

RN/86

9. Punkt

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität über den Bericht des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betreffend ÖBB-Rahmenplan 2025-2030 (III173/176 d.B.)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Wir gelangen nun zum 9. Punkt der Tagesordnung.

Auf eine mündliche Berichterstattung wurde verzichtet.

Zu Beginn der Debatte darf ich den Herrn Bundesminister sehr herzlich in unserer Mitte begrüßen.

Als Erster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Deimek. Eingemeldete Redezeit: 4 Minuten. Ich erteile es ihm. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/87

15.47

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Lassen Sie mich kurz, bevor ich zum ÖBB-Rahmenplan etwas sage, auf die vergangene Debatte replizieren.

Ich habe es sehr bemerkenswert gefunden, dass Kollegin Tanzler uns ein eigenwilliges Sprachniveau vorwirft und – ich erinnere mich – in den Minuten davor Kollegin Bayr davon spricht, dass wir „von Tuten und von Blasen“ keine Ahnung haben. Das ist ein bissl eigenwillig. (Abg. Bayr [SPÖ]: Und was ist mit *Tuten und Blasen?*) Also ich weiß nicht, haben wir jetzt ein hohes Sprachniveau in dem Haus oder nicht? Uns das vorzuwerfen und gleichzeitig selber nicht

anders zu sein, ist aber schon etwas merkwürdig. (*Beifall bei der FPÖ. – Abg.*

Bayr [SPÖ]: Was interpretieren Sie in Tuten und Blasen? (

Aber nun zum ÖBB-Rahmenplan 2025–2030. Es geht um einen Vorhabensplan mit etwa 20 Milliarden Euro und einem jährlichen Investitionsvolumen von etwas über 3 Milliarden Euro, das in Abstimmung zwischen der ÖBB-Infrastruktur und dem Bundesministerium abgewickelt und jährlich aktualisiert wird. Es ist zum Ausbau und zum Erhalt unseres Schienennetzes sehr wichtig, und auch da – das ist im heurigen Jahr und in den kommenden Jahren besonders wichtig – haben wir unseren Beitrag zur Budgetkonsolidierung zu leisten. Dieser Beitrag ist nicht unerheblich, da steckt viel Geld drinnen.

Ich sage das jetzt gleich zu Beginn dieser Debatte: Diese Investitionen in die Bahninfrastruktur sind grundsätzlich absolut zu begrüßen. Wir wollen hier in Österreich keine deutschen Verhältnisse, weder was die Unzuverlässigkeit des Bahnverkehrs noch den Verfall der Infrastruktur betrifft. Wir unterscheiden uns da ganz elementar von Deutschland. Was wir brauchen, ist eine ehrliche, realistische und regionale Prioritätensetzung. Das ist ein großer Unterschied zu Deutschland. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Wenn ich davon spreche, dass auch da ein Beitrag zur Budgetkonsolidierung geleistet werden musste, dann möchte ich dazusagen: Die Vorgangsweise am Anfang war ja durchaus richtig, und wir haben das in den Zeiten, als wir selber noch verhandelt haben, auch so gemacht. Man hat zu den ÖBB gesagt: Macht einmal einen Vorschlag! Und genau das ist dann die Krux der Materie: Die ÖBB machen natürlich einen Vorschlag, der für die ÖBB kostengünstig ist. Da reden wir nicht vom Bundesministerium, da reden wir nicht von den Ländern, da reden wir nicht von ganz Österreich, also von der Republik Österreich. Das muss man berücksichtigen.

Das ist auch der Grund, warum wir erstens einmal das Budget als solches und in Folge natürlich auch den Rahmenplan abgelehnt haben. Aber es ist ja nicht alles so dramatisch, der Punkt ist nur: Man hätte bei diesem Rahmenplan noch Etliches verändern können.

Das Erste sind Projektverschiebungen. Es gibt große Projekte, die großen Tunnelprojekte, die großen Transversalen. Wie eine Wanderdüne kann man da ruhig in den kommenden Jahre sozusagen weiterquetschen. Die Wanderdüne hat auch ihre Berechtigung; sie hat sie nicht nur technisch, sondern sie hat sie auch bautechnisch. Die ausführenden Firmen können gewisse Volumina ja gar nicht so abwickeln, wie es manchmal gewünscht ist. Man muss auch darauf achten, was die ÖBB intern überhaupt an Projekten abwickeln können. Also bei diesem Volumen kann man durchaus noch weiter daran arbeiten, das noch weiter nach hinten zu schieben.

Wir brauchen aber neue Planungskzente. Es gibt einen wachsenden Mobilitätsbedarf. Wir brauchen Angebotserweiterungen. Wir brauchen langsam, aber sicher eine umfassende Mobilitätsstudie, die nicht nur die einzelnen Mobilitätsstudien und -pläne der Bundesländer zusammenfasst, sondern die vor allem gesamtheitlich für ganz Österreich ist und die Gesamtsituation auch für den Cargoverkehr, das heißt, für den Güterverkehr darstellt. Daraus ist dann ein entsprechendes Netz abzuleiten.

Das Zielnetz 2025 plus soll bis Anfang der Dreißigerjahre abgebaut werden. Ich schaue mir an, wie das wirklich ist. Im Tiefbau gibt es nämlich teilweise Überlastungen, es gibt eine Überlastung bei den Firmen. Man kann das teilweise gar nicht so machen, wie es angekündigt ist. Wir haben zeitgleich die deutschen Projekte, die offiziell im Plan sind. Ich schaue mir auch an, wie die Deutschen die wirklich abwickeln. Wir bräuchten aber unbedingt mehr Volumina im Hochbau, das sind die Bahnhofsmodernisierungen und so weiter.

Wir müssen uns endlich irgendetwas mit den Regionalbahnen überlegen. Wir brauchen regionale Lösungen, die keine Parallelbusse vorsehen. Wir haben dazu in den drei Flächenbundesländern – in Oberösterreich, Niederösterreich und der Steiermark – auch Resolutionen für den Erhalt der Regionalbahnen gefasst. Die Regionalbahnen, zumindest die oberösterreichischen, haben noch bis 2029 einen gültigen Verkehrsdienvvertrag. Herr Bundesminister, vorab einmal Danke, dass Sie zu den Verkehrslandesräten Kontakt aufgenommen haben! Etwas ist mir aber schon eigenwillig vorgekommen: Diese Resolutionen wurden in den Landtagen einstimmig angenommen, hier herinnen – und das wundert mich vor allem bei der Volkspartei – haben die Mandatare der Volkspartei **gegen** diese Resolutionen gestimmt.

Vielleicht kann man mit Kollegen Hammer reden. Der ist ja der Retter der oberösterreichischen Regionalbahnen. Hier herinnen wurde dagegengestimmt, vielleicht könnt ihr das intern abstimmen. Das sind Dinge, bei denen wir uns nicht einmischen wollen, aber als eigenwillig haben wir das schon wahrgenommen. (*Beifall bei Abgeordneten von FPÖ und Grünen.*) – Danke. Danke vor allem den Grünen.

Ein weiterer Punkt ist – und das ist ein ÖBB-Spezifikum, da können (*in Richtung Bundesminister Hanke*) Sie persönlich nichts dafür –: Etliche Male ist es schon vorgekommen, dass irgendetwas, ein Projekt, ein Bauwerk, das frisch renoviert oder saniert wurde, ein paar Jahre später abgerissen wurde. Das ist wirklich ein Firmenspezifikum. Vielleicht kann man darauf schauen, denn all das, was abgerissen wird, braucht man nicht zu sanieren. Diese Geldvolumina kann man sparen. Da kann man etliche neue, wirklich wichtige Lösungen finden.

In Summe: positive Investitionen in den Infrastrukturausbau ganz grundsätzlicher Natur. Wir wollen aber keine Verhältnisse, wie es sie in Deutschland gibt. Wir wollen zuverlässigen Bahnverkehr und eine Belastbarkeit

der Infrastruktur, die auch den Anforderungen der Österreicher entspricht. –
Danke schön. (*Beifall bei der FPÖ.*)

15.54

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Moitzi.
Eingemeldete Redezeit: 4 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/88

15.54

Abgeordneter Wolfgang Moitzi (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Zuerst einmal die gute Nachricht zum Tage: Mit diesem Rahmenplan und den fast 20 Milliarden Euro ist der weitere Ausbau der Bahninfrastruktur in Österreich gesichert. Ich denke, das sind extrem gute Nachrichten. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Nur kurz zum Abgeordneten Deimek, denn es ändert sich ja bei jeder Rahmenplandiskussion – und wir haben schon ein paar hier herinnen in den letzten Wochen und Monaten geführt – die Position der FPÖ, sie ändert sich von Mal zu Mal: Heute war es wieder mehr eine Arnold-Schiefer-Position. Vielleicht ist das nächste Mal wieder jemand anderer dran.

