

13.49

Abgeordneter Dr. Johannes Margreiter (NEOS): Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Vizekanzler! Hohes Haus! Vor allem aber auch werte Zuseherinnen und Zuseher, die diese Parlamentssitzung mitverfolgen! Das Mobilitätsministerium befindet sich nun seit knapp drei Jahren in grüner Hand. Seither wird einiges an Marketing für die Mobilitätswende betrieben. Ich will auch gar nicht abstreiten, dass in diesem Bereich auch einiges weitergebracht worden ist. Zur Mobilitätswende gehört aber auch die Verlagerung des Gütertransits von der Straße auf die Schiene. In diesem Bereich – das muss man leider feststellen – ist dem grünen Mobilitätsministerium bisher überhaupt nichts gelungen.

Ich demonstriere das exemplarisch an der Transitachse Brennerroute: Noch immer wird gerade einmal knapp mehr als ein Viertel des Warentransits über die Brennerroute auf der Schiene abgewickelt, drei Viertel werden auf der Straße abgewickelt. Bis Ende September dieses Jahres haben 1,9 Millionen Transit-Lkw die Brennerroute befahren. Bis Jahresende ist zu erwarten, dass ein neuer Transitrekord von 2,5 Millionen Transit-Lkw auf dieser Strecke erreicht werden wird – verbunden mit allen negativen Auswirkungen für die Tiroler Bevölkerung: von Lärm über Feinstaub bis hin zu Abgasen.

Damit sind wir jetzt beim Mobilitätsbudget 2023. Als Indikator für die Erreichung des Wirkungszieles Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 wird dort der Modal Split im Schienengüterverkehr, also der Anteil, wie viel der gesamten Transportleistung über die Schiene abgewickelt wird, festgesetzt, und zwar in einer Höhe, über die ich sage, das ist wenig ambitioniert. Der Anteil ist von 2019 bis 2023 gleichbleibend mit 30 Prozent vorgesehen, erst für 2030 wird eine leichte Erhöhung auf 33 Prozent anvisiert. Das ist traurig und das zeigt, dass dem Mobilitätsministerium offenbar das Tiroler Transportproblem ziemlich wurscht ist.

Es reicht nicht, ab und zu mit den Verkehrsministerkollegen aus Deutschland oder Italien freundliche Gespräche zu führen. Zum Schutz der Bevölkerung reicht es auch nicht – was die notwendige Sanierung der Brennerautobahn

betrifft –, sich auf längst überholte Gutachten oder auf Vereinbarungen, die es so gar nicht gegeben hat, zu berufen. Tatsache ist, dass es ein unakzeptabler Schildbürgerstreich ist, wenn im Zuge der Sanierung der Brennerautobahn die baufällig gewordene Luegbrücke wieder durch ein Brückenbauwerk und nicht durch einen Tunnel ersetzt wird. *(Beifall der Abgeordneten Shetty und Wurm. – Abg. Wurm: Bravo, Hannes! Ein Schildbürgerstreich! Das ist grotesk!)* Die Luegbrücke ist ein Dokument einer Mobilitätsgesinnung der Sechzigerjahre des vorigen Jahrhunderts, als gar nicht genug Beton in die Landschaft gestellt werden konnte, um den Wirtschaftsaufschwung und den Wiederaufbau zu symbolisieren. Offenbar hängt unsere Frau Bundesministerin dieser überholten Mobilitätsgesinnung noch an, wenn sie ihre Möglichkeiten partout nicht nutzen will, die Asfinag dazu zu bewegen, dieses Bauprojekt zu überdenken und die Tunnelvariante zu forcieren. *(Beifall bei Abgeordneten der NEOS sowie des Abg. Wurm. – Abg. Wurm: Bravo, Hannes!)*

Diese Gleichgültigkeit gegenüber der Wipptaler Bevölkerung, die daraus hervorleuchtet, enttarnt wirklich die Baustopps, die die Frau Ministerin so medienwirksam verfügt hat, als reinen Marketinggag. Es geht nicht um die Bevölkerung, sondern es geht um grünes Marketing.

Innovative Mobilitätspolitik hat zwei Kriterien zu erfüllen. Erstens: Ihre Umsetzung hat eine dauerhafte Win-win-Situation für alle Beteiligten zu ergeben; und zweitens: Sie hat uns zwingend in eine klimaschonende Zukunft zu befördern. Was kann ein verantwortungsvolles Mobilitätsbudget dazu beitragen? – Ja, in jedem Fall mehr als das, was hier heute zur Beschlussfassung vorliegt. – Vielen Dank. *(Beifall bei den NEOS sowie des Abg. Wurm.)*

13.54

Präsident Ing. Norbert Hofer: Nächster Redner ist Johannes Schmuckenschlager. – Bitte, Herr Abgeordneter. *(Abg. Weidinger: Bravo, Schmucki!)*