

10.52

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ): Danke, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Sehr geehrte Frau Staatssekretärin! Wir kommen zum Thema Mobilität, und beim Budget für Mobilität kann man ja durchaus von einem Rekordbudget reden. Rekordbudget rein zahlenmäßig, das heißt aber nicht automatisch und regelmäßig auch entsprechende Mehrleistungen für die Bevölkerung. Der neue „Fahrplan“ – unter Anführungszeichen – der Bundesregierung heißt nicht automatisch Taktverdichtung, um in der Sprache des Verkehrs zu bleiben, sondern eher Terminverschiebung.

Wir haben Bahnprojekte, beispielsweise Infrastrukturprojekte, erlebt, die nach hinten verschoben werden, vertagte Investitionen und der vertagte notwendige Ausbau der Infrastruktur – das liegt dann an der Budgetkonsolidierung. Es sei mir da schon eine Bemerkung erlaubt: Wenn sich Regionalkaiser wieder stark machen und einen Krawall anzetteln, sich aber am Problem selber nichts ändert, dann ist es recht nett vom Herrn Minister, wenn er dann Projekte wieder vorzieht, gemäß dem ursprünglichen Plan, ganz konkret aber, im Unterinntal, an der Zulaufstrecke von Deutschland Richtung Brennerbasistunnel, ändert sich dadurch genau nichts, weder durch irgendwelche Landtagsdebatten noch durch Sonstiges.

Der Punkt wäre eher, dass alle Regionalkaiser, die sich stark fühlen, den Druck nicht in Österreich aufbauen, sondern in Deutschland. Das würde etwas bringen, denn wenn es nicht geschafft wird, in Deutschland wirklich Druck aufzubauen, und wenn es nicht geschafft wird, dass die Deutschen früher fertig werden, dann sollte man sich in Österreich schon überlegen, den ganzen Tunnel

und die Zulaufstrecke – von Kufstein bis zum Brenner – zu asphaltieren, dann wären wenigstens die Lkws weg. So ist an und für sich nichts gelöst, und genauso viel halte ich von diesen lokalen Krawallen in der betroffenen Region.

Das Angebot wird halt eher angepasst, beitragen sollen dann wieder die Fahrgäste oder die Anrainer.

Gleichzeitig kommt es mir schon ein bisschen so vor, als wäre sozusagen der Autobereich die Konsolidierungsreserve – auf der einen Seite Infrastruktur verschieben, andererseits beim Verkehrsangebot konsolidieren. Sagen wir es einmal vorsichtig so: Bei den Strafen und Belastungen funktioniert der Ausbau durchaus hervorragend – genau da kommen wir dann schön langsam zum Güterverkehr.

Im Güterverkehr vermisse ich ein bisschen so etwas wie eine konsistente Strategie. Grundsätzlich ist Österreich bemüht, Güterverkehr auf die Schiene zu bekommen. Wir haben aber genau im Güterverkehr bei einer unserer staatseigenen Gesellschaften, der ÖBB Rail Cargo, ein Riesenproblem – ein finanzielles Problem, ein Leistungsproblem. Auf der anderen Seite ist der Straßengüterverkehr, den man – unter Anführungszeichen – „melken“ kann, den man schwächen kann – schwächen will ich nicht automatisch sagen. Dadurch begibt sich Österreich in eine durchaus kritische Güterverkehrssituation.

Darüber sollten wir intensiv nachdenken. Da brauchen wir wirklich einen neuen Güterverkehrs-Masterplan mit genügend Trassenkapazitäten, mit leistungsfähigen Terminals, mit attraktiven Anschlussbahnen – das Thema Anschlussbahnen kenne ich schon aus meiner Jugendzeit –, ein wettbewerbsfähiges Schienen-Cargo-Unternehmen und natürlich langfristig

kalkulierbare Rahmenbedingungen. Für den Anwender, für den Bürger, für den Nutzer ist es nicht nur interessant, ein Ticket zu haben – das Klimaticket funktioniert von der Funktionsweise her relativ gut, auf der finanziellen Seite schaut es teilweise desaströs aus –, aber wenn der Zug nicht fährt, wenn der Anschluss nicht fährt oder das Angebot ausgedünnt wird, haben wir ein Riesenproblem. Und in den letzten Wochen – ich bin schon fast geneigt, zu sagen: in den letzten Monaten – zeichnet sich im Personenfernverkehr, aber auch im Personenregionalverkehr ein absolutes Debakel des sogenannten größten Mobilitätsbetreibers aus: kaputte und liegen gebliebene Garnituren, in den Anschlusspunkten wegfahrende Anschlusszüge, also ein Nichtfunktionieren – teilweise auf breiter Funktion.

Herr Minister, es trifft Sie nicht persönlich, aber offenbar ist es im Personenverkehrsmanagement jedem wurscht, vom Mittelbau bis ganz nach oben. Die lassen die Politik, die lassen das Ministerium, die Verwaltung einfach uninformiert absterben. So kann es auch nicht gehen.

Zahlen wird es der Bürger, egal ob über seine Steuern und Abgaben oder direkt über das Ticket. Mobilität entsteht eben nicht nur durch eine Fahrkarte.

Mobilität entsteht durch ein verfügbares, verlässliches und vor allem leistungsfähiges Verkehrsangebot. Da müssen wir noch nachschärfen. – Danke.

(Beifall bei der FPÖ.)

10.58

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Moitzi.
Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten.