionen nicht ausbluten, sonst kommt es zu einer Landflucht und zu einer Überbevölkerung der Städte. Wir haben diesen Trend sowieso schon, aber damit könnten wir ihn aufhalten.

Zu diesem Zweck bringe ich folgenden Antrag ein:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Deimek, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Erhalt und die Absicherung der Regionalbahnen Hausruckbahn, Almtalbahn und Mühlkreisbahn“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, wird aufgefordert, unverzüglich und in Kooperation mit den ÖBB alle notwendigen Maßnahmen zu setzen, um den Fortbestand und die langfristige Absicherung der Regionalbahnen Hausruckbahn, Almtalbahn und Mühlkreisbahn sicherzustellen.“

Warum ist aber trotzdem ein Gesamtkonzept für Einsparungen im Bereich Schiene notwendig? – Wir müssen uns auch das Unternehmen ÖBB anschauen; und da ist es eh immer ganz gut: Neuer Minister heißt neue Organe, Veränderungen im Aufsichtsrat und so weiter. Wir haben schon gewaltige Probleme bei den ÖBB, nicht in dem Sinne, dass die Menschen dort nichts machen, sondern: Wie wird gearbeitet, was wird gemacht? Bei der Infrastruktur gibt es systemische Unwirtschaftlichkeit – so nenne ich das jetzt einmal ganz allgemein –, und zwar deswegen, weil Ziele, die auf der einen Seite als

Managementziele für das Teilunternehmen vorgegeben werden, unter Umständen auf der anderen Seite die Gesamtrentabilität beeinflussen.

Wir haben die Cargo, die im Markt steht, und diese steht halt wirtschaftlich wirklich nicht sehr gut da; sie hat wirtschaftliche Probleme. Denen kann und muss man helfen, um innerbetriebliche Lösungen zu finden. Ähnliches gilt bei der Personenverkehr, die ja im Vergleich zur Cargo wesentlich besser dasteht, aber natürlich dem Marktdruck durch eine Firma Westbahn beziehungsweise die privaten Regionalbahnen immer wieder ausgesetzt ist und von dort Druck bekommt. Und das kann sie nur teilweise über die Infrastruktur abwälzen, sprich Schieneninfrastrukturgebühren und so weiter. Da, glaube ich, muss man sich sehr wohl ein Gesamtkonzept überlegen, damit sich nicht über die Teilbereiche der ÖBB Unrentabilitäten aufschaukeln und diese dann negativ sind.

Dann komme ich schon zum dritten Punkt, der auch mäßig budgetwirksam, aber volkswirtschaftlich sehr interessant ist, und zwar zum Flugverkehr. Herr Bundesminister, Sie werden es vielleicht noch nicht gehört haben – eher schon –: Es wäre nach fast fünf Jahren vielleicht wieder einmal an der Zeit, einen Zivilluftfahrtbeirat zu machen. Die Beschwerden fangen schön langsam an, und die Beschwerden kommen vor allem auch aus dem Bereich der Flughäfen.

Die Flughäfen sind genau das, was interessant ist. Wenn man den Flugverkehr generell nimmt: Die Flughäfen sind nicht beim Bund, sondern bei den Ländern oder bei den Eigentümern, die ja die Städte sind, und dort kann man durch, ich sage einmal, schlechte Gesetzgebung ganz viel Unheil anrichten – daher die Bitte, wieder diesen Beirat zu machen.

Ich habe dann noch zum Flugverkehr selber einen Satz im Regierungsübereinkommen gesehen, bei dem ich sage, da muss man vorsichtig

sein. Der heißt nämlich: „faire und klimaeffiziente“ Durchführung. – Das ist als Schlagwort, als Werbeslogan recht nett, aber bis jetzt hat sich dahinter immer eine Verteuerung versteckt. Eine Verteuerung des österreichischen Flugverkehrs auf dem Umweg über die Flughäfen oder über die Flugtreibstoffe bewirkt, dass dann, wenn wir den Hub Wien – und das ist unser großer, zentraler Hub für die AUA als Lufthansa-Tochter – aushungern, Wien leidet. (Abg. Lukas Hammer [Grüne]: ... erzählst genau das Gegenteil!) Dann leidet die Stadt Wien, weil es in Wien wegen des Hubs sehr viele Headquarters von großen Konzernen gibt, mit allen positiven Begleiterscheinungen für die Stadt Wien. Wenn wir es nicht schaffen, den Hub auszubauen, sondern ihn vielleicht sogar reduzieren, das heißt, wenn der Hub leidet, dann leidet indirekt die Stadt Wien, und das können wir uns als Republik Österreich nicht leisten. (Beifall bei der FPÖ.)

In diesem Sinne, Herr Bundesminister: Es gibt drei Bereiche. Es sind nicht sehr spektakuläre Maßnahmen, sie können aber auf dem Umweg über die volkswirtschaftliche Rentabilität sehr, sehr negative Auswirkungen haben. Ich hoffe, dass Sie das gut in den Griff bekommen und handeln. – Danke schön.

(Beifall bei der FPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)

11.02

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/276.1

[Erhalt und die Absicherung der Regionalbahnen Hausruckbahn, Almtalbahn und Mühlkreisbahn \(83/UEA\)](#)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Der vorgetragene Entschließungsantrag ist ausreichend unterstützt, ordnungsgemäß eingebracht und steht daher mit in Verhandlung.

Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Moitzi. Eingemeldet:
3 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/277

11.02

Abgeordneter Wolfgang Moitzi (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Frau Staatssekretärin! Vielleicht kurz am Anfang noch zwei Anmerkungen zur FPÖ und zu Herrn Deimek: Ich glaube, die FPÖ muss sich halt einmal entscheiden, was sie will. Auf der einen Seite wird jetzt im Redebeitrag kritisiert, dass der Rahmenplan zum Teil etwas redimensioniert wird und manche Projekte verschoben werden, und auf der anderen Seite hat Herr Abgeordneter Schiefer im Verkehrsausschuss öffentlich gesagt – vielleicht ist das ein Grund dafür, dass Sie heute nicht reden dürfen –, dass der Rahmenplan überdotiert ist, dass Projekte gestreckt werden sollen (Abg. **Kassegger [FPÖ]:** *Das hat mit Dürfen nichts zu tun! Das ist nicht so wie bei euch, bei uns darf jeder reden!)*), die ÖBB neben dem Bauen auch Zeit zum Zugfahren haben soll. Liebe FPÖ, vielleicht klären Sie das einmal intern! (Beifall bei SPÖ und NEOS sowie bei Abgeordneten der ÖVP.)

Oder vielleicht kann sich Herr Schiefer auch noch zu Wort melden, ob sich jetzt seine Meinung geändert hat oder ob er sich nur nicht durchgesetzt hat.
(**Präsident Haubner** übernimmt den Vorsitz.)

Noch eine zweite Anmerkung dazu, was mir nach drei Tagen Budgetdebatte schon ein bisschen aufgestoßen ist: Die FPÖ redet immer von der Ampel. Wir haben jetzt auch in diesem Budget zum Glück wieder den Fonds für Verkehrssicherheit abgesichert. Ich möchte nur einmal sagen, die Ampel hat meines Wissens – meine Fahrschulzeit ist auch schon eine Weile her – noch immer die Farben rot, gelb, grün und nicht schwarz, rot, pink. Vielleicht sollten Sie wieder einmal zur Verkehrssicherheit gehen! – Das wäre mein Beitrag als

Verkehrssprecher. (Beifall bei SPÖ und NEOS sowie bei Abgeordneten der ÖVP. – Zwischenrufe bei der FPÖ.)

Kurz zum Budget: Wir diskutieren jetzt die UG 41. Die Grünen werden nachher herauskommen, diskutieren und sagen, das ist alles ein Wahnsinn, wie da gekürzt wird. – Kommen wir zu den Fakten: 2025 plus 12,6 Prozent, 2026 plus 9,3 Prozent, also nicht weniger, sondern deutlich mehr Geld für den öffentlichen Verkehr. In absoluten Zahlen: um 1,23 Milliarden Euro mehr für den öffentlichen Verkehr und für die Mobilitätswende in diesem Land – und das ist ein gutes Zeichen. (Beifall bei der SPÖ, bei Abgeordneten der ÖVP sowie des Abg. **Oberhofer** [NEOS].)

Wir erhöhen zum Beispiel die Asfinag-Sonderdividende um 50 Millionen Euro. Insgesamt sind es 305 Millionen Euro für die Asfinag. Es sind endlich nicht nur die breiten Schultern, sondern auch die breiteren Reifen, die einen Beitrag leisten: plus 42 Millionen Euro mehr durch die Lkw-Maut, die wir dann für den Güterverkehr ausgeben (Zwischenruf der Abg. **Gewessler** [Grüne]), damit die Entwicklung des Güterverkehrs endlich wieder positiv ist. Wir brauchen endlich mehr Güterverkehr auf der Schiene und weniger auf der Straße. (Beifall bei der SPÖ sowie des Abg. **Oberhofer** [NEOS].)

Zu einem letzten Punkt, was im ÖBB-Netz insgesamt passiert: Die Mittel für die Verkehrsdiensteverträge – das, was den Pendlerinnen und Pendlern direkt zugutekommt – steigen in den nächsten beiden Jahren um fast 500 Millionen Euro. Das Angebot wird massiv ausgeweitet, nicht nur durch die neue Südbahn. Das ist ein gutes Zeichen für alle Pendlerinnen und Pendler. Die Kapazität der Sitzplätze – heute, kurz vor dem Feiertag, werden wieder alle ÖBB-Züge übergehen – wird in den nächsten Jahren von 230 000 Sitzplätze auf 320 000 Sitzplätze ausgeweitet.

Wir sichern das Klimaticket ab. Der Beitrag für das regionale Klimaticket in den Ländern wird in den kommenden Jahren steigen. Im Budget ist eine halbe Milliarde Euro für das Klimaticket vorgesehen, damit Pendlerinnen und Pendler auch in Zukunft ein leistbares Klimaticket haben. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Als letzten Punkt, weil meine Redezeit schon vorbei ist: Ich glaube, es ist extrem wichtig, dass wir die Bahn und den Bahnausbau auch als Wirtschaftsfaktor begreifen. Deshalb ist es so wichtig, dass das auch im Regierungsprogramm verankert ist, dass wir Made in Austria bei der Bahninfrastruktur, bei den Waggonen verankert haben. Wir wollen Weltmarktführer und -führerin bei der Bahninfrastruktur und bei der Bahnindustrie werden und somit auch die Beschäftigung und die Konjunktur absichern.

Alles in allem: ein gutes Budget für eine gute Mobilitätswende! (*Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und NEOS. – Zwischenruf des Abg. Kassegger [FPÖ].*)

11.06

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Lukas Hammer. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 5 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

RN/278

11.06

Abgeordneter Mag. Lukas Hammer (Grüne): Danke, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Sehr geehrte Frau Staatssekretärin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Wir haben in der letzten Regierungsperiode im Bereich der Mobilität tatsächlich sehr viel auf den Weg gebracht und sehr viel verbessern können. Wir haben ein Rekordbudget für den Öffiausbau zuwege gebracht. Wir haben endlich den Radverkehr, die aktive

Mobilität überhaupt erst als Bundesthema ins Ministerium gebracht. Es gibt jetzt eine eigene Abteilung dafür, und wir haben das Radverkehrsbudget versiebenundzwanzigfacht. Wir haben mit dem Klimaticket Öffifahren einfacher und günstiger gemacht.

Das Klimaticket ist tatsächlich eine Erfolgsgeschichte. Über 326 000 Menschen haben das österreichweite Klimaticket – vielen Dank, dass Sie das benützen, und vielen Dank auch an Leonore Gewessler, die sich da durchgesetzt hat, ein ums andere Mal. (*Beifall bei den Grünen und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

Die gute Nachricht ist – ich möchte auch positiv sein –: Die meisten unserer Errungenschaften der letzten Legislaturperiode bleiben erhalten. Das ist zuerst einmal eine gute Nachricht. (*Beifall des Abg. Oberhofer [NEOS]. – Abg. Schnabel [ÖVP]: Danke!*) – Es kann aber doch nicht, liebe NEOS, lieber Kollege Oberhofer, euer Anspruch sein, dass das einfach nur irgendwie erhalten bleibt. Ich möchte noch eine weitere positive Sache erwähnen, Kollege Moitzi hat es angesprochen: Wir begrüßen es auch, dass die Lkw-Maut auf das EU-rechtliche Maximum geschraubt wird.

Trotzdem wird aber, das muss man schon sagen, das Öffifahren teurer und beim Ausbau und bei der Modernisierung der Öffis wird gebremst und gekürzt. Viele Regionalbahnen stehen vor dem Aus – dazu wird es auch noch Anträge geben –, die Mittel für die aktive Mobilität werden gekürzt, E-Autos werden teurer, aber für den Autobahnausbau gibt es keinen Cent weniger, da wird mit Vollgas weitergebaut. (*Zwischenruf der Abg. Baumgartner [ÖVP]. – Abg. Schnabel [ÖVP]: Na wieder! Wieder!*)

Aber der Reihe nach: Öffifahren wird teurer. Das Klimaticket wird massiv verteuert. Wir haben eigentlich im Klimaticketgesetz festgelegt, dass es ab heuer an die Inflation angepasst wird. Jetzt wird es massiv verteuert. Das ist keine gute Nachricht für alle Pendlerinnen und Pendler.

Beim Schienenausbau wird massiv gekürzt. Kollege Oberhofer wird sich sicher nachher hier herausstellen und uns erklären, dass es ja mehr Geld gibt. Es ist aber nicht wegzudiskutieren: Im langjährigen ÖBB-Rahmenplan gibt es 1,4 Milliarden Euro weniger für den Ausbau der Schiene.

Was mich besonders schmerzt, ist, dass bei der Barrierefreiheit doppelt gekürzt wird. Da gibt es 13 Prozent weniger. Kollege Schroll, wir haben auch in der letzten Legislaturperiode darüber diskutiert – ich habe dich da sehr unterstützt –, dass es viele Bahnhöfe gibt, bei denen die Barrierefreiheit noch nicht hergestellt ist. Ich finde es besonders schade, dass da so stark gekürzt wird, weil es Rampen, Lifte und Ähnliches in vielen Bahnhöfen eben noch nicht gibt. Da wird der Sparstift wirklich falsch angesetzt. (*Beifall bei den Grünen.*)

Ebenso gekürzt wird bei den Privatbahnen, dort wird besonders stark gekürzt. Badner Bahn, Mariazellerbahn – dazu gab es auch schon vonseiten der Wirtschaftskammer negative Aussendungen.

