



Parlament
Österreich

Parlamentsdirektion

Stenographisches Protokoll

Plenarsitzung

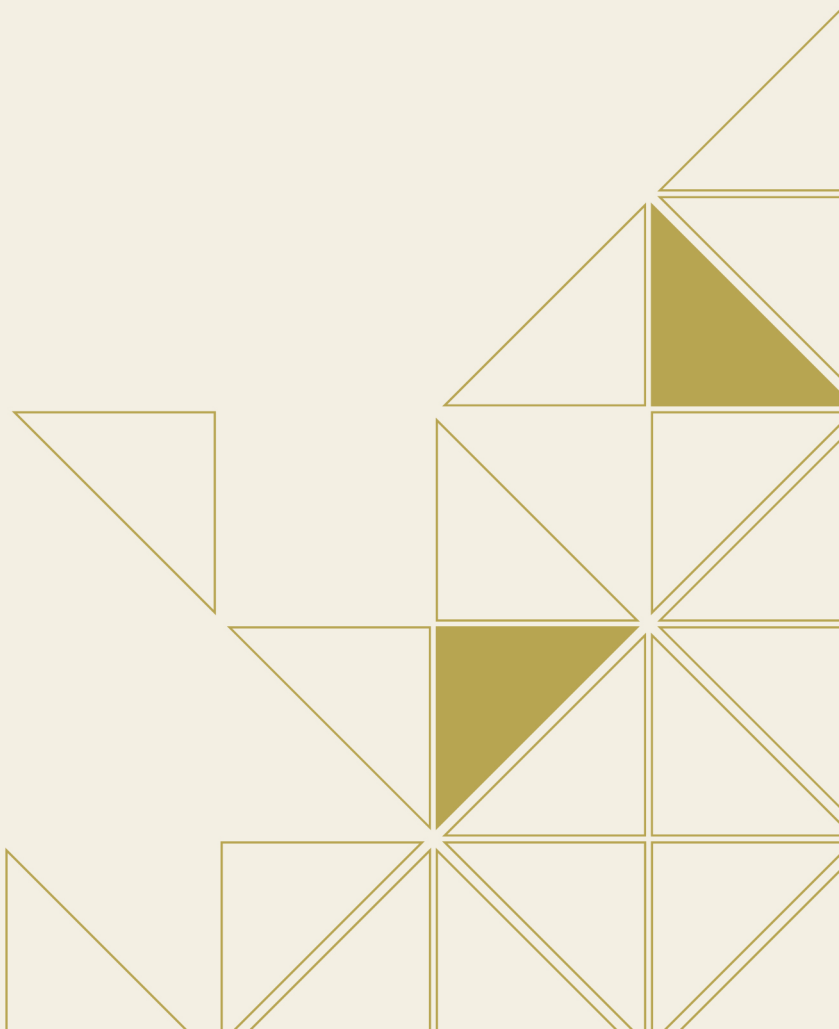
48. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

22. Oktober 2025

XXVIII. Gesetzgebungsperiode

Nationalratssaal

Abteilung 1.4/2.4
Stenographische Protokolle



Stenographisches Protokoll

48. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XXVIII. Gesetzgebungsperiode

Mittwoch, 22. Oktober 2025

[Tagesordnung](#)

Bericht des Geschäftsordnungsausschusses gemäß § 33 Abs. 6 GOG-NR über
das Verlangen auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses gemäß
§ 33 GOG-NR betreffend Klärung politischer Einflussnahme auf Ermittlungen in
der Causa Pilnacek (Pilnacek-Untersuchungsausschuss) (2/US)

Inhaltsverzeichnis

Wortmeldungsarten

- bg Begründung eines Dringlichen Antrages oder einer kurzen Debatte in einer Plenarsitzung
 - sr Stellungnahme eines Regierungsmitglieds in einer Aktuellen Stunde, Aktuellen Europastunde oder bei einer Dringlichen Anfrage bzw. einem Dringlichen Antrag
 - tb Tatsächliche Berichtigung in einer Plenarsitzung
 - wm Wortmeldung in einer Plenarsitzung
-

RN Randnummer

Zitierbeispiel: Sten. Prot. NR 28. GP, 11. Sitzung, 7.3.2025, RN 8

Impressum

Parlamentsdirektion
1017 Wien

Layout: Georg Kaar

Sitzungsbeginn

10 Uhr.....[RN/1](#)

Sitzungsende

15.44 Uhr.....[RN/33](#)

Personalien

Verhinderungen.....[RN/2.1](#)

Geschäftsbehandlung

Sitzungsunterbrechung.....[RN/3](#) [RN/5](#)

Bundesregierung

Vertretungsschreiben.....[RN/2.2](#)

Ausschüsse

Zuweisungen.....[RN/2.4](#)

Dringliche Anfrage

der Abgeordneten Leonore Gewessler, BA, Kolleginnen

und Kollegen an den Bundesminister für Innova-

tion, Mobilität und Infrastruktur betreffend „Milliar-

den für die Zukunft statt für die Zerstörung der

Natur“ (3785/J).....[RN/6](#) [RN/6.1](#)

Begründung: Leonore Gewessler, BA (Grüne) | bg |.....[RN/7](#)

Bundesminister Peter Hanke | sr |.....[RN/8](#)

Debatte:

Mag. Werner Kogler (Grüne) wm 	RN/9
Thomas Spalt (FPÖ) wm 	RN/10
Mst. Joachim Schnabel (ÖVP) wm 	RN/11
Wolfgang Moitzi (SPÖ) wm 	RN/12
Michael Bernhard (NEOS) wm 	RN/13
Dr. Elisabeth Götze (Grüne) wm 	RN/14
Maximilian Weinzierl (FPÖ) wm 	RN/15
Dr. Gudrun Kugler (ÖVP) wm 	RN/16
MMag. Pia Maria Wieninger (SPÖ) wm 	RN/17
Mag. (FH) Janos Juvan (NEOS) wm 	RN/18
Mag. Dr. Jakob Schwarz, BA (Grüne) wm 	RN/19
Mag. Harald Schuh (FPÖ) wm 	RN/20
Mag. Harald Servus (ÖVP) wm 	RN/21
Melanie Erasim, MSc (SPÖ) wm 	RN/22
Dominik Oberhofer (NEOS) wm 	RN/23
Dr. Elisabeth Götze (Grüne) tb 	RN/24
Markus Leinfellner (FPÖ) wm 	RN/25
Andreas Ottenschläger (ÖVP) wm 	RN/26
Mag. Dr. Martin Graf (FPÖ) wm 	RN/27
Mag. Lukas Hammer (Grüne) wm 	RN/29
Kai Jan Krainer (SPÖ) wm 	RN/30

Entschließungsantrag der Abgeordneten Leonore
Gewessler, BA (Grüne), Kolleginnen und
Kollegen betreffend „Lobauautobahn‘ S 1: Umset-
zung der Erkenntnisse aus der Strategischen
Prüfung Verkehr zur S 1 statt leichtfertige Aufnahme
in ein Bauprogramm“ – Ablehnung [RN/14.1](#) [RN/14.2](#) [RN/31.1](#)

Entschließungsantrag der Abgeordneten Christian
Hafenecker, MA (FPÖ), Kolleginnen und Kolle-
gen betreffend „Wichtige Straßenbauprojekte jetzt
umsetzen“ – Ablehnung [RN/15.1](#) [RN/15.2](#) [RN/31.2](#)

Verhandlungen

Bericht des Geschäftsordnungsausschusses gemäß § 33 Abs. 6 GOG-NR
über das Verlangen auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses
gemäß § 33 GOG-NR betreffend Klärung politischer Einflussnahme auf
Ermittlungen in der Causa Pilnacek (Pilnacek-Untersuchungs-
ausschuss) (2/US / 256 d.B.) [RN/4](#)

Einsetzung des Pilnacek-Untersuchungsausschusses gemäß § 33 Abs. 9
GOG mit 22. Oktober 2025, 12.47 Uhr [RN/4.1](#)

Anhang [RN/34](#)

Eingebracht wurden

Berichte

Bericht nach § 3 Abs. 5 des Bundesgesetzes über die Errichtung des COVID-19-
Krisenbewältigungsfonds für das Kalenderjahr 2025 (Jänner bis Juni 2025,
inkl. Darstellung der Gesamtkosten von 2020 bis Juni 2025), vorgelegt von der

Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz (III-244 d.B.)

Bericht des Bundesministers für Finanzen über wirksame Maßnahmen zur Korrektur des übermäßigen Defizits (III-245 d.B.)

Anträge der Abgeordneten

Barbara Neßler, Kolleginnen und Kollegen betreffend Aufnahme von Gesprächen und Sicherstellung der vollständigen Nutzung der Mittel aus der 15a-Vereinbarung Elementarpädagogik (557/A(E))

Leonore Gewessler, BA, Kolleginnen und Kollegen betreffend Empfehlungen des Zweiten Österreichischen Sachstandsberichts zum Klimawandel umsetzen (558/A(E))

Sigrid Maurer, BA, Kolleginnen und Kollegen betreffend interkulturelle Unterstützungsteams für Schulen (559/A(E))

Anfragen der Abgeordneten

Dr. Elisabeth Götze, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wirtschaft, Energie und Tourismus betreffend Wahrnehmung der Aufsichtspflicht des Bundesministers über die Wirtschaftskammer Österreich (WKO) im Zusammenhang mit der Verbreitung unbelegter und irreführender Tatsachenbehauptungen zu Krankenstandskosten (3688/J)

Mag. Dr. Jakob Schwarz, BA, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Kosten von Lohn- und Sozialdumping (3689/J)

Mag. Meri Disoski, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für europäische und internationale Angelegenheiten betreffend Kooperation zwischen dem Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten und der islamistischen Terrorgruppe der Taliban (3690/J)

Ralph Schallmeiner, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz betreffend Unterschiede und künftige Entwicklung der Berufsgruppen der gewerblichen, medizinischen und Heilmasseure (3691/J)

Ricarda Berger, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Bildung betreffend Schweinefleisch aus Schulmenüs gestrichen – Islamisierung bestimmt den Speiseplan? (3692/J)

Hermann Brückl, MA, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Islamvereine in Österreich (3693/J)

Mag. Katayun Pracher-Hilander, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz betreffend Schutz Jugendlicher vor irreführender Schönheitswerbung in sozialen Medien (3694/J)

Markus Leinfellner, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport betreffend NGO-Business: 25.393,15 € für Geschenke verschwendet (3695/J)

Maximilian Linder, Kolleginnen und Kollegen an den Bundeskanzler betreffend UN-Jugenddelegiertenprogramm – Zuständigkeiten und Kosten (3696/J)

Maximilian Linder, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für europäische und internationale Angelegenheiten betreffend UN-Jugenddelegiertenprogramm – Zuständigkeiten und Kosten (3697/J)

Ing. Mag. Volker Reifenberger, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Landesverteidigung betreffend Verwaltungsübereinkommen des BMLV (3698/J)

Mag. Harald Schuh, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Zahnmedizinische und zusätzliche Gesundheitsleistungen für Asylwerber (3699/J)

Nicole Sunitsch, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft betreffend Direktzahlungen – Mehr für kleine Höfe! (3700/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundeskanzler betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3701/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3702/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für europäische und internationale Angelegenheiten betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3703/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Europa, Integration und Familie betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3704/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Bildung betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3705/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3706/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Frauen, Wissenschaft und Forschung betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3707/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3708/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3709/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Justiz betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3710/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3711/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Landesverteidigung betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3712/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wirtschaft, Energie und Tourismus betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3713/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport betreffend Quartalsbericht der Reisekosten in Ihrem Ressort im 3. Quartal 2025 (3714/J)

Mag. Werner Kogler, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport betreffend Die Filmbranche wartet auf Lösungen, Herr Kulturminister! (3715/J)

Mag. Norbert Nemeth, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Polizeiversagen beim Einsatz gegen die Antifa am Rande des Bundesparteitages der FPÖ in Salzburg (3716/J)

Wendelin Mölzer, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für europäische und internationale Angelegenheiten betreffend Anerkennung der deutschsprachigen Volksgruppe in Slowenien (3717/J)

Mag. Agnes Sirkka Prammer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Folgeanfrage zu 2297/J (Missstände im PAZ Rossauer Lände) (3718/J)

Mag. Dr. Jakob Schwarz, BA, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Kosten der klimaschädlichen Subventionen (3719/J)

Mag. Nina Tomaselli, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Finanzen betreffend „Her mit der Marie!“ – Warum so viel Zurückhaltung beim Schadloshalten der Republik bei Postenschacher und Korruption? (3720/J)

Rosa Ecker, MBA, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Frauen, Wissenschaft und Forschung betreffend Gleichstellung und Frauenförderung im österreichischen Sport (3721/J)

Irene Eisenhut, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Einsatz österreichischer Polizeidiensthunde im Rahmen der Fußball-Europameisterschaft 2024 (3722/J)

Christian Hafenecker, MA, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Pro-palästinensische Chaoten stürmen ORF-Zentrum (3723/J)

Christian Lausch, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Justiz betreffend Insassentelefonie im Strafvollzug (3724/J)

Christofer Ranzmaier, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betreffend Baustellen und Bauintervalle auf der A12 Inntalautobahn (3725/J)

MMag. Dr. Michael Schilchegger, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Justiz betreffend Causa „Postenschacher“ – Diversionelle Erledigungen bei Amtsmissbrauch (3726/J)

Mag. Harald Schuh, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Anzahl gemeldeter Staatsbürger bestimmter Herkunftsländer (3727/J)

Sebastian Schwaighofer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Zusammensetzung, Kosten und ideologische Unabhängigkeit der „multiprofessionellen Kommission“ im Zusammenhang mit dem Polizeieinsatz am Persmanhof (3728/J)

Sebastian Schwaighofer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Linksextremes Vernetzungstreffen beim „Antifa Camp Kärnten/Koroška“ (3729/J)

Sebastian Schwaighofer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundeskanzler betreffend NGO-Business: Förderungen des Vereins „Drustvo/Verein Persman“ und linksextreme Aktivitäten am Persmanhof (3730/J)

Sebastian Schwaighofer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Bildung betreffend NGO-Business: Förderungen des Vereins „Drustvo/Verein Persman“ und linksextreme Aktivitäten am Persmanhof (3731/J)

Sebastian Schwaighofer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport betreffend NGO-Business: Förderungen des Vereins „Drustvo/Verein Persman“ und linksextreme Aktivitäten am Persmanhof (3732/J)

Sebastian Schwaighofer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundeskanzler betreffend NGO-Business: Förderungen des Vereins „Klub slovenskih studentk*studentov na Dunaju – Klub slowenischer Student*innen in Wien“ und das linksextreme „Antifa Camp“ am Persmanhof (3733/J)

Sebastian Schwaighofer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Bildung betreffend NGO-Business: Förderungen des Vereins „Klub slovenskih studentk*studentov na Dunaju – Klub slowenischer Student*innen in Wien“ und das linksextreme „Antifa Camp“ am Persmanhof (3734/J)

Sebastian Schwaighofer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport betreffend NGO-Business: Förderungen des Vereins „Klub slovenskih studentk*studentov na Dunaju – Klub slowenischer Student*innen in Wien“ und das linksextreme „Antifa Camp“ am Persmanhof (3735/J)

Sebastian Schwaighofer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundeskanzler betreffend NGO-Business: Förderungen des Vereins „Zveza koroskih partizanov in prijateljev protifasisticnega odpora / Verband der Kärntner Partisanen und Freunde des antifaschistischen Widerstandes (ZKP)“ und mögliche Verbindungen zum „Antifa Camp“ in Persmanhof (3736/J)

Sebastian Schwaighofer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Bildung betreffend NGO-Business: Förderungen des Vereins „Zveza koroskih partizanov in prijateljev protifasisticnega odpora / Verband der Kärntner Partisanen und Freunde des antifaschistischen Widerstandes (ZKP)“ und mögliche Verbindungen zum „Antifa Camp“ in Persmanhof (3737/J)

Sebastian Schwaighofer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport betreffend NGO-Business: Förderungen des Vereins „Zveza koroskih partizanov in prijateljev protifasisticnega odpora / Verband der Kärntner Partisanen und Freunde des antifaschistischen Widerstandes (ZKP)“ und mögliche Verbindungen zum „Antifa Camp“ in Persmanhof (3738/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundeskanzler betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3739/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3740/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Bildung betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3741/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für europäische und internationale Angelegenheiten betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3742/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Europa, Integration und Familie betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3743/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3744/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Frauen, Wissenschaft und Forschung betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3745/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3746/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3747/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Justiz betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3748/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3749/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Landesverteidigung betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3750/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wirtschaft, Energie und Tourismus betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3751/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport betreffend Spesen und Repräsentationsausgaben der Bundesregierung im 3. Quartal 2025 (3752/J)

Rosa Ecker, MBA, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Justiz betreffend Reform des Kindschaftsrechts (3753/J)

Christian Hafenecker, MA, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Bildung betreffend Skandal um Kinder-Indoktrinierungs-Offensive des ORF (3754/J)

Christian Hafenecker, MA, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport betreffend Skandal um Kinder-Indoktrinierungs-Offensive des ORF (3755/J)

Christian Lausch, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Justiz betreffend Einsatz von Suchtmittel- und Mobiltelefonspürhunden in Justizanstalten (3756/J)

Markus Leinfellner, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport betreffend NGO-Business: 61.018 € für queer feministische Kämpfe on Air (3757/J)

Manuel Pfeifer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wirtschaft, Energie und Tourismus betreffend Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Lehrlinge, Ausbildungsplätze und Lehrbetriebe (3758/J)

Mag. Katayun Pracher-Hilander, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Bildung betreffend Schutz Jugendlicher vor irreführender Schönheitswerbung in sozialen Medien (3759/J)

Ing. Mag. Volker Reifenberger, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Sicherheitspolizeiliche Assistenzleistungen des ÖBH in Nickelsdorf und Andau im Burgenland und in Niederösterreich (3760/J)

Sebastian Schwaighofer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Folgeanfrage zu 3024/J „Verbreitungswege linksextremer Ideologie: Propaganda, Medien und digitale Netzwerke“ (3761/J)

Mag. Lukas Hammer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Cobra-Einsatz wegen „Waffenübung“ in Vorchdorf mit Verbindungen zur FPÖ? (3762/J)

Michael Fürtbauer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wirtschaft, Energie und Tourismus betreffend Fachkräftemangel im Tourismus (3763/J)

Wendelin Mölzer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport betreffend Geplante Auslands- und Inlandsreiseaktivitäten (3764/J)

Christofer Ranzmaier, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betreffend Einstellung der ÖBB-Railjet-Verbindung Wien-Bozen (3765/J)

Peter Schmiedlechner, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft betreffend Sicherstellung der Lebensmittelversorgung in Österreich (3766/J)

Lisa Schuch-Gubik, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Überprüfungspraxis bei Gutachten zur Änderung der Geschlechtszugehörigkeit (3767/J)

Thomas Spalt, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft betreffend NGO-Business: 354.458,00 € für „Peregrina“? (3768/J)

Peter Wurm, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister
für Inneres betreffend Straftaten an sakralen und religiösen Einrichtungen
sowie Friedhöfen in Tirol (3769/J)

Mag. Harald Stefan, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin
für Justiz betreffend Ermittlungen im Zusammenhang mit dem DSN-Maulwurf
(3770/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundeskanzler betreffend
Kostenkontrolle für Werbung in sozialen Netzwerken und Online-Medien
im 3. Quartal 2025 (3771/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin
für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz betref-
fend Kostenkontrolle für Werbung in sozialen Netzwerken und Online-Medien
im 3. Quartal 2025 (3772/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister
für Bildung betreffend Kostenkontrolle für Werbung in sozialen Netzwerken
und Online-Medien im 3. Quartal 2025 (3773/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin
für europäische und internationale Angelegenheiten betreffend Kostenkontrolle
für Werbung in sozialen Netzwerken und Online-Medien im 3. Quartal 2025
(3774/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin
für Europa, Integration und Familie betreffend Kostenkontrolle für Werbung in
sozialen Netzwerken und Online-Medien im 3. Quartal 2025 (3775/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Kostenkontrolle für Werbung in sozialen Netzwerken und Online-Medien im 3. Quartal 2025 (3776/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Frauen, Wissenschaft und Forschung betreffend Kostenkontrolle für Werbung in sozialen Netzwerken und Online-Medien im 3. Quartal 2025 (3777/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Kostenkontrolle für Werbung in sozialen Netzwerken und Online-Medien im 3. Quartal 2025 (3778/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betreffend Kostenkontrolle für Werbung in sozialen Netzwerken und Online-Medien im 3. Quartal 2025 (3779/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Justiz betreffend Kostenkontrolle für Werbung in sozialen Netzwerken und Online-Medien im 3. Quartal 2025 (3780/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft betreffend Kostenkontrolle für Werbung in sozialen Netzwerken und Online-Medien im 3. Quartal 2025 (3781/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Landesverteidigung betreffend Kostenkontrolle für Werbung in sozialen Netzwerken und Online-Medien im 3. Quartal 2025 (3782/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wirtschaft, Energie und Tourismus betreffend Kostenkontrolle für Werbung in sozialen Netzwerken und Online-Medien im 3. Quartal 2025 (3783/J)

Michael Schnedlitz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport betreffend Kostenkontrolle für Werbung in sozialen Netzwerken und Online-Medien im 3. Quartal 2025 (3784/J)

Leonore Gewessler, BA, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betreffend Milliarden für die Zukunft statt für die Zerstörung der Natur (3785/J)

Anfragebeantwortungen

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten Dipl.-Ing. Olga Voglauer, Kolleginnen und Kollegen betreffend Was haben Sie bezüglich der vorgeschlagenen Nicht-Wiedergenehmigung von Flutolanil zu verbergen? (Folgeanfrage zu 2083/AB) (2670/AB zu 3144/J)

der Bundesministerin für Justiz auf die Anfrage der Abgeordneten Mag. Nina Tomaselli, Kolleginnen und Kollegen betreffend Vorarlbergs Führerscheinpüfungsjongleur und Stammgutachter am Landesgericht Feldkirch (2671/AB zu 3143/J)

der Bundesministerin für Justiz auf die Anfrage der Abgeordneten Mag. Agnes Sirkka Prammer, Kolleginnen und Kollegen betreffend Gewalt gegen Frauen im öffentlichen Raum und den aktuellen Stand des Ermittlungsverfahrens zur Geschäftszahl 13 UT 92/25i (2672/AB zu 3145/J)

der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz auf die Anfrage der Abgeordneten Mag. Dr. Jakob Schwarz, BA, Kolleginnen und Kollegen betreffend Der Österreich-Aufschlag muss weg, oder doch nicht? (2673/AB zu 3146/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten Süleyman Zorba, Kolleginnen und Kollegen betreffend Konkrete Strategien für Frauenförderung und Gendergerechtigkeit in KI und zur Bekämpfung des Gender Bias (2674/AB zu 3148/J)

RN/1

Beginn der Sitzung: 10 Uhr

*Vorsitzende: Präsident Dr. Walter **Rosenkranz**, Zweiter Präsident Peter **Haubner**.*

RN/2

Präsidium

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Meine Damen und Herren! Ich eröffne die 48. Sitzung des Nationalrates, die aufgrund eines ausreichend unterstützten Verlangens gemäß § 46 Abs. 6 des Geschäftsordnungsgesetzes einberufen wurde.

Die Amtlichen Protokolle der 44. und der 45. Sitzung vom 15. Oktober 2025 sowie die nicht verlesenen Teile des Amtlichen Protokolls der 46. und das Amtliche Protokoll der 47. Sitzung vom 16. Oktober 2025 sind in der Parlamentsdirektion aufgelegt und wurden nicht beanstandet.

RN/2.1

Als verhindert gemeldet sind die Abgeordneten MMag. DDr. Hubert Fuchs, Dr. Susanne Fürst, Reinhold Maier, Ing. Mag. Volker Reifenberger, Dipl.-Ing. Christian Schandor, Peter Wurm, Wolfgang Zanger, Mag. Ernst Gödl, Kira Grünberg, MMag. Jakob Grüner, LL.M., Ing. Klaus Lindinger, BSc, Nico Marchetti, Reinhold Binder, Mag. Karin Greiner, Josef Muchitsch, Michael Seemayer, Henrike Brandstötter, Dr. Stephanie Krisper, Mag. Christoph Pramhofer, Mag. Meri Disoski und Dipl.-Ing. Olga Voglauer.

RN/2.2

Vertretung von Mitgliedern der Bundesregierung

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Für den heutigen Sitzungstag hat das Bundeskanzleramt über die Vertretung von Mitgliedern der Bundesregierung folgende Mitteilung gemacht:

Vertreten wird Bundeskanzler Dr. Christian Stocker durch Vizekanzler Andreas Babler, MSc.

RN/2.3

Einlauf und Zuweisungen

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Hinsichtlich der eingelangten Verhandlungsgegenstände und deren Zuweisungen verweise ich gemäß § 23 Abs. 4 der Geschäftsordnung auf die verteilte Mitteilung.

Die Mitteilungsliste ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/2.4

[Mitteilungsliste](#)

RN/2.5

Ankündigung einer Dringlichen Anfrage

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Der grüne Parlamentsklub hat gemäß § 93 Abs. 2 der Geschäftsordnung ein Verlangen gestellt, die am Beginn der Sitzung eingebrachte schriftliche Anfrage 3785/J der Abgeordneten Gewessler, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Innovation, Mobilität

und Infrastruktur betreffend „Milliarden für die Zukunft statt für die Zerstörung der Natur“ dringlich zu behandeln.

Gemäß der Geschäftsordnung wird der Aufruf der Dringlichen Anfrage frühestens 3 Stunden nach Eingang in die Tagesordnung, also um 13 Uhr erfolgen.

Wir gehen in die Tagesordnung ein.

Vereinbarungsgemäß unterbreche ich die Sitzung bis 12.45 Uhr.

Die Sitzung ist unterbrochen.

RN/3

Sitzungsunterbrechung von 10.02 Uhr bis 12.45 Uhr

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Ich nehme die unterbrochene Sitzung wieder auf und gebe bekannt, dass diese Sitzung abgesehen vom Parlamentslive-stream von ORF III ab 12.59 Uhr übertragen wird.

RN/4

1. Punkt

Bericht des Geschäftsordnungsausschusses gemäß § 33

Abs. 6 GOG-NR über das Verlangen auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses gemäß § 33 GOG-NR betreffend

Klärung politischer Einflussnahme auf Ermittlungen in der Causa Pilnacek (Pilnacek-Untersuchungsausschuss) (2/US / 256 d.B.)

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

RN/4.1

Gemäß § 33 Abs. 9 der Geschäftsordnung stelle ich ausdrücklich die Einsetzung des gegenständlichen Untersuchungsausschusses in der Fassung des Ausschussberichtes 256 der Beilagen mit Mittwoch, 22. Oktober 2025, 12.47 Uhr fest.

Auf eine mündliche Berichterstattung wurde verzichtet.

Zu Wort gemeldet ist dazu niemand, daher gibt es auch keine Debatte.

Wünscht der Herr Berichterstatter noch ein Schlusswort? – Das ist nicht der Fall.

Damit ist die Tagesordnung erschöpft.

Ich unterbreche die Sitzung bis zum Aufruf der Dringlichen Anfrage um 13 Uhr.

RN/5

Sitzungsunterbrechung von 12.46 Uhr bis 13 Uhr

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Meine Damen und Herren, ich nehme die unterbrochene Sitzung wieder auf.

RN/6

Dringliche Anfrage

der Abgeordneten Leonore Gewessler, BA, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betreffend „Milliarden für die Zukunft statt für die Zerstörung der Natur“ (3785/J)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Wir gelangen zur dringlichen Behandlung der schriftlichen Anfrage 3785/J. Da diese inzwischen allen Abgeordneten zugegangen ist, erübrigt sich eine Verlesung durch die Schriftführung.

Der Wortlaut der Anfrage ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/6.1

[Dringliche Anfrage samt Debattenverlangen \(Klub\): Milliarden für die Zukunft statt für die Zerstörung der Natur von Leonore Gewessler, BA](#)

Ich erteile Frau Abgeordneter Klubobfrau Leonore Gewessler als erster Fragestellerin zur Begründung der Anfrage, die gemäß § 93 Abs. 5 der Geschäftsordnung 20 Minuten nicht überschreiten darf, das Wort. – Bitte, Frau Klubobfrau.

RN/7

13.00

Abgeordnete Leonore Gewessler, BA (Grüne): Sehr geehrter Herr Präsident, herzlichen Dank! Sehr geehrte und geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Sehr geehrter Herr Bundesminister Hanke! Wer eine Autobahn baggert und asphaltiert, trifft Entscheidungen für die kommenden Jahre und Jahrzehnte. Wer eine Autobahn baggert und asphaltiert, tut das nicht für sich, sondern bestimmt darüber, wie die Welt, in der unsere Kinder groß werden, aussieht. Wer mit dem Abrissbagger durch ein Naturschutzgebiet fährt und die Baumaschinen auffahren lässt, weiß, dass kommende Generationen die Kosten tragen werden. *(Zwischenruf des Abg. Hörnl [ÖVP].)*

Sehr geehrter Herr Minister, lieber Peter, ich weiß, das weißt auch du. Auch dir ist völlig klar, dass die Entscheidungen, die wir heute treffen, weitreichende

Konsequenzen haben. Ich bin mir sicher, auch du spürst manchmal die Verantwortung, die in Momenten, in denen wir solche weitreichenden Entscheidungen treffen, auf unser aller Schultern liegt: Verantwortung dafür, wie unsere Kinder unterwegs sind; Verantwortung dafür, ob sie in der Welt, in der sie groß werden, saubere Luft atmen, ob sie noch Gemüse von lebendigen Äckern ernten und essen können.

Mich haben das Ausmaß und die Dimension solcher politischen Entscheidungen immer sehr geprägt. Diese Verantwortung kann schwierig sein und sich schwer anfühlen, sie ist aber auch ein unendliches Privileg. Es ist ein unendliches Privileg, zu wissen, dass wir, wenn wir heute das Richtige tun, dazu beitragen können, dass die Welt, in der unsere Kinder, in der meine Nichten aufwachsen, ein Stück besser wird, wieder ein Stück schöner wird, damit sie es zumindest so gut haben wie wir heute und vielleicht auch wieder einmal besser. Ich möchte wirklich in aller Deutlichkeit sagen: Das ist unsere zentrale Aufgabe als Politikerinnen und Politiker. *(Beifall bei den Grünen.)*

Herr Minister, leider wirst du dieser Herausforderung derzeit nicht gerecht, deine Taten werden dieser Herausforderung nicht gerecht. Sie gefährden intakte Natur, sie gefährden gesunde Böden, sie gefährden saubere Luft. Sie werfen uns um Jahrzehnte zurück, und zwar in eine Verkehrspolitik, in der das Mantra war: noch mehr Beton, noch mehr Autos, noch mehr Lärm, noch mehr Abgase! Und: Sie hängen unseren Kindern einen milliardenschweren Rucksack um, für den sie irgendwann einmal geradestehen müssen.

Der gesamten Tragweite dieser Entscheidungen sollte man sich bewusst sein, bevor man sie trifft, denn sie sind unumkehrbar. Einmal zubetoniert sind unsere Äcker für immer verloren. Einmal durchbohrt ist der Schaden am Naturschutzgebiet nicht mehr wiedergutzumachen. Vor solchen Entscheidungen,

finde ich, ist es das Mindeste, dass man sich offen und klar berät, welche Betonprojekte tatsächlich umgesetzt werden sollen. Die Menschen in unserem Land haben ein Recht darauf, zu erfahren, was unserer Natur droht, wo überall die Abrissbagger auffahren werden und was diese Naturzerstörung kosten wird.

Dennoch: Vor genau einer Woche, am 15. Oktober, ist der Stichtag für die Übermittlung des Asfinag-Bauprogramms abgelaufen, und wir haben bis heute keinerlei Details dazu erfahren. Daher auch von dieser Stelle noch einmal meine Frage: Ist das Bauprogramm der Asfinag zeitgerecht im Verkehrsministerium eingelangt? Wenn nein: Was wird getan, damit die überfällige Übermittlung auch tatsächlich vonstattengeht und die Unterlagen geliefert werden? Wenn ja: Welche Projekte sind denn im aktuellen Asfinag-Bauprogramm enthalten? Sollen nach der Lobauautobahn auch noch andere, längst abgesagte und in die Mottenkiste gehörende Betondenkmäler plötzlich wiederbelebt werden? (Abg. **Ottenschläger** [ÖVP]: Das steht im Gesetz, dass ...!)

Die Menschen haben ein Recht auf Klarheit, sie haben das Recht, dass man mit ihnen redet, mit ihnen spricht, denn sie sind ganz direkt davon betroffen, wenn bald stinkende Lkw durch ihr Zuhause fahren. Sie sind ganz direkt davon betroffen, wenn es darum geht, ob auf fruchtbaren Äckern noch Essen wächst oder es nur noch eine Betonwüste gibt. Sie sind auch ganz direkt davon betroffen, wenn sie jeden Tag hören müssen, dort und da fehlt das Geld, an allen Ecken, aber die Milliarden Euro für die Naturzerstörung haben wir. (Abg. **Ottenschläger** [ÖVP]: Das ist so unseriös, diese Argumentation! – Abg. **Kogler** [Grüne]: Gar nicht! – Ruf bei der ÖVP: Sicher!) – Ich komme noch darauf zurück.

Sehr geehrter Herr Minister, wenn man mit den Menschen vor Ort spricht (Abg. **Ottenschläger** [ÖVP]: ... noch unseriöser!), wird einem das unweigerlich klar.

Es wird einem unweigerlich klar, mit welchen Ängsten und Sorgen die Menschen vor Ort konfrontiert sind, mit welchen Ängsten sie aufwachen müssen. Ich habe das erst vor einigen Tagen bei den Protestierenden in Nadelbach in Niederösterreich erlebt. Da sind seit vielen Wochen Menschen – Landwirtinnen und Landwirte, Gemeindebürger:innen, Eltern – unterwegs, die sich nicht vorstellen können und nicht vorstellen wollen, wie ihr Zuhause aussieht, wenn die S 34 kommt. Die sitzen dort seit Wochen und informieren Tag für Tag über die Konsequenzen, die drohen, wenn in ihrem Vorgarten, in ihrem Zuhause, in ihrem Daheim eine Autobahn asphaltiert wird.

Geschätzte Damen und Herren, da geht es tatsächlich um existenzielle Fragen. Es geht darum, ob dort, wo heute Apfelbäume stehen und Äcker sind und ein Landwirt sein Auskommen hat, in der Zukunft nur noch toter Beton ist und kein Baum mehr steht. Es sind existenzielle Fragen, wenn es darum geht, ob fruchtbare Äcker (*Zwischenruf des Abg. Hörl [ÖVP]*) und Wiesen noch Wasser aufnehmen können oder ob auf einer Betonwüste beim nächsten Starkregen ein Sturzbach ist. Das sind existenzielle Fragen, und das versteht man sofort. (*Beifall bei den Grünen.*) Das versteht man sofort, wenn man dort in Nadelbach auf einem Heuballen sitzt und mit diesen Menschen spricht und ihnen zuhört. Man versteht sofort, dass die Entscheidung, die du in deinem Ministerium triffst, dort alles verändert.