Ich möchte nur kurz sagen: Auch die Länder haben ihre Verantwortung. Sie haben gerade drei Bundesländer mit Oberösterreich, Niederösterreich und der Steiermark aufgezählt. Ich sage Ihnen auch, was diese drei Bundesländer alle gemeinsam haben: Alle haben blaue Verkehrslandesräte. Es gibt im Bundesbahngesetz § 44. Vielleicht redet ihr auch mit euren Landesräten. Die Länder können gerne einen Zuschuss für wichtige regionale Bahninitiativen leisten und auch so ihrer Verantwortung gerecht werden. Wenn das den Bundesländern so wichtig ist, sollten sie in Gespräche mit dem Minister

eintreten, damit wir gemeinsam eine gute Lösung finden, und auch finanziell einen Teil dazu beitragen. Das erwarte ich mir von der FPÖ-Fraktion. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Dass der Ausbau des Bahnverkehrsnetzes notwendig ist, ist, glaube ich, jedem in Österreich bewusst. Ich bin vor Kurzem mit einem Triebfahrzeugführer gemeinsam mit meiner Kollegin Julia Herr durch Österreich gefahren. Martin hat einen Tag mit uns verbracht, hat uns Engstellen und so weiter gezeigt und was notwendig ist. Wenn man zurzeit auf das Bahnnetz sieht, weiß man, dass die Kapazitätsgrenzen der Loks ziemlich am Limit sind.

Deshalb wollen wir, wollen die ÖBB, will der Verkehrsminister mit neuen Zügen, mit einem Bahninfrastrukturausbau und einer Digitalisierung in den nächsten Jahren die Leistungsfähigkeit des österreichischen Bahnnetzes verdoppeln. Ich glaube, wenn man sich gestern den Schig-Bericht durchgelesen hat, dass im letzten Jahr 15 Milliarden Personenkilometer gefahren wurden, so viele wie noch nie, dass die ÖBB im letzten Jahr über eine halbe Milliarde Menschen als Fahrgäste transportiert haben, so zeigt all das, dass der Bahnausbau notwendig ist. (*Beifall bei der SPÖ. – Abg. Gewessler [Grüne]: Die grüne Verkehrspolitik funktioniert!*) – Ja, es ist auch in der Vergangenheit Gutes passiert. Das bestreitet niemand.

Dort, wo es aber leider viel Schatten gibt – beim Personenverkehr gibt es viel Licht –, ist der Güterverkehr. Beim Güterverkehr haben wir in den letzten Jahren leider andere Entwicklungen gesehen. Genau deshalb ist der Bahnausbau auch so wichtig: weil wir es endlich schaffen müssen, dass die Güter nicht mehr auf der Straße, sondern vermehrt auf der Schiene transportiert werden. Auch dafür ist der Rahmenplan extrem wichtig.

Ein letzter wichtiger Punkt ist, dass dieser Rahmenplan nicht nur positive Nachrichten für die Fahrgäste, sondern auch für die Bauwirtschaft bringt. Diese

Bundesregierung hat es in den letzten Monaten geschafft, dass es erstmalig wieder eine wirtschaftspolitische Trendwende gegeben hat. Nach über zwei Jahren hat es zum ersten Mal wieder positive Wirtschaftsprognosen der Wirtschaftsforscherinnen und -forscher gegeben. (*Beifall bei Abgeordneten der SPÖ.*) Wir erleben zurzeit, dass es bei der Industrie ein Plus gibt, im Bauwesen aber leider noch immer einen negativen Produktionsindex. (*Zwischenruf der Abg. Tomaselli [Grüne].*) Diese 3,2 Milliarden Euro sind auch extrem wichtig, damit die Konjunktur in der Bauindustrie endlich anzieht und wir dadurch Tausende Jobs in der Bauindustrie absichern. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Ich möchte es nur kurz vorwegnehmen, weil dann sicher auch grüne Abgeordnete sagen werden, wie furchtbar es nicht sei, was wir jetzt alles einsparen: Ich möchte nur sagen, liebe Grüne, dass nicht das Erzählte reicht, sondern das Erreichte zählt. (*Abg. Gewessler [Grüne]: Halbe Milliarde Fahrgäste!*) In den letzten zwei Jahren habt ihr zwar vielleicht im letzten Jahr mehr budgetiert als die jetzige Bundesregierung und der jetzige Verkehrsminister, aber das Erreichte war halt etwas anderes: 2023 und 2024 sind nämlich über 380 Millionen Euro von dem, was budgetiert gewesen wäre, nicht verbaut worden. (*Ruf bei den Grünen: Weil wir gespart haben!*) Deshalb wird das, was wir jetzt beschließen – wir werden das ja wirklich verbauen –, der größte jemals umgesetzte Rahmenplan. Das ist eine gute Nachricht. (*Ruf bei den Grünen: Genau! – Abg. Gewessler [Grüne]: ... zu dem, was du vorher gesagt hast!*)

Zu guter Letzt möchte ich noch – weil die Verkehrswende auch davon abhängt, ob es Leute wie Martin, den Triebfahrzeugführer, gibt – allen Menschen, die im öffentlichen Verkehr arbeiten, danken – deshalb haben wir auch eine Personaloffensive im Regierungsprogramm verankert –: Ihre Arbeit ist extrem wichtig, weil Sie jeden Tag Hunderttausende, Millionen Österreicherinnen und

Österreicher (*Ruf bei der FPÖ: Hunderttausende? Millionen? sicher von A nach B bringen. (Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*)

15.59

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Lukas Hammer. Eingemeldete Redezeit: 5 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/89

15.59

Abgeordneter Mag. Lukas Hammer (Grüne): Danke, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich glaube, ich fange mit dem Positiven an. Wir haben hier in Österreich, was den Ausbau der Bahninfrastruktur betrifft, den meisten Ländern auf der Welt etwas voraus: dass wir uns nämlich auf sechsjährige Investitionsprogramme einigen und diese auch hier gemeinsam beschließen. So gibt es auch Planungssicherheit für den Infrastrukturausbau. Das ist gut und es ist gut, dass wir das hier so weiterführen.

Und ja, die Investitionen entsprechend diesem Rahmenplan liegen deutlich über dem, was wir in den Jahren vor der Regierungsbeteiligung von uns Grünen vorgefunden haben. Unter Schwarz-Blau zum Beispiel wurde der Rahmenplan gekürzt. Kollege Schiefer schaut schon: Auch wenn man die Inflation und den Baukostenindex miteinberechnet, sind wir auf einem höheren Niveau, und das ist gut so.

Trotzdem bringt dieser neue Rahmenplan Einsparungen bis 2029 in der Höhe von 2,3 Milliarden Euro im Vergleich zum letzten Rahmenplan. (*Abg. Schroll [SPÖ]: Nein! – Das sind einfach die Zahlen, lieber Alois Schroll. Was mich besonders schmerzt, ist, dass beim Thema Barrierefreiheit im Verhältnis zum*

Rest doppelt so stark gekürzt wird. Das ist, glaube ich, kein gutes Signal, dass besonders bei der Barrierefreiheit gekürzt wird.

Die Kürzungen betreffen Projektstreckungen, Nahverkehrsprojekte, die sehr wichtig sind. Ich möchte das jetzt nicht noch alles aufrollen, aber es werden halt auch sehr, sehr viele wichtige Projekte – zum Beispiel Bahnhof Bregenz, viele Nahverkehrsprojekte – nach hinten verschoben, teilweise sehr deutlich nach hinten verschoben, die Entwicklung verlangsamt sich. Gleichzeitig werden Autobahnprojekte, Schnellstraßenprojekte aus dem letzten Jahrtausend, die verkehrspolitisch vollkommen überholt sind, jetzt wieder in Angriff genommen und sollen beschleunigt umgesetzt werden. Das ist eine Schieflage, die dem 21. Jahrhundert nicht angemessen ist. (*Beifall bei den Grünen. – Abg. Oberhofer [NEOS]: Das stimmt ja nicht!*)

Nur zur Erinnerung, Herr Kollege, nur zur Erinnerung: Vom Jahr 2000 bis ins Jahr 2020 ist das Autobahn- und Schnellstraßennetz um 320 Kilometer gewachsen. (*Abg. Oberhofer [NEOS]: Wir reden jetzt über den ÖBB-Rahmenplan! Zur Sache, Herr Kollege!*) Im gleichen Zeitraum – hör zu! – ist das Schienennetz um 535 Kilometer geschrumpft. Als wir in die Regierung gekommen sind, hat die damalige Ministerin, Leonore Gewessler, diesen Trend aufgehalten.

Ein wichtiger Punkt ist die Attraktivierung von Regionalbahnen, damit sie echte, gute Alternativen zum Auto sind; mit einem Takt, der auch irgendwie lebensnah ist, mit Zügen, die modern sind. Und das schafft man nicht von heute auf morgen, da muss man investieren, attraktivieren und auch teilweise kurzfristige betriebswirtschaftliche Überlegungen zum Beispiel aufseiten der ÖBB hintanstellen und eben verkehrspolitisch steuern.