Die Regionalbahnen stehen massiv unter Druck, es wird davon geredet, dass einige Regionalbahnen eingestellt werden. Es wird hier noch Entschließungsanträge dazu geben und es gibt einstimmige Beschlüsse in den Landtagen – einstimmig! –, dass keine Regionalbahnen eingestellt werden sollen. Und ich warne davor, im Jahr 2025 Schienen herauszureißen. Das wäre wirklich ein fatales Signal, Herr Verkehrsminister. (*Beifall bei den Grünen.*)

Zu den Stadtregionalbahnen ist zu sagen: Es gab letztes Jahr für Ballungsräume erstmals in der Geschichte mehr Geld – beziehungsweise überhaupt einmal Geld – für Stadtregionalbahnen, für grenzüberschreitende Regionalbahnen. Das wird jetzt um 45 Prozent gekürzt – das ist auch ein falsches Signal.

Ich habe es schon erwähnt, beim Autobahnausbau ist das anders. Beim Öffiausbau sagt man, na ja, das kann verschoben werden, das kann später

gemacht werden, beim Autobahnausbau – und das haben wir aus Ihren Anfragebeantwortungen – sagen Sie, das muss beschleunigt umgesetzt und schnellstmöglich realisiert werden. Das ist das falsche Signal für die Verkehrswende, Herr Minister! (*Beifall bei den Grünen.*)

Bei der aktiven Mobilität – ich muss auf meine Redezeit schauen – haben wir das Budget versiebenundzwanzigfacht, von 4 Millionen auf 108 Millionen Euro. Ich muss zugeben, Herr Minister, auf das beschämende Niveau von vor unserer Regierungszeit gehen Sie nicht zurück, und das ist wirklich eine gute Nachricht, aber es wird trotzdem um ein Viertel gekürzt. Und wir wissen, dass es für die Ziele, die Sie sich selbst gesteckt haben, 350 Millionen Euro im Jahr braucht, nämlich für die Investition in Radinfrastruktur. Das ist immer noch nur die Hälfte von dem, was wir aktuell für Autobahnen ausgeben.

Sie gehen aber in die falsche Richtung. Sie sind trotz allem im Rückwärtsgang bei der aktiven Mobilität, deswegen bringe ich folgenden Antrag ein:

Etschließungsantrag

der Abgeordneten Mag. Lukas Hammer, Kolleginnen und Kollegen betreffend „unverminderte Fortsetzung der budgetären Offensive für Aktive Mobilität“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Zusammenwirken mit dem Bundesminister für Finanzen wird aufgefordert, die 2020 gestartete Offensive des Bundes für Aktive Mobilität ohne Abstriche fortzusetzen.“

Dazu ist insbesondere jede Kürzung der in der XXVII.GP schrittweise auf 108 Mio Euro ver-27-fachten jährlichen Budgetmittel für den Rad- und Fußverkehr zu vermeiden, um die selbstgesteckten und mit Ländern, Städte- und

Gemeindebund vereinbarten Ziele wie die Erhöhung des Radverkehrsanteils im Modal Split auf 14 % erreichen zu können.“

Danke schön. (Abg. **Schnabel** [ÖVP]: *Ein bisschen mehr Realismus bitte!*) – Das habt ihr selber im Regierungsprogramm festgeschrieben, und ich hoffe, ihr habt es nicht nur hingeschrieben, sondern ihr wollt eure Ziele auch tatsächlich erreichen. – Danke schön. (Beifall bei den Grünen. – Abg. **Schnabel** [ÖVP]: *Ein bisschen mehr Realismus!* – Abg. Lukas **Hammer** [Grüne] – auf dem Weg zu seinem Sitzplatz –: *Warum schreibt ihr es dann nicht ins Regierungsprogramm?*)

11.12

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/278.1

[unverminderte Fortsetzung der budgetären Offensive für Aktive Mobilität \(84/UEA\)](#)

Präsident Peter Haubner: Danke.

Der von Abgeordnetem Lukas Hammer verlesene Entschließungsantrag wurde ordnungsgemäß eingebracht und steht somit in Verhandlung.

Zu einer **tatsächlichen Berichtigung** hat sich Herr Abgeordneter Wolfgang Moitzi zu Wort gemeldet. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/279

11.12

Abgeordneter Wolfgang Moitzi (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Kollege Hammer hat behauptet, dass der ÖBB-Rahmenplan 2024 um 1,4 Milliarden Euro gekürzt wird. – Das ist unwahr. Es gibt keinen beschlossenen

Rahmenplan 2024 bis 2029, deshalb kann es da keine Kürzung geben. (Beifall bei Abgeordneten von SPÖ und ÖVP.)

11.13

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Joachim Schnabel. – Ich habe Ihre Redezeit auf 4 Minuten eingestellt, Herr Abgeordneter.

RN/280

11.13

Abgeordneter Mst. Joachim Schnabel (ÖVP): Danke, Herr Präsident! Geschätzter Herr Minister! Geschätzte Frau Staatssekretärin! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Ja, Infrastruktur braucht einen realistischen Blick und einen klaren Kompass, und Realismus ist auch teilweise ganz, ganz dringend notwendig, was die Budgetzahlen betrifft.

Lieber Herr Kollege Hammer, ich habe hier (eine Grafik zur UG 41 mit dem Titel „Grafik 1: Entwicklung der Auszahlungen (2024 bis 2029)“ in die Höhe haltend) eine Grafik des Budgetdienstes mitgebracht, also nicht des Ministeriums, sondern des Budgetdienstes, weil immer wieder von rückwärtsgewandter Politik gesprochen wird, davon, dass eingespart wird, dass es Kürzungen im Bereich des Infrastruktur- und Mobilitätsbudgets gibt. Schauen Sie hier auf diese Grafik: Wir haben abermals eine Steigerung auf 6 Milliarden Euro in diesem Budget 2025 festgelegt, eine Steigerung von 5,3 Milliarden auf 6 Milliarden Euro; im Jahr 2026 auf rund 6,6 Milliarden Euro und der Pfad weiter bis 2029 zeigt eine Steigerung auf 7,3 Milliarden Euro. Also Einsparungen und rückwärtsgewandte Politik sehen anders aus. Das ist eine klare Investition in die Zukunft und wird auch eindeutig im Budget abgebildet. (Beifall bei Abgeordneten

*der ÖVP sowie des Abg. **Oberhofer** [NEOS]. – Abg. Lukas Hammer [Grüne]: Kürzt ihr den Rahmenplan, ja oder nein?)*

Geschätzte Damen und Herren, Infrastrukturpolitik braucht einen realistischen Blick und nicht einen durch ein grünes Fernrohr, das nur auf gewisse Mobilitätsformen gerichtet ist, sodass man vorschreibt, wie sich die Menschen mobil halten sollen.

Kollegen Deimek bin ich direkt dankbar für seine sachliche Rede, aber oft hören wir nur von dem düsteren Weltbild der FPÖ, die Investitionen immer nur als Bedrohung sieht und jeden Fortschritt schlechtredet – somit bleibt auch der Stillstand.

Was uns als Regierungsparteien und vor allem uns als Österreichische Volkspartei wichtig ist: Wir brauchen einen breiten Blick. Wir brauchen einen breiten Blick auf alle Mobilitätsformen, der alle Verkehrsträger miteinbezieht, und dementsprechend investieren wir auch breit in Öffis, mit einem Rekordbudget im Rahmenplan bis 2029, mit fast 20 Milliarden Euro. Es braucht auch die Investitionen von 1,7 Milliarden Euro in die Straße durch die Asfinag, damit endlich vor langer Zeit angegangene und geplante Verkehrsvorhaben umgesetzt werden können. Es braucht weiterhin Investitionen in die Schiene, in den Radverkehr und auch in die Fußwege. Wir wollen nicht, dass die Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden. Wir wollen, dass sich die Bürgerinnen und Bürger auf ein funktionierendes und modernes Angebot verlassen können, und wir wollen, dass sie selbst wählen können, welche Art von Mobilität sie bevorzugen. (Beifall bei Abgeordneten der ÖVP sowie des Abg. **Oberhofer** [NEOS].)

Kollege Hammer, Infrastrukturpolitik braucht auch einen realistischen Blick dafür, was umsetzbar ist. Sie haben die Radverkehrsmobilität angesprochen. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: Das steht in eurem Regierungsprogramm! Wir zitieren

euch!) Schauen Sie sich den Klima- und Energiefonds an, in dem sehr, sehr viele Mittel zur Verfügung gestellt wurden: Diese können im Vollzug aber nicht abgeholt werden, weil es eben unterschiedliche Herangehensweisen gibt. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Ist alles abgeholt!* – Abg. Lukas **Hammer** [Grüne]: *Das ist falsch! Alles abgeholt!*) Im Jahr 2024 sind 143 Millionen Euro im Vollzug abgerechnet worden. Wir investieren weiterhin – trotz dieser Maßnahmen, die notwendig sind – 229 Millionen Euro im heurigen Jahr in den Klima- und Energiefonds und schieben weiterhin auch in diesem Bereich der aktiven Mobilität einige Projekte an.

Geschätzte Damen und Herren! Meine Nachredner werden noch ganz gezielt auf einzelne Teilbereiche eingehen. Wir investieren in die Zukunft, das sichert Arbeitsplätze, das schafft Infrastruktur und dementsprechend auch Wertschöpfung in unserem Land. Das verbindet Regionen. Wir bauen ganz einfach an der Mobilität von morgen. Und das machen wir nicht für Parteiprogramme, nicht ideologisch motiviert, sondern für die Menschen in unserem Land. Das machen wir aus Prinzip und vor allem mit viel Verantwortung – ohne Tunnelblick, ohne irgendwelches Weltuntergangsgerede, sondern mit einem ganz realistischen, fairen und umfassenden Zugang zur Mobilität. Dafür investieren wir mit einem sehr gezielten Blick nach vorne.

Das vorliegende Budget für diese Untergliederung gibt Optimismus für die Zukunft und diesen Optimismus wollen wir damit auch ausstrahlen. – Danke. (Beifall bei Abgeordneten der ÖVP sowie des Abg. **Moitzi** [SPÖ].)

11.17

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Christofer Ranzmaier. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 4 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

11.17

Abgeordneter Christofer Ranzmaier (FPÖ): Vielen Dank, Herr Präsident!

Geschätzte Zuseher auf der Galerie und vor den Bildschirmen zu Hause! Hohes Haus! Den Optimismus, den mein Vorredner jetzt zum Ende seiner Ausführungen verbreiten wollte, kann ich als Tiroler – und vielleicht geht es dem einen oder anderen Tiroler Abgeordneten ja gleich, das werden wir dann bei den Nachrednern noch hören – nicht ganz nachvollziehen, denn gerade in Tirol gibt es eine der größten verkehrspolitischen Baustellen in dieser Republik, nämlich den Transitverkehr.

Dieser Transitwahnsinn über den Brenner ist nicht nur das Vermächtnis, das uns die Verhandler des EU-Beitritts hinterlassen haben, sondern insbesondere, ja, ein Zeitzeugendokument des Totalversagens der österreichischen Verkehrspolitik, aber insbesondere der Europäischen Union. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Jahr für Jahr werden im Brennermassiv Milliarden Steuereuro vergraben, und das für ein eigentlich sinnvolles Projekt, das der Verkehrsentlastung der Tiroler Bevölkerung dienen würde. Man schaut aber seit Jahren leider tatenlos dabei zu, wie dieses Projekt von nördlicher Seite, nämlich von unseren deutschen Nachbarn, quasi boykottiert wird.

Ich weiß nicht, ob das nur in der Bundespolitik nicht absehbar war. Ich war selber eine Zeit lang im Tiroler Landtag tätig und war zufälligerweise Teil des regionalen Projektbeirates, der sich dezidiert mit der Begleitung der Umsetzung dieser nördlichen Zulaufstrecke des Brennerbasistunnels auseinandergesetzt hat, und da muss ich feststellen: Für uns alle war das offensichtlich, was die deutschen Nachbarn da in dieser Frage betreiben – und zwar so, wie es die Österreichische Volkspartei bei uns in Österreich betreibt, die quasi immer

versucht, die Verantwortung für Dinge, die sie selber nicht umsetzen will, kann oder was auch immer, auf andere Ebenen zu schieben. Der Bund sagt, die EU ist schuld, die EU sagt, der Bund ist schuld, die einen Länder sagen, die anderen sind schuld, und am Ende sitzt die Volkspartei überall in der Regierung. In der Bundesrepublik Deutschland ist das alles genau gleich. Die Bürgermeister schieben die Verantwortung aufs Land, und – ganz egal was für eine Wahl ansteht – teilweise verschieben die einzelnen Mitglieder in diesem Projektbeirat ihre eigene höchstpersönliche Meinung in verschiedene Richtungen, indem sie zuerst das eine und dann das komplette Gegenteil sagen.

Es ist ein absoluter Wahnsinn. Mich wundert es, und vielleicht wird uns Frau Kollegin Gewessler erklären, was sie die letzten fünf Jahre in dieser Frage mit den deutschen Kollegen erörtert hat, denn es ist ja auch in dieser Zeit nichts weitergegangen! (Abg. **Gewessler** [Grüne]: ... Verkehrsausschuss erklären!) Es ist so viel weitergegangen, dass man es am Ende des Tages geschafft hat, dass die deutsche Bundesregierung, die jetzt seit Kurzem im Amt ist, das ganze Projekt quasi sogar aus dem eigenen Regierungsprogramm gestrichen hat. Das ist der große Erfolg dessen, was die letzten fünf Jahre unter grüner Führung mit großem Getöse beim Ausbau der Bahn passiert ist: nämlich rein gar nichts!

(Zwischenruf der Abg. **Gewessler** [Grüne].)

Ausbaden dürfen das am Ende des Tages wieder die Leute, die transitgeplagten Tirolerinnen und Tiroler, diejenigen, die schlussendlich das Ganze bezahlen – nicht nur mit ihrer Lebensqualität, sondern mit ihrer eigenen Gesundheit. Die hätten sich mehr Einsatz dieser Bundesregierung verdient! Der Herr Minister wird uns ja wahrscheinlich gleich erklären, was er in dieser Frage macht, aber die Tirolerinnen und Tiroler hätten sich mehr Einsatz der Politik für ihre Anliegen und insbesondere für ihre Gesundheit verdient! (Beifall bei der FPÖ.)