Wir reden hier aber nicht nur über Wien und Niederösterreich, wir reden über viele, viele weitere Projekte. Überall im Land hat die Unsicherheit wieder Einzug gehalten. Schauen wir nach Vorarlberg (*Abg. Kogler [Grüne]: Jawohl!*), in den Westen: Dort haben wir mit der S 18 eine ganz ähnliche Situation wie in der Lobau, auch dort soll eine Autobahn mitten durch ein europäisches Naturschutzgebiet führen, auch dort geht es um viele, viele Milliarden, die für ein paar Kilometer Straßen verbetoniert werden, aus dem Fenster

geschleudert werden sollen. Auch dort sagen die Menschen vor Ort ganz deutlich: Wir wollen das nicht! 80 Prozent der befragten Menschen in Lustenau haben sich für die Natur und gegen die Autobahn ausgesprochen. (*Zwischenruf des Abg. **Lausch** [FPÖ].*) Lieber Herr Minister, ist der Wunsch, das Naturschutzgebiet dort vor Ort für die Kinder zu erhalten, nichts wert? Ist der Wunsch der Menschen in Lustenau nichts wert?

Oder schauen wir in meine Heimat Graz: Auf der A 9 soll es wieder einmal eine zusätzliche Spur richten; eine zusätzliche Spur, die dann alle Probleme löst. (*Zwischenruf der Abg. **Belakowitsch** [FPÖ].*) Was bedeutet das aber in Wahrheit? – Noch mehr Autos, noch mehr Lkws, noch mehr Stau (*Abg. **Belakowitsch** [FPÖ]: Weniger Stau!*), und am Ende wird das Nadelöhr bei der Stadteinfahrt nach Graz, die jetzt schon eine Stauhochburg ist, noch enger.

Die Liste an Beispielen lässt sich fortführen, aber das Entscheidende ist das grundlegende Problem dahinter, denn eines haben all diese Projekte gemeinsam: Sie gehen zurück auf Annahmen und Entscheidungen, die im vorigen Jahrtausend getroffen wurden – im vorigen Jahrtausend! Es geht um Pläne, die seit 50 Jahren in der Schublade liegen (*Zwischenruf des Abg. **Hörl** [ÖVP]*), die keine Antworten für die Welt, in der wir heute leben, geben und die sicher keine Antworten und kein Bauplan für die Welt, in der unsere Kinder aufwachsen, sind.

Der entscheidende Punkt ist: Alle diese Projekte wurden gerade einer Prüfung unterzogen (*Abg. **Schnabel** [ÖVP]: Einer subjektiven!*); einer unabhängigen, wissenschaftlichen Prüfung, die genau das bestätigt. (*Abg. **Schnabel** [ÖVP]: Subjektiv!*) Das ist auch der Grund, warum sie nicht im Bauprogramm sind. Wenn es jetzt also plötzlich heißt, dass wir alle diese Projekte wieder aus der Mottenkiste ausgraben, stellt sich für mich die Frage, auf welchen

neuen Erkenntnissen und auf welchen neuen Gutachten diese Entscheidungen beruhen.

Eines ist, bei der Wiederbelebung der Lobauautobahn zum Beispiel, nämlich völlig klar: Die Entscheidungen, die da getroffen wurden, sind unvernünftig. Sie widersprechen den wissenschaftlichen Erkenntnissen und sind im Gegensatz zum Stopp der Autobahnprojekte auch nicht von Expertinnen und Experten begründet. Es liegt auf der Hand, es ist leider so simpel und ein Grundsatz der Verkehrswissenschaft seit vielen, vielen Jahren: Wer Straßen sät, wird Autoverkehr ernten. *(Beifall bei den Grünen.)*

Mit dieser Entscheidung wird heute vorbestimmt *(Zwischenruf der Abg. **Erasim** [SPÖ])*, wie die Menschen in unserem Land in 20, 30 Jahren mobil sein **müssen**. Es wird festgeschrieben, dass wir auf noch mehr Spuren mit noch mehr Autos im Stau stehen, und es wird Geld in eine Infrastruktur investiert, von der wir wissen, dass sie keines der Probleme löst, sondern bestehende Probleme größer macht. *(Abg. **Schnabel** [ÖVP]: Wir investieren in beides!)*

Das gilt leider in genau dieser Deutlichkeit auch für den zweiten Aspekt: die Naturzerstörung, die Zerstörung von Natur und wertvollem Boden, die mit diesen Projekten verbunden ist. Im Fall der Lobau handelt es sich sogar um einzigartige Natur, die wir unter Schutz gestellt haben. Die Entscheidung, dort einen Nationalpark zu errichten, fiel ja nicht aus Jux und Tollerei, sondern die Entscheidung, dort einen Nationalpark zu errichten, ist aus dem Wunsch geboren, dass wir für unsere Kinder und Kindeskindern dieses einzigartige Stück Natur erhalten. *(Abg. **Deimek** [FPÖ]: Das einzigartige Stück mit eigener Raffinerie, Tanklager und Erdölsee im Boden! Faszinierend!)* Deswegen ist das damals auch beschlossen worden – noch **mit** den Stimmen der Wiener SPÖ.

Dann geht es auch noch um die Glaubwürdigkeit von Politik (**Abg. Deimek [FPÖ]**: *Genau, mit der Entscheidung, daraus ein Naturschutzgebiet zu machen!*), um die Glaubwürdigkeit einer Bundesregierung, die keine Gelegenheit auslässt, den Menschen in diesem Land auszurichten (*Zwischenruf des Abg. Schnabel [ÖVP]*), wo auf deren Rücken gespart wird. (**Abg. Hoyos-Trauttmansdorff [NEOS]**: *Wer ist verantwortlich?*) Was vermuten Sie, was denken sich jetzt die Menschen, denen Sie Tag für Tag erklären, wo gespart werden muss; denen Sie Tag für Tag erklären, dass man für das Klimaticket jetzt mehr bezahlen muss, dafür ist kein Geld da; denen Sie erklären, dass wir uns die Kinderbetreuung für die Kleinsten nicht mehr leisten können (**Abg. Deimek [FPÖ]**: *Dann machen wir in Wien keine Stadtentwicklung mehr!*); die wegen dieser Entscheidungen auf etwas verzichten und auch wissen (**Abg. Ottenschläger [ÖVP]**: *Das ist falsch!*), sie müssen sich auf diesen Verzicht noch länger einstellen? Was, glauben Sie, denken sich diese Menschen, wenn Sie jetzt sagen: Milliarden für Naturzerstörung, das Geld haben wir (**Abg. Ottenschläger [ÖVP]**: *Das ist falsch! Das ist unrichtig!*), es ist überhaupt kein Problem, wenn es um Baggern im Naturschutzgebiet geht, dann gibt es Geld ohne Ende!? (**Abg. Ottenschläger [ÖVP]**: *Das ist falsch, das ist unrichtig!* – *Ruf bei der ÖVP: Bleiben wir bei der Wahrheit!*) – Man muss den Eindruck gewinnen: Wenn es um das fossile Großprojekt geht, wenn es um die Zerstörung unserer Böden geht, dann sind die Schulden für zukünftige Generationen komplett wurscht. (*Beifall bei den Grünen.* – **Abg. Ottenschläger [ÖVP]**: *Das zahlen die Mauterlöse ...!* – *Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Ich weiß, ich komme schon dazu: Sie wollen immer sagen, das habe nichts mit irgendetwas zu tun und das Bauprogramm habe nichts mit dem Budget zu tun. Ich weiß, Sie wollen das immer gerne vom Tisch wischen, aber so einfach ist das nicht (**Abg. Ottenschläger [ÖVP]**: *Jetzt bin ich gespannt!*) und so

einfach werden wir Sie da jetzt auch nicht durchkommen lassen. *(Zwischenruf des Abg. **Hörl** [ÖVP].)*

Erstens: Natürlich hat die Dividende der Asfinag etwas mit der Budgetsanierung zu tun. Wenn Sie Milliarden in neue Autobahnen stecken, dann wird sich halt auch nicht mehr so viel Dividende ausgehen. *(Abg. **Ottenschläger** [ÖVP]: Das ist falsch! – Abg. **Kogler** [Grüne]: Nein, das ist richtig! – Abg. **Ottenschläger** [ÖVP]: Nein, das ist falsch!)* Natürlich hat da eines mit dem anderen etwas zu tun. *(Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Zweitens: Sie wischen immer so vom Tisch, dass für diese neuen Projekte Milliarden an neuen Schulden aufgenommen werden – Milliarden an neuen Schulden! Wer wird denn für diese Schulden einmal geradestehen? *(Abg. **Krainer** [SPÖ]: Die breiten Reifen!)* – Die Kinder, die heute geboren werden! *(Abg. **Krainer** [SPÖ]: Nein, die breiten Reifen! – Abg. **Ottenschläger** [ÖVP]: Das ist unrichtig! – Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Die Kinder, die heute geboren werden, werden für diese Schulden einmal haften. *(Beifall bei den Grünen. – Zwischenrufe bei ÖVP und NEOS.)*

Drittens: Es geht natürlich um die Frage der Glaubwürdigkeit der Politik *(Abg. **Schnabel** [ÖVP]: ... Glaubwürdigkeit und Rechtsstaatlichkeit!)*, um die Frage der Prioritätensetzung. *(Abg. **Kassegger** [FPÖ]: Bei den Schulden sind Sie extrem glaubwürdig! Beim Schuldenmachen sind Sie total glaubwürdig!)* Sie werden mir wohl zustimmen, dass auch die Projekte von Unternehmen, die zu 100 Prozent im Eigentum der Republik sind, also der Republik gehören, in Zahlen gegossene Politik sind *(Zwischenruf der Abg. **Bogner-Strauß** [ÖVP])* – wie in diesem Haus oft betont wird. Das ist also in Zahlen gegossene Prioritätensetzung: Geld für Naturzerstörung ist da, Geld für die Unterstützung der Menschen nicht. Bei der Polizei, bei der Kinderbetreuung, im Kampf

gegen die Teuerung: nichts (*Widerspruch bei der ÖVP*); aber die Prioritäten-
setzung für die Naturzerstörung ist da. – Das sind völlig falsche Prioritäten; und
das Signal, das Sie mit diesen Prioritäten setzen, ist – es tut mir leid –
schädlich. (*Beifall bei den Grünen. – Abg. **Taschner** [ÖVP]: Und da wenden Sie sich
gegen Populismus? Das ist doch lächerlich!*)

Sehr geehrter Herr Minister, lieber Peter! (*Abg. **Krainer** [SPÖ]: Leider sehr
unredlich, diese Rede! Das ist eine Rede, aber unredlich!*) In vier Tagen feiern wir
den Nationalfeiertag (*Abg. **Kickl** [FPÖ]: Das müssen wir protokollieren: der
erste Zwischenruf, glaube ich, vom ... Taschner!*), einen Tag, an dem wir stolz auf
unsere Heimat in all ihrer Vielfalt, in all ihren Farben, in allen ihren Facetten,
mit ihrer Einzigartigkeit sind. Wir werden mit großer Freude unsere Bundes-
hymne singen: „Land am Strome“, ein bisschen später: „Land der Äcker“,
„zukunftsreich“. – Der Text ist mittlerweile einige Jahrzehnte alt, aber er ist wei-
terhin völlig richtig. (*Abg. **Bogner-Strauß** [ÖVP]: Wie viel CO₂ haben denn
die Abgeordneten heute ausgestoßen, um hierherzukommen, extra?*) Ich fürchte
aber, es ist keine Selbstverständlichkeit mehr. Es ist nicht mehr selbst-
verständlich: die Schönheit des Landes am Strome; es ist nicht mehr selbstver-
ständlich: die fruchtbaren Äcker, zukunftsreich.

Unsere Heimat braucht heute unseren Einsatz mehr denn je. Unsere Natur ist
auf unseren Schutz angewiesen. Wir leben in einer Zeit, in der es auch
den politischen Mut braucht, dieses Land so zu erhalten und für künftige Gene-
rationen zu bewahren. Dieser Mut aber, der fehlt an allen Ecken und Enden,
was ich feststelle, wenn ich auf die drohenden Fehler blicke. Deswegen: Es ist
noch nicht zu spät. Denken Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, an unser
aller Verantwortung und verhindern Sie diese Fehlentscheidungen! – Danke.
(*Beifall bei den Grünen.*)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Zur Beantwortung der Anfrage hat sich der für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zuständige Bundesminister Peter Hanke zu Wort gemeldet. Auch seine Redezeit soll 20 Minuten nicht übersteigen. – Bitte, Herr Bundesminister.

RN/8

13.15

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrtes Hohes Haus! Sehr geehrte Zuseherinnen und Zuseher hier im Parlament oder zu Hause! Ich beginne mit einem Grundsatz: Ich entscheide mit dem Kopf und nicht mit dem Bauch. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie bei Abgeordneten der NEOS. – Zwischenrufe bei den Grünen.)*

Alle Fakten werden auf den Tisch gelegt, dann höre ich auf Expertinnen und Experten, und danach treffe ich zum Schluss eine Entscheidung, denn unser Land braucht Lösungen und keine Blockaden. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie bei Abgeordneten der NEOS.)*

Kurz die Frage der Realität: Die Ostregion ist in den vergangenen zehn Jahren um unglaubliche 300 000 Menschen gewachsen. Das entspricht einer Stadt in der Größe von Graz. Damit sind es mehr als 4 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner geworden, die gemeinsam über 200 Milliarden Euro an Wertschöpfung erzielen. Das entspricht 42 Prozent der gesamten Wirtschaftsleistung Österreichs, also einem unglaublich hohen Betrag. Trotzdem gibt es keinen geschlossenen Außenring wie in anderen Metropolen, die wir sehr gut kennen. Rom, Paris, London: Sie alle haben das selbstverständlich realisiert. *(Zwischenruf des Abg. Koza [Grüne].)*

Wir wissen, bis zu 220 000 Fahrzeuge fahren täglich auf einer der zentralsten Verkehrsadern dieses Landes, der A 23. Sie hat damit die höchste Dauerlast in Österreich, und Staus von 5 Stunden und leider manchmal auch mehr sind keine Seltenheit. Wir sprechen da von Lärm, von Abgasen und von Überlastung. Wenn wir nichts unternehmen, riskieren wir den Verkehrsinfarkt in der gesamten Ostregion. Wenn wir die Situation auf der Südosttangente alleine am letzten Wochenende hernehmen (*Abg. Hörl [ÖVP]: Ja, weil sie asphaltiert haben!*), wo entsprechend Sanierungsarbeiten durchzuführen waren, wissen wir ganz genau: Dieser Verkehrsinfarkt ist nicht ein herbeigeredeter, sondern er steht vor der Tür. (*Abg. Kogler [Grüne]: Geh bitte!*) Die Lösung ist der S-1-Lückenschluss. Ich nenne ihn Lückenschluss, denn es geht um ein großes Netz von über 180 Kilometern, das sinnvollerweise gebaut wurde und jetzt zu schließen ist – in einem Bereich von 17 Kilometern. Das wirkt wie ein Bypass für ein überlastetes Herz. Die A 23 ist hingegen die verstopfte Arterie. Die S 1 leitet den Verkehr frühzeitig um das Herz der Region und verhindert damit das (*Abg. Kogler [Grüne]: Das habts beim ... auch behauptet!*), was sonst kommt: den Verkehrsinfarkt.

Mein Zugang zu Straßenprojekten: In den vergangenen Wochen wurde ich oft gefragt, wie ich es denn nun mit all den anderen Straßenprojekten halte, die in der letzten Periode auf Eis gelegt wurden. Meine Antwort ist eine ganz klare: Jedes einzelne Projekt muss intensivst geprüft sowie evaluiert werden (*Beifall des Abg. Hörl [ÖVP]*) und dann zu einer Entscheidung geführt werden. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie bei Abgeordneten der NEOS.*) Die Projekte müssen auch einen konkreten Nutzen für die Menschen in der Region bringen, ihnen sind wir verantwortlich. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie bei Abgeordneten der NEOS.*)

Und ja, ich orientiere mich dazu an Fakten statt an Ideologie. (Abg. **Maurer** [Grüne]: *Wo sind die veröffentlicht?*) Es kann nicht sein, dass Menschen vor Ort leiden, weil man den Straßenbau ganz generell infrage stellt. Das kann und möchte ich nicht ignorieren, sondern ich möchte eine Infrastruktur bauen und weiterentwickeln, die Probleme löst, anstatt diese totzuschweigen. (Beifall bei der SPÖ, bei Abgeordneten der ÖVP sowie des Abg. **Oberhofer** [NEOS]. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Die löst aber keine Probleme, das ist ja der Punkt!*)

Klar ist für mich auch: Mobilität in ihren Teilen muss als Ganzes gesehen werden. Damit meine ich, dass wir alle Verkehrsträger gemeinsam denken müssen und nicht gegeneinander auszuspielen haben, denn das große Ziel bleibt nach wie vor die Dekarbonisierung, bleibt nach wie vor die Mobilitätswende und bleiben nach wie vor der Klimaschutz und die Klimaneutralität 2040. (Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie bei Abgeordneten der NEOS. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Wie soll das gehen, wenn man das Gegenteil macht? Wie soll denn das was werden, wenn man das Gegenteil macht?*)

Ich bin bei diesem Projekt so vorgegangen, wie ich es immer mache: Ich sehe mir alle Zahlen an, alle Details, ich höre Expertinnen und Experten zu, und dann treffe ich faktenbasiert Entscheidungen, denn es geht nicht um ideologisch motivierte Wünsche (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Ich würde gerne die Studien sehen!*), sondern um die besten Lösungen für die Menschen in Österreich. (Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie des Abg. **Gasser** [NEOS]. – Zwischenruf der Abg. **Neßler** [Grüne].) Mein Zugang ist da auch ganz klar: Ich bin für transparente politische Entscheidungen, und deshalb veröffentliche ich Studien, Evaluierungen und Berichte dann, wenn sie abgeschlossen sind. Ich bitte um Verständnis dafür. (Beifall bei der SPÖ, bei Abgeordneten der ÖVP sowie des Abg. **Gasser** [NEOS].)

Liebe Kollegin Gewessler, wir haben ausgezeichnete Expertinnen und Experten im Ministerium (*Zwischenruf des Abg. **Stögmüller** [Grüne]*), die es sich verdient haben, das Bauprogramm in der nötigen Tiefe und Detaillierung mit gewohnter Seriosität zu prüfen. Das Bauprogramm wurde erst vor einer Woche an das Mobilitätsministerium übermittelt, und es ist vorgesehen, nun mit den Expertinnen und Experten meines Hauses eine detaillierte Prüfung vorzunehmen. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP. – Zwischenruf des Abg. **Schallmeiner** [Grüne].*)

Lassen Sie mich aber kurz das eine oder andere zum Thema ganzheitliche Mobilität einordnen, damit wir in der Darstellung nicht zu einseitig werden, denn ich habe schon den Eindruck, dass hier ein verzerrtes Bild der Wirklichkeit gezeichnet wird: Mein Ansatz ist, beides parallel zu tun, nämlich in die Straße und vor allem in die Bahn zu investieren (*Zwischenrufe bei den Grünen*), und es ist natürlich eine Selbstverständlichkeit, dass wir das in den nächsten Jahren intensivst tun. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie des Abg. **Gasser** [NEOS]. – Zwischenruf des Abg. **Schallmeiner** [Grüne].*)

Sie alle wissen, dass wir bei den ÖBB im Rahmen des Doppelbudgets massiv investieren; rund 20 Milliarden Euro sind im Rahmenplan für die nächsten Jahre vorgesehen (*Rufe bei den Grünen: Minus 13 Prozent bei der Barrierefreiheit, Herr Minister! Minus 7 Prozent ...!*), so viel wie selten jemals zuvor, und das, was wir in die Bahn investieren, ist sechs Mal so viel wie das, was wir in die Straße investieren. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie bei Abgeordneten der NEOS.*) Damit sollte auch ganz klar sein: Mein persönlicher Fokus liegt beim Ausbau auf der Bahn, also auf der Schiene, und dem öffentlichen Verkehr. (*Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und NEOS.*)

Schon heute ist Österreich jenes Land in der Europäischen Union – und wir alle wissen das auch –, in dem am meisten Bahn gefahren wird (*Zwischenruf*

des Abg. **Schallmeiner** [Grüne]), und das soll auch so bleiben. (Zwischenruf des Abg. **Stögmüller** [Grüne].) Die Bahn bedeutet schlechthin unsere Mobilitätswende, und daher werden wir auch alle Investitionen in den nächsten Jahren auf diesem hohen Niveau fortsetzen. (Abg. **Schallmeiner** [Grüne]: Sie stellen auch Regionalbahnen infrage! – Weitere Zwischenrufe bei den Grünen.)

Lassen Sie mich aber in diesem Zusammenhang einen wichtigen Aspekt der Finanzierung des hochrangigen Straßennetzes aussprechen: Niemand in unserer Republik zahlt für eine Schnellstraße oder Autobahn, wenn er sie nicht selbst nutzt. Das ist schon entscheidend, denn die Asfinag wird ausschließlich durch die Einnahmen aus der Maut und der Vignette finanziert, und das bedeutet: Kein Cent Steuergeld wird für Straßenprojekte ausgegeben. (Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie bei Abgeordneten der NEOS.)

Nun aber wieder zurück zum aktuellen Thema: Der Stau auf der A 23 kostet Österreichs Wirtschaft – volkswirtschaftlich gesehen – jährlich 500 Millionen Euro. Die S 1 kostet – oder, besser gesagt, wir investieren – 2,7 Milliarden Euro (Abg. **Gewessler** [Grüne]: Das ist ja das Problem ...!), wir generieren 4 Milliarden Euro an Wertschöpfung – ein unglaublicher Mehrwert, den wir erzielen können –, sichern nebenbei – wesentlich! – 25 000 Arbeitsplätze (Zwischenruf des Abg. **Schwarz** [Grüne]), und das stellt noch einen Konjunkturmotor dar, den wir selber hier im Haus sicherstellen dürfen – so können wir beweisen, wie Zukunft wirklich funktioniert. (Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie des Abg. **Gasser** [NEOS].)

Noch eines: Die S 1 ist die Voraussetzung dafür, dass es leistbaren Wohnraum im Norden Wiens, in der Ostregion geben kann. (Ruf bei den Grünen: Das stimmt nicht! – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Das kann man ändern, jederzeit!) Wir reden

nicht über 2 000 oder 5 000 oder 10 000 Menschen, die neue leistbare Wohnungen bekommen sollen, sondern wir sprechen von 60 000 Menschen, die leistbares Wohnen in der Ostregion verdient haben. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie des Abg. **Oberhofer** [NEOS].)*

Zum Thema Innovation und Mobilität ist, glaube ich, auch ganz wichtig: Ich habe in meiner Rolle auf eine intelligente Verkehrssteuerung gesetzt, und wir tun dies auch mit der Novelle des Intelligente Verkehrssysteme-Gesetzes, die gerade in Begutachtung ist – wir tun das also nicht irgendwann, sondern jetzt, weil wir die Voraussetzungen dafür schaffen wollen –; sie wird in Zukunft die Echtzeitlenkung von Verkehrsflüssen ermöglichen. Darum geht es mir: dass es da zu keiner zusätzlichen CO₂-Belastung kommt, die nicht notwendig ist, damit präventiv zu handeln und Vorsorge zu treffen, dass die Verkehrssicherheit natürlich auch ein Stück weit gewährleistet ist. Damit können wir den Lkw-Durchzugsverkehr effektiv von der A 23 auf die S 1 umlenken, so geben wir die Südosttangente den Menschen zurück, die sie wirklich brauchen, den Pendlerinnen und Pendlern und dem Nahverkehr *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Das ist ja jetzt schon mehr als 90 Prozent!)*, und ermöglichen staufreies Vorankommen in der Ostregion. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)*

Ich darf auch erinnern: Die Zukunft der Digitalisierung können wir nützen, um das Zufahrtsmanagement von belasteten Zonen entsprechend neu zu regeln, denn auch dort haben es die Anrainer verdient, gehört zu werden und dass die Verkehrsbelastung entsprechend bestmöglich geregelt ist. Ich darf mich hier an die Koalitionspartner ÖVP, NEOS und SPÖ sehr herzlich mit Dank und Anerkennung wenden: Schön, dass es uns gelungen ist, da einen sehr guten Kompromiss auszuhandeln! *(Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie bei Abgeordneten der NEOS. – Zwischenruf der Abg. **Maurer** [Grüne].)*

Die Verkehrssicherheit ist für mich wirklich ein zentrales Thema, und deshalb habe ich die Asfinag mit der weiteren Projektierung der dritten Spur zwischen Graz und Wildon beauftragt. Das wird zu einer deutlichen Entlastung der Pyhrn-Autobahn in diesem Abschnitt führen, die dort schon jetzt einen Auslastungsgrad von 103 Prozent erreicht hat. Viele Menschen weichen deshalb auf Bundes- und Landesstraßen aus, und liebe Kollegin, wir wissen, das Unfallrisiko ist dort wesentlich höher als auf den hochrangigen Straßen.

Auch die B 317 in Kärnten ist ein Beispiel dafür, wie die Investition in die Verbesserung der Straßeninfrastruktur die Sicherheit erhöhen wird. Die B 317 ist weit über Kärnten hinaus für ihre Gefährlichkeit bekannt. Auch da lasse ich in einer Arbeitsgruppe evaluieren, ob nicht ein Ausbau Leben retten könnte, um damit für die Verkehrssicherheit einen großen Schritt nach vorne zu tun. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)*

Unser Ziel bleibt aber die Klimaneutralität 2040 – selbstverständlich! *(Abg. Gewessler [Grüne]: Ja, nur wie? Ja, wie?)* Daher habe ich vor wenigen Monaten das Programm E-Move Austria präsentiert: 480 Millionen Euro, um sicherzustellen, dass es eine Forcierung alternativer, emissionsfreier Antriebe gibt, um beispielsweise durch den Ausbau privater und öffentlicher Ladeinfrastruktur neue Möglichkeiten zu schaffen, um in den nächsten Jahren entsprechend emissionsfrei in Österreich unterwegs sein zu können.

Darum ist die S 1 meiner Meinung nach notwendig: für den Wirtschaftsraum, für die Lebensqualität und natürlich auch, um ein Zeichen für leistbaren Wohnraum zu setzen; deshalb habe ich dieses Thema an die Asfinag zur Umsetzung weitergeleitet. Dieses Projekt ist mehr als reiner Straßenbau. *(Zwischenruf bei den Grünen.)* Es ist eine moderne, digitale Mobilitätslösung mit

strengsten Naturschutzaufgaben, wie wir alle wissen, und das ist auch gut so. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)*

Ich ersuche Sie alle: Diskutieren wir auf Basis dieser Fakten, nicht von Emotionen, auf Basis von Wissenschaft *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Ja, wo? Wo ist die Wissenschaft? Der Bericht von 100 Seiten liegt vor!) und nicht von Ideologie. (Weiterer Zwischenruf bei den Grünen.)* Das gilt für alle anderen Projekte genauso, und diesem Thema habe ich, haben wir uns verpflichtet. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP. – Zwischenruf des Abg. **Schallmeiner** [Grüne].)*

Lassen Sie mich so schließen: Mein Auftrag ist es nicht, die einfachste, sondern die richtige, die beste Entscheidung für Österreich zu treffen. Es geht um die Mobilität in Österreich für 9 Millionen Menschen. Es geht um die Zukunft der Ostregion, und es geht um Österreich. – Vielen Dank. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie des Abg. **Hofer** [NEOS].)*

Ich darf jetzt zur Beantwortung der Fragen kommen.

Zu den **Fragen 1 bis 3** und **5 bis 9**:

Das Asfinag-Bauprogramm wurde von der Asfinag fristgerecht an mein Haus übermittelt. Derzeit wird es von den Fachexpert:innen meines Hauses auf Plausibilität geprüft, deshalb können zum heutigen Zeitpunkt keine konkreten Aussagen zu den Kosten einzelner Projekte, zu Kosteneinsparungen beziehungsweise Kostenänderungen getroffen werden. Die Prüfung der Neuprojekte im Sinne des Nationalrates – Entschließung vom 26.3.2025 – erfolgt derzeit von meinen Fachexperten auf Basis von Projektdatenblättern der Asfinag und Untersuchungen von zwei führenden Wirtschaftsforschungsinstituten, die wir alle gut kennen: Wifo und Eco Austria.

Zu den Fragen 4 und 28:

Die Planungen zum Ausbau der A 9 werden, wie bereits von mir bekannt gegeben, weitergeführt und die verkehrlichen und umweltfachlichen Auswirkungen von Experten im Detail geprüft.

Zu den Fragen 10 bis 16:

Ergänzend zu den technischen sowie raum- und umweltspezifischen Aufarbeitungen und Zusammenstellungen wurden wissenschaftliche Untersuchungen durch Wifo und Eco Austria erstellt. Den Studien von Wifo und Eco Austria aus dem Jahr 2025 liegen aktuelle Berechnungsmodelle und finanztechnische Parameter zugrunde.

Die volkswirtschaftliche Betrachtung mehrerer Asfinag-Projekte durch Wifo und Eco Austria ist Teil eines Gesamtevaluierungsberichtes. Erst wenn dem Ministerium ein entsprechendes Gesamtbild vorliegt, werden diese sektoralen Ausarbeitungen als eigener Bericht durch Wifo und Eco Austria veröffentlicht. *(Abg. Gewessler [Grüne]: Ja, ihr kommuniziert aber schon den Bericht! Ihr argumentiert schon damit!)* Die beauftragten Unternehmungen verfügen über ein äußerst fundiertes und langjährig erprobtes Fachwissen im Bereich volkswirtschaftlicher Analyse von Infrastrukturprojekten. Die angewandten Methoden entsprechen dem anerkannten Stand der Wissenschaft und Technik sowie internationalen Best-Practice-Ansätzen. Darüber hinaus werden die Ergebnisse der Studie durch ergänzende fachliche Analysen in den Gesamtbewertungsprozess eingebunden. Dadurch wird sichergestellt, dass die Beurteilung der Projekte sowohl methodisch fundiert ist als auch mit der Zielsetzung des Nationalratsbeschlusses im Einklang steht.

Zu Frage 17:

Nein.

Zu Frage 18:

Die Planungen zum Tschirganttunnel ruhen derzeit. Seitens der Asfinag wurde vor längerer Zeit eine Verkehrsuntersuchung inklusive Variantenbewertung durchgeführt und dem Land Tirol zur weiteren Prüfung übermittelt.

Nähere Informationen liegen mir nicht vor.

Zu den Fragen 19 bis 21:

Diese Fragen betreffen keinen Gegenstand der Vollziehung des Bundes.

Zu den Fragen 22 und 23:

Die erforderlichen fachlichen Inhalte eines Umweltberichtes sind gesetzlich normiert und den Fachexperten meines Hauses natürlich bekannt. Die vorhabensbedingten Auswirkungen des Lobautunnels auf das Schutzgut Wasser beziehungsweise auf das Naturschutzgebiet wurden umfassend von unabhängigen Sachverständigen im UVP-Verfahren geprüft. Die Umweltverträglichkeit wurde seitens der Sachverständigen bestätigt.

Zu den Fragen 24 bis 27:

Infrastrukturelle Maßnahmen sind von zentraler volkswirtschaftlicher Bedeutung. Straßen verbinden nicht nur Orte, sondern, wie wir wissen, auch Menschen, Wirtschaftsräume und Wohngebiete. Sie sind damit ein wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge und tragen zur Sicherung und zur Schaffung von Wertschöpfung und von Arbeitsplätzen nachhaltig bei.

(Zwischenruf der Abg. Götze [Grüne].)

Zu Frage 29:

Das Vorprojekt zur S 18 wurde in meinem Haus im Mai 2025 vorgelegt und wird derzeit von den Fachexpert:innen umweltfachlich im Detail geprüft.

Ich danke Ihnen. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie bei Abgeordneten der NEOS.)*

13.37

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Danke, Herr Bundesminister.

Wir gehen nunmehr in die Debatte ein.

Ich mache darauf aufmerksam, dass gemäß der Geschäftsordnung keine Rednerin und kein Redner länger als 10 Minuten sprechen darf, wobei jedem Klub eine Gesamtredezeit von 25 Minuten zukommt.

Zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Kogler. Seine eingemeldete Redezeit beträgt 8 Minuten.

RN/9

13.38

Abgeordneter Mag. Werner Kogler (Grüne): Danke, Herr Präsident! Geschätzte Frau Bundesministerin! Geschätzter Herr Bundesminister! Danke für die Bemühungen, die Fragen zu beantworten. Sie haben aber selber gleich noch ein paar hinzugefügt – große Fragen, ich gebe es zu; die müssen wir auch noch mit beantworten –, noch dazu gleich einmal mit der Einleitung, Sie wollen und würden mit dem Kopf entscheiden und nicht mit dem Bauch. – Das ehrt Sie. Ich bin auch nicht so beim Bauch, Herz und Hirn gefällt mir besser. Und das hat schon etwas mit Herz zu tun – viel Naturschutz, viele gesunde Böden und viele fruchtbare Äcker –, denn es ist halt wie vieles – Sie wollen ja immer

volkswirtschaftlich argumentieren, das erkenne ich in Ihren Bemühungen – auch eine Abwägungsfrage; aber dazu kommen wir noch.

Sie haben in Aussicht gestellt, abzuwägen und Lösungen zu präsentieren. Das mag ja alles sein, die Welt ist ja nicht eindeutig, schon gar nicht im Bereich Ökonomie und Umweltschutz. Es ist schon die Frage, ob das, was Sie als Lösung ausgeben, nicht an anderer Stelle – und ich lasse es jetzt einmal so stehen – wesentlich mehr Probleme schafft, als die angeblichen Lösungen bringen sollen. *(Beifall bei den Grünen.)*

Genau das ist das Problem bei vielen dieser Entscheidungen. Ich beziehe mich jetzt einmal auf die Lobauautobahn; da geht es ja nicht nur um den Tunnel, jedenfalls geht es um viel Geld. Da, glaube ich, haben wir ja – durch Ihre Vorgängerin im Übrigen – vorbildlich unionsrechtliche Verpflichtungen erfüllt, indem wir strategische Prüfungen vorgenommen haben, die einen Umweltbericht beinhalten, der aber wesentlich mehr umfasst als bloß diese Abwägung. Dort ist klipp und klar dargelegt – no na net!, möchte man fast sagen; ich bin auch schon seit Jahrzehnten aus volkswirtschaftlicher Perspektive mit diesen Verkehrsfragen beschäftigt –, dass wir mit den gleichen Milliarden – zur Budgetfrage komme ich noch, keine Sorge! –, investiert in den öffentlichen Verkehr, in günstigere Tickets für den öffentlichen Verkehr, vor allem in Parkraumbewirtschaftung – und das kostet gar nicht so viel, da braucht man nur ein bisschen mehr politischen Mut; Sie kennen das aus Wien –, beziehungsweise mit wesentlich weniger Geld wesentlich mehr erreichen. – Das ist die Kernaussage. *(Beifall bei den Grünen.)*

Die Expertinnen und vor allem Experten, muss ich an der Stelle sagen, haben ja zu dem, was Sie öffentlich kundgetan haben, Stellung genommen. Sie haben zwar hier, glaube ich, heute dem Nationalrat schon auch ein bisschen

etwas verweigert, weil man natürlich erste Eindrücke und Schätzungen wiedergeben könnte – immerhin sind wir der Gesetzgeber, es gibt eine Dringliche Anfrage, und gerade die Kolleginnen und Kollegen behaupten ja immer, das Straßenbauprogramm und so weiter sei ja alles ein Bundesgesetz; wir kennen ja die Debatte. Ja, wenn es so ist, dann dürfte man vielleicht ein bisschen mehr erfahren – aber sei's drum, Sie prüfen das. Die, die vorher schon geprüft haben – kompetent, wie ich meine –, haben sich aber umgekehrt auch zu Ihren öffentlichen Äußerungen zu Wort gemeldet, etwa – Sie werden es wahrscheinlich kennen – ein Professor von der Technischen Universität, Kollege Michael Getzner.

