

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 Planungsakzente. 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 Bahnhofsmmodernisierungen 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 Verkehrsdienstevertrag. 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.