Damit komme ich schon zur Hauptkritik, lieber Herr Verkehrsminister – wir haben das in den letzten Wochen debattiert –: Bei Ihnen stehen gleich vier Regionalbahnen auf der Abschussliste. Das sind die Almtalbahn, die

Hausruckbahn, die Mühlkreisbahn und die Thermenbahn. Es ist jetzt ein bisschen hin- und hergegangen, wir kennen alle die Diskussion, es gab einstimmige Landtagsbeschlüsse, also auch von ÖVP, NEOS, SPÖ, FPÖ, und Sie haben in einem Interview gesagt, dass es keine Pläne zur Einstellung gäbe. Sie haben von Optimierungen gesprochen, meinen aber auch, dass eine Optimierung eine Kombination aus Bahn und Bus oder überhaupt ein Umstieg auf den Busverkehr sein kann. In Wahrheit heißt das: Wenn dann ein Bus statt einer Bahn fährt, ist das ein Abbau von Regionalbahnen. Wir kennen das leider aus der Vergangenheit, dass dann Regionalbahnen eingestellt werden – und das wollen wir nicht! (*Beifall bei den Grünen.*)

Ich bringe daher folgenden Antrag ein:

Etschließungsantrag

der Abgeordneten Mag. Lukas Hammer, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Regionalbahnen attraktivieren statt zusperren“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur wird aufgefordert, Verhandlungen mit allen Bundesländern aufzunehmen mit dem Ziel, im Einklang mit dem Regierungsprogramm die Regionalbahnen zu attraktivieren statt zuzusperren.“

Ich bitte um breite Zustimmung. – Danke schön. (*Beifall bei den Grünen.*)

16.04

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/89.1

[Regionalbahnen attraktivieren statt zusperren \(118/UEA\)](#)

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

Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Schnabel. Eingemeldete Redezeit: 4 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/90

16.04

Abgeordneter Mst. Joachim Schnabel (ÖVP): Danke, Herr Präsident! Geschätzter Herr Minister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseher und Zuseherinnen! Der Rahmenplan der ÖBB ist das zentrale Steuerungselement für die Investitionen in das österreichische Schienennetz. Mit dem vorliegenden Plan – haben wir heute schon gehört – weisen wir die wesentlichen Infrastrukturvorhaben mit einem Gesamtvolumen von fast 20 Milliarden, genau 19,7 Milliarden Euro, für die nächsten sechs Jahre aus, und das mit einem langfristig aufgestellten Finanzierungssystem – auch schon gehört –, um das uns viele Staaten beneiden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen von den Grünen, dieser Rahmenplan ist abermals als ambitioniert zu bezeichnen, weil es nach wie vor ein Budget auf Rekordniveau ist, und ich verwahre mich da gegen Behauptungen, dass es zu Kürzungen kommt, weil: Wie die Ergebnisse aus den Jahren 2023 und 2024 gezeigt haben, waren die veranschlagten Projekte so nicht umzusetzen. 2023 konnten 148 Millionen Euro nicht verbaut werden, 2024 konnten 231 Millionen Euro nicht verbaut werden. Somit ist das, was wir hier heute mit dem Rahmenplan vorlegen, keine Kürzung, sondern in Wahrheit eine Korrektur in Richtung Machbares, damit die geplanten Maßnahmen auch tatsächlich zur Umsetzung kommen können. (*Beifall bei Abgeordneten von ÖVP und SPÖ.*)

Wir investieren – das haben wir auch schon in der Budgetdebatte festgestellt – alljährlich rund 3,2 Milliarden Euro – 3,2 Milliarden Euro! Wir haben vorhin kurz intern diskutiert: Bei einem Gesamtvolume von 20 Milliarden Euro ist da ein Paket auf den Weg gebracht worden, das vieles andere in den Schatten stellt; aus Sicht des Budgets, worüber wir hier diskutieren. Wir lösen damit mannigfaltige Investitionen aus, schaffen Arbeitsplätze. Es ist auch durch eine Studie belegt, dass durch diese Bauinvestitionen hier in Österreich ungefähr 28 000 Menschen alljährlich Arbeit finden. Das ist ganz, ganz wichtig.

Ich möchte aber auch sagen, dass es natürlich zu Projektverschiebungen kommt, wenn man Realitäten schafft, wenn man in die Umsetzung kommt. Ich verstehe auch, dass das für uns als regionale Abgeordnete, die sich natürlich für ihre Heimatregion, für ihr Heimatbundesland einsetzen, da und dort natürlich enttäuschend ist, aber als Bundespolitiker sind wir natürlich auch mit der Verantwortung ausgestattet, dass wir das Gesamte sehen, das große Ganze, nämlich die Fertigstellungssicherheit und auch das effiziente und zielgerichtete Einsetzen von Budgetmitteln.

Herr Kollege Hammer, weil Sie die Landtagsbeschlüsse angesprochen haben, einen kurzen Blick meinerseits in die Steiermark, mein Heimatbundesland: Es schmerzt mich natürlich auch, dass der Ausbau der von mir lange geforderten Südbahn im Bereich des Nadelöhrs zwischen Wildon und Spielfeld um drei Jahre verlängert wird, aber man muss auch dazusagen, dass in allen Planungsregionen neue Projekte aufgenommen worden sind – in allen Planungsregionen in ganz Österreich! So kann man schon auch positiv für die Steiermark festhalten, dass das Nadelöhr zwischen Graz und Bruck quasi neu ausgebaut wird, um eben die Lücke zwischen dem Semmeringbasis- und dem Koralmtunnel zeitgerecht zu schließen. (*Beifall bei Abgeordneten der ÖVP. – Abg. Kogler [Grüne]: Zeitgerecht ist gut!*)

Zum Thema Semmeringbasis- und Koralmtunnel ist, glaube ich, auch ganz wichtig, festzuhalten, dass wir danach getrachtet haben, dass diese Großprojekte, auch inklusive Brennerbasistunnel, in der Terminschiene bleiben, dass sie zeitgerecht fertig werden und dementsprechend auch zeitgerecht in Betrieb gehen können. Das müsste vor allem die grüne Fraktion freuen, weil, wie auch von Ökonomen belegt, diese Großprojekte massive CO₂-Einsparungen auslösen werden. Es ist also nicht sinnvoll, diese Großprojekte zu verschieben, anstatt diese zeitnah und termingerecht fertigzustellen. Wenn wir das drei Jahre verschieben würden, hätten wir 2,2 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen mehr, und genau das verhindern wir mit diesem Rahmenplan.

Zu den Landtagsbeschlüssen selbst noch ein Wort in Richtung meines Heimatbundeslandes, vor allem in Richtung Landeshauptmann Kunasek von der FPÖ: Es ist gut und richtig, zu fordern, dass der Bund ausbauen soll, aber man soll halt auch im eigenen Bundesland im Sinne einer Gesamtverantwortung, die Landeshauptmann Kunasek hat, tätig werden. Das Bundesland Steiermark budgetiert 1 Milliarde Euro Neuverschuldung, es gibt für das heurige Jahr überhaupt keinen Ansatz, irgendwelche Konsolidierungsmaßnahmen durchzuführen. (*Abg. Gewessler [Grüne]: Ihr seid dort aber in der Regierung!*) Der Herr Landeshauptmann ist da schon gefordert, entsprechende Investitionsspielräume für das Bundesland Steiermark, aber vor allem auch für unsere steirischen Gemeinden zu schaffen, und soll dementsprechend auch in die Gänge kommen und nicht nur ein Fest nach dem anderen besuchen. (*Beifall bei Abgeordneten von ÖVP und SPÖ. – Abg. Scherak [NEOS]: Wer koaliert mit der FPÖ in der Steiermark?*)

Geschätzte Damen und Herren! Der ÖBB-Rahmenplan ist eine Investition in die Zukunft, in eine moderne Bahninfrastruktur mit einem System, um das uns

viele, viele andere Staaten beneiden, und er ist vor allem eines: er ist realitätsbezogen und umsetzungsnahe. – Danke vielmals. (*Beifall bei der ÖVP.*)

16.09

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Pfeifer. Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/91

16.10

Abgeordneter Manuel Pfeifer (FPÖ): Geschätzter Herr Präsident! Werter Herr Bundesminister! Vor allem: Geschätzte Österreicher! Herr Bundesminister, Sie tragen Verantwortung für zentrale Zukunftsbereiche unseres Landes: Mobilität, Innovation und Infrastruktur. Der ÖBB-Rahmenplan 2025 bis 2030, den Sie uns vorgelegt haben, ist ein wichtiges Dokument, doch leider enthält er viele Punkte, die aus Sicht der Regionen, insbesondere der Steiermark, Anlass zu großer Sorge geben, denn dieser Plan bringt weniger Aufbruch als erhofft und mehr Verzögerungen als erwartet. Dabei wissen wir: Die Bahninfrastruktur ist ein Rückgrat unserer Regionen. Sie schafft Arbeitsplätze, verbindet Menschen, stärkt Tourismus und Wirtschaft, fördert den Modal Split. Gerade deshalb braucht es hier ein klares Bekenntnis zum Ausbau und keinen schlechrenden Rückzug.

Lassen Sie mich ein paar konkrete Beispiele nennen:

Die Elektrifizierung der Radkersburger Bahn nicht wie ursprünglich geplant 2031, sondern nun erst 2036 bedeutet fünf Jahre längeres Warten für die Region.

Auch bei der Elektrifizierung der steirischen Westbahn, GKB, gibt es eine Verschiebung um ganze fünf Jahre, und das in einer Zeit, in der wir doch beim

Klimaschutz vorankommen wollen.

Der zweigleisige Ausbau Werndorf–Spielfeld-Straß, ein lang gefordertes Projekt von Wirtschaft, Bevölkerung und Gemeinden, verzögert sich leider erneut.

Und zusätzlich steht nun die Thermenbahn zur Diskussion, sie wird evaluiert.