RN/9.1

So, was sagt er? – Na, ich bleibe einmal nur bei der Überschrift *(der Redner hält ein Schriftstück in die Höhe)*: „Minister Hanke argumentiert faktenfremd“ – faktenfremd, genau bezogen auf die ganze Litanei, die Sie jetzt gebracht haben. Das wundert mich auch nicht. – Sie *(in Richtung ÖVP)* können es gerne haben. Frau Abgeordnete Zadić hat das gleiche Exemplar noch einmal für Sie zum Mitlesen, weil Sie vorhin schon so engagiert zwischengerufen haben, dann können Sie sich dort informieren, was Sache ist. Es ist ja völlig logisch, und die Empirie beweist es auch, dass wir mit anderen Mitteln mehr erreichen würden. *(Beifall bei den Grünen.)*

Ich will ja gar nicht nur dagegenreden, aber ich kann mich noch gut erinnern, Herr Bundesminister, als von einem kleinen Teil dieser sogenannten Gesamtumfahrung, diesem Autobahnring, wenn Sie so wollen, wie Sie das dann immer nennen, um die Bundeshauptstadt, gesprochen wurde – im Übrigen gibt es genug Städte in Europa, bei denen es so etwas nicht gibt. Betreffend den ersten Teil, Vösendorf–Schwechat – das ist jetzt auch schon eine Zeit lang her, aber ich bin ja schon alt genug; das verbindet uns –, was wurde da

nicht argumentiert?! – Wenn wir diesen Teil bauen – da war von anderem noch gar nicht die Rede, das hat sich ja gar keiner getraut –, dann ist ewiger Friede auf der Südosttangente! Die war immer schon überlastet.

Es war ja nur eine Frage der Zeit, bis sie wieder verstopft ist, das ist völlig logisch. Und da sind wir bei dem Prinzip: Wenn es irgendwie geht – und das wird hier genau argumentiert –, wird sich der Autoverkehr diesen Platz suchen, und da mache ich niemandem einen Vorwurf. Wenn ich mich ins Auto hineinsetze und überall gut herumfahren kann, na dann mache ich das vielleicht auch. (*Abg. Kickl [FPÖ]: Was, du fährst noch? – Heiterkeit der Abg. Belakowitsch [FPÖ].*) Es ist ja nicht so schwierig.

Wissen Sie, wenn man Ihnen früher bei Ihren Präsentationen genau zugehört hat, hat man gehört, dass Sie einmal gesagt haben: Es gibt keine Alternative, das ist die einzige Möglichkeit! Es gibt keine Alternative! – Spätestens da bin ich hellhörig geworden, nicht heute. Ich will das nicht zu sehr kritisieren, aber: Es gibt keine Alternative, there is no alternative! – Ich bin schon als Jugendlicher mit diesem Unsinn aufgewachsen. Wenn es keine Alternative gibt, dann sollte man sich aus der Politik zurückziehen; es ist immer eine Abwägungsfrage zwischen Varianten. (*Beifall bei den Grünen. – Zwischenruf des Abg. Schnabel [ÖVP].*) Natürlich gibt es Alternativen, und da sind sie schwarz auf weiß. Dieser Geist wird hier ständig sozusagen durchgeatmet.

Kommen wir doch zu den größeren Fragen, zum Geldzusammenhang! Die Kolleginnen und Kollegen werden noch näher darauf eingehen: einerseits, was das Budget betrifft, aber auf der anderen Seite vor allem auch, was die Naturzerstörungen betrifft. Das alles hängt ja zusammen.

Schauen Sie, wir in Österreich haben keinen Mangel an Autobahnen und Schnellstraßen (*Ruf bei der ÖVP: Doch!*), aber wir haben einen Mangel an fruchtbaren Äckern, an gesunden Böden und an einer unzerstörten Natur. Das ist die Entscheidung, darin liegen die Alternativen, und darum geht es ja. (*Beifall bei den Grünen.*)

Wenn wir schon so wenig Geld haben, wie gesagt wird – ja, es gibt eine Knappheit an Geld; wir sagen auch immer, dass wir sparen und konsolidieren müssen –, geht es ja genau darum, dass wir konsolidieren, statt Milliarden Euro zu verbetonieren. (*Abg. Ottenschläger [ÖVP]: Was hat das jetzt mit ... zu tun?*) Konsolidieren statt betonieren, damit mehr Geld für sinnvolle Investitionen bleibt!

Jetzt sage ich Ihnen, wie das zusammenhängt: Erstens einmal – das hat Ihr Kollege Marterbauer genau verstanden; wir haben das ja schon mit ihm diskutiert – ist das mit den vielen Straßen in Österreich natürlich ein Problem. Das beginnt bei den Gemeinden, in den Ländern (*Abg. Schnabel [ÖVP]: Was hat das mit der Asfinag zu tun?*) und geht bis zum Bund, bis zur Asfinag, weil wir im Jahr Unterkannte 5 Milliarden Euro auf allen Ebenen für den Bau (*Abg. Schnabel [ÖVP]: Was hat das mit der Asfinag zu tun?*) und vor allem den Erhalt ausgeben. Das geht aber vollständig ins Maastrichtbudget ein! Davon reden wir ja die ganze Zeit (*Abg. Ottenschläger [ÖVP]: Aber nicht die Autobahnen! Aber nicht die Autobahnen!*), nicht bloß vom Bundeshaushalt, das ist doch das Problem! Pro Jahr 5 Milliarden Euro – zählen Sie das zusammen! –, das sind 50 Milliarden Euro in zehn Jahren. Wo das alles hinführt! (*Abg. Schnabel [ÖVP]: Was hat das mit der Asfinag zu tun?*) Und der Anteil der Asfinag ist nicht so gering. Wenn wir jetzt alles bauen, was da so daherrasselt, dann kommen wir locker in den zweistelligen Bereich. (*Abg. Ottenschläger [ÖVP]: Ja, aber das ist nicht maastrichtwirksam!*)

Wenn Sie immer behaupten – weil Sie schon so engagiert zwischenrufen; soll ja sein! –, da gibt es keinen Zusammenhang: Schauen Sie doch in das Budget, das Sie beschließen! Mehrere Millionen – jetzt sind schon über 300 Millionen Euro für heuer und nächstes Jahr eingestellt – werden als Dividende herausgenommen. Da kann man sagen, das war immer so, aber es steigt rasant. Herr Marterbauer sagt, er will noch mehr davon. – Ja, das verstehe ich eh; und er hat vielleicht recht, weil wir das Geld woanders brauchen, nämlich dort, wo Sie kürzen: beim öffentlichen Verkehr, beim Kindergartenbau. Weiter rede ich gar nicht.

Jetzt – und das wurde ja ausgeführt – geht es aber noch viel mehr darum, den Zusammenhang zu erkennen, den Sie immer leugnen. Die Zinsen sind massiv gestiegen, das betrifft auch die Asfinag, es soll auch Erhaltung betrieben werden, und wenn wir immer mehr neu bauen, wird dort das Geld knapp, und außerdem muss man das auch wieder erhalten. Also wir haben höhere Zinsen, mehr Neubau, wenn es nach Ihnen geht (*Zwischenruf des Abg. Ottenschläger [ÖVP]*), höhere Erhaltungskosten, und am Schluss sollen wir mehr Dividenden haben? Wissen Sie was? – Wir bekommen das nächste Maastrichtproblem, denn wenn sich das alles nicht ausgeht (*Zwischenruf des Abg. Ottenschläger [ÖVP]*), dann wird die Europäische Union verlangen, dass das alles eingerechnet wird, und zwar zu Recht, weil sich das gar nicht mehr ausgehen kann! Da bleiben wir doch lieber dabei, hier – sinnvoll – zu sparen, damit wir das Geld für anderes haben. Darum geht es. (*Beifall bei den Grünen. – Abg. Deimek [FPÖ]: ... auch nicht mehr priorisieren oder servicieren ...?*)

Abschließend deshalb noch einmal: In einer Zeit wie dieser, in einer Zeit des knappen Geldes ist es doch gut, darauf zu schauen, nämlich aufs Geld (*Abg. Lukas Hammer [Grüne]: Das wäre gut gewesen, ja!*), und noch besser, auf eine unberührte Natur zu schauen, auf fruchtbare Äcker und auf gesunde

Böden. – Das sollte Ihnen in der ÖVP ja das größte Anliegen sein. Apropos ÖVP: Sie wissen ja, für die Umkehr ist es nie zu spät. *(Beifall bei den Grünen. – Zwischenruf des Abg. Ottenschläger [ÖVP]. – Abg. Hafenecker [FPÖ]: ... war ein Koalitionsangebot!)*

13.46

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Spalt. Eingemeldete Redezeit sind 5 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/10

13.46

Abgeordneter Thomas Spalt (FPÖ): Danke, Herr Präsident! Geschätzter Herr Minister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Hohes Haus! Werte Zuseher! Eingangs zur Erklärung: Die Grünen haben die heute stattfindende Sondersitzung des Nationalrates beantragt. Die Erwartungshaltung war vielleicht groß, aber man muss den Grünen schon die Frage stellen: Bitte wann ist Ihnen während dieser Sitzung die Luft ausgegangen? *(Abg. Steiner [FPÖ]: Ja, während der Rede von der Frau Gewessler ist ihnen die Luft ausgegangen! – Heiterkeit der Abg. Belakowitsch [FPÖ].)* – Sie trommeln hier das gesamte österreichische Parlament für Ihre Sondersitzung zusammen und schaffen es nicht einmal, die vollen 20 Minuten Ihrer Redezeit auszunutzen *(Zwischenruf der Abg. Gewessler [Grüne]),* sondern Sie berufen diese Sondersitzung für 14 Minuten Leonore-Gewessler-Showpolitik ein. *(Beifall bei der FPÖ. – Zwischenrufe bei den Grünen.)* Vielleicht müsstet ihr einmal fragen, wie hoch der CO₂-Abdruck dieser Sitzung mit grüner Showpolitik ist. *(Abg. Schwarz [Grüne]: Na, du bist für ...!)*

Geschätzte Damen und Herren! Ja, aber es ist ganz klar: Wenn die Grünen heute wieder von Milliarden für die Zukunft sprechen *(Abg. Gewessler [Grüne]):*

Gegen die Zukunft! Gegen die Zukunft!), dann wissen wir mittlerweile alle ganz genau: Sie, liebe Grüne (*Abg. Gewessler [Grüne]: Gegen die Zukunft!*), meinen in Wahrheit Milliarden **gegen** die Zukunft: gegen die Zukunft unserer Wirtschaft (*Zwischenruf des Abg. Hafenecker [FPÖ]*), gegen die Zukunft unserer Industrie, gegen die Zukunft der arbeitenden Menschen hier in Österreich, hier in diesem Land.

Geschätzte Kollegen von den Grünen, was Sie uns heute hier als Zukunft verkaufen wollen (*Abg. Steiner [FPÖ]: ... vor lauter Baustellen!*), ist in Wahrheit nichts anderes als der Versuch eines ideologisch getriebenen Rundumschlags gegen alles, was dieses Land am Leben hält, nämlich ein Rundumschlag gegen Arbeit (*Abg. Gewessler [Grüne]: Es hätte sich ausgezahlt, zuzuhören, die 14 Minuten! Das hätte sich ausgezahlt!*), Mobilität, Wirtschaft und Freiheit. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Aber, geschätzte Damen und Herren, liebe Grüne, ich mache euch ja nicht einmal mehr einen großen Vorwurf deswegen, denn wir wissen mittlerweile alle: Die Grünen wissen es nicht besser, und diese Sitzung heute zeigt ganz klar auf, was die grüne Partei ist, nämlich eine ideologisch geblendete Minderheit, die glaubt, man könne Wirtschaft, Energie und Verkehr einfach mit dem moralisch erhobenen Zeigefinger wegmoralisieren. (*Beifall bei der FPÖ. – Abg. Gewessler [Grüne]: Mit gescheiteren Lösungen! – Weitere Zwischenrufe bei den Grünen.*) – Wenn man da die Zwischenrufe zum Thema moralisch erhobener Zeigefinger vonseiten der Grünen hört: Den moralisch erhobenen Mittelfinger der Sigi Maurer kennen wir ja alle. (*Beifall bei der FPÖ. – Heiterkeit des Abg. Kickl [FPÖ]. – Abg. Schnedlitz [FPÖ]: Das ist peinlich für die Grünen!*) Das ist das Bekenntnis dahin gehend, was die Grünen vom österreichischen Wähler halten.

Geschätzte Damen und Herren, das eigentliche Problem liegt aber ganz woanders, und das wissen wir auch: Liebe Kollegen von der ÖVP! Man müsste meinen, die ÖVP weiß es besser – aber sie macht es trotzdem. Und warum macht die ÖVP es trotzdem? – Es gibt einen ganz, ganz einfachen Grund: Machterhalt, liebe ÖVP. Die ÖVP ist mittlerweile zur Partei der großen Anpassungen geworden, immer angepasst an den jeweiligen Koalitionspartner (*Abg. Zarits [ÖVP]: Mit euch geht es sich nicht aus!*), aber längst nicht mehr angepasst an die Bedürfnisse der österreichischen Bevölkerung. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Geschätzte Kollegen von der ÖVP, Sie haben jahrelang diesem ideologischen Trauerspiel der Grünen zugeschaut, Sie haben es jahrelang mitgetragen, und Sie haben es sogar jahrelang unterstützt, anstatt es zu stoppen. Wenn ich hier in die Runde schaue: Man muss auch ganz klar die Steigbügelhalter der ÖVP – die NEOS sind die neuen Steigbügelhalter, die SPÖ ist wieder der alte Steigbügelhalter – ansprechen (*Abg. Erasim [SPÖ]: ... die FPÖ auch Steigbügelhalter!*): Auch SPÖ und NEOS haben längst erkannt, dass man mit grüner Symbolpolitik und moralischer Überheblichkeit (*Zwischenruf des Abg. Schallmeiner [Grüne] – Zwischenrufe bei den NEOS*) am bequemsten durch den politischen Alltag und das politische Leben hier in Österreich kommt. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Geschätzte Damen und Herren! Wir haben in diesem Land schon lange keine Regierungspartei mehr, sondern wir haben einen Einheitsblock der Beliebigkeit (*Ruf bei der SPÖ: Ah!*): Rot, Schwarz, Pink vereint durch Ideologie, Machterhalt und Realitätsverlust. (*Zwischenrufe bei den Grünen.*)

Geschätzte Damen und Herren! Seit der letzten Nationalratswahl ist jetzt mittlerweile ein Jahr vergangen, und erlauben Sie mir eine kleine einfache Frage: Hat sich in diesem einen Jahr seit der letzten Nationalratswahl irgendetwas – nur irgendetwas – in Österreich zum Guten gewendet?

(Abg. **Herr** [SPÖ]: Ja! – Abg. **Steiner** [FPÖ]: Ja, für die SPÖ vielleicht! – Abg. **Moitzi** [SPÖ]: Wirtschaftswachstum! Wir sind raus aus der Rezession! ... das Budget sanieren!) Fragen Sie sich selbst und fragen Sie die österreichische Bevölkerung: Hat sich in diesem einen Jahr etwas zum Guten gewendet? Ist das Leben leistbarer geworden? Sind die Energiepreise gesunken? (Abg. **Herr** [SPÖ]: Das Budget wird saniert!) Ist die Bürokratie weniger geworden? Ist das Land sicherer geworden? Können sich die Menschen in Österreich mehr leisten, besser leben oder freier entscheiden? (Ruf bei den Grünen: Ihr seids in sechs Landesregierungen! – Weitere Zwischenrufe bei SPÖ und Grünen.) – Man merkt es an der Aufregung. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: Sechs FPÖ-Landesregierungen!) Stellen Sie sich die Frage und bitte, geschätzte Damen und Herren, vor allem von den Regierungsparteien, nennen Sie mir ein einziges Beispiel, wo sich seit der letzten Nationalratswahl das Leben im Interesse der österreichischen Bevölkerung verbessert hat! (Abg. **Steiner** [FPÖ]: Ja, für den Sepp Schellhorn schon!) Sie werden keines finden. (Beifall bei der FPÖ. – Abg. **Kickl** [FPÖ]: Jetzt ruinierts ...! – Abg. **Deimek** [FPÖ]: Darum macht der Shetty Shetty-TV!)

Geschätzte Damen und Herren! Die Grünen machen weiter ihre linksideologische Ökopolitik, und die ÖVP, unterstützt von NEOS und SPÖ, macht weiterhin alles für den Machterhalt, aber nichts, wirklich gar nichts für die österreichische Bevölkerung.

Werte Kolleginnen und Kollegen! Österreich braucht keine ideologische Dauertherapie, und wir brauchen nicht weiterhin die Überheblichkeit

der Regierungsparteien. Wir brauchen eine Politik der Zukunft mit Hausverstand, Ehrlichkeit, Zukunftsorientierung und Mut. Geschätzte Damen und Herren, wenn wir schon bei Mut sind: Hören Sie – ein Jahr nach der letzten Nationalratswahl – endlich auf, sich hinter Ausreden und Versprechungen zu verstecken! (Abg. **Schmuckenschlager** [ÖVP]: *Da hat aber jemand anderem der Mut gefehlt!*) Zeigen Sie Mut! Stellen Sie sich der österreichischen Bevölkerung! Treten Sie zurück! Machen Sie den Weg frei für Neuwahlen und für einen Volkskanzler Herbert Kickl! (Beifall bei der FPÖ. – Rufe bei der ÖVP: Oh!)

13.53

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

RN/11

13.53

Abgeordneter Mst. Joachim Schnabel (ÖVP): Danke, Herr Präsident! Geschätzter Herr Minister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseherinnen und Zuseher! Hohes Haus! Wenn man diese politische Debatte hier und auch die Debatten davor verfolgt, dann fällt es einem auf: Der Populismus kommt nicht nur von rechts, er kommt inzwischen auch von den Grünen. (Beifall bei Abgeordneten der ÖVP. – Abg. **Steiner** [FPÖ]: *Und ihr seids in der Mitte drin: die ÖVP!*) Geschätzte Damen und Herren! Beide haben dasselbe Muster: Schlagworte, manchmal lauter, manchmal ironischer vorgetragen (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *500 Seiten Analyse, Joachim! 500 Seiten Analyse, mit Alternativprojekten!*), aber keine lösungsorientierte Politik, Frau Kollegin Gewessler! (Beifall bei Abgeordneten der ÖVP. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Da musst du selber lachen! 500 Seiten Analyse mit Alternativprojekten!*)

Frau Kollegin Gewessler, ich habe keine Ahnung, wohin Sie die Grünen lenken wollen, das geht mich auch nichts an, was ich aber schon feststelle, ist, dass Sie diesen Populismus aufnehmen und ihn für Ihre Partei – in Richtung FPÖ-TV – kopieren. *(Zwischenruf des Abg. **Hafenecker** [FPÖ].)* Das finde ich eigentlich schon bedenklich *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: **Da musst du selber lachen!**),* weil Sie sich von Sachpolitik auch mit dieser Dringlichen Anfrage weit entfernen. *(Abg. **Steiner** [FPÖ]: **Das einzige Medium, das in Österreich noch funktioniert!**)*

Wir vonseiten der ÖVP *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: **Wollen betonieren!**),* und das möchte ich ganz klar festhalten, stehen für eine Politik der Mitte, basierend auf Fakten und nicht auf Märchenerzählungen *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: **Ja, ich hätte sie ja gern gesehen, die Fakten! Das hätte ich ja gern gesehen, deswegen gibt's die Dringliche!**),* die die Grünen heute hier von sich geben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich möchte mehrere Punkte herauskehren. Das Erste – ich muss es noch einmal wiederholen, man muss es wiederholen, weil es bei manchen Dingen bei den Grünen länger dauert, bis der Groschen fällt; diese Dringliche Anfrage hätten Sie nämlich schon letzte Wochen stellen können *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: **Wir wollten Ihnen Zeit geben zum Lesen!**),* jetzt treffen wir uns heute extra wieder, aber es ist gut, dass wir darüber diskutieren –, Fakt eins: Die Asfinag ist eigenfinanziert. Die Asfinag finanziert sich ausschließlich durch die Mauteinnahmen, durch die Vignetteneinnahmen – ausschließlich durch die Nutzerinnen und Nutzer und nicht durch die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

*(Zwischenrufe der Abgeordneten **Schwarz** [Grüne] und Abg. **Schallmeiner** [Grüne].)*

Aus diesen Einnahmen – 3,6 Milliarden Euro ist das Budget der Asfinag – werden eben die Bauprojekte finanziert, wird in die Sicherheit investiert und wird auch in Qualitätssteigerungen investiert. Das ist ganz, ganz wichtig: Jeder Euro, den die Asfinag investiert *(Abg. **Kogler** [Grüne]: **Wer haftet?**),* ist eben

ein Euro für unser Straßennetz, für unser hochrangiges Straßennetz in Österreich. Ich sage es noch einmal: Die Asfinag ist kein Selbstbedienungsladen für die Republik und schon gar nicht für grüne Ideologie. *(Beifall bei der ÖVP. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Liebe Grüße an den Herrn Marterbauer, der will eine Dividende!)*

Fakt zwei: Schutz statt Zerstörung. Da spreche ich den Lobautunnel an – kommen wir zum zweiten Fakt –: Da kommt immer die Abrissbirne, der Herr Minister wird immer mit dem Abrissbagger zitiert, aber jetzt müssen wir über den Lobautunnel einmal faktenorientiert reden. Er ist mannigfaltig geprüft, untersucht, und es gibt nicht nur, Kollege Kogler, Ihre Wissenschaftler, sondern viele andere auch, die gegenteiliger Meinung sind. *(Abg. **Schallmeiner** [Grüne]: Unsere Wissenschaftler? Das ist so eine ÖVP-Idee: Jeder hat seine Wissenschaftler!)* Der Lobautunnel, die gesamte S 1 ist – nicht so, wie Sie es darstellen – keine oberflächliche Straße. Das ist ein Tunnel in 60 Metern Tiefe. *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Und der hat keine Autobahn davor und danach? – Ruf bei den Grünen: Unglaublich! – Abg. **Gewessler** [Grüne] – erheitert –: Das ist sehr lustig: Der hat keine Zufahrt!)* Wir Österreicher sind katholisch geprägt und kennen Kirchenbauwerke: Der Dom zu Gurk, ein riesiges österreichisches Kirchenbauwerk, hätte dazwischen Platz. *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Ja, ja, und da gibt's keine Zufahrt, den bauen wir einfach so!)* Also dass wir dort die Oberfläche zerstören, ist nicht wahr. Wir bewahren die Lobau. *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Ihr betoniert die Fläche des 15. Bezirks!)* Der Tunnel wird 60 Meter darunter gebaut und ist dementsprechend – auch attestiert – umweltverträglich. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Der Stau am Wochenende wurde schon angeführt: 4 Stunden Stau aufgrund einer Kleinigkeit. *(Abg. **Kickl** [FPÖ]: Super Baustellenmanagement war das!)* Es ist aus Sicht der Volkspartei nicht hinzunehmen, dass wir für eine Millionen-

metropole wie Wien keine funktionierende Straßeninfrastruktur haben.

*(Zwischenruf des Abg. **Schallmeiner** [Grüne].)* Deswegen ist es wichtig, dass dieser Lückenschluss – und davon sprechen wir – passiert und umgesetzt wird, damit wir die Stadt Wien, das gesamte Umland, Niederösterreich und alle anrainenden Bezirke, auch hinsichtlich Straßenverkehr auf das Niveau des 21. Jahrhunderts heben und alles entsprechend absichern. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Zu meiner Heimatregion: Frau Kollegin Gewessler hat auch die A 9 angesprochen, ein Projekt, das wir schon jahrelang forcieren und fordern. Wir haben genau Ihren Weg eingeschlagen. Sie haben eine verkehrstechnische Untersuchung gefordert. Die TU Graz hat, auch mit Wissen des Ministeriums in Ihrer Zeit, eine Studie erstellt. Was ist bei der Studie herausgekommen? – Der Ausbau ist unweigerlich notwendig *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Nein!)*, auch wenn der öffentliche Verkehr – und der wird ausgebaut – ausgebaut wird. Diese dritte Spur gilt es zu errichten, um den Standort entsprechend zu sichern, das Cargo-Center, das dort auch die Verlagerung des Transportes auf die Schiene ermöglicht, abzusichern und anzubinden und vor allem um die Sicherheit in den Dörfern, in den Wohngegenden der Familien wiederherzustellen, weil wir den Verkehr aus den Dörfern wieder auf die Autobahn zurückverlagern. *(Beifall bei der ÖVP. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Ich würde auch dort empfehlen, mit den Autoren der Studie zu reden!)* Deswegen ist dieses Projekt so wichtig und wird jetzt angegangen.

Es wird auch keine landwirtschaftliche Fläche verbraucht: dort die Autobahn, da die Koralmbahn, die einen asphaltierten – das ist dann der gute Asphalt – Untergrund hat, dazwischen ein Reststück. Wir reden da nicht von landwirtschaftlichen Nutzflächen, das möchte ich auch festhalten, sondern von Flächen, die eben auch prädestiniert dafür sind, diese Autobahn zu erweitern.

Zum Schluss, geschätzte Damen und Herren, möchte ich zusammenfassen – auch wenn der Hauptteil meiner Rede jetzt auf die Asfinag verwendet wurde –: Wir investieren nicht nur in den Straßenbau, sondern – der Herr Minister hat es angeführt – es gibt wesentliche Mittel, und das sogar in höherer Dimension, für den Schienenbau. Beides ist wichtig. Wir spielen keine Verkehrsträger, keine Nutzerinnen und Nutzer gegeneinander aus. Wir als Volkspartei wollen in alle Richtungen investieren, allen Verkehrsträgern eine moderne Infrastruktur zur Verfügung stellen (*Zwischenruf des Abg. Kogler [Grüne]*) und mit diesen Investitionen auch das Wirtschaftswachstum anheben, um quasi ganz im Sinne unseres Bundeskanzlers 1 Prozent zu bewerkstelligen. Denn das braucht der Standort: Wirtschaftswachstum und eine funktionierende Infrastruktur. – Vielen Dank. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.* – *Abg. Gewessler [Grüne]: Es löst kein einziges Problem!* – *Abg. Strasser [ÖVP] – in Richtung Abg. Gewessler [Grüne] –: Aber wir haben immer brav zugehört bei deinen Reden!*)

13.59

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Moitzi. Ihre eingemeldete Redezeit beläuft sich auch auf 5 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/12

13.59

Abgeordneter Wolfgang Moitzi (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Ich zitiere am Beginn meiner Rede: „Noch am Samstag habe ich mir selbst ein Bild vor Ort gemacht und für mich ist klar, dass der Lückenschluss [...] Sinn macht. Hier geht es um den Schutz der Menschen

vor Lärm und Emissionen, der internationale Schwerverkehr darf hier nicht länger durch Ortszentren brettern.“

Liebe Grüne, am Beginn vielleicht kurz eine Frage wie in der „Millionenshow“: Von wem stammt dieses Zitat? – A: von der Wiener Stadtregierung, B: vom Herrn Bundesminister, oder C: von einem grünen Umweltlandesrat? – Hat jemand vielleicht eine Idee? (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Du willst jetzt sagen, wir haben jedes Projekt individuell geprüft und dann entschieden? Sehr gut! Danke für den Nachweis! Danke für den Nachweis!*) – Keine Antwort ist auch eine Antwort. Richtig ist: Stefan Kaineder von den Grünen (Abg. **Deimek** [FPÖ]: *Der ist ja ein Religionslehrer! Der kennt sich ja gar nicht aus!*), Ihr grüner Vizebundessprecher (Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP), der sich wie diese Koalition und wie wir als Sozialdemokraten Sorgen (Abg. **Deimek** [FPÖ]: *Der Kaineder ist ja ein Religionslehrer! Der ist da völlig falsch!*) um die Anrainerinnen und Anrainer macht und sich darum kümmert, dass man sie nicht im Schwerverkehr ersticken lässt. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Ja, und stell dir vor, wir haben eure Linzer Autobahn auch fertiggebaut!*)

Reden wir also ein bissl über die Fakten: Während die Grünen einen S-10-Lückenschluss bei einer Umfahrung einer 3 000-Einwohner-Gemeinde begrüßen, ist der S-1-Lückenschluss bei einer Zwei-Millionen-Einwohnerinnen- und -Einwohner-Stadt der angeblich direkte Weg in die Klimakatastrophe. Liebe Grüne, das ist ein bissl absurd! (Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)

Ich verstehe schon, die Rolle in der Opposition ist neu und Sie suchen ein Thema. Ich verstehe schon, dass das nicht das Budget ist, nach dem, was wir als aktuelle Bundesregierung da beim Budget aufräumen müssen.

(Abg. **Schwarz** [Grüne]: *Ja, in Wien müsst ihr aufräumen! In der Stadt Wien müsst ihr*

aufräumen! In der Steiermark müsst ihr aufräumen!) Ich verstehe auch, dass es nicht die Inflationsbekämpfung ist, nachdem die letzte Bundesregierung die Inflation hat irgendwie durchrauschen lassen. Ich verstehe auch, dass es nicht das Wirtschaftswachstum ist – bei zwei Jahren durchgehender Rezession in der Zeit der letzten Bundesregierung (Abg. **Schwarz** [Grüne]: *Landesregierung, nicht Bundesregierung! In Wien und in der Steiermark habts ihr den Mist gemacht!*) –, und ich erkläre auch noch kurz, warum das Verkehrs- und Umweltthema, das Sie da auswählen, auch ein sehr schlechtes Thema ist. Deshalb nur kurz zu den Fakten.

Zum ersten Fakt: Unter Ihnen als Mobilitätsminister wurde anscheinend in guten, grünen Beton investiert, nämlich in Neubauprojekte der Asfinag von 2020 bis 2024: 2,3 Milliarden Euro allein für neue Straßen unter Ihrer Ägide. (Abg. **Deimek** [FPÖ]: *Nein?!)* Gibt es da jetzt einen guten und einen schlechten Beton? Wir machen das weiter, was Sie als letzte Bundesregierung gemacht haben! (Beifall bei der SPÖ. – Zwischenrufe bei den Grünen. – Abg. **Krainer** [SPÖ] – in Richtung Grüne –: *Waren es Äcker oder Mondlandschaften?* – Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Aber ... fertigbauen müssen!* – Abg. **Krainer** [SPÖ]: *Ihr habt nie was Neues begonnen? Also doch was Neues begonnen?! Na sicher! Mühlviertler Autobahn! ... neu begonnen! Kann man ja alles nachlesen!)*

Zu Fakt zwei, dem Ausbau der Öffiinfrastruktur – der Herr Minister hat es schon angedeutet –: Von 2019 bis 2024 wurden 12,7 Milliarden Euro in den Rahmenplan der ÖBB investiert. Von 2025 bis 2030 haben wir vor, dass wir 19,7 Milliarden Euro in den Ausbau der Öffis investieren. Das zeigt: Die Öffis haben einen klaren Vorrang. Zwei Drittel des Geldes gehen in den Ausbau der Öffis, ein Drittel in den Ausbau der Straßen, und das ist gut so! (Beifall bei der SPÖ.)

Zum Asfinag-Budget haben meine Vorredner auch schon mehr gesagt: 300 Millionen Euro – so eine hohe Sonderdividende wie noch nie – zahlt die Asfinag in das Bundesbudget, und das ist auch gut. (Abg. **Maurer** [Grüne]: *Es könnte noch mehr sein!*)

Zu Fakt vier, der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene: Wir alle wissen, das war in der letzten Regierungsperiode nicht unbedingt das Erfolgsprojekt, muss man ehrlicherweise sagen, und wir wollen in dieser Koalition auch da für Kostenwahrheit sorgen und endlich den Lkw-Güterverkehr einen fairen Anteil zahlen lassen. Die Lkw-Maut ist um fast 10 Prozent erhöht worden, und das ist gut so – um fast 10 Prozent! Das sorgt für mehr Kostenwahrheit und dafür, dass nicht nur die breiteren Schultern, sondern auch die breiteren Reifen zur Budgetkonsolidierung beitragen und dass wir damit auch den Güterverkehr auf die Schiene bringen! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Fakt fünf: Wir haben auch gesetzliche Grundlagen dafür geschaffen, dass wir endlich Innenstädte beruhigen können – etwas, woran Sie mit einer StVO-Reform ewig gescheitert sind. Die automationsunterstützte, kameraüberwachte verkehrsberuhigte Innenstadt ist endlich der Weg, wie wir auch in den Innenstädten – und hoffentlich danach in noch vielen anderen Orten mehr, denn es gibt den Wunsch in vielen Städten und Orten in ganz Österreich – den Wünschen der Anrainerinnen und Anrainer Rechnung tragen können und sie vom Verkehr befreien können. Deshalb haben wir diese StVO-Reform auf den Weg gebracht, und das ist auch gut so. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Zum letzten Fakt: Wir setzen auch auf Verkehrssicherheit. Wir haben die StVO insgesamt ins 21. Jahrhundert gebracht. Wir haben für die E-Scooter endlich klare Regeln geschaffen und wir verbannen die E-Mopeds, damit endlich

die Radwege wieder den Radfahrerinnen und Radfahrern gehören. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Als letzten Punkt, weil uns ja auch, glaube ich, viel eint – und das möchte ich auch betonen, weil heute in einem Nebensaal, im Bundesratssaal, eine Enquete mit Klimawandelleugnerinnen und -leugnern stattgefunden hat –: Liebe Grüne, wir als Sozialdemokratie und diese Bundesregierung sind nicht Ihr Gegner! Der Gegner sitzt woanders. *(Abg. **Schwarz** [Grüne]: Ihr müsst nur Nein sagen! Das ist nicht so schwierig!)* Der Kampf gegen die Klimakrise ist dieser Bundesregierung extrem wichtig und er bleibt eine enorme Zukunftsfrage.