Das, was am Ende von diesem Projekt übrig bleiben wird – und das ist jetzt ein trauriger Ausblick in die Zukunft, weswegen ich den Optimismus meiner Vorredner nicht so ganz teile –: Schlimmstenfalls, wenn das Projekt nicht funktioniert oder zu einer Einbahn wird, pulvern wir Milliarden an österreichischen Steuergeldern in das teuerste Tunnelbaumuseum der Welt! Das kann am Ende des Tages nicht das Ziel sein, denn wenn das das Ergebnis ist, dann haben alle auf dieser Regierungsbank, von ÖVP, SPÖ und wer da jetzt sonst noch die letzten Jahre gesessen ist, absolut versagt, denn das ist etwas, was in diesem Bereich so nicht funktioniert. Da müssen wir schauen, dass wir das Ganze entsprechend auf Schiene bringen, und da, Herr Verkehrsminister, sind Sie jetzt auf jeden Fall gefordert. (*Beifall bei der FPÖ.*)

11.21

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet hat sich Herr Bundesminister Peter Hanke. – Herr Bundesminister, bitte.

RN/282

11.21

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Zuseher:innen, junge und ältere, die heute hier sind! Danke für die Aufmerksamkeit, die Sie uns schenken! Es war schon eine spannende Zeit in diesen letzten Wochen, auch für mich mit dem ersten Budgetausschuss, den ich erleben durfte.

Ich darf aber in dem Zusammenhang sehr wohl allen für die respektvolle, sachliche Diskussion, die wir in diesem Bereich geführt haben, danken. Im Gegensatz zum Vorredner darf ich schon sagen: Der Optimismus ist zu 100 Prozent angebracht. Die Mobilitätswende werden wir weiterführen. Wir

werden mit Investitionen das absichern, was uns wichtig ist: den hohen Standard in diesen Bereichen, der europaweit einmalig ist, zu halten.

Ich bin sicher, dass wir auch mit dem Budget der UG 41 und UG 34 das hohe Investitionsniveau für Innovation, Mobilität und Infrastruktur in Österreich halten werden, und das trotz aller notwendigen Konsolidierungsmaßnahmen, zu denen wir uns auch bekennen. (*Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und NEOS.*)

Ich darf diese großen Zahlen ein Stück weit zusammenfassen, die schon so wichtig sind, dass sie noch einmal genannt werden sollen. In der UG 34 sind es 627 Millionen Euro für 2025, gefolgt von 2026 mit über 625 Millionen Euro, die eben für eine effektive Unterstützung von Forschung und Innovation zur Verfügung gestellt werden und die wir da an die Startlinie bringen. Das bedeutet, dass auch die nominelle Stabilisierung gelungen ist und wir da die Finanzierung des FTI-Pakts sichern. Das war und ist uns natürlich ein sehr, sehr großes Anliegen. (*Beifall bei SPÖ, ÖVP und NEOS.*)

In der wichtigen UG 41 mobilisieren wir, wie Sie wissen, 6 Milliarden Euro im Jahr 2025 und darüber hinaus 6,6 Milliarden Euro für 2026 für mehr Sicherheit, für Konnektivität, für mehr Leistungsfähigkeit in der österreichischen Mobilität. Deshalb ist dieser Optimismus absolut angebracht. (*Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und NEOS.*)

Das Vorbelastungsgesetz für den Rahmenplan 2025 bis 2030 sieht ein Investitionsvolumen von knapp 20 Milliarden Euro vor, um die Eisenbahninfrastruktur nachhaltig zu verbessern und Tausende, Zehntausende Arbeitsplätze zu sichern. Einmal mehr: Wir sind da auch volkswirtschaftlich richtig unterwegs, weil der Eisenbahnsektor im Wirtschaftsbereich immens wichtig in Österreich ist; und dieser soll da auch nicht zu kurz kommen. (*Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und NEOS.*)

Auch allgemein: In Anbetracht der Größe dieser Beträge geht leider zu leicht verloren, was über diesen steht: die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, die Qualifizierung bestehender und neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Ausbau der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und letztendlich auch eine massive Stärkung der österreichischen Konjunktur, die wir da ausbreiten dürfen.

Dieses Budget steht aber auch für enorm viel Arbeit in sehr kurzer Zeit. Ich darf mich da ganz besonders bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern meines Ministeriums bedanken. Ich möchte mich bei der Fraktion für die massive Unterstützung in diesen letzten Wochen bedanken. Ich möchte dies aber auch für alle ausgelagerten Unternehmenseinheiten tun, von der ÖBB über die FFG über die AED bis hin zu den Silicon Austria Labs. Alle haben da massiv hineingearbeitet, um in dieser kurzen Zeit ein Doppelbudget, auf das wir stolz sein können, in diesem Bereich zu finalisieren. Also ein herzliches Dankeschön! Ich freue mich auf die Arbeit, die in den nächsten Jahren bevorsteht. Wir werden dieses Thema gut meistern. – Danke schön. (*Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und NEOS.*)

11.26

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dominik Oberhofer. Ich stelle Ihre Redezeit auf 4 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

RN/283

11.27

Abgeordneter Dominik Oberhofer (NEOS): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Hoher österreichischer Nationalrat! Weil wir Politikerinnen und Politiker nicht nur diskutieren, debattieren und streiten, darf ich jetzt hier für meinen Kollegen, der nicht meiner Fraktion angehört, nämlich

Harald Servus, die Mittelschule Herzogenburg begrüßen, insbesondere die Lehrerin, das ist nämlich die Schwester des Abgeordneten. (*Beifall spendend:*) Herzlich willkommen! (*Beifall bei NEOS, ÖVP, SPÖ und Grünen sowie bei Abgeordneten der FPÖ.*)

Ich bin ja sehr, sehr froh, dass die Grünen jetzt endlich die Zusammenfassung des Budgetdienstes zum Thema Mobilität (*ein Schriftstück in die Höhe haltend*) tatsächlich auch gelesen haben. Sehr geehrte Frau Kollegin Gewessler, der Kollege hat ja hier jetzt die richtigen Zahlen zitiert. Die Bürgerinnen und Bürger haben zu Hause die Möglichkeit, einfach auf die Homepage des Parlaments zu gehen. Da gibt es den Budgetdienst. Dieser ist nicht von der Regierung gestellt, sondern von uns, vom österreichischen Nationalrat. Er ist uns – allen Fraktionen – als Unterstützung beigegeben, sodass wir dieses komplexe Budget verstehen. Auf knapp 30 Seiten können Sie, liebe Bürgerinnen und Bürger, da nachlesen, was bei der Mobilität tatsächlich investiert wird. Der Kollege von den Grünen hat das gelesen, ich hoffe, Frau Kollegin Gewessler auch. Da sieht man deutlich, dass wir dieses Jahr, 2025, 12,6 Prozent mehr für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ausgeben, und nächstes Jahr, 2026, plus 9,3 Prozent. (*Abg. Gewessler [Grüne]: Nein, ihr budgetiert das ...! – Zwischenruf des Abg. Moitzi [SPÖ].*) – Frau Kollegin Gewessler hat den Bericht noch immer nicht gelesen. Ich werde Ihnen mein ausgedrucktes Exemplar jetzt gleich hinüberbringen. Es ist ein sehr guter Tag für den öffentlichen Verkehr. (*Beifall bei NEOS und ÖVP.*)

Ein sehr guter Tag: Am Ende des Tages ist das auch deshalb so wahnsinnig wichtig, weil wir damit einhergehend Stau verhindern. Jeder Cent, den wir in den öffentlichen Verkehr investieren, verhindert Stau, macht uns klimafit, und am Ende unterstützt er auch unsere Bürgerinnen und Bürger bei der täglichen Anreise zum Arbeitsplatz.

Wir haben in dieser Regierung auch eine Mauterhöhung zusammengebracht. Es wird über Erhöhungen von Abgaben und Steuern in diesem Parlament selten debattiert, wenn, dann meistens nur von der Opposition. Ich stehe aber dazu. Ich stehe deshalb dazu, lieber Herr Kollege Ranzmaier, weil gerade auch Tirol davon profitieren wird. Das sind Forderungen, die wir im Tiroler Landtag oft eingebracht haben, weil wir gesagt haben: Es kann nicht sein, dass die Schiene wesentlich teurer ist als der Lkw-Verkehr, wir brauchen da ein Umdenken. Diese Bundesregierung denkt um und bringt das auf die Schiene. – Danke. (*Beifall bei Abgeordneten von NEOS und ÖVP.*)

Wir haben mit diesem Budget aber auch da eine Aufholjagd gestartet, wo die letzte Bundesregierung – insbesondere die ehemalige Bundesministerin – versagt hat, nämlich beim Öffiausbau, konkret bei den E-Bussen. Österreichweit sind bei den Neuzulassungen gerade einmal 10 Prozent E-Busse. (Abg.

Gewessler [Grüne]: *Bitte haltet die Leute nicht beim Schmäh!*) 10 Prozent sind zum Schämen, Frau Gewessler, weil selbst der EU-Durchschnitt schon bei 27 Prozent liegt und 76 Prozent der neu zugelassenen Busse in Deutschland und in Luxemburg E-Busse sind. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Deswegen haben wir ja ein Förderprogramm gestartet!*) Daran müssen wir uns orientieren, und deshalb hat der Herr Bundesminister da die Forderungen ausgebaut. Wir stehen dazu, wir wollen, dass es den E-Busverkehr gibt.

Ganz besonders wichtig ist mir, das jetzt auch noch im Zusammenhang mit den Regionalbahnen zu sagen, weil Sie von der Opposition bei den Regionalbahnen einen Populismus betreiben – da sind Sie (Abg. **Lukas Hammer** [Grüne]: *Das wirst du deiner eigenen Landtagsfraktion vor?!* – Zwischenruf der Abg. **Gewessler** [Grüne]) in einem Zug mit der FPÖ zu nennen; es ist unfassbar, was für ein Populismus da getrieben wird –: Wir sagen, dass wir Regionalbahnen neu denken wollen, dass man da einmal evaluiert, und Sie stehen in den Medien mit Aussagen wie: Da werden morgen Schienen rausgerissen! – Das ist ein völliger Blödsinn, liebe

Bürgerinnen und Bürger. Es gibt viele Beispiele, an denen wir einfach sehen, dass ein Umdenken im Verkehr notwendig ist, dass der Bus nicht ein Feindbild ist, wie Sie Grüne sagen (*Heiterkeit des Abg. Schallmeiner [Grüne]*), sondern dass er, wenn er als E-Bus unterwegs ist, hervorragend funktioniert, teilweise sogar besser funktioniert (*Abg. Lukas Hammer [Grüne]: ... selbst gesagt!*) als die Schiene. Oftmals muss man halt auch da das Finanzielle bedenken, dass einfach die Schiene wahnsinnig teuer im Erhalt ist und dass der Bus durchaus Vorteile hat.

(*Abg. Lukas Hammer [Grüne]: Erzähl das deinen Kollegen im steirischen Landtag!*)

Ich denke zum Beispiel an den Nightliner bei uns in Tirol: Das ist ein Erfolgskonzept für die Regionen, weil wir einfach auch sehen, dass immer mehr Menschen zum Ausgehen in die Städte fahren, weil es am Land keine Infrastruktur mehr dafür gibt, und es da wichtig ist, dass wir am Wochenende einen E-Bus anbieten, der die jungen Menschen in die Stadt und auch wieder nach Hause bringt. (*Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der ÖVP.*) Das ist leider mit vielen Regionalbahnen nicht möglich.

Jetzt komme ich zu meinem Lieblingsthema, nämlich der Radinfrastruktur. Da hat der Herr Kollege gesagt: Die Grünen waren sensationell wichtig in der Regierung, weil das Radbudget versiebenundzwanzigfacht worden ist. (*Abg. Lukas Hammer [Grüne]: Ja!*) Der Herr Kollege hat nicht dazugesagt, dass für die Radinfrastruktur leider Gottes die Gemeinden ausschlaggebend sind. Wenn Sie den Bericht des Gemeindeverbandes lesen, dann werden Sie sehen, dass diese Versiebenundzwanzigfachung einfach nicht dort angekommen ist. Sie haben das auf Bundesebene in Bürokratie, in Pläne, in wahnsinnig viel Papier investiert (*Abg. Gewessler [Grüne]: Ja, weil ...!*), aber es ist nicht dort angekommen, wo es hin muss, nämlich in die Gemeinden, in denen die Radwege gebaut und finanziert werden. (*Zwischenruf des Abg. Lukas Hammer [Grüne]. - Abg. Gewessler [Grüne]: ... Populismus ... Populismus!*) Da braucht es ein Umdenken. (*Beifall bei den NEOS.*)

Deshalb haben wir, sehr geehrte Frau Kollegin Gewessler, etwas zusammengebracht, das einzigartig in der Geschichte Österreichs ist: Wir haben eine Reformpartnerschaft mit den Gemeinden, mit den Ländern und mit dem Bund zusammengebracht (*Abg. Gewessler [Grüne]: Ihr habt ein Papierl, sonst gar nichts!*), bei der wir genau darüber diskutieren, dass der Ausbau der Radinfrastruktur auf Landesebene geholt wird (*Zwischenruf des Abg. Schwarz [Grüne]*) und nicht länger in der Gemeinde anfällt, weil es keinen Sinn macht (*Abg. Lukas Hammer [Grüne]: Das ist FPÖ-Niveau ..., wirklich!*), dass die Gemeinden dafür zuständig sind, weil man ein gemeinsames Bild entwickeln muss. Es kann ja nicht sein (*Abg. Lukas Hammer [Grüne]: Da kannst gleich Fraktion wechseln!*), dass in der Gemeinde Telfes im Stubaital ein super Radweg zur Verfügung steht, der aber in der nächsten Gemeinde, Fulpmes, nicht weitergeführt wird. Da müssen wir ansetzen, und diese Bundesregierung schafft das. Haben Sie Vertrauen in uns! – Danke für die Aufmerksamkeit. (*Beifall bei NEOS und ÖVP sowie bei Abgeordneten der SPÖ.*)

11.33

Präsident Peter Haubner: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Leonore Gewessler. – Ich habe Ihre Redezeit auf 3 Minuten eingestellt, Frau Abgeordnete.

RN/284

11.34

Abgeordnete Leonore Gewessler, BA (Grüne): Herzlichen Dank, Herr Präsident! Werte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseherinnen und Zuseher! Liebe Schülerinnen und Schüler, die wir gerade begrüßt haben! Ich habe ja jetzt die Reden mit großem Interesse gehört und möchte ich mich bei Kollegen Moitzi bedanken, weil er offensichtlich vorhat, die Mobilitätspolitik, die ich die letzten Jahre begonnen habe, weiterzuführen, mit der Bahn, wie er gesagt hat, et

cetera. Nur, ehrlich gesagt, wenn ich mir die Debatte – auch zwischen den Regierungsfraktionen – und das, was da rauskommt, anhöre, muss ich sagen: Haltet die Leute in Österreich nicht am Schmäh! (*Beifall bei den Grünen.*)

Es tut mir leid, haltet die Leute in Österreich nicht am Schmäh! Zur ÖVP: Das Erste, was er macht, wenn er rauskommt, ist, zu sagen: Die 14 Prozent Radverkehrsanteil, die ihr euch im Regierungsprogramm vorgenommen habt, sind Makulatur. Die NEOS, die sagen: Super, Regionalbahnen streichen im Bahnausbau ist super! (*Abg. Schnabel [ÖVP]: Genau zuhören!*) Lieber Herr Kollege Oberhofer, hören Sie mir zu (*Abg. Moitzi [SPÖ]: Das stimmt nicht, das hat er nicht gesagt!* -Zwischenrufe bei den NEOS): Im Rahmenplan bis 2029 kürzt ihr – im Vergleich zu dem, was wir letztes Jahr hier beschlossen haben – 2,5 Milliarden Euro. Das ist die Realität dieser Verkehrspolitik. Also bitte, haltet die Leute nicht am Schmäh! (*Beifall bei den Grünen.*)

Warum ist Mobilität ein Thema, bei dem viel Emotion drinnen ist? – Das ist gut, weil es für die Menschen in diesem Land wichtig ist. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Sie alle sind heute hierhergekommen, vielleicht mit den Öffis, vielleicht zu Fuß, vielleicht mit dem Rad, vielleicht mit dem Auto. Wir alle müssen jeden Tag mobil sein, von A bis C, das ist einfach keine graue Theorie, sondern Realität. Was diese Regierung jetzt aber macht, ist: mit Vollgas auf der Autobahn, aber auf die Bremsspur beim Öffiausbau, auf die Bremsspur beim Klimaticket. (*Abg. Schnabel [ÖVP]: Doppelt so viel!*) Das ist das, was für viele Menschen ganz besonders hart ist, die bewusst auf Bahn, Bus und Bim umgestiegen sind. Über 300 000 Menschen sind in diesem Land mit dem bundesweiten Klimaticket unterwegs. In keinem anderen Land wird so viel Bahn gefahren wie bei uns. (*Beifall bei den Grünen.*)

Danke Ihnen allen, dass Sie da mithelfen. Was macht aber die Bundesregierung, anstatt sich zu bedanken? – Sie verteuert das Klimaticket um 200 Euro. Das ist

für viele Menschen in diesem Land wirklich viel Geld: für die alleinerziehende Mutter, die ihr Kind in die Schule bringt, genauso wie für die Großeltern, die zu ihrem Enkerl nach Vorarlberg wollen. Das sind die Menschen, die sich jetzt überlegen, ob sie sich das bundesweite Klimaticket weiter leisten können. Bei allem Verständnis für das Sparen: Wie erklären Sie es den 300 000 Menschen in unserem Land, dass das Klimaticket teurer wird, aber die Milliarden für die klimaschädlichen Subventionen beibehalten werden? (*Beifall bei den Grünen. – Abg. Moitzi [SPÖ]: Sie haben das Klimaticket auch ...!*)

Kollege Moitzi hat gerade behauptet, wir haben jetzt ganz viel Geld für die regionalen Klimatickets. Das ist schön. Ich frage mich nur: Warum wird es dann in Wien teurer? (*Abg. Moitzi [SPÖ]: Das Klimaticket wird ab heuer ...!*) Warum wird es dann in Wien teurer? Wollen Sie das Geld zum Stopfen des Budgetlochs in Wien nutzen (*Abg. Moitzi [SPÖ]: Sie haben das Klimaticket erhöht, oder?!*) oder warum wird es dann in Wien teurer, wenn Sie offensichtlich sagen, Sie haben mehr Geld? Also wirklich: Das, was Sie mit dem Klimaticket machen, ist keine Notwendigkeit, das ist eine bewusste politische Entscheidung, beim öffentlichen Verkehr und beim Klimaticket zu kürzen (*Abg. Schnabel [ÖVP]: Na, nein, Leonore, wollen wir nicht!*) und die klimaschädlichen Subventionen zu lassen. (*Abg. Schroll [SPÖ]: Das billigste Klimaticket, Leonore, in ganz Europa das billigste!*)

Deswegen bringe ich hier einen Antrag ein:

Entschie**ß**ungsantrag

der Abgeordneten Lukas Hammer, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Das Klimaticket soll weiterhin so leistbar bleiben wie es ist“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Zusammenwirken mit dem Bundesminister für Finanzen, wird aufgefordert, das bundesweite Klimaticket weiterhin für breite Bevölkerungsschichten leistbar zu halten und daher jede zusätzliche Verteuerung des Klimatickets über die gesetzlich bereits ab 1.1.2025 umgesetzte jährliche Indexanpassung hinaus zu unterlassen.“

Herzlichen Dank. Bleiben Sie bitte dem Klimaticket trotz dieser Bundesregierung gewogen! – Danke. (*Beifall bei den Grünen. – Abg. Edtstadler [ÖVP]: Geh bitte! – Abg. Schnabel [ÖVP]: Vier Jahre!*)

11.37

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/284.1

[Das Klimaticket soll weiterhin so leistbar bleiben wie es ist \(85/UEA\)](#)

Präsident Peter Haubner: Der soeben vorgetragene Entschließungsantrag wurde ordnungsgemäß eingebbracht und steht somit in Verhandlung.

Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Petra Oberrauner, mit einer Redezeit von 3 Minuten. – Bitte, Frau Abgeordnete.

RN/285

11.38

Abgeordnete Mag.^a Dr.ⁱⁿ Petra Oberrauner (SPÖ): Herr Präsident! Geschätzter Herr Minister! Geschätzte Staatssekretärin! Kolleginnen und Kollegen, Zuseher und Zuseherinnen, von wo immer Sie uns zuschauen! Wir sanieren den Haushalt, aber nicht auf Kosten der Zukunft. Wer in die Zukunft investieren will, muss heute kluge Entscheidungen treffen – diese sehen wir im Rahmen der Forschung, Innovation und Technologie. Die vorige Regierung hat ein großes

Budgetloch hinterlassen. Trotzdem konnten 627 Millionen Euro jährlich für Forschung und Innovation gesichert werden. Das schafft Stabilität und stärkt unser wirtschaftliches Wachstum – ein gutes Zeichen für unsere Unternehmen, die nicht auf billige Rohstoffe oder Löhne setzen, sondern auf Ideen und Erfindergeist.

Aktuell sehen wir riesige Herausforderungen: Klimakrise, Ressourcenknappheit, technologische Souveränität und Schutz unserer Infrastruktur. Doch gerade ein forschungsstarkes Land wie Österreich hat da Chancen. Mit dem neuen Budget investieren wir trotz des Sparzwangs gezielt in Schlüsseltechnologien und setzen auf die Stärken Österreichs. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Dazu einige Beispiele: der Ausbau der AI Factory Austria an der TU Wien. Das Projekt wird 40 Millionen Euro von der EU bekommen und 40 Millionen Euro aus Österreich, damit schließen wir Österreichs KI-Forschung an ein großes, europäisches Netzwerk an. Diese hochmoderne Computing-Infrastruktur wird das Training komplexer KI-Modelle ermöglichen. Österreichs Wettbewerbsfähigkeit im Bereich der künstlichen Intelligenz wird so nachhaltig gestärkt. Und: Mit diesem Projekt sorgen wir auch dafür, dass besonders für technologische Start-ups und KMUs die Entwicklung marktfähiger KI-Anwendungen erleichtert und verkürzt wird.

Österreich gehört zu den führenden Chipnationen Europas. Unternehmen wie Infineon seien da erwähnt, auch Forschungseinrichtungen wie Silicon Alps und SAL, die eine eigene EU-Chips-Designplattform aufbauen. Diese Plattform wird zukünftig auch kleinen Unternehmen Zugang zu modernem Chipdesign, Ausbildung und Kapital ermöglichen. Das bringt echte Demokratisierung von Hightech und wird Österreichs Spitzenposition bei Mikrochips stärken. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Die Weltraumforschung sei noch erwähnt: Trotz Sparmaßnahmen zeigt unser Beitrag zur ESA volles Commitment. Das ist wichtig, notwendig und gut, weil Forschung im All Innovation auf der Erde bringt. Der Weltraumsektor hat folgende Hebel: Er ist wichtig für technologische Souveränität, wirtschaftliches Wachstum und gesellschaftlichen Fortschritt.

Öffentliche Fördermittel wirken als Katalysator für Investitionen. Sie schaffen ein Vielfaches an Rückfluss in Form von Geld und auch in Form von Innovation, Sicherheit und internationaler Wettbewerbsfähigkeit. Herr Bundesminister, Sie haben in schwierigen Zeiten ein starkes Forschungsbudget möglich gemacht. Diese Bundesregierung spart nicht bei der Zukunft, sondern macht Zukunft möglich. Danke dafür. (*Beifall bei der SPÖ, bei Abgeordneten der ÖVP sowie der Abg. von Künsberg Sarre [NEOS].*)

11.41

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Harald Thau. – Ich habe Ihre Redezeit auf 4 Minuten eingestellt, Herr Abgeordneter.

RN/286

11.41

Abgeordneter Ing. Harald Thau (FPÖ): Danke, Herr Präsident! Sehr geehrte Frau Staatssekretärin! Sehr geehrter Herr Minister! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Wir haben in den letzten Tagen schon öfter über die Abschaffung der NoVA für Handwerkerfahrzeuge ab 1.7. diskutiert; aber abgesehen davon, dass Sie sich offenbar selbst nicht im Klaren sind, was beziehungsweise welche Fahrzeuge jetzt von der NoVA ausgeschlossen werden sollen, wird wieder einmal auf diejenigen vergessen, die täglich für unsere Sicherheit sorgen, nämlich unsere freiwilligen Feuerwehren.

Österreich hat über 4 400 freiwillige Feuerwehren, über 350 000 Ehrenamtliche, die jedes Jahr rund 250 000 Einsätze abarbeiten, und das unbezahlt und unverzichtbar. Dennoch zwingt man genau diese dazu, bei der Anschaffung eines Feuerwehrfahrzeuges erstens die NoVA vorzustrecken, zweitens dann einen Antrag zu stellen und drittens dann monatelang auf die Rückerstattung der NoVA zu warten, und das teilweise, wie man aus Feuerwehrkreisen hört, bis zu sechs Monate. Also Bürokratie in Reinform – und das ist tatsächlich ein Witz. (*Beifall bei der FPÖ.*)

In sehr vielen Fällen sind es aber auch die Gemeinden, die diese Fahrzeuge anschaffen. Das heißt, auch die ohnehin angespannte Budgetsituation in den Gemeinden wird durch diese unnötige NoVA-Belastung massiv verschärft. Genau deshalb fordern wir eine automatische NoVA-Befreiung für Feuerwehrfahrzeuge: ohne Antrag, ohne Wartezeit und ohne Vorfinanzierung. Das ist Bürokratieabbau und das ist das, was Sie eigentlich hier herinnen alle miteinander immer predigen. Das ist auch eine echte Entlastung für die Feuerwehren und für die Gemeinden. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Deswegen bringe ich folgenden Entschließungsantrag ein:

Entschie**ß**ungsantrag

der Abgeordneten Harald Thau, Kolleginnen und Kollegen betreffend
„Automatische NoVA-Befreiung für Feuerwehren“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Nationalrat eine Regierungsvorlage zuzuleiten, mit welcher eine automatische Befreiung von Feuerwehrfahrzeugen von der NoVA sichergestellt wird.“

Dass die ÖVP in Wahrheit keine Ahnung hat, wie man die Feuerwehren entlastet und von unnötiger Bürokratie befreit (Abg. **Wöginger** [ÖVP]: *Das haben wir schon lang getan!* – *weiterer Ruf bei der ÖVP: Unerhört!*), zeigt zum Beispiel eure Frau Landesrätin Langer-Weninger aus Oberösterreich, die mir über die „Kronen Zeitung“ aufgrund unserer Petition zum Bürokratieabbau für Feuerwehren Folgendes ausgerichtet hat, und zwar: dass Oberösterreich „Vorreiter für ganz Österreich“ bei der Wasserentnahme für Übungszwecke aus Oberflächengewässern wäre. „So gebe es“, laut ihr, „in einigen Gemeinden bereits jetzt jahrzehntelange Bewilligungen zur Entnahme von Wasser für Übungen“. – Na ja, dass man allerdings, auch wegen eurem Gesetz, Einzlgenehmigungsverfahren braucht, die durch die Bezirkshauptmannschaft geführt werden, weiß sie offenbar nicht – oder sie will es nicht wissen. Das ist die große Sache, denn in ihrem eigenen Landtag wurde mit Stimmen der ÖVP eine Resolution an das Umweltministerium verabschiedet, dass genau diese Verfahren nicht mehr durchgeführt werden sollen, und der eigene Minister – wieder ÖVP, Totschnig – hat dann dieser Resolution eine Abfuhr erteilt.

Also, Freunde von der ÖVP: Mittlerweile mache ich mir ja wirklich Sorgen um die Frau Landesrätin und wirklich Sorgen um euch (*Ruf bei der ÖVP: Fürchte dich nicht!*), denn die Frage ist erstens einmal, ob die Frau Langer-Weninger auch irgendwann einmal bei der Bürgermeistersprechstunde zur Landesrätin befördert wurde oder ob die Dame einfach nur kommunikationskreativ, komplett ahnungslos ist (Abg. **Höfinger** [ÖVP]: ... Oberösterreich! – Abg. **Wöginger** [ÖVP]: *Ist ja keiner!*) oder ob ihr einfach alle nicht miteinander redet. So oder so: Wenn man als Landesrätin im eigenen Landtag nicht weiß, was die eigene Partei macht (*Zwischenruf des Abg. Ottenschläger* [ÖVP]), ist das schon wirklich eine hohe Liga. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Ich lade Sie ein, sehr geehrte Damen und Herren auf der Galerie und zu Hause, unsere Petition für den Bürokratieabbau für freiwillige Feuerwehren in

Österreich unter www.angesaugt.at zu unterstützen. (Abg. **Wöginger** [ÖVP]: Ja, genau!) – Ja, genau. (Abg. **Wöginger** [ÖVP]: Ja, genau! Keine Ahnung!) – Auch Sie, bitte. (Abg. **Erasim** [SPÖ]: Ich glaube, der hat keinen Tau! – Abg. **Wöginger** [ÖVP]: Redet lauter Quargel!)

Euch alle und Sie lade ich sehr herzlich ein, liebe Kolleginnen und Kollegen, unseren Antrag hier im Hohen Haus heute zu unterstützen und somit ein Zeichen der Wertschätzung und Unterstützung für unsere freiwilligen Feuerwehren zu setzen und ihnen keine unnötigen bürokratischen Steine mehr in den Weg zu legen. – Danke. (Beifall bei der FPÖ. – Abg. **Erasim** [SPÖ]: Was hat denn das jetzt mit dem Budget zu tun? Ich versteh es nicht ganz!)

11.46

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/286.1

[Automatische NoVA-Befreiung für Feuerwehren \(86/UEA\)](#)

Präsident Peter Haubner: Der von Abgeordnetem Thau vorgelesene Entschließungsantrag wurde ordnungsgemäß eingebracht und steht somit in Verhandlung.

Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Johannes Schmuckenschlager. – Ich habe Ihre Redezeit auf 4 Minuten eingestellt, Herr Abgeordneter.

RN/287

11.47

Abgeordneter Johannes Schmuckenschlager (ÖVP): Herr Präsident! Geschätzte Bundesregierung! Sehr geehrte Damen und Herren! Hohes Haus! Zunächst darf ich zwei Gruppen recht herzlich begrüßen: für meine Kollegin

Abgeordnete Kugler die Volks- und Mittelschule Die Lerche aus Linz und eine Abordnung aus Obertraun und Gosau für Frau Abgeordnete Zopf. – Recht herzlich willkommen hier im österreichischen Parlament! (*Allgemeiner Beifall.*)

Sie sehen, aus ganz Österreich kommen die Menschen in die Bundeshauptstadt ins Parlament, und das auf vielen Straßen und Wegen. (*Heiterkeit bei Abgeordneten der ÖVP.*) Das zeigt die Notwendigkeit des Verkehrsbudgets, der Mobilität. Es ist ein guter Tag, wenn wir beim Mobilitätsbudget auch entsprechende Zahlen haben, um die Infrastruktur weiter auszubauen: 6 Milliarden Euro im Jahr 2025, 6,3 Milliarden Euro im Jahr 2026. Diese höheren Zahlungen gehen in die Infrastruktur bei der Bahn, sie gehen aber auch in die Verkehrsdiensteverträge, und die werden – und da geben wir sogar 166 Millionen Euro mehr aus – mit den Kommunen und den Ländern abgestimmt. Das ist ein ganz wesentlicher Teil. Diese Budgets sind nicht nur Bundesbudgets, sondern wir arbeiten gemeinsam mit den Ländern, mit den Gemeinden.

Wenn der Entschließungsantrag der FPÖ bezüglich der Regionalbahnen kommt, möchte ich sagen: Sie haben ja auch Verantwortungsträger in den Ländern – der Verkehrslandesrat in Oberösterreich: FPÖ; der Verkehrslandesrat in Niederösterreich: FPÖ; Verkehrslandesrätin in der Steiermark: FPÖ. Machen Sie etwas! Machen Sie Ihre Arbeit, dann können Sie auch diese Regionalbahnen entsprechend ausstatten! (*Beifall bei der ÖVP, bei Abgeordneten der SPÖ sowie des Abg. Gasser [NEOS].*)

Auch bei den Feuerwehren brauchen wir keine Nachhilfe von Ihnen, denn gerade die Bürgermeisterpartei ÖVP weiß, was sie an den Feuerwehren hat: den Schutz unserer Bürger vor Ort. Die Einsatzfahrzeuge für Einsatzkräfte sind NoVA-befreit. Streuen Sie den Menschen keinen Sand in die Augen! Wir brauchen keine Nachhilfe in der Frage, wie wir mit den Feuerwehren umgehen.

Wenn Sie die freiwilligen Feuerwehren wirklich unterstützen wollen, gehen Sie zu einem Feuerwehrheurigen, trinken Sie ein paar Krügerl Bier und geben Sie uns eine Ruhe! (*Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP.*)

Die Netze der Verkehrsinfrastruktur, sowohl Straße als auch Schiene, sind wesentliche Lebensadern im ländlichen Raum, aber auch für Stadt und Land gemeinsam. Es gibt Pendler, Wirtschaftstreibende, Wirtschaftsgüter, die wir zu transportieren haben, und natürlich dürfen wir auch den Tourismus in Österreich nicht vergessen, der diese wesentliche Infrastruktur braucht. Daher ist das ein ganz wesentlicher Wirtschaftsfaktor.

Im öffentlichen Verkehr haben wir – und das hat der Herr Bundesminister ausgerufen – die sogenannte kundenorientierte Periode eingeläutet. Ich halte das für sehr wesentlich, es bringt wichtige Verbesserungen, auch im öffentlichen Verkehr. Die Pünktlichkeit soll verbessert werden, die Verlässlichkeit soll verbessert werden.

Vergleichen Sie das einmal mit anderen Ländern, da liegen wir schon sehr gut, aber trotzdem können wir es noch weiter verbessern – durch neue Züge, neue Garnituren und den Ausbau der Bahnhöfe, um auch da die Infrastruktur zu verbessern. Auch in Expressbusverbindungen, bei den Zubringern in den Regionen, die verkehrstechnisch schwächer ausgestattet sind, wird zusätzliches Geld investiert. Um den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen, sind auch die Zufahrten entsprechend auszubauen, damit wir das wirklich umsetzen können. Da geht es um Verladestationen, die wieder entsprechend fit gemacht gehören. Ich glaube, das ist ein sehr gutes Beispiel.

Auch die Kritik am Klimaticket kann ich sehr gut verstehen. Ich halte das Klimaticket für einen der größten Erfolge der Vorgängerbundesregierung, das muss man ganz ehrlich sagen, aber wir müssen auch ganz klar sehen, wo wir nun Notwendigkeiten haben, Einsparungen vorzunehmen. Es hilft kein

günstiges Ticket, wenn es dann keine Infrastruktur gibt, wo wir es benützen können. Das heißt, man hätte ein Ticket, hat aber keine Schiene, um wohin zu fahren. Insofern ist der jetzige Kurs, in die Infrastruktur entsprechend weiter zu investieren, die Ticketpreise aber anzupassen, der absolut richtige, damit wir dann auch eine Infrastruktur haben, die den Menschen in Österreich dienlich ist. – Danke schön. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

11.51

Präsident Peter Haubner: Zu einer **tatsächlichen Berichtigung** hat sich Herr Abgeordneter Gerhard Deimek zu Wort gemeldet. Sie kennen die Regel. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/288

11.51

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ): Danke, Herr Präsident. – Abgeordneter Schmuckenschlager hat behauptet, die Landesräte der FPÖ in Oberösterreich, Niederösterreich und der Steiermark hätten sich nicht um den Erhalt der Regionalbahn gekümmert und ihre Arbeit nicht gemacht.

Ich berichtige tatsächlich: Erstens - - (Abg. **Erasim [SPÖ]: Das ist keine tatsächliche Berichtigung!** Bitte, wie lange bist du schon im Haus? – Abg. **Hanger [ÖVP]: Was hat denn das mit einer tatsächlichen Berichtigung zu tun?** – Ruf: Das ist einfach eine politische Wertung!) – Das ist keine politische Wertung. Die Landesräte haben natürlich ihre Arbeit gemacht, sie haben Gespräche mit dem Herrn Minister eingetaktet. Und zweitens: Es gibt überall einstimmige Resolutionen zum Erhalt. (Zwischenruf der Abg. **Maurer [Grüne]**. – Ruf: Oje!) – Danke schön. (*Beifall bei der FPÖ. – Zwischenruf des Abg. Hanger [ÖVP]. – Abg. Kogler [Grüne]: Tatsächlicher Fluchtversuch!*)

11.52

Präsident Peter Haubner: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Barbara Neßler. Die Redezeit habe ich auf 3 Minuten eingestellt.

RN/289

11.52

Abgeordnete Barbara Neßler (Grüne): Liebe Kollegen und Kolleginnen! Als Allererstes darf ich für einen Kollegen die Besuchergruppe aus Gmunden bei uns im Hohen Haus begrüßen. (*Allgemeiner Beifall.*)

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung kann als Verkehrswende zurück in die fossile Vergangenheit zusammengefasst werden. – Leider! Es wurde heute schon darüber gesprochen: In manchen Regionen, und das muss man sich einmal vorstellen, sollen funktionierende Bahnverbindungen durch Dieselbusse ersetzt werden und Holztransporte sollen wieder auf der Straße durch die Dörfer fahren. Diese Absurdität muss man sich vorstellen! Nicht, dass das absurd genug wäre, Kollege Dominik Oberhofer verteidigt das auch noch hier heraußen. Wie kann man so etwas verteidigen?! Dafür müsste man sich bei den Österreicherinnen und Österreichern entschuldigen! (*Beifall bei den Grünen.*)

Statt den öffentlichen Verkehr weiter zügig auszubauen, werden Bahnprojekte auf Eis gelegt, werden hinausgezögert, werden auf unbestimmte Zeit vertagt. Das ist keine Zukunftspolitik, das ist eine verkehrspolitische Geisterfahrt. Was heißt das beispielsweise für Tirol? – Der zweigleisige Ausbau im Oberland, der dringend benötigt wird, um ein attraktives Angebot für die Menschen dort zu schaffen, liegt auf Eis. Im Budget ist dazu nichts zu finden, im ÖBB-Rahmenplan gibt es nichts zum Bau. Das heißt, in den nächsten fünf Jahren passiert da genau gar nichts. Wie schaut es mit dem Bahnhof Imst-Pitztal aus? Der soll endlich neu, aber vor allem soll er endlich barrierefrei gestaltet werden. Wie schaut es da aus? – Frühestens 2034, frühestens, soll der jetzt fertiggestellt

werden. Versprochen wurde anderes. (Abg. **Wöginger** [ÖVP]: 2024 ist ja schon fertig!)

Tirol ist da aber kein Einzelfall. Auch in anderen Bundesländern, von Wien bis nach Vorarlberg, werden Bahnprojekte auf Eis gelegt und mehrere Regionalbahnen werden überhaupt infrage gestellt. Ja, Herr Minister, auch Ihre Parteifreunde in den Bundesländern haben dafür kein Verständnis und haben in den Landtagen einstimmige Beschlüsse gegen Ihr Vorhaben gefasst. Darum würde ich Ihnen raten: Hören Sie doch bitte auf Ihre Parteikollegen in den Ländern! (*Beifall bei den Grünen.*)

Wer heute bei der Bahn spart, der schafft neue Abhängigkeiten vom Auto. Eines muss ich schon sagen: Es geht nicht darum, dass niemand mehr mit dem Auto fahren soll, absolut nicht, aber es geht darum, dass man nicht abhängig davon ist, gerade als junger Mensch, gerade am Land.

Deshalb bringe ich einen Antrag ein:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Barbara Neßler, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Regionalbahnen erhalten und ausbauen, Bahninvestitionen sichern“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Zusammenwirken mit dem Bundesminister für Finanzen wird aufgefordert, im Sinne der klaren und durchwegs einstimmig erfolgten Positionierung mehrerer Bundesländer gegen die geplanten Einsparungen im ÖBB-Rahmenplan 2025 bis 2030 und gegen die Infragestellung mehrerer Regionalbahnstrecken, beides zu überdenken und umgehend in Gespräche mit den Bundesländern und der ÖBB einzutreten.“

Ziel dieser Gespräche sollen die vollumfängliche Fortsetzung der nachhaltigen Stärkung der Bahninfrastruktur sowie Erhalt und Attraktivierung der Regionalbahnen sein."

Ich bitte, diesem sehr milde formulierten Antrag zuzustimmen. (*Beifall bei den Grünen.*)

11.55

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/289.1

[Regionalbahnen erhalten und ausbauen, Bahninvestitionen sichern \(87/UEA\)](#)

Präsident Peter Haubner: Danke.

Dieser Entschließungsantrag wurde ordnungsgemäß eingebracht und steht somit in Verhandlung.

Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Ines Holzegger. – Ihre Redezeit habe ich auf 4 Minuten eingestellt, Frau Abgeordnete.

RN/290

11.56

Abgeordnete Ines Holzegger (NEOS): Sehr geehrter Herr Präsident! Werter Herr Minister! Werte Frau Staatssekretärin – Sie sind ja sehr, sehr tapfer, Sie sind schon lange hier, wirklich großen Respekt! (*Beifall bei Abgeordneten der NEOS, bei der ÖVP sowie bei Abgeordneten der SPÖ.*) Werte Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Zuseherinnen und Zuseher! Erlauben Sie mir, Sie auf eine kleine Zeitreise mitzunehmen, nämlich ins Jahr 1958. Damals wurde an der TU Wien das sogenannte Mailüfterl vorgestellt. Das war einer der ersten

Computer weltweit, zimmergroß, aber nicht weniger revolutionär, ein Symbol für österreichischen Erfindergeist.

Doch trotz dieses Pioniergeistes ist Österreich nicht zum Silicon Valley geworden. Heute haben wir aber wieder die Chance auf solche Mailüfterlmomente, zum Beispiel in der Quantentechnologie. Zwei Nobelpreise in wenigen Jahren sprechen da Bände. Jetzt geht es darum, dass wir diese Innovation auch in wirtschaftlichen Erfolg transferieren können, und mit Programmen wie Quantum Austria und Quantum to Market schaffen wir genau das. Oder die künstliche Intelligenz, sie ist jetzt ja als **die** Innovation in aller Munde. Österreich hat auch in diesem Bereich exzellente Forschung und wirklich kluge Köpfe. Auf dieser Basis wollen wir aufbauen, zum Beispiel mit einer AI Factory Austria, die nach Österreich kommt, das ist eine richtig große Chance. Das ist ein Supercomputer, von dem dann Forschende, Unternehmen, aber auch die Verwaltung wirklich profitieren können. Das sind die Investitionen in unsere Zukunft, das sind die Investitionen in unseren Standort. (Beifall bei Abgeordneten von NEOS und SPÖ. – Abg. **Schnedlitz** [FPÖ]: *Wir haben nicht einmal einen Onlineshop zusammengebracht, aber KI ... ?*) – Man muss nach vorne schauen!

Wie schaut es dann in fünf Jahren aus? – Ich glaube daran, dass in fünf Jahren mehr Start-ups, mehr Scale-ups, mehr Unternehmen grundsätzlich KI erfolgreich nutzen können. Die Verwaltung wird schneller und effizienter arbeiten, weil sie neue Technologie verwendet. Dafür müssen wir aber heute handeln, weniger Bürokratie und gezielte Investitionen in genau diese Zukunftstechnologien sind nötig. Weil Investition in die Infrastruktur alleine nicht reicht, braucht es neben mehr Optimismus auch wieder eine große Portion Tatkraft und Pioniergeist, damit aus diesem frischen Wind von Quanten- und KI-Technologie ein echter Innovationsschub für Österreich wird

und wir die nächste Chance nicht wieder vorbeiziehen lassen. (*Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

11.59

Präsident Peter Haubner: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Elisabeth Götze. – 4 Minuten habe ich eingestellt, Frau Abgeordnete.