Diese Bahnlinie ist aber für viele Menschen im Südosten der Steiermark unverzichtbar. Sie verbindet Städte wie Hartberg und Fürstenfeld mit Wien effizient, nachhaltig und schnell. Sie zu hinterfragen, sendet ein problematisches Signal an die Region, daher appelliere ich nicht nur an Sie, Herr Minister, sondern an die steirischen Abgeordneten der Regierungspartei hier im Hohen Haus: Wollen Sie wirklich Maßnahmen mittragen, die im direkten Widerspruch zu einem einstimmigen Entschließungsantrag des Steirischen Landtages stehen? Dieser Antrag wurde von allen Parteien gemeinsam eingebracht; das zeigt den breiten Konsens in unserem Bundesland. Die genannten Bahnprojekte sind keine Wunschliste, sie sind Notwendigkeiten.

Meine Damen und Herren! Wer über Klimaschutz spricht, muss auch bereit sein, in klimafreundliche Mobilität zu investieren. Wer Innovation betont, darf wichtige Infrastrukturprojekte nicht aufschieben. Wer den ländlichen Raum stärken will, muss ihn auch anbinden und nicht abhängen.

Herr Minister, ich bitte Sie, diesen Weg gemeinsam mit uns zu gehen. Lassen Sie uns die Zukunft der Bahn aktiv gestalten: als Motor für Klimaschutz, wirtschaftliche Entwicklung und regionale Lebensqualität. Die Steiermark steht bereit, ich hoffe, der Bund auch. – Danke. (*Beifall bei der FPÖ sowie des Abg. Schwarz [Grüne].*)

16.13

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Oberhofer. Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten. – Bitte, Herr

Abgeordneter.

RN/92

16.13

Abgeordneter Dominik Oberhofer (NEOS): Vielen herzlichen Dank, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Hoher österreichischer Nationalrat! Ein guter Tag für die Schiene, ein guter Tag für die Pendlerinnen und Pendler, für die Schülerinnen und Schüler, für die Student:innen, ein guter Tag aber auch für den Tourismus, für die Freizeitwirtschaft, für die Wirtschaft in Österreich. Wir hier im Hohen Haus beschließen heute 20 Milliarden Euro, die wir auf die Schiene bringen.

Auf die Schiene heißt nicht nur, wie es der Titel – ÖBB-Rahmenplan – eigentlich impliziert, ÖBB, nein, davon profitieren am Ende des Tages ganz, ganz viele Unternehmen, die täglich auf der Schiene arbeiten, so auch die Westbahn. Diese 20 Milliarden Euro bedeuten für die Österreicherinnen und Österreicher 330 neue Züge auf der Schiene, 18 neue Bahnhöfe bei uns in Österreich. Darauf dürfen wir alle stolz sein! Ich sehe das wirklich auch als sehr, sehr positiv, dass wir im Verkehrsausschuss mit den Freiheitlichen, mit der Österreichischen Volkspartei, mit den Grünen und auch mit den Sozialdemokraten gemeinsam an diesen Projekten arbeiten. Unser Minister hat wirklich einen großartigen Job gemacht, denn in diesen budgetär schwierigen Zeiten 20 Milliarden Euro in die Schiene zu investieren, das ist mutig, und es war sicherlich nicht ganz einfach, das mit dem Herrn Finanzminister auszuverhandeln. – Vielen herzlichen Dank dafür. (*Beifall bei den NEOS sowie bei Abgeordneten von ÖVP und SPÖ.*)

Jetzt darf ich als ehemaliger Regionalpolitiker – und ich darf ja noch Landessprecher meiner Partei in Tirol sein (*Zwischenruf der Abg. Gewessler [Grüne]*), da gehen mein Herz und mein Patriotismus natürlich ab und zu über,

auch jetzt (*Heiterkeit bei Abgeordneten der NEOS*) – das Thema Regionalbahnen ansprechen.

Es tut mir wirklich leid, wenn ich das ganz klar sagen muss: Es kann ja nicht sein, dass einzelne Bundesländer mit Anträgen hier bei uns im österreichischen Nationalrat stehen und sagen: So, jetzt muss der Bund unsere Regionalbahnen finanzieren! (*Zwischenruf des Abg. Stögmüller [Grüne]*.) Ja, wir in Tirol finanzieren uns unsere Zillertalbahn, unsere Stubaitalbahn, die Achenseebahn (*weitere Zwischenrufe bei den Grünen*) und viele andere Strecken auch selber (Abg. **Tomaselli** [Grüne]: *Aber keine Regionalzüge, deshalb ...!*), sehr geehrte Frau Ministerin a. D. Es ist eine Frage der Gerechtigkeit, wenn wir darüber diskutieren. (*Ruf bei der FPÖ: ... Zillertalbahn ...! – Zwischenrufe bei den Grünen*.)

Ich weiß schon, dass Sie das jetzt nicht gerne hören, Frau Ministerin a. D., das hören Sie nicht gern (*Ruf bei den Grünen: ... deine eigenen Fraktionskollegen ...!*), aber es ist eine Tatsache – und das sage ich Ihnen als Tiroler einmal ganz klar ins Gesicht –, dass in den letzten Jahren Wien und der Großraum Wien infrastrukturell ausgehungert worden sind (*Zwischenruf des Abg. Koza [Grüne]*), das ist Faktum. Es ist wirklich so, dass die Landeskaiser sich alles wünschen konnten, mit dem Rahmenplan, dem Zielplan (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Na, eben nicht, bei der Autobahn!*), die Bestellungen abgegeben haben. Selbstkritisch sage ich: Ich war selbst im Landtag bei der einen oder anderen Bestellung dabei, wo ich mir keine Gedanken machen musste, wer denn das bezahlt, sondern das war ein Briefchen ans Christkindl – offensichtlich an Sie; zum Glück wurde nicht alles erfüllt.

Wenn wir jetzt aber hergehen und den S-Bahn-Ring in Wien ausbauen, die S45, da in die Planung kommen, betrifft das 70 000 Pendler:innen tagtäglich; die Regionalbahnen, über die wir jetzt diskutieren (*Zwischenruf des Abg. Lukas Hammer [Grüne]*), haben Passagierzahlen von teilweise unter 400 Passagieren

am Tag. – Da müssen wir schon am Ende des Tages die Kirche im Dorf lassen und einfach sagen: Es gibt da eine klare Kompetenzverteilung: Manche Sachen sind Gemeindethemen, wie zum Beispiel der Stadtgemeinde Linz, manche Sachen sind Landesthemen, wie zum Beispiel des Bundeslandes Oberösterreich, was die Finanzierung und die Planung anbelangt, und viele Sachen sind im Bereich des Herrn Verkehrsministers und des Bundes, aber da muss es auch eine Gerechtigkeit geben. Dazu stehen wir NEOS. – Danke für die Aufmerksamkeit. (*Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

16.17

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächste zu Wort gemeldet: Frau Klubobfrau Gewessler. Eingemeldete Redezeit: 4 Minuten. – Bitte, Frau Klubobfrau.

RN/93

16.17

Abgeordnete Leonore Gewessler, BA (Grüne): Herzlichen Dank, Herr Präsident! Lieber Herr Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Wir haben es schon gehört, es geht um die Bahn. Sie wissen, das ist eines meiner Herzensthemen auf ganz vielen Ebenen. Das Problem ist nur, dass wir heute leider keine positive Neuigkeit diskutieren, sondern wir diskutieren, dass das Kürzen der Bundesregierung eben auch die Bahn erreicht. Wir haben jetzt ein paar Reden gehört: Joachim Schnabel hat sich nach Kräften bemüht, das schönzureden, aber es bleibt halt leider das Kürzen bei der Bahn.

Der Rahmenplan, den wir heute hier diskutieren, sieht 2,3 Milliarden Euro weniger vor bis 2030, und darum geht es hier. Wir kürzen bei der Bahn (Abg. **Schnabel [ÖVP]: Nein!)**, und daran kann man leider nichts herumdeuteln. (*Beifall bei den Grünen.*)

Lukas Hammer hat es gerade gesagt: Großprojekte verzögern sich, ein paar haben Sie ja vorhin selber schon aufgezählt, aber auch die Regionalbahnen sind in Gefahr. Wenn man da reinkürzt, wenn man diese Projekte absagt – und das muss man leider so deutlich sagen –, wären das einschneidende Verschlechterungen und Kürzungen auf dem Rücken der Menschen in diesem Land.

Wen trifft das besonders hart? Das ist ja das, was mich verwundert!

(Zwischenruf des Abg. **Schnabel** [ÖVP].) Dominik Oberhofer hat mich ja jetzt fast verwundert, denn als Tiroler Regionalabgeordneter im Tiroler Landtag hat er noch andere Anträge gestellt; anders als das, was er jetzt hier auf der Bühne sagt. (Abg. **Tomaselli** [Grüne]: Oi! – Abg. **Oberhofer** [NEOS]: Ich habe dazugelernt!)

Wen trifft das besonders hart? – Die Menschen am Land! Die Menschen am Land! Also die ÖVP, die Bürgermeisterpartei, wie ihr euch immer selber nennt, kürzt bei den Menschen am Land (Abg. **Schnabel** [ÖVP]: Schauts einmal an, wie viel da investiert wird!), in den Regionen, und ich halte das wirklich für verkehrt. (Beifall bei den Grünen.)