In der letzten Bundesregierung – und das können wir eben jetzt leider nicht *(Abg. **Schwarz** [Grüne]: Das ist euer Minister! Das ist kein ÖVPlar!)* – wurde die oft fehlende Einigkeit in diesem Bereich durch einige symbolische Handlungen und sehr, sehr viele ungedeckte Geldschecks zugedeckt. Diese Option gibt es heute nicht mehr, denn wir müssen jetzt diese Budgetlöcher stopfen. Deshalb verstehe ich es schon, dass Sie heute hier eine polemische Diskussion führen, aber es nützt nichts, wenn man sich auf ein paar Symbole stützt. *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Schöne Grüße von den Protestierenden bei der S 34! Ihr betont ihr Zuhause zu!)*

In diesem Sinne hoffe ich, dass wir mehr denn je gemeinsam den Ordnungsrahmen für mehr Klimaschutz neu gestalten. Das konnte in der letzten Regierung, so ehrlich muss man sein, auch nicht geschaffen werden *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Wir haben die Emissionen reduziert!)*, und da liegt viel harte Arbeit vor uns. Umso mehr braucht es die Zusammenarbeit aller Kräfte, die dem Kampf gegen die Klimakrise höchste Priorität einräumen. Auch

wenn man in dieser Debatte unterschiedlicher Meinung ist, sollte man das nicht aus den Augen verlieren! *(Beifall bei der SPÖ sowie des Abg. Shetty [NEOS].)*

14.06

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Bernhard. – Auch Ihre wunschgemäße Redezeit beträgt 5 Minuten. Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/13

14.06

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Danke, Herr Präsident! Geschätzter Herr Minister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Ich möchte, bevor ich direkt auf das Thema der Dringlichen eingehe, eine Frage beantworten, die der Kollege von den Freiheitlichen, Kollege Spalt, vorhin gestellt hat. Er hat gefragt: Was hat diese Regierung im ersten Jahr ihrer Regierungstätigkeit geschafft?, und er hat behauptet: nichts.

Das Erste war schon einmal: Die Frage war falsch, denn die Angelobung war ja erst im März, das heißt, es sind gerade einmal sieben Monate.

(Abg. Neßler [Grüne]: In sieben Monaten haben wir schon einiges geschafft!) In diesen sieben Monaten kann man schon auf Dinge hinweisen: Erstens – das Allererste, was wir machen mussten, nicht weil wir es uns ausgesucht haben, sondern weil es dringend erforderlich war –, wir mussten dieses Budget wieder ins Lot bringen *(Heiterkeit und Zwischenrufe bei der FPÖ)*, und wir haben es geschafft, in mühsamen Verhandlungen gemeinsam mit der ÖVP und der SPÖ 4 Milliarden Euro an Einsparungen für 2025 zu erreichen! *(Beifall bei NEOS und SPÖ.)*

Die Frage der Freiheitlichen Partei war: Was hat diese Regierung geschafft? – Sie hat das Budget wiederum in die Spur zurückgebracht. (Abg. **Schwarz** [Grüne]: *Es ist immer noch nicht ...! – Ruf bei der FPÖ: Das ist kein Lob!*)

Die Frage – jetzt schreien die Grünen rein – kann ich auch gerne wie folgt beantworten, zweite Antwort: Wir haben es geschafft – 2024, ich darf daran erinnern, gab es ein negatives Wirtschaftswachstum (*Ruf bei der FPÖ: Spalt wurde bestätigt!*), also einen Wirtschaftsrückgang, von minus 0,7 Prozent –, dass die Prognose für 2025 plus 0,3 Prozent lautet. (Abg. **Schwarz** [Grüne]: *Was genau war der Beitrag von euch?*) Auch das ist eine Leistung aller drei Regierungsparteien und der Arbeit, die wir hier im Parlament geschafft haben! (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Wodurch? Wodurch, Michel?*)

Die dritte Antwort auf die Frage, was wir geschafft haben, ist: Während man in der Vergangenheit gestritten hat, gibt es heute eine Debatte über eine Reformpartnerschaft, jede Woche neue Vorschläge von den Ländern, vom Gemeindebund, von den Bundesparteien, wie man die tatsächlichen Verflechtungen entflechten kann, wie man mehr Bundes- und Länderkompetenz so aufstellen kann, dass man in Zukunft Kosten einspart. Und während diese Debatte stattfindet, finden viele kleine und große Veränderungen auch im Parlament statt. Auch das haben wir in diesen sieben Monaten geschafft! (*Beifall bei den NEOS, bei Abgeordneten der ÖVP sowie der Abg. Herr* [SPÖ].)

Während die Freiheitliche Partei also glaubt, es passiert nichts (*Ruf bei der FPÖ: Passiert auch nichts!*), reformieren wir dieses Land und bringen es auf Schiene. (Abg. **Deimek** [FPÖ]: *An der Pleitewelle merkt man, dass ihr tätig seid!* – Abg. **Kickl** [FPÖ]: *Jetzt sterben die Zeitungen, wenn die NEOS in der Regierung sind!*) Ich finde, das ist schon etwas, was man sagen kann (*Ruf bei der FPÖ: Die Kollegin Krisper sieht das anders!*), auch wenn die Freiheitlichen weiter

hereinschreien. Herr Kollege Kickl schreit auch herein, aber ich darf Ihnen versichern, liebe Zuseherinnen und Zuseher: Die Zwischenrufe sind genauso unqualifiziert wie sonst auch. *(Beifall bei den NEOS. – Abg. Kickl [FPÖ]: Na ja, es ist ja so!)*

Zur Dringlichen: Liebe Frau Kollegin Gewessler, wir wissen beide, dass wir in der grundsätzlichen Frage des Lobautunnels eine sehr ähnliche Sichtweise haben, aber der Unterschied ist: Die grüne Partei hat jetzt fünf Jahre lang die Umwelt-, Klima- und Verkehrsministerin gestellt, und die Probleme, die Sie angesprochen haben, sind in diesen fünf Jahren nicht gelöst worden. Die Bauprojekte wurden nicht abgesagt, sie wurden auf die lange Bank geschoben. Sie wurden gestoppt, es wurden Überprüfungen veranlasst, man hat aber die eigentlichen Probleme nicht behoben. Der Verkehrsinfarkt, den der Herr Minister angesprochen hat, besteht tatsächlich. *(Abg. Gewessler [Grüne]: Und deswegen müssen wir ihn jetzt größer machen?)* Also in der Problembeschreibung sind wir da einer Meinung. Man hätte diese Jahre, in denen das Ministerium grün war, auch dafür nutzen können *(Abg. Gewessler [Grüne]: Um Alternativen zu entwickeln?)*, proaktiv auf die Stadt Wien zuzugehen und andere Lösungen zu suchen. Das ist nie nachhaltig passiert *(Abg. Gewessler [Grüne]: Vielfach! Vielfach!)*, das muss man schon auch ganz klar sagen! *(Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der SPÖ.)*

Wir als NEOS haben schon oft über den Lobautunnel gesprochen, auch hier in diesem Haus. Man muss sagen, die letzte Analyse zu dem Thema war der Umweltbericht – nicht von irgendwelchen Aktivisten erstellt, sondern vom Umweltbundesamt, der TU Wien und der TU Graz. Man hat vier Varianten zur Frage: Ist der Lobautunnel die richtige Lösung?, geprüft. Der Tunnel war die letztgereichte Variante, das muss man ganz klar sagen. *(Beifall bei Abgeordneten der Grünen. – Abg. Gewessler [Grüne]: Genau! Ja, genau! Fakten!)* Das Pro-

jekt kostet 2,8 Milliarden Euro, bringt 2 Millionen Fahrzeugkilometer zusätzlich für die Stadt. (Abg. **Steiner** [FPÖ]: *Aber der Sepp will freie Fahrt für freie Bürger!*) Die Alternativen, die vorgeschlagen worden sind, auch von den technischen Universitäten, würden 400 Millionen Euro kosten und würden 2,8 Millionen Personenkilometer zusätzlich an Fahrleistung bringen.

Fakt ist aber, dass wir jedenfalls wirklich dringend eine Lösung brauchen, weil den Menschen auf der anderen Seite der Donau und auch den Betrieben nicht zumutbar ist, dass die Politik weiter streitet. Und dass das weiterhin passiert, ist auch ein Verdienst der Grünen, weil eben fünf Jahre lang auf die Stopptaste gedrückt worden ist (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Weil wir Alternativen hier haben, die gescheiter sind!*) und nicht an Lösungen gearbeitet worden ist, die jetzt den Menschen helfen würden.

Jedenfalls ist es so, dass wir genau deswegen von unserer Seite – daran kann man auch unsere evidenzbasierte Politik erkennen – immer dafür gesorgt haben, dass es **kein** Bekenntnis zum Lobautunnel gibt, weder auf Bundesebene im Programm noch bei der Stadt Wien. Wir haben uns im Regierungsprogramm darauf geeinigt, dass wir eine evidenzbasierte Studie machen, dass wir uns anschauen, was wirtschaftlich, ökologisch die sinnvollste Variante ist, um dieses Problem zu lösen. Wir warten nach wie vor auf das Ergebnis dieser Studie. Ich nehme an, der Herr Minister wird uns da auch rechtzeitig entsprechend einbinden.

Wir als NEOS werden weiterhin jene Lösung präferieren, die am kostengünstigsten und am schnellsten für die Menschen in Wien und Wien-Umgebung ist und für die Betriebe tatsächlich eine Lösung bringt. Genau dafür

werden wir weiter jeden Tag arbeiten. – Vielen Dank. *(Beifall bei den NEOS. – Abg. Gewessler [Grüne]: Er macht ja das Gegenteil!)*

14.11

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächste Rednerin: Frau Abgeordnete Götze.
Eingemeldete Redezeit: 5 Minuten. – Bitte.

RN/14

14.12

Abgeordnete Dr. Elisabeth Götze (Grüne): Danke, Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Evidenzbasierte Politik war jetzt mein Stichwort vom Kollegen Bernhard – genau darum geht es hier, deswegen wollen wir heute über die Bauprojekte diskutieren, denn es gibt Evidenzen, die am Tisch liegen und die besagen, dass der Lobautunnel nicht zu bauen ist, dass es bessere Alternativen gibt.

Der Herr Minister hat eine Kopfentscheidung – Sie haben es selber gesagt und noch extra betont: eine Kopfentscheidung, keine Bauchentscheidung – getroffen, aber das ist noch immer nicht nachvollziehbar, weil die Daten, die Fakten nicht am Tisch liegen. Also kann ich keine Kopfentscheidung bisher nachvollziehen und gehe ehrlich gesagt weiterhin von einer Bauchentscheidung aus. *(Beifall bei den Grünen.)*

Ich muss auch sagen, wir haben uns viel Mühe gemacht, sehr detailliert Fragen zu stellen, 29 Fragen – Sie sind sehr generell drübergegangen. Das finde ich bedauerlich, weil wir hier im Parlament schon gerne, wie gesagt, detailliert und faktenbasiert diskutieren wollen.

Eine Frage, die Sie ganz bestimmt beantworten können, weil sie, glaube ich, sehr einfach zu beantworten wäre, ist die Frage 4, die haben Sie nämlich sogar explizit ausgenommen. In dieser geht es um Kritik der Sozialistischen Jugend an Ihrer Festlegung auf den sechsspurigen Ausbau der A 9 südlich von Graz. Wir haben sie zitiert: „Solche Großprojekte lösen die Verkehrspolitik nicht langfristig, sondern sorgen eher für mehr Verkehr“, und die Frage war, was Sie dazu sagen. Diese Antwort sind Sie uns beispielsweise schuldig geblieben.
(Beifall bei den Grünen.)

Es würde mich auch interessieren – Kollegin Herr ist jetzt nicht hier, vielleicht gibt es Gründe dafür, sie war ehemals Chefin der Sozialistischen Jugend –, was sie dazu sagt, dass jetzt das gebaut werden soll, was die eigene SPÖ-Jugend offenbar nicht will.

Und dann noch etwas: Sie sind auch sehr schnell über unsere Frage 21 drübergegangen: „Ist Ihnen bekannt, dass es im Gegensatz zu wiederholten Aussagen unter anderem von Wiener SPÖ-Funktionär:innen Wien keineswegs die einzige größere Stadt in Österreich oder Europa ist“, die keinen Autobahnring hat? Hier haben wir angeführt: „Bratislava, Budapest, Belgrad, Zagreb, Turin, Zürich, Stuttgart, München, Hamburg“. Sie alle haben keinen oder keinen geschlossenen Autobahnring. Ich sage Ihnen, Wien hat das! Mit der A 23 haben wir einen geschlossenen Autobahnring. Aber darauf sind Sie leider nicht eingegangen. (Beifall bei den Grünen.)

Wir haben heute hier diese Sitzung einberufen, weil wir Klarheit haben wollten. Ich habe schon gesagt, leider ist das bisher noch nicht ganz gelungen, aber ich möchte schon einmal auf das große Ganze schauen, und auf das große Ganze schauen heißt auch, sich einmal von oben anzuschauen, was hier diskutiert wird. Und wenn man von oben draufschaut, dann könnte eine Auto-

bahn ja wie ein Strich in der Landschaft ausschauen, aber eigentlich sind es wirklich **unvorstellbare** Dimensionen, über die wir hier diskutieren, und das möchte ich gerne thematisieren.

Drei konkrete Beispiele: in meinem Heimatbundesland die S 34. Ich weiß, die Menschen, die sich dagegen einsetzen – es war schon die Rede davon –, fiebern jetzt, wie es da weitergeht. Vom Bau der S 34 in Niederösterreich sind Landwirte, Landwirtinnen wirklich betroffen, deren Existenz hängt davon ab, ob dort gebaut wird oder nicht. Nur um eine Idee von der Größenordnung zu bekommen – es geht da um fruchtbare Äcker –: Allein die Anschlussstelle zur A 1 hat eine Fläche, die größer als die Innenstadt von Sankt Pölten ist – nur diese Anschlussstelle! *(Beifall bei den Grünen. – Zwischenruf des Abg. Stefan [FPÖ].)*

Weil ich jetzt höre, es ist nur Sankt Pölten: Ja, es ist Sankt Pölten. Aber die Straßenabschnitte des Lobautunnels – wir reden nicht vom Tunnel, sondern nur von den Straßenabschnitten – haben eine Fläche so groß wie der 15. Wiener Gemeindebezirk, nur um eine Größenordnung zu bekommen. Dort gibt es jetzt fruchtbare Böden, die uns versorgen.

Ebenso die bereits gebaute A 5 im Norden von Wien: Das, was dort an Äckern verbaut wurde, könnte jedes Jahr die Bevölkerung von Linz mit Brot versorgen. – Also das sind die Dimensionen, von denen wir hier reden – immense Entscheidungen, die unsere Zukunft prägen werden.

Ich möchte noch auf ein paar Halbwahrheiten oder Gschichtln, sagt man in Wien, zu sprechen kommen, die ich hier auch immer wieder von Ihnen gehört habe. Beispielsweise haben Sie gesagt, es sei ja nur ein Tunnel unter der Lobau – ein Tunnel unter der Lobau. Dass aber mit einem Tunnel unter der Lobau die Austrocknung der Lobau droht, dass auch das Grundwasser

gefährdet ist – das sagen alle Gutachten, die auf dem Tisch liegen –, das haben Sie nicht gesagt oder wissentlich verschwiegen.

Sie relativieren auch – ich zitiere wieder –: „Es handelt sich lediglich um einen Umweltbericht, der nur einen Teil der Lebensrealität abbildet“ – das ist der Bericht, der jetzt auf dem Tisch liegt –, aber Sie wissen selber, der Titel der EU für diesen Bericht ist Umweltbericht und natürlich enthält er Inhalte, viele Seiten zu wirtschaftlichen, zu gesellschaftlichen Aspekten, zu Auswirkungen auf den Verkehr. Ich glaube, das wissen Sie. Vermutlich haben Sie das ignoriert, weil Sie mit dem Ergebnis nicht zufrieden sind.

In diesem steht **nicht**, dass die Lobauautobahn die Verkehrsprobleme lösen wird. Das steht nicht in diesem Bericht und auch in keinem anderen Bericht, der mir bekannt ist. Also das geht in Richtung der Kritik von der Sozialistischen Jugend. Die Evidenz zeigt, dass solche Bauprojekte die Probleme noch vergrößern. *(Beifall bei den Grünen.)*

Also, Herr Minister, ich appelliere an Sie: Sie entscheiden mit Ihrem Programm, was auch immer Sie tun, ob Sie uns in eine fossile Vergangenheit zurücksteuern, ob weiterhin die Luft mit mehr Abgasen von Straßenverkehrslawinen verpestet wird, ob der Boden mit noch mehr Beton versiegelt wird. Sie entscheiden auch darüber, ob die Natur in der Lobau oder in Vorarlberg oder wo auch immer weiter unberührt bleibt – es sind ja Naturschutzgebiete bedroht –, ob wir die für unsere Kinder und Enkelkinder erhalten oder ob das alles unwiederbringlich verloren ist. Und letztendlich entscheiden Sie auch darüber, ob diese Milliarden für diese Projekte ausgegeben werden oder für andere Projekte, die wir in Österreich absolut brauchen und den Menschen zugutekommen.

Zum Abschluss möchte ich einen Entschließungsantrag einbringen:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Leonore Gewessler, BA, Kolleginnen und Kollegen betreffend
„Lobauautobahn‘ S 1: Umsetzung der Erkenntnisse aus der Strategischen Prüfung Verkehr zur S 1 statt leichtfertige Aufnahme in ein Bauprogramm“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur wird aufgefordert, dem Nationalrat

- in Anerkennung der Rechtslage,
 - in Fortsetzung der bereits von SPÖ-Verkehrsministerin Bures 2010 gewählten Vorgangsweise,
 - und in Umsetzung der Empfehlung aus der Strategischen Prüfung Verkehr zur S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat-Süßenbrunn (Lobau-Autobahn mit Lobau-Tunnel)
- zünftig eine Regierungsvorlage mit dem Inhalt einer Streichung dieser hochrangigen Straße aus dem Bundesstraßengesetz bzw. dessen Verzeichnis 2 zuzuleiten.“

Danke. *(Beifall bei den Grünen.)*

14.20

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

[„Lobauautobahn“ S1: Umsetzung der Erkenntnisse aus der Strategischen Prüfung Verkehr zur S 1 statt leichtfertige Aufnahme in ein Bauprogramm \(143/UEA\)](#)

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 Weinzierl. – Ihre eingemeldete Redezeit beträgt auch 5 Minuten. Bitte schön, Herr Abgeordneter.

RN/15

14.20

Abgeordneter Maximilian Weinzierl (FPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Hohes Haus! Werte Abgeordnete! Werte Zuseher! Was wir heute erleben, ist eine Sondersitzung zum Lobautunnel und zu anderen Projekten, die gerade auch Sie, Frau Gewessler, durch Ihre Klimahysterie blockiert haben. Wenn Sie das aber schon tagtäglich predigen, dann frage ich mich nur: Wo ist Ihre Moral eigentlich? Denn als Sie selbst nämlich am Futtertrog gesessen sind, hat es Ihnen nicht wehgetan, im Privatjet durch die Gegend zu jetten. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Ich glaube, diese Sitzung heute ist eher eine Therapiestunde der Grünen. Ich frage mich nur: Warum hat dann das ganze Nationalratsteam hier antanzen müssen? *(Ruf bei den Grünen: Demokratie ...! – Abg. Gewessler [Grüne]: Weil es euer Job ist in einer Demokratie!)* Ich bin aber froh und ich danke Ihnen auch, dass Sie diese einberufen haben, denn so kann man wenigstens einmal Klartext sprechen.

Sie haben ja selbst auch die S 34 angesprochen, und ich glaube, jeder, der im Traisental unterwegs war und ist, weiß ganz genau, wovon wir jetzt sprechen: Zwischen Sankt Pölten und Wilhelmsburg ist ein, kann man sagen, rollender Berufsverkehr und Wirtschaftsverkehr, der über eine einfache

Bundesstraße geht, nämlich über die B 20. Es gibt keine Autobahnanschlüsse, keine Schnellstraßenabschnitte, sondern das ist eine Freilandstraße, die tagtäglich weit über ihre Kapazität hinaus benutzt und belastet wird. Das Endergebnis brauche ich, glaube ich, nicht zu erklären, das sind nämlich Stau von morgens bis spät am Abend, Lärm in den Ortschaften, gefährliche Überholmanöver. Und was bedeutet das? – Ein hohes Unfallrisiko für Pendler, für Schüler, für Handwerker, für alle, die dort eben arbeiten und leben, und das ist eine permanente Belastung für diese Bürger.

Dabei liegt aber – und das ist jetzt interessant – die Lösung eigentlich schon auf (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Die Bahn, die daneben fährt!*): die S 34, eine Schnellstraße, die Traisental-Schnellstraße, ein 9 Kilometer langer Abschnitt zwischen Sankt Pölten und Wilhelmsburg. Der Umweltverträglichkeitsbericht, die Prüfung hat diese 2019 für positiv empfunden, und da frage ich mich: Warum wird das nicht umgesetzt? Da frage ich auch Sie, Herr Minister Hanke: Warum passiert da – bis heute – nichts? Das Projekt ist seit zehn Jahren auch im Bundesstraßengesetz verankert, und trotzdem, wie ich schon erwähnt habe: kein Baubeginn, immer neue Prüfungen, man muss, wie immer, nur evaluieren und es gibt immer nur neue Verzögerungen. Ich glaube, das ist wirklich nicht das, was sich die Bürger dort verdient haben. (Beifall bei der FPÖ.)

Wenn Straßen fehlen, dann wird alles langsamer, nicht nur der Verkehr an sich, sondern auch der Alltag und die Wirtschaft. In einer Wirtschaft, die von den Grünen und der ÖVP in den letzten fünf Jahren mehr als nur ruiniert worden ist, ist Stillstand Gift. Das sagen aber nicht nur die FPÖ und ich als Abgeordneter, sondern das sagt auch das Wirtschaftsforschungsinstitut. Dabei zeigt der Blick auf andere Projekte, wohin die Blockadepolitik der Grünen führt. Der Lobautunnel wurde jahrelang aus ideologischen Gründen gestoppt. Jetzt zeigt sich aber immer deutlicher, dass er doch gebaut werden

kann, soll und muss. Die Frage ist nur wie schnell und wie viele Millionen das dann noch kosten wird. Das Ergebnis Ihrer grünen Politik sind verlorene Zeit und verschwendetes Geld. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Genau dasselbe droht nun auch der S 34. Diese Schnellstraße entlastet den niederösterreichischen Zentralraum, senkt das Unfallrisiko und verteilt den Verkehr gerechter. An ihrer Umsetzung führt kein Weg vorbei. Die Frage ist nur: Wie viele Jahre dauert es diesmal und wie viel Geld verschlingt dieses Projekt dann wieder durch Neuprüfungen und Blockaden? Eines muss auch klar sein: Nicht zu bauen, ist keine Ersparnis, wie es meine Vorrednerin gesagt hat. Die Mittel für den Schnellstraßenbau stammen aus der Maut, das ist zweckgebundenes Kapital, zweckgebundenes Geld, das kann man dann nicht einfach für irgendetwas anderes benutzen. Die Mittel werden nicht gespart, wenn man Projekte blockiert, sie werden vergeudet.

Wir Freiheitliche fordern daher: Herr Minister, setzen Sie die S 34 wie auch den Lobautunnel endlich um, damit die Region aufatmen kann, damit die Betriebe arbeiten können und damit die Menschen auch wieder vorankommen! *(Beifall bei der FPÖ.)*

Damit bringe ich auch einen Entschließungsantrag ein:

RN/15.1

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Wichtige Straßenbauprojekte jetzt umsetzen“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, wird aufgefordert die Umsetzung der im Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetz 1971 genannten Straßenbauprojekte rasch und ohne weiteren Aufschub sicherzustellen.“

Vielen Dank. *(Beifall bei der FPÖ.)*

14.25

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/15.2

[Wichtige Straßenbauprojekte jetzt umsetzen \(144/UEA\)](#)

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

Nächste Rednerin: Frau Abgeordnete Kugler. Ihre eingemeldete Redezeit beträgt 4 Minuten. – Bitte, Frau Abgeordnete.

RN/16

14.25

Abgeordnete Dr. Gudrun Kugler (ÖVP): Danke, Herr Präsident! Herr Minister! Hohes Haus! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Ich möchte heute den Grünen drei Erinnerungen ins Stammbuch schreiben, am Beispiel des Lobautunnels (*Zwischenruf des Abg. Egger [ÖVP]*), ich meine aber, man könnte das auch auf viele andere Themen anwenden.

Punkt eins, liebe Grüne: Rechtsstaat und Demokratie verdienen auch dann Respekt, wenn sich die grüne Meinung nicht durchgesetzt hat. *(Beifall bei der ÖVP. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Das ist die Botschaft?)*

Mehrfach wurden der Bau des Lobautunnels und andere Bauvorhaben in diesem Haus beschlossen, aber die damalige Ministerin Gewessler hat das ignoriert und sich nicht an den gesetzlichen Auftrag gehalten. Mehrfach wurde das beschlossen. *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Und eine strategische Prüfung gemacht, um das zu ändern!)*

Jetzt steht in Ihrer Dringlichen Anfrage ein Vorwurf an Herrn Minister Hanke, der sich an den gesetzlichen Auftrag hält. Und dann gibt es auch noch andere Möglichkeiten, Dinge zu boykottieren, wie man aus grünen Kreisen hört. Kollege Hammer hat zum Beispiel kürzlich *(Heiterkeit und Zwischenruf des Abg. Michael **Hammer** [ÖVP])* oder vor einigen Monaten im Hohen Haus gesagt: „Wenn es dann darum geht, wer zwischen den Bulldozern und einem Nationalpark steht, dann sind immer noch wir Grüne da und stellen uns dazwischen“.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, die Verhinderung der Umsetzung von Gesetzesbeschlüssen *(Zwischenruf des Abg. Lukas **Hammer** [Grüne])* ist meines Erachtens kein Zeichen von Respekt vor Demokratie und Rechtsstaat. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine zweite Erinnerung für das Stammbuch der Grünen: Ihr Bekenntnis zu den Tatsachen und zur Wissenschaft endet anscheinend dort, wo die Desinformation Ihren eigenen Zielen dienen würde. Ich darf das an zwei Beispielen festmachen. Das eine ist: Sie sprechen immer von der Zerstörung des Nationalparks Lobau. Das stimmt nicht und es wurde schon anschaulich gezeigt, wie tief der Tunnel unter der Erde durchgeht. Genau deswegen bauen wir nämlich einen Tunnel und keine Brücke: um den Nationalpark zu schützen. Ein zweiter

Punkt: Die Baukosten, sagen Sie, zahlt der Steuerzahler. Das stimmt nicht, das wurde heute auch schon mehrfach erklärt. Nicht das Geld des Steuerzahlers fließt in den Lobautunnel, sondern es sind die Mautzahlungen.

Die dritte Erinnerung für Ihr Stammbuch betrifft Ihr viel beschworenes Mitgefühl für die Sorgen der Menschen und die Lebensrealitäten der Menschen. Diese sollten auch dann ernst genommen werden, wenn sie nicht in Ihre Ideologie passen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Denn: Was anscheinend nicht in Ihr Weltbild passt, wird übergangen. Sie stehen ja in Wirklichkeit für politisch motivierten Stau. Wir haben heute schon von Megastaus von 3 bis 5 Stunden gehört. *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Weil der Herr Minister eine Brücke saniert, daran wären wir schuld? Also, sorry!)*

Sehen Sie, ich bin Grundmandatarin für Wien-Nord, ich bin von den Menschen in Floridsdorf und der Donaustadt gewählt worden. Was den Lobautunnel betrifft, sind diese am allermeisten davon betroffen. Es verwundert nicht, dass sich für die Grünen dort kein Grundmandat ausgegangen ist. Wenn Sie mit den Menschen vor Ort sprechen, werden Sie hören, was deren Sorgen sind. Ich sage Ihnen nur eine Zahl: Wir haben 200 000 Menschen in der Donau-stadt und wir erwarten einen Zuwachs von weiteren 60 000 in den nächsten zehn Jahren. Wir haben wirklich jetzt schon Schwierigkeiten auf den Straßen, der Herr Minister hat von einem Verkehrsinfarkt gesprochen. *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Genau deswegen braucht es Lösungen!)* Diese Verkehrsbelastung betrifft die Ortskerne und ist ein großes Problem für die Menschen, die dort leben, weil sie einerseits die Umweltbelastung durch die Staus haben, weil sie nicht wissen, wann sie durch dieses Nadelöhr auf die andere Seite der Donau kommen, aber auch, weil der Durchzugsverkehr,

die Lastwägen durch die Donaustadt fahren. Dieser Durchzugsverkehr muss raus aus der Donaustadt! *(Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.)*

Am Lobautunnel hängen Existenzen und Arbeitsplätze. Einiges wurde heute schon genannt: Mobilität ist notwendig für Partizipation, für Lebensqualität, für Freiheit, Unabhängigkeit und Selbstbestimmung. Es geht um Dinge *(Abg. Gewessler [Grüne]: Ja, eben, Mobilität! Gute Mobilität und nicht mehr Autos und nicht mehr Stau und nicht mehr Abgase!)*, die Ihnen ja sonst auch wichtig sind: Arbeitsplätze und Wohnraumbeschaffung, selbstverständlich Mobilität statt Megastaus von 3 bis 5 Stunden.

Deswegen kann ich für das Stammbuch der Grünen zusammenfassen: Nachhaltigkeit bedeutet ökologische Verantwortung, aber auch soziale Vernunft, und grüner Dogmatismus darf nicht über das Wohl der Menschen gestellt werden. *(Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.)*

14.30

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächste Rednerin: Frau Abgeordnete Wieninger. Eingemeldete Redezeit: 5 Minuten. – Bitte, Frau Abgeordnete.

RN/17

14.30

Abgeordnete MMag. Pia Maria Wieninger (SPÖ): Danke, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Sehr geehrte Damen und Herren! Bei der Nordostumfahrung geht es nicht um ein isoliertes Straßenprojekt, sondern um ein gesamtgesellschaftliches Vorhaben – eines, das über Arbeitsplätze, leistbaren Wohnraum und den Wirtschaftsstandort der gesamten Nordostregion entscheidet.

Was mir in der Debatte bisher etwas gefehlt hat – erst meine Vorrednerin hat das jetzt zur Sprache gebracht –, ist, den Blick auf die Lebensrealitäten der Menschen zu richten, und zwar jener Menschen bei uns, in unseren Bezirken, die heute schon im Verkehr ersticken. Sie zeichnen immer irgendwelche horrenden Zukunftsszenarien, aber was ist mit den Menschen bei uns in der Nordostregion, die eben heute schon im Verkehr ersticken?

Ich spreche hier nicht nur als Abgeordnete, sondern als eine von 230 000 Donaustädtern und Donaustädterinnen. Ich kann Ihnen sagen: Wir sind es leid, dass unsere Straßen als Schleichwege missbraucht werden, und wir sind es leid, dass unsere Kinder schon heute in einer Lärm- und Abgaswolke aufwachsen! *(Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie des Abg. Shetty [NEOS]. – Ruf bei den Grünen: Machts halt was dagegen! – Abg. Gewessler [Grüne]: ... ist mehr Verkehr keine Lösung!)*

Stellen Sie sich einmal vor, Sie können im Sommer die Fenster nicht öffnen, weil der Verkehrslärm so laut ist! Oder stellen Sie sich vor, am Mittagstisch müssen Sie immer kurz innehalten, weil der nächste Lkw vorbeibrettert! Das war bereits in meiner Jugend meine Realität.

Wir sprechen hier davon, dass uns in der Donaustadt bereits seit über 20 Jahren eine Umfahrung versprochen wird, denn es geht vor allem um den Transitverkehr, der endlich aus der Stadt rausmuss. Es wird uns schon lange versprochen. 23 Prozent – das muss man sich einmal vorstellen – der Fahrzeuge, der Lkws, die in die Stadt hineinfahren, wollen ja gar nicht nach Wien, die wollen nur durchfahren. Dafür braucht es endlich eine Umfahrung unserer Wohngebiete. *(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Ich frage Sie jetzt direkt, Frau Gewessler: Was haben Sie in Ihrer Zeit als Verkehrsministerin für die Menschen in der Nordostregion, die tagtäglich im

Stau stehen – egal ob im Auto oder im Bus, denn auch der Bus steht bei uns im Stau –, getan? Was haben Sie für diese Menschen getan? *(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Was haben Sie für die Kinder bei uns in der Donaustadt getan *(Zwischenruf der Abg. **Gewessler** [Grüne])*, die tagtäglich dem Transitverkehr, der an ihren Schulen vorbeigeht, an ihren Wohnhäusern vorbeigeht, an ihren Spielplätzen vorbeigeht, ausgesetzt sind? Was haben Sie für diese Kinder, die heute schon der Feinstaubbelastung ausgesetzt sind, getan? *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: 500 Seiten Bericht, wo drin steht, was die Lösung ist! Nicht mehr Autos ...!)*
Nicht nur an die Zukunft denken! *(Beifall bei Abgeordneten der SPÖ.)*

Welche verkehrspolitischen Alternativen haben Sie uns angeboten?
*(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Ja, steht ... alles da! – Abg. **Schwarz** [Grüne]: ... vier Alternativen! Bericht lesen, bitte! Es gibt vier Alternativen, von denen drei was anderes sind als die, die ihr haben wollt!)* Warum – und das interessiert uns besonders – ist Ihnen die Bevölkerung in anderen Bundesländern wichtiger, wo Sie eine Umfahrung nach der anderen betoniert haben, als die Wiener Bevölkerung? Das würde mich auch sehr interessieren. *(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Sie reden von Klimaschutz und blockieren gleichzeitig mit dem Hinauszögern des Baus des S-1-Lückenschlusses den Ausbau der Seestadt Aspern im Norden Wiens, eines der wichtigsten Vorzeigeprojekte Europas hinsichtlich Klimaschutz und Stadtentwicklung. Die Seestadt wurde nicht nur gezielt auf einem ehemaligen Flugfeld errichtet – das müsste ja ganz in Ihrem Sinne sein –, weil diese Fläche bereits versiegelt war, man hat dort also nicht neu versiegeln müssen, es wurde sogar die U-Bahn schon hingebaut, bevor die erste Bewohnerin, der erste Bewohner eingezogen ist, um eben dafür

zu sorgen, dass nachhaltige Mobilität von Anfang an vorhanden ist. *(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der NEOS.)*

Fakt ist auch: Urbaner Raum hat das niedrigste CO₂-Aufkommen. Das heißt, jede zusätzliche Wohneinheit, die in den Wiener Stadtentwicklungsgebieten, die Sie blockieren, gebaut wird, ist ein Gewinn fürs Klima. *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Das stimmt nicht, sorry! Das sagen sogar die ...!)* Dort entsteht nachhaltiger und vor allem auch leistbarer Wohnraum. Das ist es, was junge Menschen, was junge Familien wirklich dringend brauchen.

Natürlich braucht es aber auch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, und Wien zeigt seit 30 Jahren, wie das geht, denn der Wiener Stadtreger sind sowohl Umweltschutz als auch geordneter Verkehr ein großes Anliegen. Den Erfolg kann man auch anhand der Zahlen sehen: Vor 30 Jahren haben die Wiener:innen noch 40 Prozent der Wege mit dem Auto erledigt, heute sind es nur noch 25 Prozent der Wege. Diesen erfolgreichen Wiener Weg setzen wir natürlich auch fort.

Wir erleben gerade den größten U-Bahn-Ausbau Europas. *(Abg. **Kickl** [FPÖ]: Nur das Geld ist aus!)* Wir haben zum Beispiel durch die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung neue Flächen für Fahrradwege geschaffen. Ein weiterer Mosaikstein wird die verkehrsberuhigte Innenstadt sein, die wir durch intelligentes Zufahrtsmanagement erreichen werden. Die Verlagerung des Durchzugsverkehrs auf die zukünftige Umfahrung Wiens eröffnet sogar neue Wege und Perspektiven für den Öffiausbau in Wien, denn dann sind nämlich zum Beispiel Schnellbusse über die Tangente denkbar.

Ich möchte es jetzt noch einmal betonen, weil es mir wichtig ist: Der Öffiausbau steht für uns als SPÖ an erster Stelle. *(Beifall bei der SPÖ.)*

So viel Öffis wie möglich, so viel Straßenverkehr wie nötig: Zu glauben oder zu fordern, dass man in einer wachsenden Millionenstadt nie wieder Infrastrukturprojekte durchführen oder Straßen bauen wird, ist – mit Verlaub – realitätsfremd. *(Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und NEOS. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Ja, und das fordert auch niemand! Entschuldigung ...!)*

Ich fasse zusammen: Die Nordostumfahrung ist kein Widerspruch zum Klimaschutz, sondern das fehlende Puzzleteil eines Gesamtkonzeptes. Mit der Umleitung des Transitverkehrs um die Stadt, damit der Stau aus der Stadt draußen und nicht in der Stadt ist *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Liebe Grüße aus dem Süden von Wien!)*, gibt es weniger CO₂-Belastung für Mensch und Umwelt. Öffiausbau, nachhaltige Stadtentwicklung, leistbarer Wohnraum und natürlich die Schaffung von Arbeitsplätzen werden möglich.

Als Politiker:innen ist es unsere Aufgabe, auf das große Ganze zu schauen, gesamtstaatliche Lösungen zu finden, zu ermöglichen und nicht nur zu blockieren. Lassen wir uns also bitte nicht von Ideologie, sondern von Verantwortung leiten! – Danke. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP. – Heiterkeit der Abg. **Gewessler** [Grüne].)*

14.37

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Juvan. – Ihre eingemeldete Redezeit: 5 Minuten. Bitte schön, Herr Abgeordneter.

RN/18

14.37

Abgeordneter Mag. (FH) Janos Juvan (NEOS): Danke, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseherinnen

und Zuseher! Hohes Haus! Lassen Sie mich einmal damit beginnen, festzuhalten, dass ich glaube, dass wir uns seitens NEOS, was das Anliegen der Grünen angeht, ja ganz grundsätzlich irgendwie verständigen können, auch wenn es um die Frage geht, was eigentlich die Problemstellung ist. Ich glaube, wir können uns in vielen Fragen sogar einigen, was Lösungsansätze sein können. Was wäre gut, was wäre zeitgemäß? Oder – noch mehr –: Was wäre vielleicht zukunftsweisend?

Ganz sicher nicht einigen können wir uns aber auf die Art und Weise, wie Sie diese Probleme und Anliegen heute schon zum wiederholten Mal in dieser GP hier herinnen adressieren, um sie halt einfach für ihre politische Agenda nutzen. *(Beifall bei den NEOS. – Zwischenruf der Abg. **Gewessler** [Grüne].)*

Das finde ich offen gesagt schon ein bisschen schwierig, weil es genau das Gegenteil von dem erzeugt, was eigentlich Sinn und Zweck sein sollte. Das, was passiert, wenn man rein mit Ideologie auf das Thema Umweltschutz, auf das Thema Klimaschutz zugeht *(Abg. **Schwarz** [Grüne]: Ideologie oder ...?!)*, ist, dass man die Menschen auf dem Weg verliert und nicht dafür gewinnt, endlich ein besseres Österreich in der Frage des Umwelt- und Klimaschutzes hinzubekommen. *(Abg. **Schwarz** [Grüne]: Ist das jetzt Ideologie oder Opportunismus? Was genau ist der Vorwurf?)*

Schauen Sie, Ihre Aufgeregtheit in allen Ehren; ich weiß schon, Ihnen ist es wichtig, das hier irgendwie anzubringen. *(Zwischenruf des Abg. **Schwarz** [Grüne].)* Sie haben diese Dringliche gemacht, Sie haben den Nationalrat eilig noch einmal zusammengerufen. Ich finde aber, man hat bei den Aussagen Ihrer eigenen Abgeordneten gemerkt, dass es Ihnen selbst irgendwie ein bisschen schwerfällt. – Aber lassen wir das einmal beiseite.

Man verliert die Menschen deswegen, weil sie eben nicht von Verboten getrieben werden sollen, sondern von Möglichkeiten. (Abg. **Tomaselli** [Grüne]: *Sagst du jetzt zum Thema auch noch was?*) Das Motto muss doch sein – und das ist immer unser Zugang gewesen –, Umwelt und Wirtschaft miteinander zu verbinden. Es ist Umwelt **und** Wirtschaft und nicht Umwelt **gegen** Wirtschaft. (Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der ÖVP.)

Dass wir die Menschen mit Ihrem Zugang zum Thema auf dem Weg verlieren, ist ja keine Aussage oder Behauptung, die ich hier heraußen ganz einfach aufstelle, sondern es ist ja das, was passiert ist. Schauen Sie sich Umfragen an! Schauen Sie sich Wahlergebnisse an! Das Thema Umwelt- und Klimaschutz war eines der beherrschenden Themen in den vergangenen Jahren. Dass das heute nicht mehr so ist, ist nicht alleine Ihre Schuld, aber es ist schon auch Ihre Schuld, liebe Kolleginnen und Kollegen von den Grünen. (Rufe bei den Grünen: *Was?! – Abg. Gewessler* [Grüne]: *Meinst du das ... jetzt ernst?!*)

Was wir jetzt stattdessen tun müssen, ist, aufzuzeigen, was der Umweltschutz für uns in Österreich sein kann. Er ist nämlich eine der größten Chancen, die wir nicht nur bei uns im Land, sondern überhaupt in Europa haben (Zwischenruf des Abg. **Koza** [Grüne]), weil er Jobs bedeutet, weil er eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes bedeutet, weil er letztendlich Freiheit bedeutet. Und was es dafür braucht, was die Menschen brauchen, um auf diesem Weg mitzumachen, sind ganz einfach Lösungen, die auch wirklich für sie funktionieren. (Abg. **Zorba** [Grüne]: *Die Lösung ist Beton, in dem Fall!*)

Schauen Sie, ich bin heute direkt hierhergekommen – ich war für mein Unternehmen die letzten zwei Tage auf einer Konferenz in Barcelona –, von Barcelona nach Wien, ja, logischerweise mit dem Flieger, denn es gibt für mich gar keine andere Lösung, diese Strecke zu bestreiten (Abg. **Schwarz** [Grüne]:

Ja eben, daher muss man Autobahnen bauen und keine Öffis, damit die Leute noch weniger Alternativen haben! – Ruf bei den Grünen: Damit man mit dem Auto fahren kann!) – warten Sie ganz kurz (*Zwischenruf des Abg. **Zorba** [Grüne]*), lassen Sie mich einen Punkt machen und seien Sie nicht so aufgeregt! –, weil es gar keine andere Möglichkeit gibt.

Das Spannende ist, wenn man in Barcelona mit vielen Vertretern der Branche, in der ich arbeite, spricht und sich anschaut, wie Mobilität dort funktioniert – und das war eines der beherrschenden Themen –, dann sieht man, dass heute niemand mehr mit dem Auto von Barcelona nach Paris fahren würde oder von Barcelona nach Paris fliegen würde. Warum? – Weil man heute diese Strecke innerhalb von sechs Stunden mit dem Zug überwinden kann; eine Strecke, die ungefähr gleich lang ist wie die von Wien nach Paris. Nur: Niemand käme auf die Idee, von Wien nach Paris mit dem Zug zu fahren (*Abg. **Prammer** [Grüne]: Ich fahre regelmäßig!*), weil es genau diese Möglichkeiten bei uns eben nicht gibt (*Abg. **Krainer** [SPÖ]: Doch! – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Jetzt nicht mehr! – Abg. **Krainer** [SPÖ]: Jetzt nicht mehr, leider! – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Jetzt nicht mehr! Jetzt stellen sie gerade den Nachtzug ein!*), denn bei uns braucht man mit dem Zug über zehn Stunden, um das zu überwinden. (*Zwischenrufe der Abgeordneten **Tomaselli** [Grüne] und **Koza** [Grüne].*)

Die gute Nachricht ist: Klagenfurt ist nicht Barcelona und Graz nicht Paris, aber wir haben ein ähnliches Zukunftsprojekt in Österreich vor der Tür, wir stehen kurz vor der Eröffnung. In etwas mehr als eineinhalb Monaten werden wir die Koralmbahn eröffnen und dann werden wir auch in Österreich den Menschen mehr Möglichkeiten bieten können, wie sie ihre Mobilität gestalten. (*Abg. **Koza** [Grüne]: ... das wissen wir! – Zwischenruf des Abg. **Schwarz** [Grüne].*)

Sehr geehrte Frau Bundesministerin außer Dienst Gewessler, Sie haben sich halt intensiv darum gekümmert, dass sich möglichst viele Menschen mit dem Faltrad bewegen können. Das Rad und auch das Faltrad in allen Ehren, ich bin selbst begeisterter Radfahrer, aber Sie haben damit eben keine Lösung für Menschen angeboten, die mehrere Kilometer, 30, 40, 50 Kilometer in die Arbeit pendeln müssen. *(Abg. Koza [Grüne]: Was hat das mit dem Lobau-tunnel zu tun?!)* Das geht sich mit dem Faltrad ganz einfach nicht aus. Damit sind Sie einfach auch die Antwort schuldig geblieben, wie Hunderttausende Menschen von A nach B kommen sollen. *(Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der ÖVP. – Zwischenruf der Abg. Gewessler [Grüne].)*

Und weil genau das unbeantwortet ist, gibt es genau diese Lösungen heute in Österreich nicht und die österreichische Wirtschaft durfte von diesen Lösungsansätzen eben nicht profitieren. In den Regionen gibt es die Zukunftsprojekte heute nicht. *(Abg. Gewessler [Grüne]: Weil ihr sie gerade einstampft!)* – Nein. Genau so können die Menschen an das Thema Klima- und Umweltschutz nicht näher herangebracht werden, weil sie heute mit den gleichen Problemen konfrontiert sind, wie das vor Ihrer Amtszeit der Fall war. Deswegen wäre meine Bitte, dass wir uns doch auf das grundsätzliche Problem und das Anliegen verständigen können.

Setzen Sie sich mit an den Tisch! Arbeiten Sie mit an den Lösungen! Ich glaube, das würde Ihnen guttun, ich glaube, das würde uns als Politik allgemein guttun und es würde vor allem den Menschen in Österreich guttun, und das ist doch das, was für uns alle zählen sollte. *(Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächster Redner: Herr Abgeordneter

Schwarz. – Ihre eingemeldete Redezeit: auch 5 Minuten. – Bitte schön.

RN/19

14.43

Abgeordneter Mag. Dr. Jakob Schwarz, BA (Grüne): Vielen Dank, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Hohes Haus! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Lieber Abgeordneter Juvan (*Ruf bei den Grünen: Jetzt kommt's!*), ich schätze dich ja grundsätzlich, aber die Logik, man müsse, wenn einem Umweltschutz und Klimaschutz wichtig ist, mehr Autobahnen bauen, weil das sonst irgendwie kontraproduktiv wäre, erschließt sich mir wirklich nicht. (*Beifall bei den Grünen.*)

Das zieht sich so ein bisschen durch die Reden insgesamt: Manchmal wird uns Ideologie vorgeworfen, dann wird uns wieder Opportunismus vorgeworfen. Es kann nur eines von beiden sein. Dann wird der Frau Ministerin vorgeworfen, dass sie eh einige Straßen gebaut hat, dann wird ihr wieder vorgeworfen, dass man aus ideologischen Gründen keine Straßen baut. (*Zwischenruf des Abg. Shetty [NEOS].*) Irgendwann muss man sich einmal untereinander einig werden. Ich glaube, es gibt vernünftige Straßen, die baut man, und es gibt halt sehr, sehr unvernünftige Straßen – zu denen zählt die Lobauautobahn –, und die baut man halt dann nicht. (*Beifall bei den Grünen.* – *Zwischenruf der Abg. Maurer [Grüne].*)

Aus wissenschaftlicher, aus ökologischer und aus klimapolitischer Sicht ist der Lobautunnel die allerschlechteste und zerstörerischste von vier Varianten – das hat die strategische Umweltprüfung ergeben –, und die soll jetzt gebaut werden. (*Zwischenruf der Abg. Deckenbacher [ÖVP].*)

Darauf ist schon eingegangen worden. Darum möchte noch einmal kurz aufs Budget schauen: weil es aus budgetärer Sicht schlecht ist. Auch wenn da versucht wird, ein bisschen zu zaubern, glaube ich, auf den Hausverstand, den man sonst immer so gerne bemüht, zu hören, bringt in dem Fall ein bisschen mehr (*Abg. **Shetty** [NEOS]: ... Hausverstand!*): Wenn 2,7 Milliarden Euro an eine Baufirma, an einen Zementhersteller gezahlt werden, dann wird das Geld von irgendwoher kommen. (*Zwischenruf des Abg. **Krainer** [SPÖ].*) Es fliegt ja weder durch die Luft noch wächst es auf Bäumen, sondern das wird jemand zahlen – und wer wird das denn sein? (*Abg. **Shetty** [NEOS]: Plötzlich ist den Grünen das Budget so wichtig! Das sind gute Neuigkeiten!*)

Darum kurz zum Budget: Es ist klar, wir müssen sparen. Wir leben in einer Zeit, in der wir das Budget konsolidieren müssen. Zum großen Teil übrigens – da werdet ihr selbst noch draufkommen, weil euch das Problem noch länger plagen wird – sind es die Bundesländer, die quasi ein größeres Problem mit ihren Budgets haben; und das werdet ihr nicht so leicht lösen, deshalb wird es noch öfter auftauchen. Auch im Bund muss aber gespart werden. (*Abg. **Shetty** [NEOS]: Warum eigentlich?*) Das passt eh – aber wie die Regierung spart, nämlich bei den Pensionist:innen, bei den Familien, bei den Menschen mit geringen Einkommen, beim Klimaschutz, das ist nicht richtig, das ist falsch. (*Beifall bei den Grünen.*)

Wo auch nicht gespart wird, ist bei den breiten Schultern, die fast nichts zur Budgetkonsolidierung beitragen. Die Digitalkonzerne tragen gar nichts bei. (*Abg. **Moitzi** [SPÖ]: Sie tragen mehr bei als bei euch!*) Die Stiftungen tragen 25 Millionen Euro zur Konsolidierung bei – also ein Hundertstel von dem, was die Familien beitragen. In so einer Situation darf man sich schon fragen, ob nicht aus dem Straßenbau auch ein Beitrag kommen könnte. (*Beifall bei den Grünen.*)

Ich zitiere: „Wenn überall gespart wird und darüber gesprochen wird, Sozialleistungen zurückzunehmen, muss es auch zumutbar sein, bei Straßenprojekten über Einsparungen nachzudenken“. Lieber Kollege Moitzi! „Millionenshow“ zurück: Wer hat es gesagt? (Abg. **Koza** [Grüne]: Markus!) – Ich kürze es ab: Es war 2011 beim letzten größeren Sparpaket die damalige Ministerin Doris Bures, weil Sie im Straßenbau einige Projekte eingespart haben, um das Budget zu sanieren. (Abg. **Maurer** [Grüne]: Ah!) Es gab also schon Regierungen mit roter und schwarzer Beteiligung, die durchaus verstanden haben, dass es da einen Zusammenhang gibt. (Beifall bei den Grünen. – Zwischenrufe bei ÖVP und Grünen.)

Was macht unser Minister? – Der macht das Gegenteil: nicht im Straßenbau sparen, sondern ausbauen. Wir haben eh kein Geld und deshalb bauen wir mehr Straßen. Was ist denn das für eine Logik? (Abg. **Ottenschläger** [ÖVP]: ... Budgetsprecher! Erklären Sie das jetzt einmal!) – Ich komme schon zu dir, Kollege Ottenschläger! (Abg. **Shetty** [NEOS]: ... Asfinag!) Ministerin Doris Bures und Ex-Minister Bartenstein, auch von der ÖVP, haben damals nämlich durchaus geglaubt, dass es einen Zusammenhang mit dem Budget gibt. (Zwischenruf der Abg. **Bogner-Strauß** [ÖVP]. – Abg. **Kogler** [Grüne]: Eh klar!) Herr Bartenstein hat nämlich gesagt: „Das kann man gar nicht hoch genug einschätzen. 519,4 Millionen € an Steuermitteln werden eingespart!“ (Abg. **Ottenschläger** [ÖVP]: Ich will es von dir wissen!)

Jetzt komme ich zur Zauberei. Was nämlich die Kolleg:innen von SPÖ und ÖVP damals gewusst haben, was wir auch wissen und woran jetzt versucht wird, herumzuzaubern, ist: Natürlich hat das Auswirkungen auf das Budget. Das kann man ja nicht wegre-den. Darum möchte ich das einmal ganz kurz durchgehen.

Erstens: Es gibt einen direkten Zusammenhang mit dem Budget. Das Logische wäre ja, wenn die Asfinag 2,7 Milliarden Euro mehr ausgibt, kann sie einsparen, indem sie weniger an den Herrn Finanzminister ausschüttet. Das wäre das Logische. Das ist aber nicht geplant. (Abg. **Ottenschläger** [ÖVP]: *Das ist falsch!*) Der Herr Finanzminister will, dass mehr ausgeschüttet wird (Abg. **Ottenschläger** [ÖVP]: *Aber es ist falsch!*), weil ihr ja damit das Budget sanieren wollt. Also das ist es nicht. (Präsident **Haubner** übernimmt den Vorsitz.)

Was bleibt denn dann noch über? Wollt ihr die Maut erhöhen? Das käme nicht aus dem Budget, das wäre legitim. Ihr wollt die Maut erhöhen? Dann sagt es doch! Das wäre doch interessant für die Frächterinnen und Frächter, das wäre auch interessant für die Leute, die die Autobahnen benutzen, zu wissen, dass da 2,7 Milliarden Euro fehlen, die jetzt irgendwie aus der Maut kommen müssen.

Wenn ihr sagt, das wollt ihr nicht machen, dann gibt es natürlich noch andere Möglichkeiten: Man kann die Schulden erhöhen – 2,7 Milliarden Extraschulden der Asfinag, die jetzt schon massive Schulden hat. Am Ende sind es wieder wir alle, der Staat, der diese Schulden hat.

Oder man kann bei der Sanierung sparen. Wollt ihr bei der Sanierung sparen? (Abg. **Ottenschläger** [ÖVP]: *Es ist unseriös!*) Auch da ist es eine ähnliche Situation: Wir haben derzeit die Situation, dass die Asfinag aufgrund des ins Alter gekommenen Autobahnnetzes in Österreich eine massive Steigerung an Erhaltungskosten hat. Um das einzuordnen: Von 2015 bis 2024 sind die Erhaltungskosten um 80 Prozent gestiegen – und weil diese alten Autobahnen erst so richtig anfangen, Geld zu ziehen, ist zu erwarten, dass die Zahl bis 2030 noch weiter nach oben geht. Das heißt, in solch einer Situation habt

ihr vor, quasi bei der Sanierung 2,7 Milliarden Euro zu sparen? Das wäre so ein bisschen der Weg Richtung Deutschland, das würde ich auch nicht empfehlen.

Das heißt, man versucht sich da quasi selbst ein bisschen anzulügen.

*(Abg. **Schnabel** [ÖVP]: Nein! Genau das machst du! Du lügst dich selbst an! –*

*Abg. **Bogner-Strauß** [ÖVP] – in Richtung Abg. Schnabel [ÖVP] –: Nein, die anderen!)*

Die Frage ist, ob man nicht ein bisschen ehrlicher sein und einfach sagen könnte, woher das Geld kommen soll – aus der Luft und von den Bäumen kommt es jedenfalls nicht. *(Beifall bei den Grünen.)*

Damit noch ganz kurz zu den Bundesländern – denn wir wissen, die eigentlichen Budgetprobleme, die wir derzeit gesamtstaatlich haben, kommen aus den Bundesländern –: Die haben keine Asfinag, da kommt das Geld tatsächlich direkt von den Länderbudgets – beispielsweise in Wien, wenn man nur dort schaut. Es ist bei jeder Autobahn so, dass es Zubringerstraßen und anderes braucht, die natürlich irgendjemand bezahlen muss, und das sind oft die Bundesländer. In dem Fall zahlt die Stadt Wien alleine für die Stadtstraße, die quasi als Zubringer für die Lobauautobahn dienen soll, Hunderte Millionen Euro aus ihrem Budget. Wieder: Gleichzeitig wird im Sozialbereich und im Gesundheitsbereich gespart, die Gebühren werden erhöht, aber dafür hat man das Geld! *(Beifall bei den Grünen.)*

Damit komme ich auch zum roten Faden, der sich da durchzieht: Es gab einen Wiener Finanzlandesrat, der sich für die Stadtstraße starkgemacht hat, und es gibt einen Verkehrsminister, der sich für die Lobauautobahn starkmacht – das sind Sie, Herr Minister. Ich hoffe, dass Sie auch noch von diesen Argumenten überzeugt werden und eine Umkehr einleiten.

Werner Kogler hat schon ausgeführt, wie das geht. – Vielen Dank. *(Beifall bei den Grünen.)*

14.50

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Harald Schuh. – Ich stelle die Redezeit auf 5 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

RN/20

14.50

Abgeordneter Mag. Harald Schuh (FPÖ): Vielen Dank, Herr Präsident!

Herr Minister! Geschätzte Damen und Herren! Ein Quadratmeter Boden beheimatet Billionen Organismen, er nimmt Wasser auf, er trägt zur Temperaturregulierung bei und er produziert je nach Bewuchs Sauerstoff und Nahrung. Wer also ein bisschen Naturverbundenheit verspürt, muss zur Kenntnis nehmen: Boden ist ein äußerst wertvolles Gut. Ich denke, bis zu diesem Punkt herrscht auch Einigkeit, es ist aber auch der Punkt, bei dem sich der gedankliche Tellerrand der Grünen befindet. Wir möchten über diesen Tellerrand hinausblicken. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Es gibt mehrere Möglichkeiten, wie es ein Land zu Wohlstand bringen kann. Der österreichische Weg zum Wohlstand war ein Mix aus Handel, wissenschaftlicher und handwerklicher Exzellenz, Unternehmergeist, Fleiß, Kreativität. Das konnte nur unter gewissen Rahmenbedingungen wie zum Beispiel mit einem stabilen Rechtssystem, Frieden, internationalen Beziehungen im Geiste der Neutralität und – jetzt kommt es – auf Basis einer sehr guten Infrastruktur gelingen. Es ist kein Zufall, meine sehr geehrten Damen und Herren, dass Städte an Flüssen gebaut werden und dass sich Unternehmen an Autobahnen und Schienen ansiedeln. Wirtschaft und Mensch sind abhängig von Verkehrswegen, das wussten schon die Römer und die Hochkulturen vor

ihnen. Das Motto dieser Sondersitzung ist: „Milliarden für die Zukunft statt für die Zerstörung der Natur“. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Genau!*) – Infrastruktur **ist** Zukunft! (Beifall bei der FPÖ. – Neuerlicher Zwischenruf der Abg. **Gewessler** [Grüne].)

Gute Infrastruktur generiert Wohlstand und schafft Wettbewerbsvorteile, und das kommt auch der Umwelt zugute, denn nur prosperierende Unternehmen können auch Umweltschutzauflagen stemmen. Europa ist deswegen sauber, weil wir es uns leisten können beziehungsweise konnten. (Beifall bei der FPÖ.)

Versäumnisse in der Infrastruktur und überbordende Belastung haben eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt, mit Folgen auch für die Natur. Die „Oberösterreichischen Nachrichten“ schreiben ganz aktuell, dass die „Investitionsbereitschaft in die Kreislaufwirtschaft“ im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen ist. Gute Infrastruktur ist die Voraussetzung für gelungenen Umweltschutz. Natürlich gilt es, bei jedem Projekt pragmatisch – und nicht ideologisch – abzuwägen, ob es wirklich notwendig ist, und wenn es umgesetzt wird, dann ist so weit wie möglich auf die Natur Rücksicht zu nehmen.

Man kann es bei den Auflagen aber auch übertreiben: Da gibt es zum Beispiel eine Dienstanweisung der Ex-Ministerin Gewessler, die dazu führte, dass Lärmschutzwände vor einem Betrieb gebaut wurden, der das gar nicht wollte. Projektkosten: 65 Millionen Euro. Es gibt aber auch noch bizzarere Beispiele: Ich habe einen Fall mitgebracht, bei dem eine Behörde vorschreibt, dass eine Anlage mittels Zaun zu sichern sei, und eine andere Behörde fordert die Durchlässigkeit für Tiere. Das Ergebnis ist ein Zaun, der oben einen

Stacheldraht hat und unten offen ist. – Ja, das gibt es. Willkommen in Österreich! *(Beifall bei der FPÖ.)*

Zusammenfassend, meine sehr verehrten Damen und Herren: Infrastruktur ist immer die Lebensader eines Landes. Leider hat die schwarz-grüne Bundesregierung einen Investitionsstau verursacht. Die ÖVP sucht jetzt natürlich den alleinigen Schuldigen bei den Grünen, aber so leicht kommt ihr da nicht davon. Liebe ÖVP: Waren die Grünen als Koalitionspartner wirklich so übermächtig oder seid ihr in eurer Kommunikation vielleicht nicht ganz ehrlich, so wie beim Thema Summeraubahn? Ich erinnere daran, dass wir Freiheitliche vor Kurzem zwei Anträge zur Aufwertung der Bahn eingebracht haben. Ihr habt sie geschlossen abgelehnt, dieselben Abgeordneten gehen aber dann im Wahlkreis hausieren und wollen sich als Retter inszenieren.

(Beifall bei der FPÖ.)

Zurück zu den Grünen: Ihr argumentiert eure Baublockade damit, dass ihr auch Einsparungen lukrieren wollt. – Das ist falsch, das Gegenteil ist der Fall. Ihr habt der Wirtschaft und den Menschen geschadet und jetzt ist alles teurer. Wenn ihr wirklich hättet einsparen wollen, dann wäre das anders gegangen. Ich sage nur: 100 Millionen Euro Klimabonus für Häftlinge und Asylanten. Wir haben euch jedes Jahr gesagt, dass ihr mit dieser Abstrusität aufhören sollt, ihr habt es nicht getan, ihr habt das weiter durchgezogen, natürlich auch immer mit Unterstützung der Einheitspartei.

Nun zum Schluss einen letzten Tipp für die Grünen: Wenn wieder einmal eine neue Straße errichtet wird, mit der ihr überhaupt keine Freude habt, dann stellt euch einfach vor, dass am Ende dieser Straße ein Windrad steht, denn bei

Windrädern sind Beton und Naturschutz völlig egal! *(Beifall bei der FPÖ. – Ruf bei der FPÖ: Sehr gute Rede! Sehr gute Rede!)*

14.55

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

RN/21

14.55

Abgeordneter Mag. Harald Servus (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Grüne, so leid es mir tut, ihr habt heute der Umwelt eigentlich einen Bären-dienst erwiesen: Ihr beruft eine Woche nach einer Plenarwoche eine Sondersitzung ein (*Abg. Gewessler [Grüne]: Ja!*) und lasst 183 Abgeordnete aus allen Teilen Österreichs extra in Wien antanzen (*Abg. Koza [Grüne]: ... das ist Parlamentarismus! – Zwischenruf des Abg. Stögmüller [Grüne]*), viele kommen mit dem Auto, aber auch sehr viele mit dem Flugzeug. Diese Extrasitzung kann man machen, muss man aber nicht machen, zumindest nicht aus ökologischer Sicht. *(Beifall bei der ÖVP. – Abg. Koza [Grüne]: Zumindest nicht aus ÖVP-Sicht!)*

Ich sage Ihnen ganz offen: Ich finde es auch sehr despektierlich, wenn die Grünen dann ausgerechnet heute sehr spärlich auf ihren Bänken sitzen. Jetzt ist es wieder ein bisschen besser, aber zeitweise wart ihr nicht mehr als fünf. Sie laden uns vor und dann sind Sie nicht da – nicht böse sein, das geht einfach nicht! *(Beifall bei der ÖVP. – Zwischenrufe bei den Grünen.)*

Sehr geehrte Damen und Herren, niemand steht gerne im Stau, und schon gar nicht jene Pendler, denen das Tag für Tag blüht. Stau ist nicht nur lästig,

sondern verursacht auch einen riesigen volkswirtschaftlichen Schaden, Experten beziffern ihn auf mehr als eine halbe Milliarde Euro im Jahr, das ist nicht nix. Wenn wir die neuralgischen Staupunkte ausmerzen würden, dann lohnen sich die Investments auch über die Umwegrentabilität. Liebe Grüne, wenn wir Staupunkte ausmerzen würden, dann tun wir auch etwas Gutes für die Umwelt, da wir die Emissionen, die im Stau freigesetzt werden, stark reduzieren könnten. *(Zwischenruf des Abg. **Schwarz** [Grüne].)*

Liebe Grüne, wir sind keine Betonierer, wie Sie ständig behaupten. Ich habe selbst vier Kinder und fünf Enkelkinder, natürlich denke ich ständig auch an deren Zukunft. Es geht uns auch nicht um neue Monsterautobahnen, es geht uns um strategische Lückenschlüsse. Die fehlenden 19 Kilometer, Herr Bundesminister, auf der S 1 sind so ein Lückenschluss, um einen großen Außenring zu schaffen. Wir brauchen aber auch Straßen, die die Bevölkerung entlasten, faktenbasiert und ohne ideologische Brille. Deshalb wünsche ich mir, sehr geehrter Herr Bundesminister, für den Osten eine Traisental-Entlastungsstraße, die den wachsenden Verkehr aus Sankt Pölten hinausführen soll. Ich komme selbst von dort, und Sie können mir glauben, ich sehe dort jeden Tag in der Früh und am Abend den Megastau – eine Belastung für Pendler und Anrainer.

Ja, Herr Bundesminister, als Niederösterreicher wünsche ich mir auch eine Marchfeld-Entlastungsstraße, die das Gebiet nördlich der Donau aufschließt und auch entlasten soll. Wenn in Deutsch-Wagram 35 000 Fahrzeuge täglich gezählt werden, dann weiß man, dass das ein Wahnsinn und unzumutbar für die Bevölkerung ist. *(Beifall bei der ÖVP. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: ... Alternative ...!)*

Es gibt sehr viele Projekte in ganz Österreich – ich will sie jetzt nicht alle aufzählen, sie stehen alle im Bundesstraßengesetz –, und die Gesamtheit der strategischen Lückenschlüsse umfasst nur 85 Streckenkilometer, das sind nicht einmal 4 Prozent des gesamten Streckennetzes der Asfinag. Das ist kein Zubetonieren.

Sehr geehrte Damen und Herren, Investitionen sind immer ein Wachstums-
motor. Mit Investitionen wird Wertschöpfung generiert – Umsatzsteuer,
Lohnsteuer (*Abg. **Koza** [Grüne]: Wie die ... aus den Siebzigerjahren!*) –, und gerade
in Zeiten, in denen die Wirtschaft schwächelt, sind Investitionen der
öffentlichen Hand umso wichtiger. Das betrifft sowohl die Investitionen auf der
Straße, aber natürlich auch jene auf der Schiene. Ich darf in diesem Zusam-
menhang auch an den ÖBB-Rahmenplan erinnern, mit dem wir bis 2023
20 Milliarden Euro investieren.

Eines noch, liebe Grüne: Es ist einfach nicht seriös, ständig zu behaupten, dass
man mit dem Verzicht auf einige Straßenprojekte etwas anderes finanzieren
könnte. Ihr wisst ganz genau – Kollege Ottenschläger wird Ihnen das dann noch
einmal erklären (*Abg. **Kogler** [Grüne]: Ja! – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Ja, der
hätte Kollegen Schwarz zuhören sollen!*) –, dass die Asfinag kein Geld aus dem
Budget bekommt, dass sie sich selbstständig finanziert.

Ich komme zum Schluss. Meine Damen und Herren, abseits jeder ideologischen
Brille: ohne Verkehr keine Wirtschaft, ohne Wirtschaft keine Steuereinnah-
men, ohne Steuern kein Umweltschutz und keine Sozialleistungen. –
Vielen Dank. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ. – Abg. **Kogler**
[Grüne]: Eine Rede aus 1955!*)

Präsident Peter Haubner: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Melanie Erasim. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 5 Minuten ein, Frau Abgeordnete.

RN/22

15.01

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

Geschätzter Herr Bundesminister! Werte Kolleginnen und Kollegen!

Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Heute aber vor allem: Liebe Pendlerinnen und Pendler! Nach der Rede von Klubobfrau Leonore Gewessler könnte man glauben, dass wegen 19 Kilometern Straße das Ende der Welt droht. (*Zwischenruf des Abg. Kogler [Grüne].*) Frau Klubobfrau, schön, wenn Sie auf Heuballen sitzend Ihre Apokalypsenfantasien bei einem Besuch in der Lobau teilen (*Abg. Koza [Grüne]: Au, ist das peinlich! Auwei, auwei!*), doch ich als Weinviertlerin fahre dorthin nicht zu Besuch, dort findet mein Alltag statt. Wenn ich mit den Menschen dort spreche, wenn ich mit meinen Freundinnen und Freunden, meinen Bekannten, meinen Kolleg:innen spreche, dann höre ich, dass sie sich im Stich gelassen fühlen, und zwar von Ihnen, Frau Gewessler (*Beifall bei der SPÖ*), und das eben nicht nur beim fast täglich durch Sie verschuldeten Verkehrschaos, das noch immer nicht beseitigt wurde.

Sie haben heute in Ihrer Rede nämlich auch gesagt, dass man als Minister – oder Sie als Ministerin – seine Prioritäten in Zahlen gießen muss. Ihre in Zahlen gegossenen Prioritäten spüren die Menschen leider noch jeden Tag.

Ganz aktuell ist das Beispiel E-Control: Wie fahrlässig sind Sie mit dem Thema Energie und Energiepreise umgegangen?! – Sie haben keinen einzigen unserer preisdämpfenden Vorschläge umgesetzt (*Beifall bei der SPÖ – Abg. Gewessler [Grüne]: Ihr habt unsere preisdämpfenden Maßnahmen beendet! – Zwischenruf des Abg. Koza [Grüne]*), vielmehr haben Sie die Inflation unge-

stoppt durchrauschen lassen. (*Zwischenruf des Abg. **Schwarz** [Grüne].*)

Die massiven Mehrkosten lassen die Menschen bis heute unruhig schlafen.

Anstelle von sinnvollen Regulierungen haben Sie Geld mit der Gießkanne verteilt, was uns als neue Regierung vor einen budgetären Scherbenhaufen stellt. Erzählen Sie auch das, Frau Gewessler, was Sie da eben nicht getan haben (*Abg. **Koza** [Grüne]: Die redet über alles außer über den Lobautunnel!*), in der Lobau, wenn Sie am Heuballen sitzen? Das wäre meine Frage an Sie.

Nun zurück zu den verkehrspolitischen Verbesserungen, die jetzt endlich umgesetzt werden, denn nur von schönen Reden verbessert sich die Lebenssituation der Bevölkerung der Ostregion nicht: Keine Lösungen auf den Tisch zu legen, ist keine anständige Art und Weise, Politik zu betreiben.