RN/291

11.59

Abgeordnete Dr. Elisabeth Götze (Grüne): Danke, Herr Vorsitzender! Werte Mitglieder der Bundesregierung! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseherinnen und Zuseher! Ich spreche zur UG 34, in der es um Innovation und Technologie geht, und möchte differenziert herangehen.

Ganz grundsätzlich begrüßen wir einige der Ziele und der Vorhaben, und das möchte ich auch explizit nennen, weil mir das wichtig ist. Beispielsweise ist die Positionierung Österreichs als Spitzentechnologiestandort ausdrücklich formuliert und auch das Ziel der Entwicklung von nachhaltigen und innovativen Lösungen. Und zwar sind da insbesondere der Klimawandel und die Ressourcenknappheit genannt, wobei zum Beispiel FFG-Projekte schon zu 75 Prozent diese Themen behandeln.

Auch Transformation der Industrie ist konkret genannt. Wir alle wissen, wie wichtig das für die Wettbewerbsfähigkeit und den Wirtschaftsstandort insgesamt ist, aber auch für die Lösung der Klimawandelproblematik.

Erwähnen möchte ich auch das Stichwort klimaneutrale Stadt: Da geht es um die Transformation der Gemeinden und ihren Beitrag. Auch in diesem Bereich gibt es sehr viel Forschung wie auch grundsätzlich zu Energiewende und Kreislaufwirtschaft.

Jetzt komme ich aber zu den Punkten, bei denen wir wirklich noch Aufholbedarf sehen. Das erste Thema, das mir auch persönlich ein ganz großes Anliegen ist, ist das Thema Frauen. Wir wissen, dass Österreich da noch hinterherhinkt.

Weniger als 20 Prozent der Forscher:innen beziehungsweise

Wissenschaftler:innen in diesem Bereich sind Frauen, da schöpfen wir das Potenzial einfach noch nicht aus. Das ist einerseits schlecht für die Frauen, andererseits auch wirklich nachteilig für den Wirtschaftsstandort. Da müssen wir besser werden, und wir haben uns dazu ja auch schriftlich ausgetauscht.

Danke auch für den Termin, den wir demnächst einmal haben, bei dem wir darüber hoffentlich noch detaillierter werden sprechen können.

Zweiter Punkt, ebenso wichtig: Wir haben Aufholbedarf in manchen Bereichen, einerseits im Bereich KI. Da wissen wir, dass einerseits die Unternehmen das noch nicht in dem Ausmaß wie in anderen, fortschrittlicheren Ländern, in den Innovation-Leaders, nützen. Es nimmt sogar die Anzahl der Unternehmen, die KI ablehnen, bei uns zu. Das ist im internationalen Vergleich ungewöhnlich. Also ich glaube, da haben wir wirklich noch Aufklärungsbedarf.

Und ein dritter Punkt: Patente. Wir rühmen uns und sind auch ganz gut bei den Patenten. Das heißt, es gibt bei uns ausreichend – ausreichend ist es nie, aber jedenfalls viele – Patente. Einen Gap sehen wir aber bei der Verwertung dieser Patente. Das heißt, die Umsetzung der Patente in konkrete Projekte ist wirklich mangelhaft. Das wurde kürzlich auch im FTI-Monitor ausführlich dargestellt, basierend, evidenzbasiert, auf einer Studie des Wifo.

Das heißt, wir sehen, andere Länder sind dort besser. Die erreichen mit der gleichen Anzahl an Patenten wesentlich mehr Hebel in der Wirtschaft. Das heißt, dort müssen wir noch besser werden. Wir wissen, dass das die Voraussetzung dafür ist, dass wir den Wirtschaftsstandort wirklich nachhaltig stärken.

Also, Spitzenforschung ist eine Voraussetzung dafür, dass die Wirtschaft on the edge ist sozusagen; aber es hilft nichts, wenn man zwar Forschung hat, die Forschungsergebnisse jedoch nicht ausreichend umgesetzt werden. Da müssen wir besser werden. (*Beifall bei den Grünen und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

12.03

Präsident Peter Haubner: Als Nächster ist Herr Abgeordneter Alois Schroll zu Wort gemeldet. 3 Minuten Redezeit.

RN/292

12.03

Abgeordneter Alois Schroll (SPÖ): Danke, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Frau Staatssekretärin! Hohes Haus! Geschätzte Zuseherinnen und Zuseher! Ich darf heute zu den Budgetberatungen im Verkehrsbereich sprechen. Genauer gesagt möchte ich mich ein bisschen auf den ÖBB-Rahmenplan 2025 bis 2030 konzentrieren. Eines ist gleich vorweg zu sagen, geschätzte Damen und Herren: Der Rahmenplan 2025 bis 2030 beinhaltet 19,7 Milliarden Euro, die in die Verkehrssicherheit investiert werden.

Geschätzte Frau Kollegin, liebe Leonore! Gemessen an deinem Rahmenplan von 2019 bis 2024, der mit 15,48 Milliarden Euro dotiert war (*Abg. Gewessler [Grüne]: 2019 willst du jetzt im Ernst vergleichen?*), entspricht das einem Plus von 21,5 Prozent. (*Abg. Gewessler [Grüne]: 2019? Bitte, wir haben gesagt ...!*)

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen von der FPÖ! Weil ihr auch im Ausschuss immer laut geschrien habt: Euer Bundesminister Hofer hat 2018 bis 2023 einen ÖBB-Rahmenplan von 13,9 Milliarden Euro (*Abg. Schiefer [FPÖ]: Inflation!*) beschlossen und – horcht zu, ihr könnt etwas lernen! – in einer der ersten Sitzungen hat er in diesem Rahmenplan von 13,9 Milliarden Euro 2 Milliarden Euro gestrichen. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der NEOS. – Abg.*

Kassegger [FPÖ]: Also er war im Geldausgeben nicht so gut wie ihr! Ihr seid im Geldausgeben viel besser!)

Klar ist: Im Personenverkehr ist aktuell das größte Beschaffungs- und Investitionsprogramm am Laufen. Rund 330 neue und moderne Züge sind bis 2030 im Anrollen – das ist einmal positiv.

Die Zeiten sind aber, wie heute schon einige Male angesprochen wurde, nicht leicht, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Österreich spart, weil es sparen muss, und nicht, weil es will. Dieser Spandruck trifft jetzt natürlich auch den Bereich des ÖBB-Rahmenplans für die nächsten Jahre mit 1,5 Milliarden Euro. Das ist nicht etwas, worüber man sich freuen kann, aber ich möchte an dieser Stelle heute und hier unserem Bundesminister, unserem Verkehrsminister Peter Hanke, aber auch ÖBB-Chef Andreas Matthä ein herzliches Danke sagen: Danke dafür, dass ihr das ganz klar angesprochen habt, dafür, dass ihr gesagt habt, was Sache ist, damit man sich darauf einstellen kann!

Heißt das, dass wir den Kopf in den Sand stecken und in den öffentlichen Verkehr gar nichts mehr investieren? – Nein, natürlich nicht. 20 Milliarden Euro werden in den nächsten fünf Jahren in die Bahn investiert, um diese auszubauen, instand zu halten und neue Angebote zu schaffen.

Als Regionalabgeordneter des Wahlkreises 3C – Amstetten, Scheibbs, Melk – ist es mir auch ganz wichtig, anzusprechen, dass wir die Regionalbahnen nicht aus den Augen verlieren dürfen. Leider Gottes wurden viele Regionalbahnen in manchen Ländern in den letzten Jahren eingestellt oder nicht so bedacht, wie es sein sollte.

Da hilft es nichts – dieser kleine Seitenhieb sei mir als Niederösterreicher heute hier erlaubt –, wenn Büros von Landesregierungsmitgliedern, wie es erst kürzlich in den Medien passiert ist, nämlich in der Ausgabe 23 der

„Niederösterreichischen Nachrichten“, verlautbaren, dass das Projekt der Erlauftalbahn in meiner Region verhindert werden soll.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs darf keine Frage der Ideologie oder von parteipolitischen Spielchen sein. Es ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, der wir uns alle stellen müssen.

Die Verschiebung der Elektrifizierung der Erlauftalbahn im Bezirk Scheibbs, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wurde vom Büro des niederösterreichischen Regierungsmitglieds mit folgendem Satz gefordert: Die Modernisierung in der geplanten Form sollte „dringend überdacht und hinterfragt“ werden.

Gleichzeitig heißt das aber auch, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, dass auch die Investitionen in Sicherheitsmaßnahmen bei Bahnübergängen in der Höhe von 34 Millionen Euro nach hinten verschoben werden.

Abschließend möchte ich dir, geschätzter Herr Bundesminister, herzlich Danke sagen dafür, dass auch du das im Auge hast und ein Auge auf die Sicherheit wirfst und den Bürgerinnen und Bürgern im Bezirk Scheibbs die Garantie gibst, dass wir diesbezüglich Gespräche führen und da auf die Sicherheit schauen. – Ein herzliches Dankeschön. (Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der NEOS.)

12.08

Präsident Peter Haubner: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Nina Tomaselli. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 3 Minuten ein, Frau Abgeordnete.

RN/293

12.08

Abgeordnete Mag. Nina Tomaselli (Grüne): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Ganz speziell ein

Gruß an mein Bundesland Vorarlberg!

Herr Verkehrsminister Hanke! (Zwischenruf des Abg. **Egger** [ÖVP].) Wir in Vorarlberg haben ja bereits eine lange Historie an stiefmütterlicher Behandlung durch rote Verkehrsminister hinter uns, uns vor dem Arlberg überrascht also fast nichts mehr. Dass Sie als Verkehrsminister aber jetzt wieder hergehen und beim zweitstärksten Bundesland, was den öffentlichen Verkehr anbelangt – das ist Vorarlberg (Abg. **Erasim** [SPÖ]: Vor allem in absoluten Zahlen!) –, den Sparstift ansetzen, das schlägt dem Fass den Boden aus, meine sehr geehrten Damen und Herren! (Beifall bei den Grünen. – Abg. **Erasim** [SPÖ]: Da seids ihr ...!)

Nichts zeigt das so sehr wie der marode Bahnhof in Bregenz. Der Bregenzer Bahnhof fristet sein Dasein, ich sage einmal, im Brooklyn-Style. (Heiterkeit bei den Grünen.) Es wird jedes Jahr noch schlimmer, dieser Bahnhof verkommt wirklich zu einer Groteskheit. (Abg. **Oberhofer** [NEOS]: Zehn Jahre grüne Landesregierung! – Abg. **Erasim** [SPÖ]: Aber warum kritisierst du so die Leonore?) Dieser Bahnhof hat ein Dach, das nicht einmal die Grundfunktion eines Daches erfüllt, nämlich Wasserdichtheit. (Abg. **Erasim** [SPÖ]: Was habts ihr ... gemacht?) Es ist ein Bahnhof, dessen mittlerweile berühmteste Konstruktion ein blauer Kübel ist (Ruf: Fünf Jahre lang ...!), und diesen Kübel bringe ich Ihnen heute, Herr Hanke, aus Protest gegen Ihre Sparmaßnahmen in Vorarlberg mit. (Die Rednerin stellt einen blauen Kübel auf das Redner:innenpult. – Heiterkeit und Beifall bei den Grünen. – Abg. **Moitzi** [SPÖ]: Aber das ist kein Minister, dessen Verantwortlichkeit für Kübelablagen im Amt ist!)

Seit nunmehr 2009 wird an diesem Bahnhof herumgeplant. (Abg. **Moitzi** [SPÖ]: ... Sie haben fünf Jahre regiert!) Zuletzt hat man den Vorarlbergerinnen und Vorarlbergern versprochen, dass der Bahnhof 2028 fertiggestellt wird (Abg. **Erasim** [SPÖ]: Wer hat das versprochen? – Abg. **Moitzi** [SPÖ] – in Richtung der Grünen weisend –: Den Kübel können Sie da rüber stellen!), doch Sie haben jetzt

wieder den Baubeginn verschoben, auf 2031 – (*sich mit beiden Händen an den Kopf fassend*) 2031! Das heißt, die Bregenzer:innen und Vorarlberger:innen müssen mit diesem maroden Bahnhof bis mindestens **2035** leben. Das ist einfach unzumutbar, meine sehr geehrten Damen und Herren! (*Beifall bei den Grünen. – Zwischenruf des Abg. Schroll [SPÖ].*)

Herr Verkehrsminister, bitte tun Sie etwas und lassen Sie die Vorarlbergerinnen und Vorarlberger sprichwörtlich nicht im Regen stehen! (*Beifall bei den Grünen. – Die Rednerin überreicht Bundesminister Hanke den blauen Kübel. – Zwischenruf des Abg. Moitzi [SPÖ]. – Abg. Oxonitsch [SPÖ] – in Richtung Bundesminister Hanke –: Du kannst ihn der Leonore bringen ...!*)

12.10

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Harald Servus. – Ihre Redezeit habe ich auf 4 Minuten eingestellt.

RN/294

12.11

Abgeordneter Mag. Harald Servus (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Minister! Herr Finanzminister! Frau Staatssekretärin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Zuseher! Wenn wir unsere Klimaziele erreichen wollen, dann bleibt uns gar nichts anderes übrig, als die Emissionen auf der Straße zu reduzieren, und das gilt vor allem für den Güterverkehr, der derzeit zu mehr als 60 Prozent mit dem Lkw auf der Straße abgewickelt wird.

Grundsätzlich haben wir dazu zwei Möglichkeiten. Als erste Maßnahme müssen wir weiter versuchen, einen Teil des Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern. Der neue Rahmenplan für die ÖBB ist eine gute Grundlage, das Schienennetz weiter zu attraktivieren. Reden wir uns den Rahmenplan nicht schlecht, liebe

Grüne! Wenn wir wie geplant bis 2030 jedes Jahr rund 3 Milliarden Euro in den Bahnausbau pumpen, dann ist das ambitioniert, und das wird in Summe eine Wertschöpfung von fast 30 Milliarden Euro auslösen. Und gerade in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten ist das eine echte Konjunkturlokomotive. – Danke dafür, Herr Bundesminister.

Als zweite Maßnahme müssen wir die Dekarbonisierung des Güterverkehrs auf der Straße vorantreiben. Im Bereich der Kurier- und Paketdienste ist uns das schon einiges gelungen. Auf der Langstrecke ist es bedeutend schwieriger, ganz einfach deshalb, weil die Anschaffung eines E-Lkws sehr kostenintensiv ist. Unsere Betriebe in der Transportwirtschaft stehen unter Druck und sind mit extremen Kostensteigerungen konfrontiert, denn die Kosten für Kraftstoffe, Löhne, Fahrzeuge haben sich in den letzten Jahren extrem erhöht. Ein E-Lkw kostet rund dreimal so viel wie ein moderner Diesel-Lkw, und da reden wir jetzt über Summen von 300 000 Euro aufwärts. Jeder Frächter überlegt es sich derzeit dreimal, sich solch einen E-Lkw anzuschaffen.