Das ist leider ein Muster, das wir auch schon beim Budget gesehen haben: Wen trifft die Streichung des Klimabonus besonders hart? – Die Familie in der Region, ihr fehlt jetzt nämlich der Tausender im Geldbörsli. Diese Familien zahlen am meisten drauf, ihnen wird der Klimabonus weggenommen; mit dem neuen Rahmenplan nimmt man der Familie im Waldviertel oder im Linzer Umland oder in der Oststeiermark aber nicht nur den Klimabonus weg, sondern auch noch die Regionalbahn dazu. (Abg. **Stark** [ÖVP]: Die Thermenbahn ...) Das wichtige Wort in diesem Zusammenhang ist: will. Die Bundesregierung kommt mit dem neuen Rahmenplan und will ihnen die Bahn zusperren; sie muss nicht, sie will.

Das ist nämlich eine ganz bewusste Entscheidung von Schwarz-Rot-Pink, dass für die Regionalbahnen in diesem Rahmenplan nicht mehr genug Geld da ist. An

die Frächter aus Italien aber – da wäre ein Einsatz von Dominik Oberhofer gefragt –, die über den Brenner donnern, gehen Milliarden. Für die Regionalbahnen gibt es nichts, aber die italienischen Frächter, die über den Brenner fahren, subventioniert ihr weiter. (*Zwischenruf des Abg. Moitzi [SPÖ]*.)

Was steht auf dem Spiel? – Die Almtalbahn, die vielen Pendlerinnen und Pendlern im Raum Linz und Wels eine wichtige Versorgungsader ist und die Erholungsgebiete erschließt; die Mühlkreisbahn, die das westliche Mühlviertel mit Linz verbindet und durch stark wachsende Regionen führt – gerade die SPÖ müsste das wissen; Alois Stöger, der große Kämpfer für die Mühlkreisbahn, fehlt an dieser Stelle hier im Parlament, weil das dann da nicht so stehen würde –; die Hausruckbahn, eine ganz wichtige Zubringerstrecke für die Westbahn; die Thermenbahn – als Oststeirerin –: Das ist ein wirkliches Drama, wenn die jetzt tatsächlich gestrichen wird. (*Abg. Stark [ÖVP]: Die war schon bei dir, die Thermenbahn!* – *Abg. Moitzi [SPÖ]: ... das gibt es ja nicht, wenn es so wichtig war! ... ausbauen können!*)

Wen trifft es: Die Menschen dort vor Ort; die Alleinerzieherin, die eh schon keine Zeit mehr hat, die dann länger in die Arbeit braucht; die Schülerinnen und Schüler, die noch früher aufstehen müssen, damit sie in die Schule kommen; und die vielen Menschen, die in den vergangenen Jahren auf die Regionalbahnen umgestiegen sind, weil wir das Angebot verbessert haben. Die lassen Sie jetzt mit diesem Plan wieder im Stich. (*Beifall bei den Grünen.*)

Sozusagen frei nach Marie-Antoinette – oder eigentlich zitiere ich da wieder Dominik Oberhofer, der kriegt heute viel Aufmerksamkeit von mir –: Na, dann sollen die Leute halt mit dem Bus fahren, wenn sie keine Bahn mehr haben! – Die Vergangenheit lehrt uns: Wenn man die Regionalbahn streicht und auf den Bus umsteigt, dann sinken die Fahrgäste um bis zu 50 Prozent – dann sind die Fahrgäste um bis zu 50 Prozent gesunken! Aus diesen Fehlern der

Vergangenheit müssen wir lernen. Wir dürfen sie nicht mit Anlauf wieder wiederholen. (*Beifall bei Abgeordneten der Grünen.*)

Wir Grüne haben in den letzten fünf Jahren gemeinsam in der Regierung dafür gesorgt, dass der ÖBB-Rahmenplan mit dem notwendigen Geld – ja, mit dem notwendigen Geld! – ausgestattet wird. Wir haben damit den Menschen in den ländlichen Regionen die Sicherheit gegeben, dass sie besser ans Schienennetz angeschlossen werden. Wir haben in den letzten fünf Jahren dafür gesorgt, dass keine Regionalbahn mehr stillgelegt wurde, nach vielen, vielen Jahren, in denen man dort reingeholzt hat. (*Abg. Stark [ÖVP]: Die Thermenbahn war bei dir schon da!*)

Wenn die Bundesregierung genau dort wieder reinfährt, dann macht sie dieses Aufgebaute, dann macht sie genau das, woran wir die letzten Jahre gearbeitet haben, wieder kaputt. (*Abg. Schnabel [ÖVP]: Anscheinend nicht, sonst wäre es schon gebaut!*) Ich halte das wirklich für keine gute Verwendung, weder von Planungsressourcen noch von investiertem Steuergeld, das bislang schon reingegangen ist.

Ich kann allen nur versichern: Wir Grüne, wir halten zu den Menschen, auch in den Regionen. Wir werden nicht stillhalten sondern weiter dafür kämpfen, dass die Regionalbahnen eine gute Zukunft in diesem Land haben. – Danke. (*Beifall bei den Grünen.*)

16.22

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächste zu Wort gemeldet: Frau Abgeordnete Erasim. Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten. – Bitte schön, Frau Abgeordnete.

16.23

Abgeordnete Melanie Erasim, MSc (SPÖ): Vielen Dank, Herr Präsident!

Geschätzter Herr Bundesminister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Frau Abgeordnete Gewessler, ich kann Ihnen versichern, wir lassen nicht nur die breiten Schultern für das Budgetdesaster, das Sie uns hinterlassen haben, zahlen, auch die breiten Reifen zahlen mit der Erhöhung der Maut mehr, also verzapfen Sie hier bitte keine Unwahrheiten! (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der NEOS. – Rufe und Gegenrufe zwischen den Abgeordneten Gewessler [Grüne] und Krainer [SPÖ].*)

Zu Beginn meiner Rede zum ÖBB-Rahmenplan möchte ich ein von Herzen kommendes Dankeschön an all jene richten, die ihre Kompetenz, ihr Fachwissen und ihr Engagement in die Erstellung dieses Rahmenplans gelegt haben, denn damit wird gewährleistet, dass bis zum Jahr 2030 Planungssicherheit für die Bahn, für die Regionen und vor allem für die Fahrgäste herrscht.

Mit diesem Rahmenplan wird auch sehr klar zum Ausdruck gebracht, von welcher Investitionslokomotive Sie, Herr Bundesminister, der Triebfahrzeugführer sind. Herr Bundesminister, ich habe Ihnen im Ausschuss sehr gut zugehört und sehr positiv zur Kenntnis genommen, dass Sie einen gezielten Fokus darauf legen werden, das Erlebnis für Kundinnen und Kunden nachhaltig zu verbessern. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Wenn es gelingt, die durchschnittlichen 3,2 Milliarden Euro pro Jahr, die wir budgetiert haben, auch wirklich auf die Schiene zu bringen, dann bedeutet das die größte Investitionsoffensive aller Zeiten im Mobilitätsbereich. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Die Grünen beschweren sich hier und prognostizieren den Untergang des Mobilitätsabendlandes. Diese Plenarwoche haben wir überhaupt in allen Bereichen gehört, welche Themen nicht alle ganz, ganz dringend umgesetzt gehören (*Abg. Schwarz [Grüne]: Bist du schon mal mit dem Bus gefahren statt mit der Bahn?*), von denen wir die letzten fünf Jahre nur sehr wenig gehört haben. (*Abg. Schwarz [Grüne]: Ich empfehle dir den Bus, mit dem ganzen Verkehr! Viel Spaß dabei!*) Ich kann Ihnen versichern, das komplette Gegenteil ist der Fall.

Eines muss ich schon sagen: Wir können wirklich stolz darauf sein, unter so einem Budgetdruck solch ein Ergebnis zu liefern. Ich verstehe aber auch alle, die verärgert sind, wenn etwas nach hinten verschoben wird. Der Herr Bundesminister spürt auch sehr regelmäßig den Druck, wenn ich – als Weinviertler Abgeordnete – sage, da müssen wir ganz großes Augenmerk darauf legen, dass diese Projekte dann auch wirklich umgesetzt werden. (*Beifall bei der SPÖ sowie des Abg. Oberhofer [NEOS]. – Abg. Schwarz [Grüne]: Ein Bus wäre auch geschickt!*)

Wenn hier seitens der Grünen ständig versucht wird, Straße und Schiene gegeneinander auszuspielen, sei euch eines ins Stammbuch geschrieben: Nur dann, wenn man Mobilität gesamtheitlich denkt, funktioniert sie auch. – All jenen kann ich versichern (*Zwischenruf des Abg. Lukas Hammer [Grüne]*), dass es in dieser Regierungsperiode die klare politische Entscheidung gibt (*Abg. Schwarz [Grüne]: Welche Autobahn dreht ihr ab?*), Mobilitätsplayer nicht gegeneinander auszuspielen. (*Abg. Lukas Hammer [Grüne]: SPÖ-Diesel!*) Ganz im Gegenteil, das Motto lautet Kooperation statt Konkurrenz. (*Abg. Darmann [FPÖ]: Ihr seid ganz Kärnten in den Rücken gefallen durch die Verschiebung der Gütertrasse Wörthersee!*) Mit der Gewichtung 1,7 Milliarden Euro für die Straße und 3,2 Milliarden Euro für die Schiene gehen wir auch den richtigen Weg in Richtung Klimaneutralität.