(*Abg. **Gewessler** [Grüne]: Sie liegen am Tisch!*) – Für die Zuhörerinnen und Zuhörer, die das nicht hören: Die Frau Klubobfrau meint: „Sie liegen am Tisch!“

Aber: Mit Am-Tisch-Liegen ist niemandem geholfen. Wir setzen um, und dafür danke ich Ihnen, Herr Bundesminister. (*Abg. **Koza** [Grüne]: Sie haben gerade gesagt, sie liegen nicht am Tisch, jetzt liegen sie doch am Tisch?*) Das ist eben nicht anständig. Anständig ist es hingegen, dort Entscheidungen zu treffen, wo Probleme pressieren, und jede Region und deren verkehrspolitische Notwendigkeit mit Sachverstand zu bewerten.

Geschätzte Zuseherinnen und Zuseher, Sie müssen wissen, dass bei den Grünen ausschließlich der Standort den Standpunkt bestimmt. Es gibt für die Grünen gute Straßen und schlechte Straßen. (*Zwischenruf des Abg. **Koza** [Grüne].*) – Ja, ich verstehe, dass das Ihr dringlichstes Thema ist, dass wir heute über diese verkehrspolitischen Verbesserungen reden, weil Sie ja sonst an allen Ecken und Enden an Glaubwürdigkeit verloren haben. Wollen wir über das Budget reden? Das wird nicht möglich sein, da haben Sie keine Glaubwürdigkeit.

*(Zwischenruf des Abg. **Zorba** [Grüne].) Bei Inflation: keine Glaubwürdigkeit; bei Energiepreisen: keine Glaubwürdigkeit. Darum ist das das einzige Thema, an das Sie sich krallen, bei dem Sie aber auch schon große Teile der Bevölkerung verloren haben. (Abg. **Schwarz** [Grüne]: Ihr habt die Inflation super im Griff, ihr lasst die Inflation durchrauschen!)*

Uns geht es um Fairness, um genau die Fairness für die am schnellsten wachsende Region Österreichs – Fairness für die lärmgeplagte Bevölkerung, Fairness für die staugeplagten Pendlerinnen und Pendler, für all jene Pendlerinnen und Pendler, die es sich nicht aussuchen können, ob sie mit dem E-Scooter, mit der Straßenbahn, mit der U-Bahn, zu Fuß oder mit dem 13A in die Arbeit kommen, Frau Gewessler. *(Beifall bei der SPÖ.)* Zu diesen Betroffenen zählen die Bewohnerinnen und Bewohner von Essling, von Aspern, von Breitenlee, von Großenzersdorf und von Raasdorf. Die Bevölkerung des Bezirkes Gänserndorf, wo der Schwerverkehr über die Straßen brettet, darf hier auch nicht vergessen werden. Genau dort wird es nach dem bereits in Auftrag gegebenen ersten Bauabschnitt spürbar zu einer Verbesserung kommen.

Zum Abschluss ein herzliches Dankeschön an Sie, Herr Bundesminister, dass Sie Wort gehalten haben. Sie haben Wort gehalten bei Ihrem Versprechen – wie Sie es in Ihrer Antrittsrede genau hier auf diesem Platz gesagt haben –, Mobilität gesamtheitlich zu denken, Verkehrsknoten miteinander zu verbinden und nicht Mobilitätsteilnehmer gegeneinander auszuspielen. Danke für den Fokus auf die Menschen, Danke für den Fokus auf die Pendlerinnen und Pendler und Danke für den Fokus auf die Umwelt. Mit zwei Drittel öffentlichem Verkehr und einem Drittel Individualverkehr sind wir auch da zukunftsfit und müssen uns nicht verstecken und können stolz darauf sein, hier Lebensadern zu produzieren und den Menschen Verbesserungen zu bringen. –

Danke schön. *(Beifall bei der SPÖ. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Das muss dieser Klimaschutz mit Herz und Hirn sein!)*

15.06

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

RN/23

15.07

Abgeordneter Dominik Oberhofer (NEOS): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Minister! Ich habe ein Déjà-vu. Diese Sondersitzung des österreichischen Nationalrates erinnert mich ganz stark an meine Jugend, denn da gab es bei uns in Tirol rund um die Uhr Debatten über den Brennerbasistunnel und, siehe da, es sind von der grünen Partei gegen den Brennerbasistunnel im Tiroler Landtag – auch hier im österreichischen Nationalrat by the way – die genau gleichen Argumente vorgetragen worden, die wir heute gehört haben. Die Show ist an Dramaturgie nicht zu überbieten. Es wird Angst gemacht, Unsicherheit verbreitet und vor allem Populismus betrieben.

Das tut uns bei Diskussionen über die Infrastruktur, die wir eigentlich sachlich führen sollten, weil es ein sachliches Thema ist, überhaupt nicht gut.

*(Abg. **Zorba** [Grüne]: Redet ihr jetzt pro oder gegen den Lobautunnel?)* Wir haben in Österreich tatsächlich ein ganz anderes riesiges Problem, nämlich den Stillstand und die Zubetoniererei der Bürokratie, sehr geehrte Frau Kollegin von der grünen Partei Gewessler. Das sind die wahren Probleme, die wir haben. *(Unruhe bei der FPÖ.)* Infrastruktur sollte kein - - Könnte die FPÖ bitte

ein bisschen ruhiger sein? Ich verstehe mich ja selber nimmer. *(Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Infrastruktur sollte kein ideologischer Selbstzweck sein, sondern es geht da um unsere Lebensader, wie die Kollegin schon gesagt hat, aber vor allem geht es um unseren Wohlstand in Österreich. Wir alle hier im Parlament wollen – vielleicht die FPÖ nicht, aber die restlichen Parteien – Klimaschutz und vor allem Nachhaltigkeit. Nachhaltigkeit heißt aber nicht, dass ein Land eingefroren wird, Frau Minister a. D. *(Zwischenruf der Abg. Gewessler [Grüne])*, sondern Nachhaltigkeit heißt Innovation statt Ideologie, Technologie statt Verbote und vor allem Fortschritt statt Rückschritt. *(Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der ÖVP. – Abg. Gewessler [Grüne]: Dort drüben sitzt der Minister!)* Die Grünen sprechen heute hier heraußen von Milliarden für die Umweltzerstörung. Ich möchte heute hier heraußen von Milliarden für die Sicherheit sprechen, nämlich für die Verkehrssicherheit, von Milliarden für die Mobilität und am Ende auch von Milliarden für die Wettbewerbsfähigkeit.

Ja, wir investieren in Straßen, in Tunnel, in Brücken, aber wir investieren wie keine andere Bundesregierung zuvor in den Ausbau der Schiene *(Abg. Gewessler [Grüne]: Das stimmt schlicht und ergreifend nicht!)*, der Bahn und vor allem der Öffis in Österreich. *(Beifall bei den NEOS sowie bei Abgeordneten von ÖVP und SPÖ. – Abg. Gewessler [Grüne]: Wer hat denn den Rahmenplan dafür ...? Gerade in Tirol sind Bahnprojekte in Gefahr! ... den Rahmenplan!)* – Sehr geehrte Frau Kollegin Gewessler, es geht da nicht um Entweder-oder, sondern um einfachen Hausverstand. *(Zwischenruf der Abgeordneten Gewessler [Grüne] und Zorba [Grüne].)* Ich darf Ihnen jetzt einmal erklären, ich bin der größte Fan von Öffis, seitdem ich in Wien arbeite, weil das hier wirklich unschlagbar ist: Man kommt in wenigen Minuten überall hin, die Verbindung ist

supertoll, und es ist selbst für jemanden wie mich ganz einfach mit einer App zu bedienen.

Aber, Frau Kollegin Gewessler, ich komme aus einem Wahlkreis, in Bezug auf den ich Ihnen gerne einmal schildern würde, wie gestern mein Tag begonnen hat, nämlich um 8 Uhr früh in Navis – ich hoffe, Sie wissen, wo das ist – mit einer Diskussion über die Windkraft. Wie komme ich da mit Öffis hin? – Gar nicht komme ich mit Öffis hin. *(Zwischenrufe bei den Grünen.)* Um 11 Uhr war ich dann in Mutters bei einer Bürgerinitiative, die genau gegen eine Baustelle von Ihnen mobil macht, nämlich auf der A 13, und habe mit den jungen Leuten dort diskutiert. Wie komme ich dorthin? – Mit Öffis gar nicht. Und am Abend war ich dann bei mir zu Hause im Stubaital. Da komme ich mit Öffis auch nur sehr, sehr schlecht hin. *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Also von Mutters ins Stubaital eine Autobahn?)*

Und jetzt sage ich Ihnen, Frau Kollegin, mir geht es ganz gleich wie der Pendlerin im Mühlviertel, dem Unternehmer im Rheintal, dem Arzt im Burgenland: Wir können uns nicht mit einer App irgendwo hinbeamen, sondern wir sind einfach auf Verkehrsmittel angewiesen, und da gibt es einen großen Unterschied zwischen der Bundeshauptstadt Wien und den Bundesländern. *(Beifall bei den NEOS sowie bei Abgeordneten von ÖVP und SPÖ. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Ich bin eine Steirerin! – Zwischenruf des Abg. **Zorba** [Grüne].)*

Wir reden in dieser Debatte vom Zubetonieren, und das ist überhaupt nicht das Thema. *(Ruf bei den Grünen: O ja, das ist das Thema!)* Das ist eine absolute Themenverfehlung der grünen Partei *(Abg. **Lukas Hammer** [Grüne]: Vielleicht sagst du einmal was zum Thema!)*, weil es um das Erneuern und am Ende auch um das Erhalten von Verkehrsinfrastruktur geht, und da reden wir wirklich über Verkehrssicherheit. Schauen Sie sich einmal in den

Landesrechnungshofberichten die Stellungnahmen dazu an, in welchem Zustand Sie unsere Straßen hinterlassen haben!

Unser Straßennetz, unser Verkehrsnetz kommt aus den Siebzigerjahren. Na na na net muss man da investieren, und man muss es auch fit für die Zukunft machen, weil – das möchte ich Ihnen auch sagen, Frau Kollegin – der größte Feind des Klimawandels am Ende der Stau ist. Wenn die Bevölkerung im Stau steht, dann haben wir es massiv mit Umweltverschmutzung, mit Lärmbelästigung, aber letztlich auch mit Luftverschmutzung zu tun, und das kann man der Bevölkerung nicht mehr länger zumuten.

Grüne fordern andauernd Studien, Evaluierungen, neue Gutachten (*Abg. Gewessler [Grüne]: Wir legen sie vor!*), und am liebsten würden sie das bis zur nächsten Eiszeit fordern. Aber ich sage Ihnen, wir haben genug Studien (*Abg. Gewessler [Grüne]: Jawohl! Sie liegt im Ministerium!*), wir haben Evaluierungen und Gutachten. Jetzt ist die Zeit zum Entscheiden, und diese Bundesregierung hat entschieden, dass wir mehr Güterverkehr auf die Schiene bringen wollen. Was Sie nicht zusammengebracht haben, das haben wir entschieden, indem wir die Maut auf die Lkws erhöht haben, weil genau das das richtige Zeichen für die Zukunft ist. (*Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der SPÖ. – Abg. Gewessler [Grüne]: Ich bin sehr gespannt! ... Zukunft ..., aber ich bin gespannt!*)

Weiters ist mir schon wichtig, Herrn Kollegen Schwarz zu korrigieren. Jakob Schwarz von der grünen Partei ist hier heraußen gestanden und hat gesagt: Also wenn die Asfinag da Geld investiert, dann nehmen sie das den Bürgerinnen und Bürgern ab, und keine Ahnung, was. – Das ist halt nicht richtig, sondern inhaltlich falsch. Wenn man eine Autobahn hat, dann hat man auf dieser Autobahn Mauteinnahmen. (*Zwischenruf des Abg. Schwarz [Grüne].*) Wenn man

eine Landstraße hat, hat man keine Mauteinnahmen. *(Ruf bei den Grünen: Wer zahlt die Maut?)* Bei einer Landstraße ist es faktisch ganz einfach so, dass es die Länder bezahlen müssen. Und wenn der Lkw durch die Dörfer fährt und die Straßen dort kaputt macht, dann zahlen es die Bürgerinnen und Bürger. Wenn man aber Mauteinnahmen davon akquiriert, dann zahlen es jene, die es tatsächlich nützen. *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Also eine Autobahn ...!)* Das sei Ihnen an dieser Stelle bitte auch einmal erklärt.

Ich möchte schließen: Wir brauchen nicht weniger Infrastruktur in Österreich. Was wir brauchen, ist modernere Infrastruktur, und dafür kämpfen wir NEOS, weil wir nur so Nachhaltigkeit und Klimaschutz zusammenbringen und unsere Zukunft absichern. *(Abg. **Deimek** [FPÖ]: Wer zahlt jetzt eigentlich die Maut, die die Bürger nicht zahlen? Zahlt die das Hotel Oberhofer, oder?)* Die Zukunft entsteht nicht, indem wir alles aufhalten, wie Sie zum Beispiel auch den Brennerbasistunnel aufhalten wollten. Da haben die Grünen in mehreren Leitanträgen hier im Haus, aber vor allem auch im Tiroler Landtag dagegen gestimmt, und heute feiern sie sich und sagen, das ist ein europäisches Zukunftsprojekt.

Ich finde es gut, dass Sie dazugelernt haben, aber Zukunft entsteht *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Ja, es wäre super, wenn es bei euch auch ...!)*, indem man entscheidet und nicht aussitzt, sehr geehrte Frau Ministerin a. D., sehr geehrte Frau Kollegin Gewessler. *(Beifall bei den NEOS sowie bei Abgeordneten von ÖVP und SPÖ. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Ich habe entschieden! Ich habe entschieden!)*

Präsident Peter Haubner: Zu einer **tatsächlichen Berichtigung** hat sich Frau Abgeordnete Elisabeth Götze zu Wort gemeldet. – Sie kennen die Bedingungen. Bitte, Frau Abgeordnete.

RN/24

15.15

Abgeordnete Dr. Elisabeth Götze (Grüne): Danke, Herr Vorsitzender! Herr Minister! Kolleginnen und Kollegen! Kollege Weinzierl von der FPÖ und auch Herr Servus von der ÖVP haben behauptet, es gebe Staus in Sankt Pölten. Ich nehme an, gemeint ist die B 20, die ja durch die S 34 entlastet werden soll.

Aber – ich berichtige tatsächlich – es gibt keine Staus auf der B 20. Stau ist definiert als stark stockender oder zum Stillstand kommender Verkehrsfluss auf einer Straße. *(Rufe bei ÖVP und FPÖ: Das ist keine tatsächliche Berichtigung!)* Das existiert auf der B 20 nicht. – Danke. *(Beifall bei den Grünen.)*

15.15

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

RN/25

15.16

Abgeordneter Markus Leinfellner (FPÖ): Vielen Dank, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Liebe Österreicher! Man hat ja immer ein wenig den Eindruck, als ob die Grünen so etwas wie eine Art Gegengesellschaft, nämlich zum Willen der österreichischen Bevölkerung, darstellen; und ich glaube, der Österreicher ist ja inzwischen von den letzten fünf Jahren grüner Regierungsbeteiligung leidgeprüft. Frau Gewessler, Sie waren mit diesem

Ressort betraut. Ich möchte da auf zwei Projekte schon etwas genauer eingehen, nämlich auf das Projekt S 36 und auf das Projekt A 9.

Die S 36: Es ist absurd, es geht um einen fehlenden Lückenschluss von 10 Kilometern zwischen Judenburg und Sankt Georgen, wo inzwischen nahezu täglich Unfälle passieren, bei denen es auch Verletzte gibt. Sie haben selbst eine Anfrage beantwortet: Von 2016 bis 2020 waren es 74 Unfälle, es gab 111 Verletzte und, ja, leider Gottes auch Tote auf dieser Strecke. Frau Gewessler, das sind Bauvorhaben, die Ihrer grünen Klimahysterie zum Opfer gefallen sind, die gestoppt wurden, die abgedreht wurden. In diesem Bereich könnten wir heute schon lange eine Verbesserung haben.

(Beifall bei der FPÖ.)

Es geht ja auch um eine Attraktivierung des ländlichen Raums, um eine Weiterentwicklung der Regionen. Ohne leistungsfähige Straßen werden Firmen nicht bereit sein, sich im ländlichen Bereich anzusiedeln. Das ist ja etwas ganz Wesentliches, gerade dann, wenn wir der Ausdünnung des ländlichen Raums entgegenwirken wollen.

Zum zweiten Projekt – Sie haben es heute selbst angesprochen –, der A 9: Ich weiß ja nicht, wer von den Grünen schon auf der A 9 unterwegs gewesen ist, nämlich zur Stoßzeit, zur Hauptverkehrszeit. *(Abg. Gewessler [Grüne]: Ja, ich zum Beispiel!)* – Ja, mit dem Fahrrad vielleicht. *(Abg. Gewessler [Grüne]: Nein, das wäre illegal!)* Auf der A 9 im Stau zu stehen, in der Früh 1 Stunde zu verlieren, im Nachmittagsverkehr auf der Strecke zwischen Leibnitz und Graz 1 Stunde zu verlieren, kann doch nicht die Alternative zum Ausbau und einer dritten Spur sein. *(Beifall bei der FPÖ.)* Es kann nicht sein, dass Unfälle in Feldkirchen passieren, dass Unfälle entlang dieser gesamten Strecke in den Ortsgebieten passieren, nur aufgrund dessen, dass die Grünen die Augen nicht auf-

machen und sehen wollen, dass wir heute leistungsfähige Straßen brauchen. Das gesamte Grazer Umland ist gefährdet, im gesamten Grazer Umland passieren Unfälle, und das nur deswegen, weil diese Autobahn verstopft ist und alle über Feldkirchen und andere Ortschaften ausweichen. Das hat mit Hausverstand nichts zu tun. Das ist genau die grüne und wirtschaftsfeindliche Handschrift, die wir in den letzten fünf Jahren zu spüren bekommen haben.

(Beifall bei der FPÖ.)

Genau deswegen bin ich als Steirer auch froh, dass dieses A-9-Projekt jetzt zur Umsetzung kommt. Es dauert schon viel zu lange, und ja, Frau Gewessler, man muss da schon den Nutzen gegenüberstellen. Bei jedem Straßenbauprojekt wird renaturiert, neue Fauna, neue Flora können entstehen. Man sieht das, glaube ich, am besten am Beispiel der S 7. Was dort entstanden ist, das ist ja etwas Großartiges!

Wisst ihr, wo ich mir die Stimmen der Grünen wünschen würde? – Bei anderen Projekten: bei großflächigen Versiegelungen mit Fotovoltaikanlagen. Sie waren ja selbst bei mir in der Region, im Bezirk Voitsberg, bei hektargroßen Fotovoltaikanlagen, unter denen der Boden wie Beton wird, sodass kein Wasser mehr versickern kann (*Abg. Gewessler [Grüne]: Ja, das stimmt ja nicht!*

Na, Sie waren offensichtlich nicht dort!), und dann reden Sie hier davon, dass der Grundwasserspiegel zurückgeht. Das ist ja absurd, meine sehr geehrten Damen und Herren. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Ja, Herr Bundesminister, als Steirer bin ich wirklich froh, dass die A 9 ausgebaut wird. Auch die Grünen werden früher oder später sehen, dass Elektroautos nicht fliegen können. Es braucht in diesem Bereich eine Politik mit Hausverstand und keine grüne Klimahysterie. – Vielen Dank. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Andreas Ottenschläger. – Die Redezeit stelle ich auf 4 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

RN/26

15.20

Abgeordneter Andreas Ottenschläger (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseherinnen und Zuseher! Für die Grünen ist das jetzt vielleicht überraschend: Ich werde mit etwas Positivem beginnen. *(Abg. Kogler [Grüne]: Das sind wir ja gewohnt! – Rufe bei den Grünen: Eigentlich schon! Das machst ja oft!)* Ich finde es ganz gut, wenn man das einmal voranstellt: Ich denke, wir haben in der vergangenen Legislaturperiode durchaus auch verkehrspolitisch einiges gemeinsam auf den Weg gebracht. Ich denke da zum Beispiel an die Steigerung der Verkehrssicherheit durch die Einführung des sogenannten Raserpaketes, als wir gemeinsam gegen Verkehrsraudis, die vor allem Kinder gefährden, vorgegangen sind, und das ist durchaus etwas Positives, wie auch – es wurde heute schon das eine oder andere Mal erwähnt – der massive Ausbau des öffentlichen Verkehrs, den wir von Vorgängerregierungen übernommen haben, der jetzt auch fortgesetzt wird – das haben wir auch gemeinsam weiter betrieben –, oder die Einführung des Klimatickets. – So weit, so gut, etwas Positives zu Beginn. *(Beifall bei Abgeordneten von ÖVP und Grünen. – Zwischenruf des Abg. Zorba [Grüne].)*

Liebe Kolleginnen und Kollegen von den Grünen, ich respektiere ja wirklich, wenn Sie komplett anderer Meinung sind, was diese heute sehr heiß diskutierten Straßenbauprojekte betrifft. Ich glaube, das liegt in der Natur der Sache bei den Grünen, dass Sie dem entgentreten wollen. Das ist so

weit zu respektieren. *(Ruf bei den Grünen: Aber?)* Womit ich aber überhaupt nichts anfangen kann – jetzt muss ich sehr aufpassen, dass ich in meiner Karriere nicht den ersten Ordnungsruf bekomme, deswegen muss ich mich sehr stark konzentrieren *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Das wäre mir eine Ehre! – weitere Zwischenrufe bei den Grünen)* – und was ich wirklich bemerkenswert finde, um es sehr diplomatisch auszudrücken *(Abg. **Kogler** [Grüne]: Das ist aber kein Ordnungsruf!)*, ist die Tatsache, Frau Kollegin Gewessler und auch Herr Kollege Kogler, dass Sie hier und auch in Medien den Leuten, den Menschen da draußen immer wieder erzählen, dass wir, wenn wir das eine oder andere Straßenbauprojekt von der Asfinag, das wir heute hier diskutieren, nicht bauen, stattdessen Kindergärten oder Sonstiges bauen würden. *(Abg. **Zorba** [Grüne]: Ja, das macht ihr ja sowieso!)* Es ist einfach falsch. *(Beifall bei ÖVP und NEOS sowie bei Abgeordneten der SPÖ.)*

Die Absage von einzelnen Projekten – um jetzt eines herauszunehmen: Lobautunnel zum Beispiel – bringt keine Finanzierung für einen Kindergarten, bringt nicht die Finanzierung für den öffentlichen Verkehr. *(Zwischenruf der Abg. **Tomaselli** [Grüne]. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Kollegen Schwarz zuhören!)* Ich würde Sie wirklich ersuchen *(Zwischenrufe bei den Grünen)*, diese unredliche Argumentation endlich sein zu lassen. *(Beifall bei ÖVP und NEOS sowie bei Abgeordneten der SPÖ. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Der Kollege Schwarz hat ...!)*

Die Argumentation, meine Damen und Herren, hat sich ja schon in den letzten Wochen und Monaten etwas geändert, denn vor ein paar Wochen und Monaten haben Sie immer so quasi behauptet: Na ja, wir könnten das Geld ja woanders verwenden! – So, das haben Sie jetzt einmal verstanden. *(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Also was ist dann der Vorteil?)* Jetzt argumentieren Sie immer mit der Frage der Dividende. *(Ruf bei den Grünen: Genau!)* Ich möchte das jetzt schon ein- für allemal aufklären: Frau Ministerin außer Dienst,

Sie waren von 2020 bis 2024 als Ministerin auch zuständig für die Asfinag.

(Abg. **Gewessler** [Grüne]: Bis 2025!) – 2025, so weit, so gut.

Fassen wir also zusammen, die Zeit nehme ich mir jetzt: Es hat im Jahr 2020 bei der Asfinag Investitionen von rund 1 Milliarde Euro gegeben, eine Dividende von 165 Millionen Euro. Es hat im Jahr 2021 Investitionen von über 1 Milliarde Euro und eine Dividende von 275 Millionen Euro gegeben. Es hat im Jahr 2022 wieder Investitionen von über 1 Milliarde Euro und eine Dividende von 215 Millionen Euro gegeben. Es hat im Jahr 2023 Investitionen von über 1,3 Milliarden Euro und eine Dividende von 235 Millionen Euro gegeben. 2024 erwartet man eine Dividende von etwas über 250 Millionen Euro und Investitionen von über 1,5 Milliarden Euro. – So weit, so gut.

Das heißt, wir sehen allein an diesen Zahlen (Abg. **Gewessler** [Grüne]: Dass es Dividenden gegeben hat!), dass Ihre Argumentation schlicht und einfach nicht haltbar ist. Sie behaupten ja immer (Abg. **Kogler** [Grüne]: Die Zinsen steigen! Die Erhaltungskosten steigen!), wenn investiert wird, kürzt das die Dividende. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: Na mehr! – Abg. **Schwarz** [Grüne]: Was ist das für ein Argument?) – Das stimmt einfach nicht. (Beifall bei der ÖVP sowie bei Abgeordneten von SPÖ und NEOS. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Zuhören! Zuhören! – Abg. **Kogler** [Grüne]: Hinkünftig würde es so sein!)

Jetzt, meine Damen und Herren, kommen wir zum nächsten Punkt: Wir reden ja von circa 2 200 Kilometern an bestehendem Straßennetz, Autobahnen und Schnellstraßen. (Zwischenrufe bei den Grünen) Wenn wir zusätzliche Strecken errichten, wenn wir alle diese Lückenschlüsse vollziehen würden, reden wir von in etwa 85 Kilometern, um dieses Netz zu komplettieren. (Zwischenruf der Abg. **Maurer** [Grüne].) Wenn wir 85 zusätzliche Kilometer haben, bedeutet das aber auch, meine Damen und Herren, dass wir Lkw-Maut bekommen,

weil die ja streckenbezogen ist. Das heißt, man hat dann in Zukunft, wenn man mehr Kilometer hat, auch höhere Einnahmen. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: Also mehr Transit gewünscht?) Ist das richtig oder falsch? (Abg. **Gewessler** [Grüne]: Ist mehr Transit gewünscht?) – Nein, ich rede rein betriebswirtschaftlich. Nicht ablenken: Ist es richtig oder falsch? (Abg. **Gewessler** [Grüne] – erheitert –: Wer lenkt denn ab?! Ich nicht!) – Es ist richtig, und deswegen ist Ihre Argumentation hier immer falsch und unredlich. (Beifall bei der ÖVP sowie bei Abgeordneten von SPÖ und NEOS. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Weil Transit gewünscht ist! – Weitere Zwischenrufe bei den Grünen.)

Wie gesagt, meine Damen und Herren, liebe Zuseherinnen und Zuseher, mir geht es in dieser Frage jetzt wirklich nur um die Aufklärung, weil diese Behauptungen nach wie vor, noch heute, immer in jedem Interview in den Medien zu lesen sind, obwohl Sie wissen **müssen**, Frau Ministerin außer Dienst, dass sie falsch sind. Sie geben immer noch den politischen Spin: Wenn wir in der Lobau nicht bauen, dann können wir mehr Kindergärten bauen! – Und das ist und bleibt falsch. (Beifall bei der ÖVP. – Zwischenrufe bei den Grünen.)

Ich sage Ihnen jetzt noch einmal, Betriebswirtschaft ist eben nicht, Herr Kollege Kogler, Volkswirtschaft. Es ist etwas passiert. Diese zusätzlich gebauten Kilometer zählen, genauso wie die bestehenden, zum sogenannten Anlagevermögen. (Ruf: Nein, nein, genau andersrum! – Abg. **Kogler** [Grüne]: Na ja, du kannst aber ...!) Das bedeutet schlicht und einfach, dass man seinen Vermögenswert erhöht. Die Asfinag hat dann also sozusagen mehr im Anlagevermögen. (Abg. **Kogler** [Grüne]: Na super!) – Ja, das können Sie ja verkehrspolitisch kritisieren. Ich rede rein betriebswirtschaftlich und von dem, was Sie den Menschen erzählen (Abg. **Kogler** [Grüne]: Das kapitalisiert sich aber nur, wenn mehr gefahren wird!), was Sie alles tun würden, wenn wir das nicht machen.

Jetzt können wir doch ein- für allemal den Populismus hier einstellen. Noch einmal: Ich respektiere Ihre Meinung, wenn Sie sagen, Sie sind gegen Projekte, was wir aber nicht akzeptieren können, ist eine unredliche Argumentation. Die sollten wir ein- für allemal einstellen und den Leuten nicht mehr Sand in die Augen streuen. (*Abg. **Gewessler** [Grüne]: Was ist an einer volkswirtschaftlichen Argumentation unredlich?*) Das ist das, was Sie die ganze Zeit probieren. (*Beifall bei der ÖVP sowie bei Abgeordneten von SPÖ und NEOS.*)

15.26

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

RN/27

15.27

Abgeordneter Mag. Dr. Martin Graf (FPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Als ich das letzte Mal zu diesem Thema gesprochen habe – daran werden Sie sich noch erinnern können –, auch im Rahmen einer Dringlichen von den Grünen, habe ich Sie aufgefordert und gesagt: Drill, baby, drill – starten Sie endlich mit den Bauwerken! (*Ruf bei der ÖVP: Bitte deutlicher sprechen!*) Sie sind am richtigen Weg, dabei unterstützen wir Sie, muss ich dazusagen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Zu dem, was heute in dieser Diskussion gesagt worden ist, muss man vielleicht noch etwas ergänzen, weil die Grünen da wider besseres Wissens den Leuten offensichtlich Sand in die Augen streuen. (*Zwischenrufe der Abgeordneten **Kogler** [Grüne] und **Schwarz** [Grüne].*) Sie reden von der Lobau. Ich sage es Ihnen hier vom Rednerpult noch einmal: Ich bin dort aufgewachsen, ich kenne das schon ewig. (*Zwischenrufe bei den Grünen.*) Sie waren jetzt kurz mit

einem Journalisten der „Kronen Zeitung“ dort und haben eine PR-Geschichte gemacht, die in diesem Punkt aber auch falsch war. Faktum ist: Es gibt eine nördliche Lobau, das ist eine ausgewiesene Industriezone und ist auch so gewidmet (*Abg. Erasim [SPÖ]: Deshalb liegt es ja auch an der Industriestraße!*), und es gibt eine südliche Lobau, das ist das Naturschutzjuwel, das angesprochen wird.

Sie sprechen immer von einer zusätzlichen Querung – ob Tunnel oder Straße sei dahingestellt – in der unberührten Natur, deshalb wiederhole ich hier von diesem Rednerpult noch einmal einiges. (*Abg. Gewessler [Grüne]: Die Rede vom letzten Mal!*) Dort befindet sich die Industriezone nördliche Lobau, und diese erreicht man nicht ohne Grund über die Industriestraße kommend, dann zur Raffineriestraße kommend – das hat ja alles einen Sinn, weil sich dort in der Lobau eine Raffinerie befindet, heute eine Erdölmischanlage –; dann befindet sich dort das Kraftwerk Donaustadt – das hat 100 Meter hohe Rauchfänge, die man zwischen den Bäumen sehen kann –, dann kommen Sie weiter zum Kraftwerk Lobau, auch genannt Kraftwerk Freudenau, und fahren beim Öltanklager der OMV mit 1,6 Millionen Kubikmetern Öl vorbei. Die Tanks, die dort gelagert sind, sind ungefähr 30 Meter hoch, also höher als der höchste Baum in der Lobau. (*Heiterkeit bei der FPÖ.*) Damit man sich vorstellen kann, wie viel 1,6 Millionen Kubikmeter Öl sind: Man würde da 60 Lastzüge, Lkw, beladen müssen. Wenn man mit ungefähr 20 Metern rechnet, dann ist das, wenn Lkw-Zug an Lkw-Zug, Stoßstange an Stoßstange fährt, eine Strecke von Wien nach Paris; Wien–Paris würde da vollgestopft werden. (*Beifall bei der FPÖ.*) Wenn man 3 Meter Abstand lassen würde, dann wäre es eine Strecke von Wien bis Glasgow. – So viel zu Ihrem Naturschutzgebiet, das nicht vorhanden ist. (*Heiterkeit bei der FPÖ.* – *Abg. Gewessler [Grüne]: Du hast ein falsches Beispiel gebracht!*)

Es ist aber noch nicht aus. Es ist dort ein Verschubbahnhof für die Erdölindustrie und der größte mitteleuropäische Binnenhafen, nämlich der Hafen Wien, in dem sich ein Erdölhafen verbirgt. Wenn Sie noch ein Stückchen weiterfahren, kommen Sie zum Grundwasserwerk Lobau. Der Erdölhafen Wien schlägt 1 100 Schiffe pro Jahr um. Das sind unvorstellbare Mengen, das können Sie sich wahrscheinlich gar nicht vorstellen, wenn Sie es nicht gesehen haben. – Das ist also die unberührte Natur. *(Heiterkeit bei der FPÖ.)* Darunter soll jetzt ein Tunnel gebaut werden, und Sie meinen, dass man das zerstören kann.

Ihre Politik ist in diesem Punkt pharisäerhaft *(Beifall bei der FPÖ)*, das beweise ich Ihnen an einer Stelle: Sie selber haben in diesem Gebiet im Jahr 2022, da waren Sie *(in Richtung Abg. Gewessler)* Ministerin *(Zwischenruf des Abg. Kogler [Grüne])* – und Sie waren auch Minister; Fördersportminister für irgend-etwas, nur nicht für den Sport, das sage ich dazu *(Heiterkeit und Beifall bei der FPÖ – Zwischenrufe bei den Grünen)* –, die größte PV-Anlage eröffnet, die natürlich auch auf Beton errichtet ist. Was glauben Sie, wo? – In der Lobau *(Heiterkeit und Beifall bei der FPÖ)*, in der Lobau, in Ihrem Naturschutzgebiet. Da war es Ihnen wurscht. Da haben Sie versiegelt, versiegelt, versiegelt. Das ist Ihre Naturschutzpolitik. Das waren ja nur 6 Hektar, die Sie da von der alten Au roden lassen haben. – Sind Sie noch bei Sinnen? *(Heiterkeit und Beifall bei der FPÖ. – Zwischenrufe bei den Grünen.)* Das war Ihre Tat.

Daneben ist die größte Umweltleiche, die wir in Österreich und in ganz Europa haben: ein 1,6 Quadratkilometer großer Öleintrag in der Erde, weil im Zweiten Weltkrieg dort Bombardierungen stattgefunden haben. *(Präsident Haubner gibt das Glockenzeichen.)* Dort befinden sich ...

Präsident Peter Haubner: Den Schlusssatz bitte! Die Redezeit ist vorbei, Herr Kollege.

Abgeordneter Mag. Dr. Martin Graf (*fortsetzend*): ... Betonschlitzwände, 3 Meter breit; das hat man eingehängt, damit das Lobauwasser nicht komplett ruiniert wird ...

15.32

RN/28

Präsident Peter Haubner: Herr Kollege! Herr Abgeordneter! (*Anhaltender Beifall bei der FPÖ für den das Rednerinnen- und Rednerpult verlassenden Abg. Martin Graf. – Rufe bei der FPÖ: Bravo! – Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*)

Herr Abgeordneter Graf, können Sie das Wort Pharisäer zurückziehen? (*Ruf bei der FPÖ: Das steht in der Bibel! – Abg. Martin **Graf** [FPÖ] – auf dem Weg zu seinem Sitzplatz –: Ich tausche es aus gegen: unwahre Behauptungen! – Heiterkeit bei der FPÖ.*) – Danke.

Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Lukas Hammer. – Bitte, Herr Abgeordneter. (*Abg. **Steiner** [FPÖ]: Kollege Graf zerstört die nicht vorhandene Dringliche der Grünen!*)

RN/29

15.33

Abgeordneter Mag. Lukas Hammer (Grüne): Danke, Herr Präsident! „Man wird mehr Verkehr nicht mit dem Bau von weiteren Straßen bekämpfen können.“ (*Abg. **Deimek** [FPÖ]: Doch! Das geht!*) – Das meinte Andreas Babler vor der Nationalratswahl. Viele hatten die Hoffnung, dass es die SPÖ endlich verstanden hat (*Abg. **Deimek** [FPÖ]: Das war nicht so gemeint!*), und viele haben es Andreas Babler auch geglaubt – auch ich habe ihm geglaubt. (*Abg. **Kickl** [FPÖ]: Wirklich? – Heiterkeit bei der FPÖ.*) Wir haben jetzt aber einen Verkehrsminister aus der Wiener SPÖ, den man mit einem sehr klaren Auftrag in

die Bundesregierung geschickt hat: Diese Lobauautobahn muss gebaut werden!, und wir sehen, wer sich durchgesetzt hat. *(Beifall bei den Grünen. – Abg. Deimek [FPÖ]: Die Freiheitlichen!)*

Liebe Kollegen! Kollege Ottenschläger ist wieder darauf eingegangen, ich möchte noch einmal die ehemalige Verkehrsministerin Doris Bures zitieren: „Wenn überall gespart und darüber gesprochen wird, Sozialleistungen zurückzunehmen, muss es auch zumutbar sein, bei Straßenprojekten über Einsparungen nachzudenken.“ Das hat die ehemalige Verkehrsministerin gesagt, und genau das ist unser Argument. *(Beifall bei den Grünen. – Ruf: Das war vor 100 Jahren!)*

Während Sie Familienleistungen zusammenstreichen *(Ruf: Das wird nicht besser und nicht wahrer!)*, wollen Sie um Milliarden unnötige neue Autobahnen bauen, darum geht es. Wir haben in der jetzigen Debatte gesehen – okay, die NEOS haben sich nicht wirklich deklariert und haben ein bisschen darum herumgeredet –, es gibt drei Parteien, die das tun wollen, die weiter neue unnötige Autobahnen bauen wollen. *(Abg. Kassegger [FPÖ]: Unnötige bauen wir nicht! Wir bauen nur die notwendigen!)* Um ehrlich zu sein: Als Einzige konsistent ist da die FPÖ. Die FPÖ hält den Klimawandel für ein Märchen *(Abg. Deimek [FPÖ]: Nein! Das ist eine nette Geschichte!)* und verbreitet unwissenschaftliche Lügenmärchen; und außerdem fühlt ihr euch sowieso in der Vergangenheit wohler als in der Zukunft. *(Abg. Kassegger [FPÖ]: Bitte um Präzisierung!)* Aber wie ihr, die anderen Parteien, argumentiert habt, das ist schon erstaunlich.

Präsident Peter Haubner: Herr Kollege! Ihre Redezeit ist vorbei. Das Schlusswort, bitte. *(Ruf bei der FPÖ: Das ist kein Schaden! – Abg. Kickl [FPÖ]: Das ist schon sehr steinzeitlich!)*

Abgeordneter Mag. Lukas Hammer (fortsetzend): An die Kolleg:innen von ÖVP und SPÖ: Ihr bekennt euch zu den Klimazielen, ihr sagt, euch ist das wichtig, ihr wollt Klimaschutz betreiben (Abg. **Deimek** [FPÖ]: *Das wird sich noch ändern, keine Angst!*), aber ihr seid nicht bereit, wenn es um Autobahnen geht, den Weg der letzten 50 Jahre, bei dem es um immer mehr Autobahnen gegangen ist, zu beenden. Das ist unglaublich. (Beifall bei den Grünen. – Zwischenruf des Abg. **Deimek** [FPÖ].)

15.36

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Kai Jan Krainer. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 5 Minuten ein.

RN/30

15.36

Abgeordneter Kai Jan Krainer (SPÖ): Danke, Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Über Kollegin Krisper, die jetzt aus dem Nationalrat ausgeschieden ist, hat einmal jemand gesagt: Sie war nie laut, aber immer lauter. Über die Redner:innen der Grünen und speziell auch über Sie, Kollegin Gewessler, muss man sagen: Sie haben zwar geredet, aber Sie waren nicht redlich. Das ist schon ein Problem. Es gibt mehr Beispiele, aber ich kann drei Beispiele bringen.

Das erste: Sie haben Bundesminister Hanke vorgeworfen, dass er ja schon seit 15. Oktober die Asfinag-Pläne hat, sie nicht veröffentlicht und hier nichts dazu sagt. Ich habe auf der Homepage vom Verkehrsministerium nachgeschaut, wie Sie das gemacht haben, und habe da gefunden, dass Sie am 29.11. eine Pressekonferenz gemacht haben (ein Schriftstück mit dem Titel „*Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen*“ in die Höhe haltend), in der Sie die Zahlen veröffentlicht

haben. Dem Minister hier vorzuwerfen, dass er nach einer Woche etwas nicht macht, wofür Sie sechs Wochen gebraucht haben, das ist leider eine unnötig unredliche Argumentation, die Sie hier bringen. *(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Sie haben hier so getan, als ob das Geld, das die Asfinag hat, auch für etwas anderes verwendet werden könnte. Sie wissen genauso gut wie ich, dass auch das unredlich ist. *(Abg. Gewessler [Grüne]: Da würde ich redlich zuhören! Lieber Jan, redlich zuhören!)* Kollege Ottenschläger hat das ja auch ausgeführt: Das Geld, das die Asfinag bekommt – es gibt europäische Regeln, die werden Sie wahrscheinlich sogar besser kennen als ich, nämlich die Wegekostenrichtlinie, die sagt, ja, man darf von Autobahnbenutzern Geld nehmen; in Österreich heißt das: 80 Prozent zahlen die Lkw, 20 Prozent die Pkw, also breite Reifen, nicht breite Schultern tragen da den Großteil der Kosten *(Abg. Kogler [Grüne]: Immer noch zu wenig!)* –, dieses Geld muss für den Erhalt beziehungsweise für den Ausbau von Autobahnen oder Schnellstraßen verwendet werden. Ein kleiner Teil darf als Dividende an den Eigentümer ausgeschüttet werden – übrigens egal, ob der Eigentümer die öffentliche Hand oder ein privates Unternehmen ist. Es ist begrenzt, wie viel Geld man rausnehmen darf. Alle Bundesregierungen nehmen immer ziemlich genau das raus, was man rausnehmen darf, und den Rest investieren sie in den Erhalt und in den Ausbau.

Sie haben hier so getan – und das ist auch unredlich, das zu tun –, als ob man das Geld auch für etwas anderes verwenden könnte. Man kann es nicht, man darf es nicht! Sie haben es ja auch nicht getan.

Sie tun so, als ob Sie nie Autobahnen oder Schnellstraßen gebaut hätten *(Abg. Gewessler [Grüne]: Gescheit! Hab ich auch nicht gesagt, das habt ihr!)*, was

nicht stimmt, weil natürlich in Ihrer Zeit die Mühlviertler Schnellstraße, die Fürstenfelder Schnellstraße, die Autobahn in Linz und so weiter gebaut wurden. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Ich habe nichts abgebrochen, was ihr angefangen habt, das stimmt!*) – Nicht nur fortgeführt, sondern auch selber angefangen.

Die Argumente, die Sie hier bringen, sind ja auch wahr: dass Autobahnen natürlich in der Regel nicht über Mondlandschaften gebaut werden, sondern über Äcker, durch Wälder, über Wiesen, dass sie Lebensräume zerschneiden, dass sie auch Verkehr induzieren. Das sind ja alles wahre Argumente, nur: Die gelten auch für die sogenannten grünen Autobahnen und nicht nur für die Autobahnen, die Sie nicht mögen; jedes dieser Argumente gilt auch dafür. (Beifall bei der SPÖ, bei Abgeordneten der ÖVP sowie des Abg. **Shetty** [NEOS]. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Es gibt keine grünen Autobahnen!*)

Wenn wir über die Lobau reden, dann reden wir darüber, dass wir nicht nur in der Lobau, sondern im gesamten Auwald nördlich der Donau – der geht ja bis Hainburg, bis zur Stopfenreuther Au – ein Riesenproblem haben, und das ist nicht die Frage, ob ein Tunnel gebaut wird oder nicht, sondern dass er von der Austrocknung bedroht ist – und das nicht erst seit gestern, sondern in Wahrheit seit 1870, seit die Donau reguliert wurde. Das ist ein Problem, bei dem ich hoffe, dass die Wissenschaftler einen Weg finden, wie wir diese Aulandschaft erhalten können. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Autobahn ist sicher eine gute Idee!*)

Eines muss auch klar sein, und ich sage das ganz bewusst als Sozialdemokrat aus Wien: Der Schutz der Lobau steht für uns natürlich an oberster Stelle, und es dürfen nur Projekte gemacht werden, die die Lobau nicht gefährden. Das muss klar sein. Ich finde es schade, dass wir hier nicht eine redliche, ernsthafte Diskussion führen können, denn es gibt auch Argu-

mente, die Sie nicht wegwischen können, die stärker sind als alles, was Sie für die Fürstenfelder Schnellstraße oder für die Linzer Autobahn oder die Mühlviertler Schnellstraße bringen können. (Abg. **Gewessler** [Grüne] – erheitert –: *Alles SPÖ-Projekte, sorry!*)

Schauen wir uns nämlich Folgendes an: Im Jahr 1985, also vor circa 40 Jahren, hatte Wien eineinhalb Millionen Einwohner und es gab fünf Brücken über die Donau. Heute hat Wien zwei Millionen Einwohner und es gibt noch immer fünf Straßenbrücken über die Donau. Es ist keine dazugekommen. Es wurden in der Zwischenzeit vier Brücken gebaut, zwei für Fußgänger und für Radfahrer und zwei für die U-Bahn, aber keine einzige für den Straßenverkehr. (Abg. Lukas **Hammer** [Grüne]: ... *Belastung!*) Es ist so, dass nördlich der Donau 200 000 Menschen dazugekommen sind – also in etwa Linz – und 300 000 Menschen nach Wien südlich der Donau gezogen sind, das ist in etwa Graz. Das ist eine halbe Million Menschen mehr; und Sie sagen, eine halbe Million Menschen dürfen keine neue Infrastruktur bekommen, das darf nicht sein! (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Zu einer redlichen Debatte gehört redlich auf Argumente eingehen, lieber Jan!*)

Wenn Sie immer besonders die Wiener SPÖ kritisieren, dann sage ich Ihnen: Seit über 30 Jahren bin ich in der Politik, und Jahr für Jahr ist es der SPÖ in Wien gelungen – zehn Jahre waren Sie dabei –, den Autoverkehr in der Stadt zu reduzieren. (Abg. **Kogler** [Grüne]: *Ja, weil wir dabei waren!*) Wenn man Klimaschutz ernst nimmt, dann muss einem klar sein, dass Verkehr nicht der einzige, aber ein wesentlicher Punkt ist. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Ja, 30 Prozent! Genau darüber reden wir!*) Wien ist das einzige Bundesland in Österreich, das die sogenannte Verkehrswende geschafft hat – nämlich

dass weniger Autos in Wien fahren. In Wien werden weniger Kilometer pro Einwohner gefahren als in allen anderen Bundesländern (*Zwischenruf des Abg. **Steiner** [FPÖ]*), weil wir kontinuierlich den öffentlichen Verkehr ausbauen (*Heiterkeit des Abg. **Schallmeiner** [Grüne]*) und mit der Parkraumbewirtschaftung und mit anderen Sachen dafür sorgen, dass es weniger Autoverkehr in der Stadt gibt, mehr Öffis, mehr Fußgänger und mehr Radfahrer. Darauf werden wir immer stolz sein (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der NEOS*), ob wir das gerade mit Ihnen gemeinsam machen oder nicht.

Denn das passiert nicht zufällig, das ist ja gewollt und das ist das Ergebnis einer Politik, die wir in Wien haben. Daran wird sich nichts ändern, dass wir in Wien darauf achten, dass (*Abg. **Gewessler** [Grüne]: Dass ihr eure Ziele nicht erreicht!*) wir die Ziele erreichen und dass wir den Autoverkehr – wurscht, ob (*Abg. **Gewessler** [Grüne]: Nicht einmal ohne Autoverkehr!*) mit Elektrofahrzeugen oder nicht (*Präsident **Haubner** gibt das Glockenzeichen*) – reduzieren. Darauf sind wir stolz (*Abg. **Gewessler** [Grüne]: Dann dürft ihr aber keine Lobau bauen!*), und das lassen wir uns nicht von Ihnen schlechtreden. – Vielen Dank. (*Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und NEOS.*)

15.43

Präsident Peter Haubner: Zu Wort ist nun niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

RN/31

Abstimmung

Präsident Peter Haubner: Wir kommen nun zur Abstimmung über die eingebrachten Entschließungsanträge.

RN/31.1

Zunächst kommen wir zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Leonore Gewessler, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Lobauautobahn‘ S1: Umsetzung der Erkenntnisse aus der Strategischen Prüfung Verkehr zur S 1 statt leichtfertige Aufnahme in ein Bauprogramm“.

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

RN/31.2

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Christian Hafenecker, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Wichtige Straßenbauprojekte jetzt umsetzen“.

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

RN/32

Präsidium

Einlauf

Präsident Peter Haubner: Ich gebe bekannt, dass in der heutigen Sitzung die Selbständigen Anträge 557/A(E) bis 559/A(E) eingebracht worden sind. (*Unruhe im Saal. – Präsident **Haubner** gibt das Glockenzeichen.*)

Die nächste Sitzung des Nationalrates, die geschäftsordnungsmäßige Mitteilungen und Zuweisungen betreffen wird, berufe ich für 15.44 Uhr – das ist gleich im Anschluss an diese Sitzung – ein.

Diese Sitzung ist geschlossen.

RN/33

Schluss der Sitzung: 15.44 Uhr

Anhang

**Während der Sitzung eingebrachte Anträge im Gesamtwortlaut
und Mitteilungsliste**

DRINGLICHE ANFRAGE

der Abgeordneten Leonore Gewessler, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

betreffend Milliarden für die Zukunft statt für die Zerstörung der Natur

BEGRÜNDUNG

Wenige politische Entscheidungen haben so langfristige Auswirkungen, wie die Beschlüsse zum Bau unserer Infrastruktur. Was im ASFINAG-Bauprogramm steht, bestimmt heute, wie sich die Menschen in diesem Land in zwanzig, in dreißig Jahren bewegen. Was gebaut wird, bestimmt, wie der Verkehr der Zukunft aussieht. Und diese Entscheidungen sind dabei unumkehrbar. Wenn einmal Baumaschinen eingerückt sind, lässt sich der Ursprungszustand nicht mehr herstellen.

Deshalb bedarf es in diesem Fall besonderer Sorgfalt. Eine ausführliche wissenschaftliche Untersuchung über Folgen und Risiken. Eine Abschätzung der Auswirkungen auf Natur und Umwelt – und eine Debatte darüber, was der Bau riesiger Autobahnen für die Welt bedeutet, in der künftige Generationen aufwachsen. Genau diese Vorgehensweise war ausschlaggebend für den Stopp wesentlicher großer Bauprojekte während der Grünen Regierungsbeteiligung. Denn die Antwort der Expertinnen und Experten war eindeutig: Nein, diese Projekte sind nicht mehr zeitgemäß.

Wir leben in Zeiten großer Krisen. Unsere Welt erhitzt sich immer mehr. Unsere Natur ist unter massivem Druck. Die Regierung spricht Tag für Tag von budgetärer Not und fehlendem Geld. Bei Klimaschutzmaßnahmen wird der Abrissbagger aufgefahren. Die Öffi-Tickets werden teurer. Der Teuerungsausgleich bei der Familienbeihilfe ist abgeschafft, die Kindergrundsicherung ist in weiter Ferne.

Und trotzdem soll nun beim ASFINAG-Bauprogramm wider jede Vernunft das Rad der Zeit zurückgedreht werden. Es drohen Milliarden in Naturzerstörung investiert zu werden, während für Familien, für Kinder oder für die Polizei das Geld fehlt.

Minister Hanke und das ASFINAG-Bauprogramm

Die konkreten Fakten zu ihren Betonier-Plänen werden von der Regierung geheim gehalten. Die Menschen in Österreich haben jedoch ein Recht darauf zu wissen, was mit ihrem Land passiert – und was die Regierung plant.

Dabei wäre der rechtliche Rahmen dafür sehr klar:

- Laut Fruchtgenussvertrag zwischen ASFINAG und Republik Österreich hat die ASFINAG bis zum 15. Oktober des Jahres ihr neues Bauprogramm ans Ministerium zu übermitteln.
- Dieses Bauprogramm beinhaltet nicht nur alle geplanten Bauprojekte der ASFINAG der nächsten Jahre, sondern auch deren Kosten.
- Über dieses Bauprogramm ist gemäß ASFINAG-Ermächtigungsgesetz in der Folge Einvernehmen zwischen Verkehrs- und Finanzminister herzustellen.

Diese Frist ist kürzlich verstrichen - ohne jede Information der Öffentlichkeit über Inhalte und Umfang des Bauprogramms.

Minister Hanke spart nicht mit medialen Ankündigungen zum Zubetonieren bei der Lobau und auf den wertvollen Äckern am Nordostrand von Wien. Auch sonst stellt er von Bregenz bis Graz bei jeder Gelegenheit Autobahn- und Schnellstraßenprojekte für in Summe mehrere Milliarden Euro in Aussicht beziehungsweise betont, diese „beauftragt“ zu haben. Beispiele reichen von der S34 bei St. Pölten über den sechsspurigen Ausbau der A9 Wildon-Graz und den transitfördernden Grenz-Abschnitt der A5 im Weinviertel bis hin zur weit von jeder Genehmigungsfähigkeit entfernten S18 in Vorarlberg:

- Die S34 soll nach mehreren gescheiterten Anläufen nun eine Teil-Umfahrung im Westen von St. Pölten Richtung Steinfeld/Traisental werden. Der riesige Bodenverbrauch bedroht die Existenz von zig bäuerlichen Familien. Allein der Knoten mit der A1 soll größer als die Innenstadt von St. Pölten werden. Dazu ist unter anderem noch ein teures Tunnel-Extrawürstel vorgesehen, damit der Betrieb am Mateschitz-Flugplatz ungestört bleibt. Der nach wie vor nicht vollständig genehmigte Torso wird derzeit auf rund 350 Millionen Euro geschätzt.
- Bei der A9 soll laut Aussagen von Minister Hanke der Ausbau auf sechs Spuren von Graz bis Wildon in Angriff genommen werden. Das würde die Fahrzeugflut direkt in die Stadt Graz pumpen, wo gerade mit Beteiligung des Bundes alles daran gesetzt wird den Öffentlichen Verkehr groß auszubauen. Die Schätzung für die Kosten von 2020 von damals 73 Millionen Euro würde mit Sicherheit weit übertroffen.
- Bei der A5 zwischen dem Nordrand Wiens und Drasenhofen nahe der tschechischen Grenze wurde jüngst der letzte Abschnitt zur Staatsgrenze wieder aus der Mottenkiste geholt, den die Verkehrszahlen keinesfalls rechtfertigen. Abgesehen davon fehlt der Bedarf auch, weil auch nach mehreren rechtlich gescheiterten Anläufen in Tschechien kein Bau der Fortsetzung auf tschechischem Staatsgebiet absehbar ist.

- Die S18 im Vorarlberger Rheintal wird mitten durch ein höchstrangig geschütztes Naturschutzgebiet geplant, die Chance auf Genehmigung des auch baulich extrem aufwändigen Projekts ist daher minimal. Zudem wird das Vorhaben von den Bürger:innen der hauptbetroffenen Gemeinde Lustenau mit fast 80% abgelehnt. Für rund 8 km Strecke sind derzeit um die 2 Milliarden (!) Euro veranschlagt.

Ob ein Bauprogramm vorliegt und welche Projekte oder Projektteile mit welchen Milliardenkosten und welcher Naturzerstörung, Umwelt- und Klimabelastung darin enthalten sind, wird zugleich wie ein Staatsgeheimnis im Hinterzimmer versteckt.

Die Öffentlichkeit hat jedoch ein Recht auf Klarheit über die milliardenschweren Betonprojekte der Regierung.

Schließlich haften alle Steuerzahler:innen vom Bodensee bis zum Neusiedlersee für die Milliardenschulden, die mit Hankes Betonprojekten aufgehäuft werden.

Und jeder Euro, der dafür ausgegeben wird, schränkt den Dividendenspielraum bei der ASFINAG ein – während gleichzeitig der Erhaltungsbedarf bei unseren in die Jahre kommenden Autobahnen und Schnellstraßen ansteigt. Das heißt: Dieses Geld fehlt unmittelbar, wo es als Dividende für die vielen sinnvollerer Dinge eingesetzt werden könnte, bei denen die Regierung aktuell auf Kosten der Menschen spart.

Es braucht daher die ganze ungeschminkte Wahrheit auf dem Tisch: Was droht unserer Natur und unseren fruchtbaren Böden zur Lebensmittelproduktion? Wo wollen Betonminister und Bundesregierung noch überall die Bagger auffahren lassen? Warum versteckt Minister Hanke Pläne und Studien in seinem Ministerium?

Zu den Studien von Minister Hanke:

Neben dem geheim gehaltenen neuen Bauprogramm geht es auch generell um Minister Hankes Straßenbau-Milliarden-Staatsgeheimnisse. So hat der Nationalrat Hanke und die Bundesregierung mit Mehrheitsbeschluss bereits im März 2025 aufgefordert, dem Regierungsprogramm entsprechend zeitnah die noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG „hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen sowie eine entsprechende Priorisierung durchzuführen“.

Aufgrund der Mängel bei der Umsetzung der EU-Vorgaben zur Strategischen Umweltprüfung stehen die Genehmigungen einiger Neubau-Betonprojekte im ASFINAG-Netz auf sehr unsicherem Boden. Daher müsste das Ergebnis dieser vom Parlament beauftragten Arbeit zusammen mit den unionsrechtlich bedingt jedenfalls zu berücksichtigenden Ergebnissen des „Umweltberichts“ als Basis der Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) zur S1 eine zentrale Voraussetzung und Grundlage für die Festlegung eines Bauprogramms sein.

Offenbar aus entsprechenden Studien stammende Einzelaussagen und –zahlen werden von Minister Hanke bereits seit Wochen medienöffentlich zitiert und er erwähnt auch Autoren (WIFO und Eco Austria). Daneben spricht er auch von einer weitergehenden Evaluierung, bei der unklar ist, wer sie betreibt, bis wann sie fertig ist und auf welchen Kriterien sie beruht. Die Veröffentlichung dieser fachlichen Grundlage bzw. Grundlagen, die eine inhaltliche und methodische Beurteilung zuließen, wird jedoch mit fadenscheinigen Ausreden verweigert. Ob diese Zurückhaltung Hankes nun an der Qualität dieser Arbeiten liegt – die offenbar dafür verwendeten Methoden sind zT langjährig als mangelhaft, weil realitätsfern bekannt – oder an anderen Anti-Transparenz-Gründen: Die Abschaffung des Amtsgeheimnisses dürfte im BMIMI vor den Türen von Straßenbauabteilung und Hanke-Büro zum Erliegen gekommen sein.

Zu den Behauptungen rund um das Bauprogramm und die Lobauautobahn:

Auf ungeschminkte Wahrheit haben die Menschen auch noch in einem anderen Zusammenhang ein Anrecht: In den letzten Wochen und Monaten wurden vom Bundesminister und seinen politischen Weggefährten:namen namentlich aus der SPÖ Wien bemerkenswerte Halb- und Unwahrheiten rund um die Lobauautobahn, aber auch rund um andere hochrangige Straßenprojekte und um die Finanzierungsströme bei der ASFINAG verbreitet.

So behauptete Hanke in einer wenige Wochen zurückliegenden Anfragebeantwortung an das Parlament explizit, dass die ASFINAG „in keinem Zusammenhang mit der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs“ stünde. Die Wahrheit ist jedoch, dass Maßnahmen für nachhaltigen Verkehr wie beispielsweise Verkehrsdienste aus der ASFINAG-Dividende mitfinanziert werden.

Ähnlich ist der Wahrheitsgehalt auch bei Aussagen zu hochrangigen Straßenprojekten:

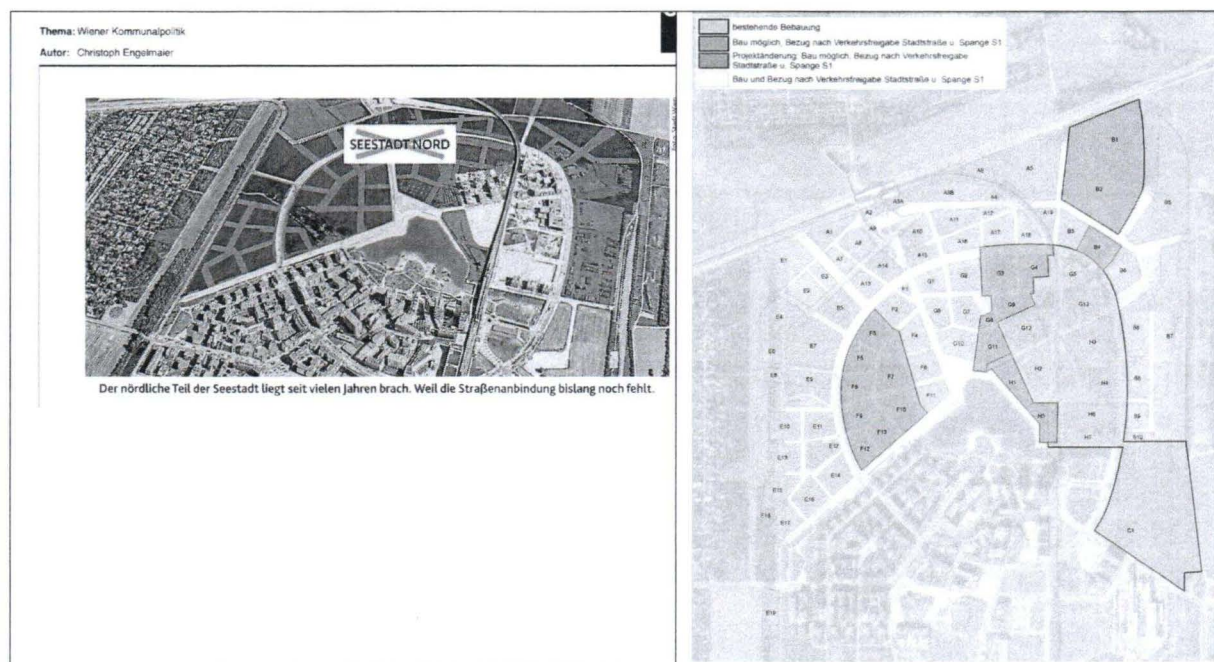
So hat Minister Hanke jüngst (September 2025) in zwei im Abstand von nur einer Woche ans Parlament übermittelten Anfragebeantwortungen zweimal Gegenteiliges behauptet: Einmal gab Hanke an, die Planungen für das Projekt A12-Tschirgantunnel seien „derzeit ruhend“. Das andere Mal führte Hanke die aktuellen Aktivitäten in dieser ganz und gar nicht ruhenden Transitstraßen-Planung aus: „Die Verkehrsuntersuchung inkl. Variantenbewertung liegt vor und wurde dem Land Tirol zur Prüfung übergeben. Aufgrund der Rückmeldungen seitens des Landes zu den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung wurde vereinbart, hier zusätzliche Detailauswertungen zu erstellen. Das Verkehrsmodell wird derzeit dahingehend überarbeitet.“ Beides gleichzeitig kann nicht wahr sein.

Zur S1 Lobauautobahn und ihren Teilen wurden in den letzten Wochen besonders viele Halb- und Unwahrheiten strapaziert.

Lobau S1 vs Wohnbau

Bundesminister Hanke zufolge sei die S1 essenziell für die Entwicklung des Wohnbaus in der Donaustadt. "Es geht um Wohnraum für 55.000 Menschen, der nur gebaut werden kann, wenn es das Verkehrssystem zulässt", betonte Hanke etwa in seinem Lobau-Entscheidungs-Auftritt am 25.09.2025 (lt Ticker Kurier zur Pressekonferenz) – oder im Standard-Interview am 1.10.2025: „Für mehr als 22.000 neue Wohnungen in der Donaustadt ist ein hochrangiges Straßennetz die Voraussetzung.“ Abgerundet wurde dies durch den Auftritt der Wiener Stadträtin Sima in der Seestadt am 3.10.2025 mit nachweislich falschen Grafiken (siehe anschließend) und Aussagen, dass die gesamte „Seestadt Nord“ nicht gebaut werden dürfte, weil Autobahnanschlüsse laut UVP zum Stadtentwicklungsprojekt (Auflage der Behörde = Stadt Wien selbst) Voraussetzung für diese seien.

Grafik links SPÖ – Grafik rechts real (Flächen in rosa und violett können, zT nach bereits erledigtem UVP-Änderungsverfahren, entgegen Sima-Aussagen jederzeit bebaut werden)



Abgesehen davon, dass sich die Stadt Wien diese „Selbstfesselung“ als Auflage in der UVP zum Städtebauvorhaben Seestadt Nord selbst auferlegt hat und sie daher seit Jahren jederzeit hätte auflösen können, war die Darstellung Simas auch faktenwidrig: Denn nach einem UVP-Änderungsverfahren ist seit 2024 entschieden und seit August 2025 rechtskräftig, dass der Bau von Wohnungen in der Seestadt Nord auf nicht weniger als 16 Baufeldern jederzeit starten könnte - ganz ohne S1 oder Seestadt-Spange! Für die restlichen Baufelder wird dieselbe Entscheidung von Behörden der Stadt Wien seit Jahren verschleppt.

Dass die SPÖ-Beton-Fantasien dabei enorme Spekulations- und Gewinnchancen auf den derzeit noch landwirtschaftlichen Böden entlang der S1-Trasse eröffnen, wurde

zuletzt wieder in einzelnen Medienberichten (zB Der Standard „Die Geheimpläne um die Millionenäcker von Essling“ 11.10.2025) thematisiert.

Lobauautobahn vs „Lobau bleibt unberührt“

Interessant auch die gebetsmühlenartige Behauptung "Die Lobau bleibt unberührt" (Hanke 25.09.2025, u.a.im trend): Der Tunnelbau müsste im – für die Natur im Nationalpark entscheidenden – Grundwasserkörper erfolgen. Denn von den angeblich vorhandenen dichten Schichten, die das Grundwasser von der Bauzone trennen würden, ist nichts bekannt. 16 Jahre erfolgloses Wasserrechtsverfahren mit mindestens vier gescheiterten Versuchen der ASFINAG, die komplexen hydrogeologischen Gegebenheiten im Bereich der geplanten Lobauautobahn so aufzuarbeiten, dass es für eine Genehmigung reicht, sprechen für sich.

Lobauautobahn vs „nur ein Umweltbericht“

Schließlich verwundern Hanks abschätzig und faktenfremde Aussagen über die vorliegende Expertise zur Lobauautobahn, insbesondere aus der SP-V: „Die Prüfung (...) geht etwa von einem Zukunftsbild aus, in dem der motorisierte Individualverkehr praktisch verschwindet. Das ist keine realistische Annahme. Und: Es handelt sich lediglich um einen Umweltbericht, der nur einen Teil der Lebensrealität abbildet. (...) Ich habe mir unter anderem mit Experten von Eco Austria und Wifo die Mühe gemacht, weitere Aspekte einzubeziehen: verkehrliche, wirtschaftliche oder soziale, auch den Faktor Digitalisierung.“ (so Hanke im Standard-Interview vom 1.10.2025)

BM Hanke scheint hier schlecht beraten, denn die Wahrheit ist eine andere: Der angesprochene Bericht (im Rahmen der SP-V) heißt zwar aufgrund entsprechender EU-Vorgaben aus der SUP-Richtlinie „Umweltbericht“, umfasst aber selbstverständlich ganze Kapitel zu den verkehrlichen, wirtschaftlichen oder sozialen Aspekten. Hingegen enthält der Bericht nirgends ein Zukunftsbild, in dem der Autoverkehr verschwinden würde, wie von Hanke behauptet.

Das Milliarden-Bauprogramm gegen die Zukunft muss ebenso auf den Tisch wie die faktenfremden Behauptungen im Interesse des Ansehens der Politik keinesfalls so stehenbleiben dürfen.

Minister Hanke soll die Gelegenheit zur Offenlegung und zur öffentlichen Korrektur geboten werden.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

DRINGLICHE ANFRAGE

1. Lag Ihnen das neue ASFINAG-Bauprogramm zum gebotenen Stichtag 15.10.2025 vor, wenn ja seit wann, wenn nein warum nicht?
2. Liegt Ihnen das ASFINAG-Bauprogramm zum heutigen Tag vor?
3. Welche Maßnahmen sieht das Bauprogramm konkret und im Einzelnen für welchen Zeitraum und mit welchen Kosten (je Projekt) bei den folgenden Naturzerstörungs-Projekten vor:
 - S1
 - Spange S1
 - A3
 - A5
 - S8
 - A9
 - A12 Tschirganttunnel
 - S18
 - A26
 - S34
4. Was sagen Sie zur Kritik der Sozialistischen Jugend (zitiert zB in Kleine Zeitung 27.09.2025) an Ihrer Festlegung zum 6-spurigen Ausbau der A9 südlich von Graz: „Der geplante Ausbau der A9 ist ein völlig falsches Signal: Während die Bundesregierung an allen Ecken spart und die Preise für das Klimaticket erhöht wurden, werden Millionen für klimaschädliche Straßenprojekte ausgegeben. Solche Großprojekte lösen die Verkehrspolitik nicht langfristig, sondern sorgen eher für mehr Verkehr.“?
5. In einer Anfragebeantwortung (2594/AB, Frage 16) haben Sie im September bestätigt, dass vom Bundesminister für Finanzen bzw. seinem Haus „im Hinblick auf geforderte Konsolidierungsmaßnahmen darauf hingewiesen“ wurde, „dass bei Aufwandssteigerungen insbesondere im Bereich Sanierung und Erhaltung im Gegenzug, nicht zuletzt im Neubau, Einsparungen angeregt werden“ und merkten zusätzlich an, dass Sie sich „aktuell zu dem Themenbereich mit dem Bundesminister für Finanzen in guten Gesprächen und in Abstimmung“ befinden würden. Die Aufwände für Sanierung und Erhaltung bei Autobahnen und Schnellstraßen sind unzweifelhaft im Steigen.
Welche konkreten Einsparungen im Neubau wie vom BMF eingemahnt werden daher erfolgen?
6. Welche darüber hinausgehenden, zusätzlichen Einsparungen werden den von Ihnen angekündigten, zusätzlich für das Bauprogramm vorgesehenen Neubauprojekten gegenüberstehen?
7. Welche zusätzlichen Einsparungen im Sinne von Frage 6 werden insbesondere bei Sanierungs- und Erhaltungsprojekten nötig sein?

