

14.55

**Bundesrat Dipl.-Ing. Dr. Adi Gross** (Grüne, Vorarlberg): Frau Präsidentin! Hohes Haus! Herr Staatssekretär! Eine coole Sache, finde ich: 17,5 Milliarden Euro für den Bahnausbau im nächsten ÖBB-Rahmenplan 2021 bis 2026 – ein Rekordwert. Das sind circa 4 Milliarden Euro mehr als im vorigen Rahmenplan, das ist ein Plus von 27 Prozent für den Bahnausbau.

Mit den bereits existierenden Rahmenplänen geht es in Summe um 30 zu investierende Milliarden bis 2026, das sind also 5 Milliarden Euro pro Jahr. Dazu kommen noch einmal in Summe 8 Milliarden Euro für Zuschüsse zur Instandhaltung und für den Betrieb der Infrastruktur, also der Strecken.

Hintergrund für diesen Antrag ist ja, dass durch diese großen Summen im Rahmenplan die Auszahlungsgrenze, die im Bundesfinanzrahmengesetz gesetzt wird, zumindest in einzelnen Bereichen überschritten wird, und deswegen braucht es eine gesetzliche Verankerung oder Genehmigung einer sogenannten Vorbelastung. Wir brauchen diesen Beschluss also, um den Ausbau tatsächlich zu sichern und mit Planungssicherheit vorantreiben zu können.

Ich freue mich sehr, dass der Bahnausbau nun so vorangeht, schließlich ist die Bahn nicht weniger als das Rückgrat für den öffentlichen Verkehr, das Rückgrat für eine freie, leistbare und ökologische Mobilität. Das gilt für den Personenverkehr, aber klarerweise auch für den Güterverkehr, da leistungsfähige Bahnanschlüsse eine unabdingbare Voraussetzung für eine konkurrenzfähige Wirtschaft sind, und das ganz besonders für ein Exportland wie Österreich.

Der Bahnausbau ist klarerweise auch ein unverzichtbarer Bestandteil, um die Zielsetzung Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen. Schön ist, dass sich die Bahn einer neuen Faszination erfreut. Bahnsysteme befinden sich im Aufschwung, was die Bedeutung betrifft, was die Ausbauprojekte betrifft und auch was deren Akzeptanz betrifft.

Bereits erwähnt habe ich in meinem ersten Redebeitrag heute die im Vergleich zu hochrangigen Straßen um 70 Prozent höhere Beschäftigungswirkung des Bahnausbaus. Das ist gerade jetzt, in diesen Zeiten ein sehr relevanter Faktor. Besonders vorteilhaft wirken sich Bahnhofsausbauten aus; da ist es so, dass 80 Prozent der Aufträge an österreichische Klein- und Mittelunternehmen vergeben werden.

Österreich muss sich auch im internationalen Vergleich nicht verstecken, so investieren wir fast doppelt so viel Euro pro Kopf in die Bahnstruktur wie zum Beispiel Deutschland. Die 17,5 Milliarden Euro fließen in ein breites Spektrum an Projekten –

Kollege Bernard hat eigentlich eh perfekt ausgeführt, was alles gemacht wird –: neue Strecken, Streckenausbauten, Verbesserungen, Güterterminals, Bahnhöfe, ein riesiger Ausbau- und Modernisierungsschub, es gibt dazu auch eine wunderbare Grafik der ÖBB auf deren Homepage.

Trotzdem, auch wenn so viel Geld zur Verfügung steht, muss fokussiert werden, das ist gar keine Frage. Es muss auf dringlichste Projekte, Projekte mit der größten Wirkung fokussiert werden, no na, es sind nicht alle zufrieden damit, es gibt noch viel zu tun. Es gibt noch viele Bahnprojekte, die in Rahmenpläne hineinfließen müssen und sollen. Das gilt übrigens auch für mein Bundesland – ich hätte gerne noch einige Projekte im Rahmenplan drinnen gehabt, aber es geht halt nicht alles gleichzeitig und auf einmal. Wir sind aber sehr wohl der Meinung, dass das Gesamtprogramm in diesem Rahmenplan durchaus ausgewogen ist. (*Vizepräsidentin **Grossmann** übernimmt den Vorsitz.*)

Das Zielnetz 2025 – das wissen Sie, Herr Bernard – beinhaltet sehr wohl die Planungsprojekte; diese werden jetzt geprüft. Das hat der Experte des BMK im Ausschuss ausgeführt, dass Arbeiten laufen und eine Entscheidungsfindung läuft, ob genau diese Projekte in das Zielnetz 2025 plus aufgenommen werden. Den gesamten Rahmenplan, der in allen Bundesländern, gut verteilt über Österreich, wichtige Projekte finanziert, quasi mit der Argumentation einer NoVA-Erhöhung abzulehnen, finde ich schon eine eigenartige Konstruktion.

Der Rahmenplan ist natürlich nicht alles. Eine weitere Säule in der Forcierung des öffentlichen Verkehrs ist die Verbesserung des Angebots auf der Schiene. Es sollen dann mehr Züge fahren, es soll und wird zu Taktverdichtungen kommen und es wird weiterhin attraktive Tarife geben. Ich nenne das Ihnen bekannte Leitprojekt eines österreichweiten Tickets für den gesamten öffentlichen Verkehr, mithin natürlich auch der Bahn, um 1 095 Euro, was schon eine Sensation werden wird und eine wirklich effektive Entlastung vieler, vieler PendlerInnen, vieler Menschen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind, bringen wird.

Auf jeden Fall haben wir uns wie keine Regierung zuvor auf den Weg in Richtung eines Österreichs der Bahn und eines leistbaren öffentlichen Verkehrs gemacht. – Danke.  
(*Beifall bei Grünen und ÖVP.*)

15.01

**Vizepräsidentin Mag. Elisabeth Grossmann:** Zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Dr. Peter Raggl. – Bitte, Herr Kollege.