Der Markt gibt das derzeit einfach nicht her – diesen Satz hat mir ein großer Frächter vor ein paar Tagen gesagt. Da helfen auch Studien nicht, die besagen, dass sich die Preisunterschiede in der Anschaffung in den nächsten Jahren angelichen werden. Um es ganz deutlich zu sagen: Unsere Betriebe sind willig, aber sie können es sich derzeit einfach nicht leisten.

Was braucht es? – Ganz einfach: Es braucht Investitionsanreize, damit es interessant wird, in E-Lkws zu investieren. Dazu zwei gute Nachrichten: Im Doppelbudget ist sichergestellt, dass das Enin-Programm weitergeführt wird – 2025: 83 Millionen Euro, 2026: 54 Millionen Euro. Und zweitens: Die Bundesregierung plant, einen Mautbonus von 75 Prozent Rabatt für emissionsfreie Lkws bei der Fahrleistung einzuführen. Das ist ein Signal in die richtige Richtung.

Abschließend möchte ich mich bei der Bundesregierung und speziell beim Herrn Verkehrsminister für die Zusicherung bedanken, auch mittelfristig an der Enin-Förderung festzuhalten. Das gibt Investitionssicherheit.

Sehr geehrte Damen und Herren, unsere Betriebe sind willig, die Mobilitätswende mitzustalten. Unterstützen wir sie dabei mit Investitionsanreizen. – Vielen Dank. (*Beifall bei der ÖVP.*)

12.15

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Arnold Schiefer. – Ich habe Ihre Redezeit auf 4 Minuten eingestellt, Herr Abgeordneter.

RN/295

12.15

Abgeordneter Mag. Arnold Schiefer (FPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Eingangs ist vielleicht festzustellen, dass die ÖBB ein österreichischer Vorzeigebetrieb sind, auf den wir, glaube ich, auch im internationalen Vergleich alle stolz sein können. (*Beifall bei der FPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP, SPÖ, NEOS und Grünen.*)

In Replik auf einige Vorredner, Herrn Moitzi, Frau Neßler und Herrn Schroll, möchte ich noch ein paar Dinge ergänzen oder klarstellen. Also eines muss man einfach sagen: Der Rahmenplan wurde die letzten Jahre überdotiert. Wir haben das intern in den ÖBB diskutiert. Es war tatsächlich so, dass man vor lauter Baustellen nicht mehr qualitativ hochstehend Zug fahren hätte können, wenn alles umgesetzt worden wäre. (*Abg. Voglauer [Grüne]: ... immer ist eine Baustelle auf der Autobahn!*) Darum habe ich das natürlich auch gesagt, dass die Zugfahrt, die qualitative, vor der Baustelle geht, denn die ÖBB sind kein Baubetrieb,

sondern ein Verkehrsbetrieb, der die Versorgung der österreichischen Bevölkerung mit Verkehrsdienstleistungen als Hauptziel hat. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Na, deswegen muss man bauen,!*) Gebaut soll erst später werden.

Sie sind vielleicht ein bisschen überrascht, dass ich Ihnen da recht gebe. Aber – und jetzt kommt das Aber – zwei Dinge muss man immer im Auge haben:

Das eine ist, damit uns nicht dasselbe passiert wie in Deutschland, dass die Investitionen in das Bestandsnetz keinesfalls gekürzt werden dürfen. Ich glaube, darauf wurde auch im Wesentlichen geschaut und darauf sollte man in Zukunft auch aufpassen, denn das ist genau der Grund, warum in Deutschland die Situation so ist, wie sie ist: Die haben im Bestandsnetz gespart und nur große Neubauten gebaut, und dementsprechend kommen sie jetzt vor lauter vielen kleinen Baustellen, wo sie ständig ins Netz müssen, nicht mehr zum Zugfahren.

Und der zweite Punkt, und das kann man sehr wohl kritisieren, ist die Diskussion um die Nebenbahnen, und zwar aus folgendem Grund: Ich glaube, diese Diskussion ist einfach ein bisschen ungeschickt gelaufen. Die Einsparungsziele wären meines Erachtens auch ohne Diskussion über diese Nebenbahnen erreichbar. Da muss man mit meinen Kollegen ein bisschen reden, inwieweit da vielleicht auch Taktik dahinter ist, um zu versuchen, vielleicht noch irgendwelche Finanzierungsbeiträge der Länder einzusammeln. Prinzipiell glaube ich, dass die Diskussion über die Nebenbahnen einfach kommunikativ schiefgelaufen ist, und man hätte wahrscheinlich mit den heute schon erwähnten Landesräten – wohlgernekt: aller Fraktionen! – im Vorfeld ein bisschen mehr reden müssen, dann wäre hier bestimmt eine Möglichkeit gewesen, das konsensual zu diskutieren. Ich persönlich zeige mich da sehr zuversichtlich – und da sollte man die Menschen draußen auch nicht verunsichern –, dass diese bestehenden Nebenbahnen zum Großteil erhalten werden können.

Ich glaube auch, dass es wichtig sein wird für das ÖPNV-Angebot, allerdings braucht es dazu wie gesagt Bund und Länder – und das eben an Herrn Abgeordneten Schroll (Abg. **Schroll** [SPÖ]: Ja!) –: Die Landesräte alleine können es nicht erhalten und können es nicht zahlen, sie brauchen das Bundesbudget dazu (Abg. **Schroll** [SPÖ]: Nein, nicht ganz!), und ihr kennt die Quoten diesbezüglich, die Förderprogramme, MIP et cetera, für die Instandhaltung. Da braucht es also einen gemeinsamen Willen von Bund und Ländern, und den, glaube ich, gilt es jetzt in Gesprächen zu finden. Soweit ich das von unseren Landesräten gehört habe, sind sie alle gesprächsbereit und haben auch schon Briefe diesbezüglich geschickt. Ich glaube, da braucht man die Leute nicht unnötig nervös zu machen.

Einen kleinen Scherz erlaube ich mir nur in Richtung Vida. Also, zuerst erwähnt, die Einsparungen von damals, unter der schwarz-blauen Regierung, sind eigentlich – mit der Inflation gesehen – geringer gewesen. Damals hat die Vida Pressekonferenzen gemacht, die Gewerkschaft ist aufgetreten, hat gesagt, die Welt geht unter, wenn man den Rahmenplan verändert. Im Moment sind sie ein bisschen verdächtig ruhig. Ich habe auch Herrn Hebenstreit schon gefragt, warum er so ruhig ist. Er hat nur einen Smiley zurückgeschickt. Also ich glaube, man muss da schon die Kirche im Dorf lassen und sagen, nur weil die Vida gerade nicht demonstriert, ist das kein Grund, dass man nichts daran kritisieren kann.

Eine große Sorge habe ich allerdings – und damit komme ich zum Schluss – hinsichtlich des Cargo-Bereichs: Ich befürchte, dass dieser Kelch an dieser Bundesregierung nicht vorübergehen wird, dass man das nicht aussitzen kann, und nur das Drehen an der Förderschraube wird nicht genug sein. Da wird das Ministerium gemeinsam mit dem Aufsichtsrat irgendein Zukunftskonzept erarbeiten müssen, wo die Verladestellen mit dabei sind für das Verlagern et cetera. Ansonsten habe ich die große Sorge, dass der gesamte Güterverkehr in

Österreich, der ja der Hauptträger des Einzelwagenverkehrs ist, in der Folge noch mehr in die Knie gehen wird und unter einen vielleicht irrationalen Spandruck kommt. Also es ist jetzt der Zeitpunkt, das bis Weihnachten vielleicht zu erarbeiten.

Mein Ersuchen an den Herrn Bundesminister ist, diesen Ball aufzunehmen, sich da nicht wegzuducken, und da gemeinsam mit dem Aufsichtsrat ein Zukunftskonzept zu erarbeiten. – Herzlichen Dank. (*Beifall bei der FPÖ.*)

12.19

Präsident Peter Haubner: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Melanie Erasim. – Ich habe Ihre Redezeit auf 3 Minuten eingestellt, Frau Abgeordnete.

RN/296

12.19

Abgeordnete Melanie Erasim, MSc (SPÖ): Vielen Dank, Herr Präsident! Geschätzter Herr Bundesminister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseherinnen und Zuseher! Herr Bundesminister, Herr Investitionsminister, was für eine Mammutaufgabe und gleichzeitig was für eine wundervolle Aufgabe im eigentlichen Sinne, für die Zukunft dieses Landes mitverantwortlich zu sein, nämlich Verantwortung für die Zukunftsinvestitionen dieses Landes zu tragen: Innovation, Mobilität und Forschung – für diese Bereiche sind fast 7 Milliarden Euro pro Jahr budgetiert, davon 3,2 Milliarden alleine für den Ausbau, den Erhalt und die Verbesserungen im Bereich der Schiene.

Entgegen dem, was die Grünen hier kritisieren und teilweise propagieren und wenn die ehemalige Bundesministerin Gewessler von dieser Stelle hier sagt, wir halten „die Leute“ „am Schmäh“ (Zwischenruf der Abg. **Voglauer** [Grüne]), kann ich nur sagen: Es ist ein Leute-am-Schmäh-Halten, wenn ich 4 Milliarden Euro in

den Rahmenplan reinschreibe, es aber nur schaffe, 3 Milliarden zu verbauen, geschätzte Kollegin. (*Beifall bei der SPÖ. – Zwischenruf der Abg. Gewessler [Grüne].*)

Wir schaffen Zahlenwahrheit, Zahlenklarheit (*Zwischenruf des Abg. Schallmeiner [Grüne]*), und ich denke, dass es angesichts dieses Budgetdrucks eine großartige Leistung war, da die richtigen Prioritäten zu setzen.

Diese Mittel für den Bahnausbau leisten nämlich auch einen wesentlichen Beitrag zur so notwendigen Belebung unserer Konjunktur. Investitionen in Schiene, in Bahnhöfe und in Zugmaterial sind Investitionen in Lebensqualität, denn Mobilität ist weit mehr als die Möglichkeit, von A nach B zu kommen. Mobilität bedeutet Teilhabe, Wohlstand und auch die Sicherung von Arbeitsplätzen.

Genau aus diesen Gründen verstehe ich zu 100 Prozent jeden Bürgermeister, jede Bürgermeisterin und jede einzelne Person, die über aufgrund des Budgetdrucks notwendige Verschiebungen von Bahnbauprojekten enttäuscht sind. Ich verstehe das, doch diese Verschiebungen passieren nicht, weil uns diese Projekte nicht wichtig wären. Nein, ganz im Gegenteil: Wir Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten haben viele dieser Projekte nicht nur unterstützt, gefordert und gefördert, sondern wir haben sie teilweise sogar mit ins Leben gerufen.

Als Vertreterin des Weinviertels möchte ich von dieser Stelle aus nochmals die große Bedeutung des zweigleisigen Ausbaus sowohl der Nordwestbahn Richtung Retz als auch der Laaer Ostbahn hervorheben. Dieser ist im Planungsstatus auch weiterhin im Rahmenplan festgeschrieben, und ich kann Ihnen allen versichern, dass ich im ausgezeichneten Austausch mit dem Ministerium stehe, ebenso beim Ausbau der Nordbahn. Da werden gerade alle Möglichkeiten evaluiert, die zeitliche Verschiebung auch proaktiv zu nutzen, um

Maßnahmen zur Steigerung der Qualität zu setzen, damit die Pünktlichkeit wieder steigt und die Zahl der Zugausfälle zurückgeht.

Meine geschätzten Zuseherinnen und Zuseher, Sie sehen also, wie wichtig uns dieses Thema ist. Es ist die DNA der Sozialdemokratie, für eine verbesserte Mobilität einzutreten – für die Pendlerinnen und Pendler, für den Klimaschutz und für unsere Zukunft. Ich versichere Ihnen: Sobald die notwendigen finanziellen Spielräume wieder geschaffen sind, können wir auch all jene wieder zufriedenstellen, die jetzt skeptisch sind. Wir werden mit Volldampf daran arbeiten. – Danke schön. (*Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und NEOS.*)

12.23

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Thomas Elian. – Ich habe Ihre Redezeit auf 4 Minuten eingestellt, Herr Abgeordneter.

RN/297

12.23

Abgeordneter Ing. Thomas Elian (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Werte Herren Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Im Namen meines Kollegen Joachim Schnabel darf ich Herrn Bundesrat außer Dienst Dr. Ernst Lasnik mit einer Besuchergruppe der Volkshochschule Voitsberg hier bei uns im Hohen Haus begrüßen – herzlich willkommen! (*Beifall bei ÖVP und SPÖ sowie bei Abgeordneten der NEOS.*)

Wenn man durch Österreich reist, sei es durch meine Heimatregion – das Industrieviertel –, entlang der Donau oder zu den Forschungszentren in Österreich wie zum Beispiel nach Krems, Seibersdorf oder Wiener Neustadt, dann spürt man es sofort: In unserem Land steckt enormes Potenzial.

Menschen mit Ideen, Betriebe mit Innovationskraft, junge Talente mit Neugier, sie alle stehen bereit, um Zukunft zu gestalten.

Was sie hierfür brauchen, ist ein Staat, der Verlässlichkeit gibt, Strukturen schafft und gezielte Impulse setzt. Genau das tun wir mit diesem Budget. Mit dem Doppelbudget 2025/2026 legen wir das Fundament für ein forschungsstarkes, technologisch souveränes und zukunftssicheres Österreich. Wir bekennen uns klar zur Bedeutung von Forschung und Innovation, nicht nur als Standortfaktor, sondern als strategisches Element für nachhaltiges Wachstum.

Dieses Budget ist kein Routineakt, sondern ein Wendepunkt. Es ist ein Instrument, das Wachstum ermöglicht, Wettbewerbsfähigkeit stärkt und echte Leistung belohnt. Es verspricht keine Wohltaten, die wir uns nicht leisten können, sondern setzt mutige Reformen, klare Schwerpunkte und nachhaltige Investitionen. Mit 627 Millionen Euro im Jahr 2025 und 625 Millionen Euro im Jahr 2026 fördern wir gezielt, nicht breit gestreut, sondern mit Augenmaß und Wirkung.

Was heißt das nun konkret? – Wir stärken Start-ups, Spin-offs und Zukunftskompetenzen in Forschungseinrichtungen und Unternehmen. Wir setzen auf langfristige Kooperationen zwischen Wissenschaft und Wirtschaft, denn echte Innovation gelingt nur im Zusammenspiel. (*Beifall bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Wir investieren in Schlüsseltechnologien, die Österreich nach vorne bringen: von Umwelttechnologien und Quantenforschung, von Mikro- und Nanotechnologie, von Weltraumforschung bis hin zu Digitalisierung und künstlicher Intelligenz, meinem Herzensanliegen. Wir treiben die Transformation des Industriestandorts voran: mit kreislauforientierter

Produktion, der Energie- und Mobilitätswende und der Mission Klimaneutrale Stadt.