Abschließend möchte ich allen Kolleginnen und Kollegen der ÖBB, die tagtäglich im Einsatz sind, dass Sie, geschätzte Damen und Herren, so oft wie möglich pünktlich, sicher und in sauberen Zügen an Ihr Ziel kommen, ein von Herzen kommendes Dankeschön sagen. – Danke schön. (*Beifall bei der SPÖ, bei Abgeordneten der ÖVP sowie des Abg. Oberhofer [NEOS].*)

16.26

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als nächster Redner zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Schiefer. Eingemeldete Redezeit: 5 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/95

16.26

Abgeordneter Mag. Arnold Schiefer (FPÖ): Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Grundsätzlich vorweg: Der Rahmenplan ist ein ausgezeichnetes Instrument. Andere Staaten beneiden uns um dieses Instrument. Wir schaffen es so, dass wir den Baufortschritt bei großen Infrastrukturvorhaben sicherstellen, auch wenn es einen Wahltermin oder eine längere Regierungsbildung gibt.

Beispiel: Die Deutschen haben jetzt noch nicht einmal ein Budget, mit dem sie dann ihr Konjunkturpaket starten wollen – darum komme ich auch ein bisschen für den Hintergrund dazu. Wir alle schauen in die Bundesrepublik hinüber, denn wir wissen, es werden 500 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt. Aber es muss ein Projekt geplant sein, es muss ein Projekt genehmigt werden, es muss ein Projekt ausgeschrieben werden und dann muss es gebaut werden. Darum erwarte ich mir die nächsten zwei bis drei Jahre relativ wenig an konjunkturüberschwappenden Impulsen für Österreich. Darum ist unser Programm zum Ausbau der Schiene umso wichtiger.

Wir sind der Meinung – und haben das auch kommuniziert –, dass ein bisschen Verschiebungen und Glättungen durchaus okay sind, nicht zuletzt, weil man es auch nicht umsetzen konnte. Wir stehen auch zu dieser Position, Kollege Moitzi, und zwar die gesamte Fraktion. Aber es gibt einen Punkt drinnen, der uns ein bisschen kritisch macht, und das ist die unglückliche Diskussion um die Nebenbahnen. Wir sagen, sie ist auch ein bisschen zum falschen Zeitpunkt gewesen, wir wissen aber, es hat bereits Gespräche gegeben.

Kollegin Gewessler, wir werden also auch für die Nebenbahnen kämpfen, auch für die Almtalbahn – dort bin ich Anrainer –, keine Frage. Wir setzen aber im Moment nicht auf Kampf, sondern auf Dialog. Wir werden mit dem Herrn Bundesminister und mit den Landesräten entsprechende Gespräche führen, weil wir glauben, dass das zielführender sein wird.

Ich befürchte – und das gebe ich Ihnen bitte noch vor der Sommerpause mit; ich weiß, jetzt sind alle ein bisschen erschöpft, es ist Sommer, man hat ein Budget gemacht, man hat eine Menge Anträge beschlossen und vieles auf den Weg gebracht – im Herbst wird man massiv nachschärfen müssen. Wenn man sich den jetzigen Budgetvollzug anschaut, sieht man, dass wir auf einem schlechteren Kurs sind als letztes Jahr. Wir haben bereits im Mai wieder 10 Milliarden Euro neue Schulden aufgerissen. Es wird im Herbst sicherlich einiges brauchen, um da auch konjunkturelle Impulse zu setzen.

Mit konjunkturellen Impulsen meine ich, dass es darum geht, dass die ÖBB, die Asfinag, aber auch die Bundesimmobiliengesellschaft, die BIG, angehalten werden, dass sie verstärkt in kleinere Bauvorhaben gehen, Sanierungen, Fotovoltaikanlagen, alles das, was Beschäftigung in den Gemeinden schafft.

Man wird auch den Gemeinden ein bisschen unter die Arme greifen müssen, damit sie da kofinanzieren können, weil diese Beschäftigung in der Fläche momentan völlig zusammenbricht. (Abg. **Kogler** [Grüne]: Völlig richtig!) Wir

werden bis Ende dieses Jahres weitere Pleitewellen erleben, Bauträger, Baunebengewerbe et cetera, wenn wir da keine Impulse setzen. Ich habe das Kollegen Marterbauer auch schon im Ausschuss gesagt, dass dementsprechend etwas gesetzt werden muss.

Wenn Sie jetzt natürlich sagen: Da kann man sich als Opposition leicht rausstellen und Impulsprogramme fordern, wenn gerade dieser schwarz-grüne Scherbenhaufen zum Wegräumen ist!, und fragen, wie das gehen könnte, möchte ich hier auch einen Lösungsvorschlag bringen:

Erstens: die Stimulierung der privaten Investitionen. Noch einmal: Investitionsfreibeträge, vorzeitige Abschreibungen, da kann man im Herbst etwas machen, das rechnet sich über die Periode selbst.

Weiters könnte man natürlich diese Investitionen bei der Bundesimmobiliengesellschaft, bei der Asfinag et cetera ein bisschen umgruppieren und vielleicht auch noch das eine oder andere ein bisschen glätten und verschieben. Ich sage Ihnen dazu, warum ich da so locker drübergehe: Wir diskutieren hier virtuell. Was 2028 wirklich im Vollzug bei diesen Baumaßnahmen ausgegeben sein wird, wird etwas ganz anderes sein, als jetzt in dem Plan drinnen steht. Darum braucht man sich darum nicht so genau zu kümmern. 100 Millionen Euro auf oder ab 2028, die könnte man jetzt schon umschichten, weil es vollkommen egal sein wird. Das ist virtuelles Geld. (Abg. **Krainer [SPÖ]: Ist nicht virtuell!**)

Das dritte Thema und ganz wichtig ist hier - - (Abg. **Krainer [SPÖ]: Am Ende ist es echt!**) - Für mich ist das jetzt noch virtuell, was 2028 ausgegeben wird. (Abg. **Krainer [SPÖ]: Ja, aber am Ende ist es schon echt!** – Zwischenruf des Abg. **Schnabel [ÖVP]**.)

Das dritte Thema sind natürlich – und genauso virtuell bitte – die aktuell geplanten Ausgaben im Verteidigungsbudget. Auch da könnte man jetzt 100 Millionen Euro, 150 Millionen Euro runternehmen und damit die Wirtschaft stimulieren. Das werden wir brauchen, denn ansonsten werden zwar die Steuereinnahmen aufgrund der Inflation steigen, der Mehrwertsteuer et cetera, aber die Inflation wird das auffressen, ist der Treiber dahinter. Die Ausgaben fürs Sozialbudget, vor allem für die Arbeitslosigkeit, wird das wieder konsumieren.

Darum unser Wunsch: Nachdem jetzt schon das EU-Defizitverfahren in Kauf genommen worden ist, könnte man hier durchaus noch umgruppieren und darauf achten, dass regionale Baumaßnahmen stattfinden, weil uns andernfalls im Herbst eine große Pleitewelle folgen wird und wir auch die Budgetziele sowieso nicht erreichen werden, weil dann einfach Konkurse stattfinden.

Einen kleinen Wunsch noch vor dem Sommer, nachdem ich jetzt drei Tage wirklich brav zugehört habe (*Ruf bei der ÖVP: Brav!*): Es ist richtig, dass die FPÖ oft pointiert formuliert, manchmal ein bisschen hart formuliert, das ist aber auch die Aufgabe der Opposition. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Jetzt kann man darüber diskutieren, ob man manchmal übers Ziel hinausschießt (Abg. **Hanger** [ÖVP]: *Arnold, du bist ja eine Ausnahme!* – Abg. **Kogler** [Grüne]: *Eine Leuchte unter den ...!*), aber wenn jetzt immer wieder eingefordert wird, dass wir uns ein bisschen mäßigen sollen, muss ich sagen: In den letzten drei Tagen habe ich hier von den Regierungsparteien Ausführungen gehört, da war einiges dabei! Wenn man da jetzt etwas herausnimmt, zum Beispiel das Thema Mikroplastik im Hirn und so, das waren Themen, wo ich sage, die weisen unmittelbar auf Demenz hin. – Bitte nachdenken! Wenn alle bei den Worten ein bisschen abrüsten, dann könnten wir vielleicht im Herbst auch gemeinsame Beschlüsse fassen (Abg. **Hanger** [ÖVP]: *Mit den eigenen Kollegen schon geredet?!*) und vielleicht wäre dann

auch ein Beschluss beim Energiegesetz oder Ähnliches möglich. (*Ruf bei der ÖVP: Mit Ihrem Klubobmann schon geredet?! – Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Darum wünsche ich Ihnen einen schönen Sommer – alle ein bisschen zurückgehen, entspannen, vielleicht das eine oder andere Glas Wein miteinander trinken, vielleicht auch mit Kollegen von einer anderen Fraktion, und im Herbst mit neuer Kraft in die neue Saison. – Danke schön. (*Beifall bei der FPÖ und bei Abgeordneten der NEOS.*)

16.33

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Jetzt hat der Herr Bundesminister um das Wort gebeten. – Herr Bundesminister Hanke, ich darf es Ihnen erteilen. Bitte schön.