8. Wer führte die „zeitnahe“ „Prüfung der noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung“ im Sinne der Nationalrats-Aufforderung vom 26.03.2025 konkret durch?
9. Wer führte die dieser Prüfung „entsprechende Priorisierung“ im Sinne der Nationalrats-Aufforderung vom 26.03.2025 konkret durch?
10. Wer führte die von Ihnen am 25.09.2025 so beschriebenen „unabhängige(n) Evaluierungen von Experten unterlegt mit Analysen von Wirtschaftsforschern über die ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen“ konkret durch?
11. Fanden bzw. finden neben der WIFO/EcoAustria-Studie weitere Studien statt, wenn ja welche, von welchen Auftragnehmer:innen/Autor:innen und mit welchem Fertigstellungsdatum?
12. Nachdem Sie in den letzten Wochen umfänglich aus der Arbeit von WIFO und EcoAustria unter Zahlenangaben udgl zitierten, liegt diese Arbeit Ihnen bzw. Ihrem Haus offensichtlich vor. Warum haben Sie diese bisher trotzdem nicht der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?
13. Wann werden Sie Ihrer gesetzlichen Veröffentlichungspflicht nachkommen?
14. Insbesondere die von einem der Auftragnehmer für derartige Arbeiten verwendete Methodik ist so aufgesetzt, dass Regionen, die durch neue oder verbesserte Verkehrsinfrastruktur verbunden werden, immer profitieren und an Wertschöpfung und Beschäftigung dazu gewinnen – somit ein automatischer, für alle Seiten immer positiver Wirkungskreis. Dies wird den komplexen regionalwirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Effekten neuer Verkehrsinfrastrukturen nicht gerecht und ignoriert eine Vielzahl von Aspekten.
Welche Konsequenzen werden Sie aus diesem methodischen Mangel der von Ihnen beauftragten Studie ziehen?
15. Generell muss eine dem NR-Auftrag entsprechende „Prüfung hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlicher Impulssetzung“ jedenfalls für Bauphase und Betriebsphase das Thema Opportunitätskosten beantworten: Entstehen ähnliche oder gar größere, nachhaltigere, effizientere, ... ökonomische Wirkungen, wenn man dieselbe Investitionssumme für andere Zwecke verwendet, z.B. für Bahninfrastrukturinvestitionen, Öffi-Ausbau-Investitionen in Wien, Bau oder Sanierung von Schulen oder Kinderbetreuungseinrichtungen? Wenn ja, sind die mit dem Bau des Tunnels verbundenen ökonomischen Wirkungen keine Rechtfertigung für seine Errichtung.
Welche Aussagen zu den Opportunitätskosten im Vergleich zu Bahninfrastrukturinvestitionen, Öffi-Ausbau-Investitionen in Wien, Bau oder Sanierung von Schulen oder Kinderbetreuungseinrichtungen oder weiteren Investitionen trifft die von Ihnen beauftragte WIFO/Eco Austria Studie für a) Bauphase, b) Betriebsphase?

16. Falls die Studie dazu keine Aussagen trifft: Wie wollen Sie auf dieser Grundlage den Prüfauftrag des Nationalrats – Entschließung vom 26.03.2025 - hinsichtlich „Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlicher Impulssetzung“ erfüllen?
17. Ist Ihnen bekannt, dass – im Gegensatz zu Ihrer Verneinung eines Zusammenhangs der ASFINAG mit dem Budget – mehrere Aufgaben aus Mitteln der ASFINAG-Dividende mitfinanziert werden?
18. Im Hinblick auf Ihre widersprüchlichen Aussagen zu den Planungsaktivitäten beim Tschirganttunnel (Einschließlichstrecke der A 12, Fernpass-Transitachse) in zwei parlamentarischen Anfragebeantwortungen im September: Welche Ihrer Aussagen – die Planung ruht, oder die Planung sei in vollem Gang mit zusätzlichen Detailauswertungen zur Verkehrsuntersuchung samt Überarbeitung Verkehrsprognose und intensivem Austausch mit Land Tirol – entspricht der Wahrheit?
19. Wieso haben Sie, ebenso wie Ihre Parteikollegin Stadträtin Sima, faktenwidrig einen notwendigen Zusammenhang zwischen weiterem Wohnbau im Umfeld der geplanten S1-Trasse, namentlich in der Seestadt Nord, und zuvor umzusetzenden hochrangigen Straßenprojekten behauptet, obwohl ein solcher wenn überhaupt dann nur von der Stadt Wien selbst über eine UVP-Auflage herbeigeführt wurde, deren Ziel vermutlich eine fachlich fragwürdige Bindung an den Bau der S1 gewesen ist und die jederzeit auflösbar wäre?
20. Wieso haben Sie diesen Zusammenhang noch bei einer Pressekonferenz am 25.9.2025 und in einem Interview am 1.10.2025 behauptet, obwohl Sie wissen mussten, dass dem Bau eines großen Teils der Seestadt Nord nach Erledigung eines entsprechenden UVP-Änderungsantrags seit August 2025 nichts im Weg steht?
21. Ist Ihnen bekannt, dass im Gegensatz zu wiederholten Aussagen unter anderem von Wiener SPÖ-Funktionär:innen Wien keineswegs die einzige größere Stadt in Österreich und Europa ist, die keine Umfahrung hätte, da unter anderem Bratislava, Budapest, Belgrad, Zagreb, Turin, Zürich, Stuttgart, München, Hamburg keinen oder keinen geschlossenen Autobahnring verfügen – im Gegensatz zu Wien, wo ein solcher unter Einschluss der A 23 seit langem existiert?
22. Ist Ihnen bekannt, dass der im Rahmen einer SP-V – so auch bei der S1 – zu erstellende „Umweltbericht“ zwar aufgrund der zugrundeliegenden EU-SUP-Richtlinie so heißen muss, aber im Gegensatz zu Ihren wiederholten Aussagen mitnichten „nur“ Umwelt-Inhalte hat, sondern ebenso umfassend verkehrliche, wirtschaftliche oder soziale Aspekte umfasst?
23. Können Sie ausschließen, dass der geplante Lobautunnel den sensiblen Grundwasserkörper unterhalb des Naturschutzgebiets beeinträchtigen wird?
24. Können Sie ausschließen, dass die geplante S 1 nur deshalb so forciert wird, weil sie den Interessen von Immobilienentwicklern entspricht?

25. Können die durch Immobilienspekulation erwarteten Gewinne Ihrer Meinung nach die Zerstörung von zig Hektaren wertvollen Ackerlandes rechtfertigen?
26. Wie rechtfertigen Sie die Tatsache, dass im Falle eines negativen EuGH-Urteils im anhängigen Verfahren ein mehrere Kilometer langer Torso durch fruchtbare Äcker betoniert worden sein wird, mit dem der gesamte Verkehr über die Seestadt Aspern nach Wien geleitet werden wird?
27. Was entgegnen Sie den betroffenen Bauernfamilien, die als Folge der geplanten S 34 ihre Existenzgrundlage verlieren würden und Höfe zusperren müssten, die seit Jahrhunderten im Familienbesitz sind?
28. Können Sie ausschließen, dass durch den geplanten Bau weiterer Fahrspuren auf der A 9 ein Nadelöhr bei der Stadteinfahrt Graz entsteht, das die Lebensqualität der auch schon jetzt von Stau, Lärm und Abgasen geplagten Grazer:innen massiv verschlechtert?
29. Was entgegnen Sie den Lustenauer:innen, die sich mit 77,4% eindeutig gegen eine Variante der S 18 ausgesprochen haben, die durch das wertvolle Naturschutzgebiet Lustenauer Ried führt?

In formeller Hinsicht wird die dringliche Behandlung gemäß § 93 Abs. 2 GOG verlangt.

Shirley
GÖ AB

Hammer
(Hammer)

Gewässer
(Gewässer)

Hammer
(Hammer)

Kop

Hammer
(Hammer L.)

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Leonore Gewessler, Elisabeth Götze, Freundinnen und Freunde

betreffend „Lobauautobahn“ S 1: Umsetzung der Erkenntnisse aus der Strategischen Prüfung Verkehr zur S 1 statt leichtfertige Aufnahme in ein Bauprogramm

eingebraucht im Zuge der Debatte über die Dringliche Anfrage der Abgeordneten Leonore Gewessler, Freundinnen und Freunde, betreffend „Milliarden für die Zukunft statt für die Zerstörung der Natur“

BEGRÜNDUNG

Bei zahlreichen Projekten des hochrangigen Bundesstraßennetzes liegt der Beginn der Planungen mittlerweile Jahrzehnte in der Vergangenheit, so etwa auch bei den Projekten S 34, S 18 oder S 1 Lobauautobahn.

Seitdem haben sich Rahmenbedingungen und rechtsverbindliche Zielsetzungen erheblich verändert.

Deshalb wurde in der letzten Gesetzgebungsperiode ein Klimacheck und – vergleichbar der Vorgehensweise der damaligen SPÖ-Verkehrsministerin Doris Bures 2010 nach der Finanzkrise – eine Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich durchgeführt.

Im Zuge dessen wurde unter anderem das Vorhaben der S 1 zwischen Schwechat und Süßenbrunn begutachtet.

Dabei wurde von den unabhängigen Expert:innen festgestellt, dass die Umsetzung des Straßenbauvorhabens mit dem Lobautunnel zusätzliche Verkehrsbelastungen verursacht.

Eine gern behauptete Verkehrsentslastung zB der A 23 Wiener Südosttangente durch das Vorhaben wird im Übrigen auch von den Einreichunterlagen zur S 1, also vom Projektwerber ASFINAG selbst, längerfristig nicht bestätigt.

Die Umsetzung würde weiters auch zu negativen Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Raumstrukturen führen, die den erwarteten Nutzen deutlich übersteigen würden. Somit widerspricht dieses Vorhaben den zahlreichen Zielsetzungen und Vorgaben auf Bundes- und Landesebene in den genannten Bereichen.

Dieses eindeutige Ergebnis der Evaluierung liegt seit 2022 vor. Die betreffende Strecke wurde daher ebenso wie einzelne weitere Strecken in der Folge gesetzeskonform nicht mehr im Bundesstraßen-Bauprogramm der ASFINAG berücksichtigt.

Aus dem bei dieser Evaluierung hervorgekommenen Sachverhalt ergab sich weiters die Notwendigkeit, das Straßenbauvorhaben S 1 einer Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) im Sinne des bindenden Unionsrechts (EU-SUP-RL) zu unterziehen. Konkreter Prüfgegenstand ist eine Streichung des Straßenzugs der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen dem Knoten Schwechat und der Anschlussstelle (ASt) Groß-Enzersdorf sowie eine ergebnisoffene Prüfung und gegebenenfalls Streichung des Straßenzugs der S 1 zwischen dem Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) und der ASt Groß-Enzersdorf aus dem Bundesstraßengesetz.

Im Rahmen dieser Strategischen Prüfung Verkehr zu Lobautunnel und Lobauautobahn liegt seit Anfang Jänner 2025 der entscheidende, von den Expert:innen von Umweltbundesamt, TU Graz und TU Wien erstellte, umfassende Umweltbericht iSv § 6 SP-V-Gesetz vor. Die Expert:innen haben letztlich vier repräsentativ ausgewählte Alternativen ergebnisoffen und detailliert untersucht:

- Alternative I, Nullalternative: Umsetzung S 1 Schwechat – Süßenbrunn incl. Lobautunnel
- Alternative II: Umsetzung des Vorhabens als Schnellstraße von ASt Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf, Ausbau öffentlicher Verkehr
- Alternative III: keine Umsetzung der Straßenverkehrsinfrastruktur-Vorhaben; Ausbau öffentlicher Verkehr (Infrastruktur für Personen- und Güterverkehr); Maßnahmen zur Verkehrslenkung und zur Förderung der Aktiven Mobilität
- Alternative IV: Umsetzung des Vorhabens als Landesstraße von ASt Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf.

Laut dieser gut 500 Seiten starken, fundierten, inhaltlich weit über den unionsrechtlich gebotenen Titel hinausreichenden Untersuchung wäre die Tunnel-Variante wie bisher verfolgt und „redaktionell“ im Bundesstraßengesetz enthalten (Alternative I) die schlechteste Lösung und „in fast allen untersuchten Belangen den Alternativen unterlegen“: Sie ist nicht nur trotz zurückhaltender Kostenschätzung die teuerste Variante mit den größten negativen Wirkungen auf Umwelt, Klima und Bevölkerung, sondern auch aus Mobilitätssicht die schlechteste Variante, denn sie „führt in Summe zur höchsten Verkehrsbelastung unter allen Alternativen“.

Hingegen zeigt die Untersuchung, „dass Alternativen bzw. Maßnahmen zur Verfügung stehen, welche unter Beibehaltung eines hohen Mobilitätsniveaus einen deutlich höheren Erfüllungsgrad der Zielkriterien gemäß SP-V-G aufweisen“.

Der Umweltbericht schlägt daher im Sinne von Alternative III die Streichung des Gesamt-Projekts aus dem Gesetz vor. Dies zuzüglich eines Bündels an intensiven

begleitenden Maßnahmen im öffentlichen Verkehr, im Güterverkehr, zur Verkehrslenkung und zur Förderung der aktiven Mobilität, um die abgeschätzten positiven Wirkungen sicherzustellen und ein nachhaltiges, leistungsfähiges Verkehrssystem zu ermöglichen. Die Expert:innen betonen hier weiters, dass diese Entwicklung zur Umsetzung der Zielsetzungen des Nationalen Energie- und Klimaplanes, des nationalen Mobilitätsmasterplans sowie der Klimastrategien und -programme der Stadt Wien und des Landes Niederösterreich erforderlich ist. Die alternativen Infrastrukturentwicklungsoptionen und Begleitmaßnahmen tragen zudem zu den teils verbindlichen Zielsetzungen länderspezifischer und bundesweiter Vorgaben im Klima- und Umweltbereich bei.

Der Umweltbericht ist unabhängig vom Abschluss der SP-V – Bundesminister Hanke hat diese nach der Öffentlichkeitsbeteiligung abbrechen lassen – europarechtlich auf dem Tisch und daher weiterhin zu berücksichtigen.

Zusätzlich legte ein Rechtsgutachten der Universität Innsbruck/Univ.Prof. Dr. Müller offen, dass historisch EU-Recht verletzt wurde und der Eintrag der S 1 im Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes daher wegen Unionsrechtsvorrangs unangewendet zu lassen ist. Es fehlt deshalb auch die Rechtsgrundlage für die Erteilung noch ausständiger Genehmigungen für den Tunnelabschnitt. Aussagen wie jener von BM Hanke, dass der Lobau-Tunnel „sicher umgesetzt wird“, fehlt daher jedenfalls die nötige rechtliche Basis.

Konkret folgt aus dem EuGH-Urteil in der Rechtssache C-24/19, das die Rechtsprechungslinien zu den Folgewirkungen unterlassener SUP und UVP fortsetzt und konkretisiert: Pläne und Programme, die unionsrechtswidrig keiner SUP unterzogen wurden, sind auszusetzen/nicht anzuwenden oder aufzuheben. Diese Unionsrechtswidrigkeit strahlt auch auf die Ebene der Individualgenehmigungen aus: Diese dürfen auf Basis eines derart unionsrechtswidrigen Plans nicht erteilt werden. Andernfalls leiden die betroffenen Genehmigungen an einem „Wurzelmangel“ und können daher selbst Gegenstand der Aussetzung oder Zurücknahme sein. Die Einträge in Verzeichnis 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes sind als derartige „Pläne und Programme“ im Sinne der SUP-RL der EU einzustufen. Im Sinne der Rechtsbereinigungspflicht hat eine redaktionelle Herausnahme des Vorhabens aus dem Bundesstraßengesetz zu erfolgen. Eine Verletzung dieser Pflicht wäre – so das Gutachten – eine unionsrechtswidrige Unterlassung. Dies liegt aus Anlass der S 1 derzeit dem EuGH zur Entscheidung vor.

Die Streichung der S 1 Lobau-Autobahn aus dem Bundesstraßengesetz ist somit sowohl aus verkehrspolitischer als auch aus unionsrechtlicher Sicht weiter geboten.

Auch im Hinblick auf die Streichung mehrerer Projekte aus dem Bundesstraßengesetz mit der von der damaligen SPÖ-Verkehrsministerin Doris Bures vorgenommenen Evaluierung im Jahr 2011 würde es sich um einen keineswegs erst- oder einmaligen Vorgang handeln.

Zu erinnern ist an die damaligen Aussagen von BMin Doris Bures vom 25.11.2010:

„Es muss nicht jede Straße eine Autobahn sein, es muss nicht jede Autobahn in der XXL-Variante verwirklicht werden.“

"Wenn überall gespart wird und darüber gesprochen wird, Sozialleistungen zurückzunehmen, muss es auch zumutbar sein, bei Straßenprojekten über Einsparungen nachzudenken."

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

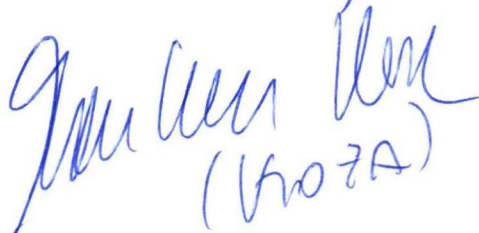
„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur wird aufgefordert, dem Nationalrat

- in Anerkennung der Rechtslage,
- in Fortsetzung der bereits von SPÖ-Verkehrsministerin Bures 2010 gewählten Vorgangsweise,
- und in Umsetzung der Empfehlung aus der Strategischen Prüfung Verkehr zur S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat-Süßenbrunn (Lobau-Autobahn mit Lobau-Tunnel)

zügig eine Regierungsvorlage mit dem Inhalt einer Streichung dieser hochrangigen Straße aus dem Bundesstraßengesetz bzw. dessen Verzeichnis 2 zuzuleiten.“



(G. Wessner)



(Wessner)



(G. Wessner)



(Hammerl)



(Schwarz)

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Leonore Gewessler, Elisabeth Götze, Freundinnen und Freunde

betreffend „Lobauautobahn“ S 1: Umsetzung der Erkenntnisse aus der Strategischen Prüfung Verkehr zur S 1 statt leichtfertige Aufnahme in ein Bauprogramm

eingebraucht im Zuge der Debatte über die Dringliche Anfrage der Abgeordneten Leonore Gewessler, Freundinnen und Freunde, betreffend „Milliarden für die Zukunft statt für die Zerstörung der Natur“

BEGRÜNDUNG

Bei zahlreichen Projekten des hochrangigen Bundesstraßennetzes liegt der Beginn der Planungen mittlerweile Jahrzehnte in der Vergangenheit, so etwa auch bei den Projekten S 34, S 18 oder S 1 Lobauautobahn.

Seitdem haben sich Rahmenbedingungen und rechtsverbindliche Zielsetzungen erheblich verändert.

Deshalb wurde in der letzten Gesetzgebungsperiode ein Klimacheck und – vergleichbar der Vorgehensweise der damaligen SPÖ-Verkehrsministerin Doris Bures 2010 nach der Finanzkrise – eine Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich durchgeführt.

Im Zuge dessen wurde unter anderem das Vorhaben der S 1 zwischen Schwechat und Süßenbrunn begutachtet.

Dabei wurde von den unabhängigen Expert:innen festgestellt, dass die Umsetzung des Straßenbauvorhabens mit dem Lobautunnel zusätzliche Verkehrsbelastungen verursacht.

Eine gern behauptete Verkehrsentslastung zB der A 23 Wiener Südosttangente durch das Vorhaben wird im Übrigen auch von den Einreichunterlagen zur S 1, also vom Projektwerber ASFINAG selbst, längerfristig nicht bestätigt.

Die Umsetzung würde weiters auch zu negativen Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Raumstrukturen führen, die den erwarteten Nutzen deutlich übersteigen würden. Somit widerspricht dieses Vorhaben den zahlreichen Zielsetzungen und Vorgaben auf Bundes- und Landesebene in den genannten Bereichen.

Dieses eindeutige Ergebnis der Evaluierung liegt seit 2022 vor. Die betreffende Strecke wurde daher ebenso wie einzelne weitere Strecken in der Folge gesetzeskonform nicht mehr im Bundesstraßen-Bauprogramm der ASFINAG berücksichtigt.

Aus dem bei dieser Evaluierung hervorgekommenen Sachverhalt ergab sich weiters die Notwendigkeit, das Straßenbauvorhaben S 1 einer Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) im Sinne des bindenden Unionsrechts (EU-SUP-RL) zu unterziehen. Konkreter Prüfgegenstand ist eine Streichung des Straßenzugs der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen dem Knoten Schwechat und der Anschlussstelle (ASt) Groß-Enzersdorf sowie eine ergebnisoffene Prüfung und gegebenenfalls Streichung des Straßenzugs der S 1 zwischen dem Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) und der ASt Groß-Enzersdorf aus dem Bundesstraßengesetz.

Im Rahmen dieser Strategischen Prüfung Verkehr zu Lobautunnel und Lobauautobahn liegt seit Anfang Jänner 2025 der entscheidende, von den Expert:innen von Umweltbundesamt, TU Graz und TU Wien erstellte, umfassende Umweltbericht iSv § 6 SP-V-Gesetz vor. Die Expert:innen haben letztlich vier repräsentativ ausgewählte Alternativen ergebnisoffen und detailliert untersucht:

- Alternative I, Nullalternative: Umsetzung S 1 Schwechat – Süßenbrunn incl. Lobautunnel
- Alternative II: Umsetzung des Vorhabens als Schnellstraße von ASt Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf, Ausbau öffentlicher Verkehr
- Alternative III: keine Umsetzung der Straßenverkehrsinfrastruktur-Vorhaben; Ausbau öffentlicher Verkehr (Infrastruktur für Personen- und Güterverkehr); Maßnahmen zur Verkehrslenkung und zur Förderung der Aktiven Mobilität
- Alternative IV: Umsetzung des Vorhabens als Landesstraße von ASt Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf.

Laut dieser gut 500 Seiten starken, fundierten, inhaltlich weit über den unionsrechtlich gebotenen Titel hinausreichenden Untersuchung wäre die Tunnel-Variante wie bisher verfolgt und „redaktionell“ im Bundesstraßengesetz enthalten (Alternative I) die schlechteste Lösung und „in fast allen untersuchten Belangen den Alternativen unterlegen“: Sie ist nicht nur trotz zurückhaltender Kostenschätzung die teuerste Variante mit den größten negativen Wirkungen auf Umwelt, Klima und Bevölkerung, sondern auch aus Mobilitätssicht die schlechteste Variante, denn sie „führt in Summe zur höchsten Verkehrsbelastung unter allen Alternativen“.

Hingegen zeigt die Untersuchung, „dass Alternativen bzw. Maßnahmen zur Verfügung stehen, welche unter Beibehaltung eines hohen Mobilitätsniveaus einen deutlich höheren Erfüllungsgrad der Zielkriterien gemäß SP-V-G aufweisen“.

Der Umweltbericht schlägt daher im Sinne von Alternative III die Streichung des Gesamt-Projekts aus dem Gesetz vor. Dies zuzüglich eines Bündels an intensiven

begleitenden Maßnahmen im öffentlichen Verkehr, im Güterverkehr, zur Verkehrslenkung und zur Förderung der aktiven Mobilität, um die abgeschätzten positiven Wirkungen sicherzustellen und ein nachhaltiges, leistungsfähiges Verkehrssystem zu ermöglichen. Die Expert:innen betonen hier weiters, dass diese Entwicklung zur Umsetzung der Zielsetzungen des Nationalen Energie- und Klimaplanes, des nationalen Mobilitätsmasterplans sowie der Klimastrategien und -programme der Stadt Wien und des Landes Niederösterreich erforderlich ist. Die alternativen Infrastrukturentwicklungsoptionen und Begleitmaßnahmen tragen zudem zu den teils verbindlichen Zielsetzungen länderspezifischer und bundesweiter Vorgaben im Klima- und Umweltbereich bei.

Der Umweltbericht ist unabhängig vom Abschluss der SP-V – Bundesminister Hanke hat diese nach der Öffentlichkeitsbeteiligung abbrechen lassen – europarechtlich auf dem Tisch und daher weiterhin zu berücksichtigen.

Zusätzlich legte ein Rechtsgutachten der Universität Innsbruck/Univ.Prof. Dr. Müller offen, dass historisch EU-Recht verletzt wurde und der Eintrag der S 1 im Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes daher wegen Unionsrechtsvorrangs unangewendet zu lassen ist. Es fehlt deshalb auch die Rechtsgrundlage für die Erteilung noch ausständiger Genehmigungen für den Tunnelabschnitt. Aussagen wie jener von BM Hanke, dass der Lobau-Tunnel „sicher umgesetzt wird“, fehlt daher jedenfalls die nötige rechtliche Basis.

Konkret folgt aus dem EuGH-Urteil in der Rechtssache C-24/19, das die Rechtsprechungslinien zu den Folgewirkungen unterlassener SUP und UVP fortsetzt und konkretisiert: Pläne und Programme, die unionsrechtswidrig keiner SUP unterzogen wurden, sind auszusetzen/nicht anzuwenden oder aufzuheben. Diese Unionsrechtswidrigkeit strahlt auch auf die Ebene der Individualgenehmigungen aus: Diese dürfen auf Basis eines derart unionsrechtswidrigen Plans nicht erteilt werden. Andernfalls leiden die betroffenen Genehmigungen an einem „Wurzelmangel“ und können daher selbst Gegenstand der Aussetzung oder Zurücknahme sein. Die Einträge in Verzeichnis 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes sind als derartige „Pläne und Programme“ im Sinne der SUP-RL der EU einzustufen. Im Sinne der Rechtsbereinigungspflicht hat eine redaktionelle Herausnahme des Vorhabens aus dem Bundesstraßengesetz zu erfolgen. Eine Verletzung dieser Pflicht wäre – so das Gutachten – eine unionsrechtswidrige Unterlassung. Dies liegt aus Anlass der S 1 derzeit dem EuGH zur Entscheidung vor.

Die Streichung der S 1 Lobau-Autobahn aus dem Bundesstraßengesetz ist somit sowohl aus verkehrspolitischer als auch aus unionsrechtlicher Sicht weiter geboten.

Auch im Hinblick auf die Streichung mehrerer Projekte aus dem Bundesstraßengesetz mit der von der damaligen SPÖ-Verkehrsministerin Doris Bures vorgenommenen Evaluierung im Jahr 2011 würde es sich um einen keineswegs erst- oder einmaligen Vorgang handeln.

Zu erinnern ist an die damaligen Aussagen von BMin Doris Bures vom 25.11.2010:

„Es muss nicht jede Straße eine Autobahn sein, es muss nicht jede Autobahn in der XXL-Variante verwirklicht werden.“

"Wenn überall gespart wird und darüber gesprochen wird, Sozialleistungen zurückzunehmen, muss es auch zumutbar sein, bei Straßenprojekten über Einsparungen nachzudenken."

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

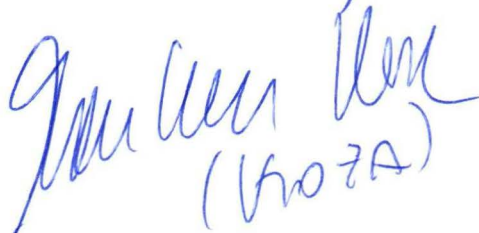
„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur wird aufgefordert, dem Nationalrat

- in Anerkennung der Rechtslage,
- in Fortsetzung der bereits von SPÖ-Verkehrsministerin Bures 2010 gewählten Vorgangsweise,
- und in Umsetzung der Empfehlung aus der Strategischen Prüfung Verkehr zur S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat-Süßenbrunn (Lobau-Autobahn mit Lobau-Tunnel)

zünftig eine Regierungsvorlage mit dem Inhalt einer Streichung dieser hochrangigen Straße aus dem Bundesstraßengesetz bzw. dessen Verzeichnis 2 zuzuleiten.“



(G. Wessner)



(Wessner)



(G. Wessner)



(Hammerl)



(Schwarz)

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Christian Hafenecker, Maximilian Weinzierl
und weiterer Abgeordneter
betreffend **Wichtige Straßenbauprojekte jetzt umsetzen**

eingebraucht im Zuge der Debatte über die Dringliche Anfrage der Abgeordneten Leonore Gewessler und weiterer Abgeordneter an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betreffend „Milliarden für die Zukunft statt für die Zerstörung der Natur“ in der 48. Sitzung des Nationalrates, XXVIII. GP, am 22. Oktober 2025

Für die Sicherstellung des Neubaus und der Fertigstellung von Autobahnen und Schnellstraßen, die bereits im Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen sind, trägt die Bundesregierung die Verantwortung. Besonders die Grünen haben durch ihre ideologisch motivierte Blockadehaltung in der abgewählten Regierung mit der ÖVP eine rasche Umsetzung essenzieller Straßenbauprojekte, wie beispielsweise des Lobautunnels oder Lückenschlüsse der S1¹, verhindert. Statt pragmatischer Verkehrspolitik, orientiert an den Bedürfnissen der Österreicher, verfolgen die Grünen mit freundlicher Duldung durch die ÖVP, eine Verhinderungstaktik, die den steigenden Mobilitätsbedarf der Bevölkerung ignoriert. Während öffentliche Verkehrsmittel weiterhin unzureichend ausgebaut sind und nicht als tragfähige Alternative für viele Pendler dienen, wird der Straßenbau systematisch verzögert oder ganz gestoppt.²

Auch die derzeitige Ampel-Regierung lässt die Bürger im Unklaren, ob die dringend benötigte S34 Traisental Schnellstraße überhaupt realisiert wird. Obwohl das Projekt rechtlich abgesichert und seit über 10 Jahren im Bundesstraßengesetz 1971 verankert ist, bleibt die Umsetzung weiter ungewiss. Laut ASFINAG wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung bereits 2019 positiv abgeschlossen und der Bau ist somit genehmigt. Dennoch wird das Projekt von der Bundesregierung laufend zu Tode evaluiert und politisch verzögert, anstatt endlich für Planungssicherheit zu sorgen.³ Diese Verzögerung trifft vor allem die Bevölkerung im Traisental und im Raum St. Pölten, wo die bestehende B20 seit Jahren überlastet ist und täglich tausende Pendler unter Staus und Verzögerungen am Weg bin die Arbeit leiden. Die S34 ist für die regionale Wirtschaft, für die Verkehrssicherheit und zur Entlastung der Ortsdurchfahrten dringend notwendig. Trotz dieser Fakten bleibt vonseiten der Bundesregierung bislang jede klare Aussage zum Baubeginn oder zu einem verbindlichen Zeitplan aus.

Um diesen jahrelangen Stillstand zu beenden, wird muss nun sichergestellt werden, dass zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur dringend notwendigen Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehren und dessen negativen Begleiterscheinungen Straßenbauprojekte, die bereits über eine Genehmigung verfügen, schnellstmöglich realisiert werden. Anhängige Verfahren und Planungen sollen zügig weitergeführt werden, um langjährige Verzögerungen und Stillstände endlich zu beenden.

¹ <https://www.sn.at/wirtschaft/oesterreich/klimaschutz-gewessler-stellt-bauprogramm-der-asfinag-in-frage-106045648> (aufgerufen am 20.10.2025)

² <https://kurier.at/meinung/gewessler-wird-scheitern/402164229> (aufgerufen am 20.10.2025)

³ <https://www.noen.at/st-poelten/schnellstrasse-s-34-bleibt-unter-neuem-minister-weiter-in-der-warteschleife-471987999> (aufgerufen am 20.10.2025)

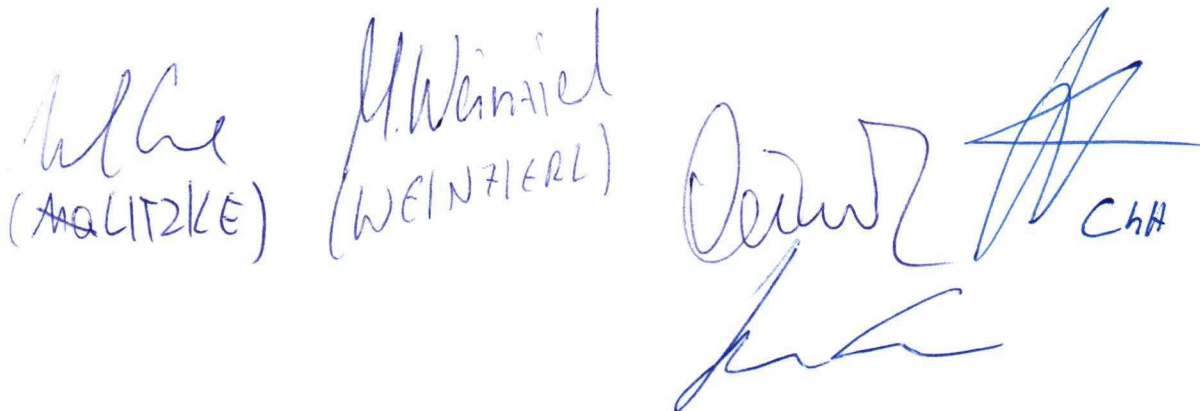
Die Folgen der ideologisch motivierten Verhinderungspolitik sind bekanntlich gravierend: Staus nehmen zu, Fahrzeiten verlängern sich drastisch und wirtschaftliche Nachteile für Unternehmen und Arbeitnehmer sind die direkte Konsequenz. Die mangelnde Erreichbarkeit bestimmter Regionen führt dazu, dass Investitionen ausbleiben und die wirtschaftliche Entwicklung behindert wird. Pendler, die auf das Auto angewiesen sind, werden mit höheren Treibstoffkosten und einem unnötig hohen Zeitverlust belastet. All das nur, weil den Grünen der motorisierte Individualverkehr ein Dorn im Auge ist. Auch unter den nun im Amt befindlichen Ampel-Folglich ist dringender Handlungsbedarf gegeben.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher nachstehenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, wird aufgefordert die Umsetzung der im Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetz 1971 genannten Straßenbauprojekte rasch und ohne weiteren Aufschub sicherzustellen.“


(LITZKE) M. Weinzierl (WEINZIERL) Oscar CHH



Mitteilung

gemäß § 23 Abs. 4 des Geschäftsordnungsgesetzes 1975

48. Sitzung des Nationalrates am 22. Oktober 2025

A. Eingelangte Verhandlungsgegenstände:

1. Schriftliche Anfragen:

3688/J bis 3784/J

2. Anfragebeantwortungen:

2670/AB bis 2674/AB

B. Zuweisungen:

b) zur Enderledigung im Sinne des § 28b GOG (vorbehaltlich der endgültigen Entscheidung des Ausschusses):

Budgetausschuss:

Bericht des Bundesministers für Finanzen über wirksame Maßnahmen zur Korrektur des übermäßigen Defizits (III-245 d.B.)

Gesundheitsausschuss:

Bericht nach § 3 Abs. 5 des Bundesgesetzes über die Errichtung des COVID-19-Krisenbewältigungsfonds für das Kalenderjahr 2025 (Jänner bis Juni 2025, inkl. Darstellung der Gesamtkosten von 2020 bis Juni 2025), vorgelegt von der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz (III-244 d.B.)