Geschätzte Damen und Herren, das ist kein Sparbudget – das ist ein Zukunftsbudget. Das ist kein Flickwerk – das ist ein Plan für Generationen. Wir konsolidieren den Haushalt, beenden den Ausnahmezustand der Krisenjahre und kehren zu einer nachhaltigen Budget- und Fiskalpolitik zurück. Geben wir den Forscherinnen und Forschern, den Entwicklerinnen und Gründern die Werkzeuge in die Hand, die sie brauchen, vertrauen wir den klugen Köpfen!

Wenn wir heute dieses Doppelbudget 2025/2026 nach dreitägiger Debatte beschließen, dann entscheiden wir uns nicht nur für in Zahlen gegossene Politik, sondern beginnen einen Weg, der unser Land stärker, krisenfester und zukunftsfähiger machen wird – für ein Österreich, das nicht im Stillstand verharrt, sondern mutig gestaltet wird, weil wir jetzt das Richtige tun. – Vielen Dank. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

12.27

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Antonio Della Rossa. – Die Redezeit habe ich auf 3 Minuten eingestellt, Herr Abgeordneter.

RN/298

12.28

Abgeordneter Mag. Antonio Della Rossa (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Bundesminister! Sehr geehrte Zusehende und Zuhörende hier im Saal! Ich darf auch zur UG 34 sprechen, und der Weltraum wurde schon angesprochen.

Während auf der Erde zahlreiche Konflikte schwelen, die zumindest aus Sicht mancher Autokraten scheinbar nur mit Waffengewalt gelöst werden können,

kreist über uns im Orbit ein Symbol der Zusammenarbeit. Auf der ISS, der Internationalen Raumstation, arbeiten Astronautinnen und Astronauten, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus unterschiedlichen, teils politisch verfeindeten Nationen gemeinsam an einem Ziel: dem Fortschritt der gesamten Menschheit – frei von nationalen Interessen, losgelöst von geopolitischen Spannungen. Forschung verbindet über Konsens darüber, wie wir Menschen unsere Welt beschreiben und verstehen. Die Forschung, meine verehrten Damen und Herren, ist es schlussendlich, die uns die Lösungen zeigen wird. (Beifall bei der SPÖ sowie der Abg. **Scheucher-Pichler** [ÖVP].)

Ich hoffe, das passiert noch rechtzeitig, denn die Antworten auf die großen Fragen unserer Zeit muss eben die Forschung geben. Den Klimawandel können wir nicht einfach wegreden, und Ressourcen können wir nicht einfach so herbeizaubern.

Als Sprecher der SDGs, unserer nachhaltigen Entwicklungsziele, kann ich Ihnen eines mit Sicherheit sagen: So wie bisher können wir nicht weitermachen. Das sollten wir alle so schnell wie möglich verinnerlichen: Wir werden unsere Ziele nur erreichen können, wenn uns die Wissenschaft, die Forschung mit ihren Erkenntnissen den Weg weist.

Trotz der unermesslichen Bedeutung, die die wissenschaftliche Arbeit, die Forschung für die Menschheit hat, wird der Wissenschaft, wie mir scheint, in der öffentlichen Wahrnehmung oft erstaunlich wenig Wertschätzung entgegengebracht. In sozialen Netzwerken werden seriöse Stimmen nicht selten von Desinformation übertönt. Selbst hier, in diesem Parlament, in diesem Haus, begegnet mir manchmal Meinung mehr als Wissen. (Beifall bei der SPÖ sowie des Abg. **Kühberger** [ÖVP].)

Deshalb sehe ich es als unsere politische Verantwortung, der wissenschaftlichen Gemeinschaft, wo es auch immer geht, mit klaren Rahmenbedingungen,

ausreichender Finanzierung und langfristiger Perspektive den Rücken zu stärken. Wir müssen Österreich als Standort für wissenschaftliche Forschung wieder attraktiver gestalten, neue Möglichkeiten bieten und vorhandene Chancen nutzen.

Das blinkende Licht zeigt mir, dass ich aus dem Weltraum wieder hierherkommen sollte. Ich fasse also kurz zusammen: Die Investitionen, die wir tätigen, sind richtig und wichtig. Sie, Herr Minister, haben da auch große Verantwortung, und dieser werden Sie gerecht. Ich glaube, das kann man hier auch gut herauslesen: Es geht um Kreislaufwirtschaft, Energieeffizienz, klimaneutrale Stadtentwicklung, digitalen Fortschritt mit ökologischem Rückgrat. Ja, das sind die wichtigen Dinge, denn wer heute Technologien für 100 Prozent erneuerbare Energien, für klimafreundliche Mobilität, für digitale Nachhaltigkeit fördert, handelt nicht nur klug, sondern im Namen der nächsten Generationen. Jeder, der sich irgendwann einmal mit Klimawandel auseinandersetzt – um es richtig zu beschreiben: mit Erderhitzung –, weiß, der schnellste Weg, um den Klimawandel sozusagen einbremsen zu können, ist es, in der Industrie zu investieren und in die Transformation zu investieren.

(Zwischenruf des Abg. Schwarz [Grüne].)

Ein ganz gutes Beispiel ist, glaube ich, die Voestalpine in Linz, die zeigt, dass, wenn sie Hochöfen elektrifiziert, also dekarbonisiert, uns das dann 5 Prozent des gesamten CO₂-Ausstoßes in Österreich spart. Das sind die richtigen Wege. Investieren wir in die Forschung! Das tun wir, und das ist richtig so. – Ich wünsche Ihnen viel Glück dabei. – Danke. *(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

12.32

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Andreas Haitzer – ebenfalls für 3 Minuten.

12.32

Abgeordneter Andreas Haitzer (SPÖ): Danke schön, Herr Präsident! Sehr geehrte Herren Minister! Liebe Kolleginnen und Kollegen im Hohen Haus! Sehr geehrte Damen und Herren hier auf der Galerie und daheim vor den Bildschirmen! Eigentlich habe ich mir vorgenommen, tatsächlich nur ein bisschen über Verkehr, Mobilität und Infrastruktur zu sprechen – wobei es schon schwierig genug ist, diese drei Themen in 3 Minuten zu bearbeiten –, aber ich erlaube mir trotzdem, einen Teil meiner kurzen Redezeit den Kritikern des Doppelbudgets zu widmen.

Wie soll ich es sagen? – Wissen Sie, woran mich Ihre Wortspenden erinnern? Wissen Sie das? (*Abg. Lukas Hammer [Grüne]: Nein!*) – Sie erinnern mich an Schallplatten, an gute alte, liebe Schallplatten. Wenn Sie auf diese Schallplatten nicht aufpassen, dann werden Sie merken, dass Sie diese Schallplatten, die Sie lieben, diese Vinylscheiben, beschädigen. Wissen Sie, was dann passiert? Wissen Sie das? – Die Nadel, die bei den Platten den Ton abgreift, springt zurück und wiederholt die eingepresste Information bei jeder einzelnen Umdrehung – immer wieder, immer wieder. (*Abg. Schallmeiner [Grüne]: Deswegen reinigt man seine Platten!* – Zwischenruf des *Abg. Schwarz [Grüne]*.)

Übersetzt für die drei Tage dauernde Budgetdebatte heißt das, wir hören seit drei Tagen dieselbe Leier – wie bei einer kaputten, zerkratzten Schallplatte. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*) Sie kritisieren das Budget ohne einen einzigen inhaltlichen Vorschlag (*Abg. Wurm [FPÖ]: Hast schon geschlafen drei Tage lang, oder?* – *Abg. Voglauer [Grüne]: Das stimmt nicht!* – weitere Zwischenrufe bei den Grünen), ein Loch in Milliardengröße im Budget, das wir einfach sanieren müssen. (*Ruf bei der FPÖ: Nur mehr Geld ausgeben ...!* – *Abg. Wurm [FPÖ]: erheitert –: Hast du drei Tage geschlafen?*)

Geschätzte Damen und Herren, widmen wir uns aber wieder dem Budget und den Investitionen im Bereich Mobilität, Verkehr und Infrastruktur. Dass wir uns aktuell im dritten Rezessionsjahr befinden, ist, glaube ich, auch keine Neuigkeit.

(Abg. **Wurm** [FPÖ]: *Aha, das hast du verstanden, oder?*) Die negative wirtschaftliche Entwicklung ist in allen Bereichen spürbar. Weniger Steuereinnahmen im Bundesbudget bedeuten automatisch weniger Gestaltungsmöglichkeiten in den Ministerien. (Abg. **Wurm** [FPÖ]: *Aha!*)

Trotz dieser schwierigen Situation wird massiv in die Infrastruktur investiert. Der neue ÖBB-Rahmenplan zeigt offensiv die Projektdaten der nächsten Jahre: Rund 20 Milliarden Euro, wir haben es schon gehört, werden insgesamt investiert. Das heißt, umgerechnet sind 3,2 Milliarden Euro pro Jahr im Budget abgebildet und werden mit den heutigen Beschlüssen auch gesichert. Damit leistet der Bund einen wichtigen Beitrag, um den ins Stocken geratenen Wirtschaftsmotor auch wieder auf Drehzahl zu bringen.

Geschätzte Damen und Herren! Abschließend möchte ich noch ein paar Worte zum Klimaticket verlieren. Herr Kollege Hammer ist jetzt gerade nicht im Raum.

(Abg. **Lukas Hammer** [Grüne] – die Hand hebend –: *Ah!* – Abg. **Schallmeiner** [Grüne] – auf den neben ihm sitzenden Abg. Hammer weisend –: *Da ist er!*) – Oh, entschuldige! Dort hinten sitzt er. – Auch für mich ist das Klimaticket eine Erfolgsgeschichte, man kann es wirklich so bezeichnen: Die Fahrgastzahlen sind explodiert, jährlich steigen die Verkaufszahlen, viele Menschen nützen das Ticket für den gesamten Lebensalltag. Es ist mit Sicherheit einer der wichtigsten Anreize, um den öffentlichen Verkehr zu nützen.

Kurz gesagt: Das Klimaticket ist auch nicht mehr wegzudenken. Wichtig ist vor allem aber auch, dass das Ticket auch in den Regionen unterstützt wird. Die Zuwendungen an die Länder steigen und werden 2025 und 2026

inflationsangepasst. Mit diesem Ausgleich für die Länder wird das regionale Klimaticket gesichert. (*Zwischenruf der Abg. Gewessler [Grüne].*)

Sehr geehrte Damen und Herren, mit diesen wichtigen Investitionen leisten wir erstens eine richtige Anschubfinanzierung für den Wirtschaftsmotor Österreich, und zweitens unterstützen wir alle Nutzer:innen des öffentlichen Verkehrs. –

Vielen Dank. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

12.35

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Roland Baumann – ebenfalls für 3 Minuten.

RN / 300

12.36

Abgeordneter Roland Baumann (SPÖ): Danke schön, sehr geehrter Herr Präsident! Geschätzte Bundesminister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Geschätzte Zuhörerinnen und Zuhörer! Eine kurze Frage noch an Frau Tomaselli, sie ist leider gerade nicht im Saal: Kann es sein, dass die blauen Kübel die vergangenen fünf Jahre bei Frau Ministerin Gewessler im Büro auf Lager gelegen sind? (*Beifall bei der SPÖ sowie des Abg. Oberhofer [NEOS].*) Es wirkt ein wenig so, als hätte man die als Reserve ausgegeben, anstatt das Problem selbst zu lösen, während man in Verantwortung war. (*Zwischenruf der Abg. Gewessler [Grüne].*)

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Der Zugang zur Mobilität steht direkt in Verbindung mit der Freiheit und vor allem mit der Freiheit von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, sich einen attraktiven Arbeitsplatz selbst suchen zu können. Neben der Pendlerpauschale steht ja Arbeitnehmer:innen mit Anspruch auf diese auch ein Pendlereuro zu, und dieser beträgt momentan pro Jahr 2 Euro pro Kilometer. Das ist im Unterschied zur

Pendlerpauschale ein Absetzbetrag und er wirkt somit einkommensunabhängig. Im aktuellen Regierungsprogramm ist ja vorgesehen – und es hat ja auch den Vorschlag gegeben –, diesen zu verdreifachen und auf 6 Euro pro Kilometer zu erhöhen. Das hilft einfach auf der Wegstrecke zwischen Wohnung und Arbeitsplatz und unterstützt Pendlerinnen und Pendler. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Ein kurzes Beispiel dazu: Eine Arbeitnehmerin, eine Schichtlerin, pendelt Woche für Woche von Freistadt nach Linz. Die einfache Wegstrecke beträgt circa 40 Kilometer. Somit steht ihr nach aktueller Rechtslage ein Pendlereuro in der Höhe von 80 Euro pro Jahr zu. Mit der Erhöhung erhöht sich das mit 2026 auf 240 Euro pro Jahr – somit sind das um 160 Euro mehr als jetzt gerade. Das ist eine Unterstützung für unsere Pendlerinnen und Pendler und eine zielgerichtete Kompensation für die CO₂-Bepreisung. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Ein weiteres Thema, das mir als Sprecher für Lehrlinge und Berufsausbildung besonders am Herzen liegt, ist der Lückenschluss in der Mobilität. Es gibt zurzeit 106 000 Lehrlinge in ganz Österreich, 6 000 davon sind in einer überbetrieblichen Ausbildungseinrichtung. Normalerweise können alle Lehrlinge eine Lehrlingsfreifahrt beantragen, die es für einen geringen Selbstkostenbeitrag ermöglicht, von der Wohnung zum Arbeitsplatz und wieder zurück zu fahren. Genau für die überbetrieblichen Lehrlinge, die im ersten Lehrjahr eh nur 410 Euro verdienen, ist das nicht möglich. Es sind 5 Millionen Euro dafür budgetiert, dass dieser Lückenschluss vorgenommen wird, und das ist ein wichtiger, fairer und sozialer Schritt. – Danke schön. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Wir sehen also: Trotz des großen Spandrucks, der uns hinterlassen wurde, unterstützen wir unsere Lehrlinge sowie alle Arbeitnehmer:innen und

ermöglichen ihnen eine attraktive Mobilität und eine faire Arbeitsplatzwahl.

(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP. – Abg. Erasim [SPÖ]: Bravo!)

12.39

Präsident Peter Haubner: Mir liegen dazu keine Wortmeldungen mehr vor. Die Beratungen zu diesen Themenbereichen sind somit beendet.

Ich danke dem Herrn Bundesminister.