RN/96

16.33

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Herr Präsident! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Zuseherinnen und Zuseher! Ich darf Ihnen sagen: Es gibt ein Rekordbudget für die ÖBB. Auf das dürfen wir alle hier massiv stolz sein. 3,2 Milliarden Euro pro Jahr in den Bahnsektor zu investieren – investieren, nicht instand halten, investieren –, ist eine unglaubliche Aufgabe. Ich möchte jetzt schon, vom ÖBB-Vorstand bis hinunter zu allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, meinen Dank aussprechen, wenn dieses Vorhaben gelingt – und es wird gelingen, dafür werden wir Sorge tragen. (*Beifall bei SPÖ, ÖVP und NEOS.*)

Diese 3,2 Milliarden Euro führen für die gesamte Periode zu rund 20 Milliarden Euro Investment. Das bedeutet, dass alle Projekte, die auf der Schiene sind, umgesetzt werden. Aber ja, es ist richtig, wir müssen auch ein Budget sanieren. Und ja, es ist richtig, man muss auch immer wieder im Mobilitätsbereich

optimieren. Dieses Optimieren ist etwas, das uns von Monat zu Monat begleiten wird, dem fühlen wir uns natürlich verpflichtet.

Ich sehe die kommende Aufgabe als eine massiv spannende an. Wir alle wissen, dass es der Standort Österreich brauchen kann, Investitionen jetzt in diesem Moment zu setzen, in einer Zeit, in der es langsam wieder aufwärts geht. Wir können mit einer ÖBB dafür Sorge tragen, dass die Geschwindigkeit und das Tempo wieder aufgenommen werden und dass wir Österreich gut durch schwierige Zeiten bringen werden. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Ich darf auch eines sagen: Das Zielnetz 2040 plus ist etwas, das andere europäische Staaten nicht haben. Wir haben diese langfristige Planungslogik. Die sichert auch allen Österreicherinnen und Österreichern in den Bundesländern, dass mit diesem Vorhaben auch auf regionaler Ebene ordentlich umgegangen wird. (*Abg. Darmann [FPÖ]: Bei uns nicht!*) Und ja, es ist richtig, ich werde in den Bundesländern jedes Gespräch führen und werde versuchen, bestmöglich für alle das Mobilitätsanliegen, das jeder von uns hat, auch so in die Umsetzung zu bringen. (*Abg. Darmann [FPÖ]: In Kärnten wirst ausgebremst!*)

In diesem Sinn bin ich beim Vorredner: Ich wünsche einen guten, einen schönen Sommer – aber ich weiß, es wird ein intensiver Sommer für uns alle werden. Wir werden uns bemühen, all das zu tun, was wir hier einmal in Zahlenwerk gegossen haben, nämlich reale Wirtschaftspolitik zu machen. Sie dürfen sicher sein, Sie haben mich an Ihrer Seite. – Ich danke Ihnen sehr. (*Beifall bei SPÖ, ÖVP und NEOS.*)

16.36

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Danke, Herr Bundesminister.

Als nächster Redner zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Brandweiner.

Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten.

RN/97

16.36

Abgeordneter Lukas Brandweiner (ÖVP): Danke schön, Herr Präsident!

Geschätzter Herr Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher auf der Galerie und zu Hause vor den Bildschirmen! Zunächst darf ich mich sehr herzlich bei Ihnen bedanken, Herr Minister. Sie haben gleich agil losgelegt und haben auch in den Ausschüssen immer ein offenes Ohr für uns gehabt. Sie präsentieren heute wirklich einen großartigen Rahmenplan: immerhin 20 Milliarden Euro in den nächsten Jahren, meine Vorredner haben es angesprochen. Es wird eine Herausforderung, das alles auf den Boden zu bringen.

Es freut mich, dass wir hier im Haus auch eine so große Einigkeit haben. Von links bis rechts sind alle dabei, jeder betont, wie wichtig öffentlicher Verkehr ist und dass wir in die Schiene investieren müssen. Das finde ich großartig. Natürlich ist es Teilen der Opposition ein bisschen zu wenig oder geht es zu wenig schnell, das ist auch in Ordnung. Aber, geschätzte Frau Kollegin Gewessler, Sie haben es selbst richtig gesagt: Vergleichen wir doch am Ende die Ist-ist-Zahlen, wie viel wirklich umgesetzt worden ist, wie viel wirklich investiert worden ist.

Das, was mich eher ein bisschen verärgert, ist: Wir hätten vielleicht auch in die Straße mehr investieren müssen. Da wurde vieles blockiert, gerade wenn ich an die S 8 in meinem Heimatbundesland denke. Auch das wäre für die Region so wichtig gewesen, um wirklich auch - - (Abg. **Gewessler** [Grüne]): *Bundesverwaltungsgericht! Das hat nichts mit mir zu tun!* - Nein, das hat schon auch ein bisschen etwas damit zu tun, Frau Gewessler, denn wir könnten schon

lange den Baubeginn gehabt haben, und es wäre eine wahnsinnige Entlastung für die Bevölkerung im Marchfeld, aber gut. (*Beifall bei Abgeordneten der ÖVP.* – *Abg. Gewessler [Grüne]: Gerichtlich zurückverwiesen! Nicht genehmigungsfähig!*)

Frau Gewessler, Sie können sich gerne noch einmal zu Wort melden. Wie gesagt, ich habe da wirklich Investitionen vermisst. Allein, wenn ich mir die aktuellen Zahlen anschau: 60 Prozent der neu zugelassenen Fahrzeuge haben einen alternativen Antrieb. Dürfen die nicht auf einer Straße fahren, Frau Kollegin? Was tun wir denn dann in ein paar Jahren? Ich glaube, wir müssen auch in Straße investieren und nicht nur in Schiene. (*Beifall bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Sie verzeihen den kurzen Exkurs. Wir sind gerade bei den Investitionen in die Schiene. Als Waldviertler freut es mich natürlich auch, dass in die Franz-Josefs-Bahn weiter investiert wird, bis 2028 Modernisierung, selektiv zweigleisiger Ausbau. Das ist wichtig für eine schnellere Fahrt und vor allem auch für bessere Taktungen. Auch die Kamptalbahn soll modernisiert werden. Bahnhöfe sind dabei im Paket. (*Zwischenrufe der Abgeordneten Gewessler [Grüne] und Darmann [FPÖ].*) Es tut sich einiges, dafür möchte ich auch wirklich Danke sagen.

Nur eines darf ich noch mitgeben – wir haben persönlich schon darüber gesprochen –: Sicherheit ist ein wichtiges Thema bei der Schiene, aber gerade die Eisenbahnkreuzungsverordnung ist eine enorme Herausforderung für unsere Gemeinden, gerade auch im Waldviertel und eigentlich in ganz Österreich, denn es gibt viele Gemeinden, die da wirklich viel Geld in die Hand nehmen müssen, Geld, das gerade nicht da ist. Betreffend Eisenbahnkreuzungen, an denen nicht viel gefahren wird, ist das wirklich schwierig und stößt teilweise auf Unverständnis. Es ist ja nicht nur die Errichtung, auch die laufenden Kosten sind wirklich eine enorme Herausforderung für unsere Gemeinden.

Ich bitte, dass man sich das wirklich gemeinsam noch einmal anschaut.

Vielleicht gibt es auch günstigere Lösungen, aber daran müssen wir auf jeden Fall in den nächsten Jahren arbeiten. – Vielen Dank. (*Beifall bei der ÖVP.*)

16.39

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als nächster Redner zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Schroll. Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/98

16.40

Abgeordneter Alois Schroll (SPÖ): Danke, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Geschätzte Zuhörerinnen und Zuhörer! Österreich – das darf man zu Beginn meiner Rede hier sagen – ist und bleibt nach wie vor ein Vorzeigeland, was den öffentlichen Verkehr, ganz besonders aber auch das Bahnnetz und den Bahnausbau betrifft. Die Österreicherinnen und Österreicher sind regelmäßig auf den ersten Plätzen, was die gefahrenen Kilometer und auch die Zufriedenheit mit dem österreichischen Bahnnetz und dem Angebot dazu betrifft.

Damit diese Qualität auch weiterhin aufrechterhalten werden kann, müssen wir natürlich investieren, und auch wenn die Republik sparen muss – man kann es wirklich nicht oft genug sagen: nicht weil wir es wollen, sondern weil wir müssen –, wird der Ausbau des öffentlichen Verkehrs weiterhin vorangetrieben. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Geschätzter Herr Bundesminister, du hast es angesprochen: Ein Rekordbudget steht dafür zur Verfügung. Der neue Rahmenplan der ÖBB sieht ein Investitionsvolumen von knapp 20 Milliarden Euro vor, über 3,2 Milliarden Euro pro Jahr – das haben wir schon gehört. Diese Summe wird nicht nur in die

Instandhaltung investiert, sondern auch in neue Angebote für die Bevölkerung. Ich denke da etwa an die große Offensive der ÖBB bezüglich neuer Züge. So gibt es neue Garnituren für Regionalverbindungen, aber etwa auch nagelneue Railjet-Garnituren, die ja erst kürzlich vorgestellt wurden und bereits im Anrollen sind. Wir sehen also, die Bundesregierung steht voll und ganz zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs und zur Instandhaltung des Verkehrsnetzes in unserem Land.

Weil vonseiten der FPÖ, aber auch von den Grünen hier immer wieder die Kritik kommt, wir würden in diesem Bereich so viel einsparen: Sowohl der Rahmenplan unter dem blauen Minister Hofer als auch der Rahmenplan unter der grünen Frau Ministerin Leonore Gewessler war deutlich niedriger. Er umfasst jetzt, liebe Leonore, um 21,5 Prozent mehr als der letzte Rahmenplan – das ist eine Tatsache. (*Beifall bei der SPÖ. – Abg. Gewessler [Grüne]: Nein, nein! Das stimmt nicht!*)

Daher möchte ich auch dir, lieber Herr Bundesminister, deinem Team und auch den ÖBB sehr herzlich danken, ich möchte euch für die offene Kommunikation in den letzten Wochen und Monaten danken. Warum sage ich das? – Natürlich macht der Sparzwang auch vor den ÖBB nicht halt, und es muss natürlich auch angesprochen werden: Projekte werden nicht gestrichen, sondern zeitlich etwas nach hinten verlegt, wie ich schon erwähnt habe, weil Österreich sparen muss.

Ich werde jedenfalls auch in Zukunft darauf achten, dass die Versprechungen, gerade was die Regionalbahnen betrifft – wie in meinem Fall die Elektrifizierung der Erlauftalbahn –, aber auch den Ausbau der Barrierefreiheit von Bahnhöfen auf der Westbahn, eingehalten werden. Da haben wir aber bereits sehr gute Gespräche geführt, und dafür möchte ich auch danken.

Zum Schluss möchte ich sagen, wenn ich in den Sektor der FPÖ schaue: Es hat mich jetzt bei Kollegen Manuel Pfeifer gefreut, dass es bei euch im Sektor der

FPÖ nicht nur Verschwörungstheoretiker gibt. Kollege Pfeifer hat sich im Zusammenhang mit der Elektrifizierung auch Sorgen wegen des CO₂-Ausstoßes und wegen des Klimawandels gemacht – ein sehr guter Ansatz, weiter so, geschätzte Damen und Herren! (Beifall bei der SPÖ sowie des Abg. **Lausch** [FPÖ].)

So werden wir den Rahmenplan umsetzen, und so werden wir den Klimaschutz in Österreich vorantreiben. – Herzlichen Dank. (Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)

16.43

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Servus. – Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten für Sie. Bitte schön, Herr Abgeordneter.

RN/99

16.43

Abgeordneter Mag. Harald Servus (ÖVP): Danke schön. – Sehr geehrter Herr Präsident! Geschätzter Herr Bundesminister! Hohes Haus! Mein kleiner dreijähriger Jakob hat mir heute seine Lieblingslokomotive (eine Spielzeuglokomotive mit der Figur Opa Wutz darauf in die Höhe haltend) mitgegeben. Wer nicht so ganz im Thema drin ist: Das sind Opa Wutz und seine Gertrude.

Meine Damen und Herren, beginnen wir mit ein bisschen Geschichte: Man kann sagen, dass Österreich auf eine 200-jährige erfolgreiche Eisenbahngeschichte zurückblickt, denn im Juli 1825, also vor ziemlich genau 200 Jahren, startete der Bau der Pferdeeisenbahn Linz–Budweis. Seitdem haben zahllose österreichische Techniker, Ingenieure, Architekten bei diesem Verkehrsmittel Großartiges geleistet. Ich denke da als Niederösterreicher natürlich zum Beispiel an die Semmeringbahn von Carl Ritter von Ghega, die ab 1842 als erste

Gebirgsbahn der Welt errichtet wurde und heute verdientermaßen Unesco-Weltkulturerbe ist.

Meine Damen und Herren, wir können heute auf einem großartigen historischen Erbe aufbauen, und wir tun das in großem Verantwortungsbewusstsein gegenüber unseren natürlichen und auch finanziellen Ressourcen. Wir agieren vorausschauend und planen langfristig bis 2030 und auch darüber hinaus. Wir haben dabei die großen Verkehrsachsen, die es eigentlich schon seit dem Mittelalter gibt, im Auge: die Nord-Süd-Verbindungen Brenner, Tauern, Semmering. Wir knüpfen da mit den großen Bauvorhaben an, vor allem mit den großen Tunnelbauten.

Wir werden in den nächsten Jahren die Reise- und Transportgeschwindigkeit erheblich verbessern. Zusätzlich geht es um Lückenschlüsse, aber – das sage ich auch sehr deutlich – uns sind auch die Regionalbahnen sehr wichtig. Der Rahmenplan ist zweifellos ambitioniert.

Meine Damen und Herren, wir können auf vieles in dieser Republik stolz sein, auch wenn uns manche Parteien immer etwas anderes einzureden versuchen. Besonders stolz können wir, Herr Bundesminister, auf unser Eisenbahnwesen sein. Wir sind innerhalb der EU Europameister, wir investieren pro Kopf am meisten in die Bahn, fast dreimal so viel wie unsere deutschen Nachbarn. Ich denke, das verdient einen Applaus. (*Beifall bei der ÖVP sowie bei Abgeordneten von SPÖ und NEOS.*)

Wir können auf noch etwas stolz sein: dass unsere Schienenindustrie Weltruhm genießt. Beim Export von Schienenfahrzeugen nimmt Österreich weltweit nach Deutschland, China und den USA den vierten Platz ein. Der Marktanteil unserer Produkte – made in Austria – am Welthandel liegt bei über 8 Prozent. Ich denke, das ist eine stolze Leistung für so ein kleines Land. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

Zum Schluss ein paar beeindruckende Zahlen: Mit 34 000 Beschäftigten und einer Bruttowertschöpfung von 3 Milliarden Euro ist unsere Bahnindustrie ein echter Zukunftsmotor für Österreich. Meine Damen und Herren, seien wir gemeinsam stolz auf unsere Bahnindustrie und investieren wir weiter (*die Spielzeuglokomotive noch einmal in die Höhe haltend*) in die Zukunft! – Vielen Dank. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

16.47

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Harrer. Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten. – Bitte schön, Herr Abgeordneter, Sie gelangen zu Wort.

RN/100

16.47

Abgeordneter Mag. (FH) Peter Manfred Harrer (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Geschätzte Zuschauerinnen und Zuschauer! Hohes Haus! Das Thema der Digitalisierung ist heute weit mehr als ein Schlagwort: Es ist ein Schlüssel im Allgemeinen, aber natürlich speziell für eine moderne, sichere und klimafreundliche Bahn.

Die ÖBB sind in diesem Bereich federführend und sehr aktiv. Als gutes Beispiel kann man nennen, dass die EU-Kommission Österreich vergangene Woche im Rahmen des Programms Connecting Europe Facility for Transport 74,4 Millionen Euro für die Digitalisierung und die technische Anschlussfähigkeit unseres Schienennetzes zugesprochen hat. Insgesamt fließen über 86 Millionen Euro in Projekte mit starker österreichischer Beteiligung. Das ist nicht nur ein europäischer Schulterschluss, sondern das ist auch ein starkes Signal für nachhaltige Mobilität und ein Zeichen dafür, dass Österreich als Bahnstandort europäische Spitzenqualität liefert.

Auch national setzen wir mit dem ÖBB-Rahmenplan 2025–2030 konsequent auf Digitalisierung. Ein zentraler Meilenstein ist das neue europaweit harmonisierte Zugfunksystem FRMCS. Es revolutioniert die Kommunikation zwischen Lokführenden und Infrastruktur – schneller, sicherer und EU-kompatibel. Damit stärken wir die Betriebssicherheit im täglichen Bahnverkehr.

Ebenso wichtig sind die modernen elektronischen Stellwerke, die künftig den Fahrbetrieb intelligent steuern. Das reduziert Verspätungen und verbessert die Reaktionsfähigkeit bei Störungen – für mehr Verlässlichkeit auf der Schiene. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Digitalisierung ist aber auch soziale Verantwortung. Moderne Bahnhöfe bieten digitale Orientierungshilfen für Menschen mit Seh- und Hörbeeinträchtigungen, intuitive Ticketlösungen per App und automatisierte Ansagen. Darüber hinaus ist Digitalisierung ein entscheidender Hebel für den Klimaschutz. Digitale Energiemanagementsysteme reduzieren den Stromverbrauch, intelligente Planung verhindert Leerfahrten, erhöht die Auslastung der Züge und senkt CO₂-Emissionen. Wer in Digitalisierung investiert, investiert gleichzeitig in den Klimaschutz. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Nicht zuletzt sichert die Digitalisierung auch die Arbeitsplätze der Zukunft. Ein modernes Bahnsystem braucht Fachkräfte, IT, Data-Science, Bahntechnik. Der ÖBB-Rahmenplan fördert gezielt Aus- und Weiterbildung im Bereich digitale Bahninfrastrukturen. Damit schaffen wir qualifizierte Jobs und stärken unseren Standort nachhaltig. Die SPÖ wird diesen Weg konsequent mit dem Ziel weitergehen, die Mobilitätswende sozial gerecht, digital klug und klimafreundlich zu gestalten. – Danke. *(Beifall bei der SPÖ.)*

16.50

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Zu Wort ist dazu niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Wünscht der Herr Berichterstatter das Wort? – Das ist nicht der Fall.

RN/101

Abstimmung

RN/101.1

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Wir kommen jetzt zur Abstimmung über den Antrag des Ausschusses für Verkehr und Mobilität, den vorliegenden Bericht III-173 der Beilagen zur Kenntnis zu nehmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für dessen Kenntnisnahme eintreten, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist **mehrheitlich angenommen**.

RN/101.2

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Mag. Lukas Hammer, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Regionalbahnen attraktivieren statt zusperren“.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für den Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die **Minderheit, abgelehnt**.