

21.40

Abgeordneter Dr. Johannes Margreiter (NEOS): Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseher! Eines kann man der Frau Bundesminister schon zugestehen – und ich würde ihr das sehr gern selber sagen; ich hoffe, Herr Bundesminister, Sie richten es ihr aus und berichten ihr –: Marketing kann sie, die Frau Bundesminister! Kollege Weratschnig ist ein gelehriger Schüler bei diesem Thema, wenn er sich hier herausstellt und zum ÖBB-Rahmenplan berichtet – wieder ein Superlativ –: das Größte, das Beste, das Teuerste. (*Abg. Weratschnig: Ja, es ist halt so!*)

Die Realität schaut anders aus. (*Ruf bei den Grünen: Ah, wirklich?*) Ich denke, dieser Rahmenplan, so wie er hier präsentiert wird, ist natürlich von den Zahlen her sehr schön, aber ich frage mich: Was haben all die Bahnreisenden von einem Rahmenplan, wenn es gang und gäbe ist, dass beispielsweise beim Railjet immer wieder ein Zug eingespart wird, dass man reserviert hat, der Zug, in dem man reserviert hat, aber nicht kommt? – Das ist gang und gäbe, und da wäre schnell etwas zu tun. (*Zwischenruf des Abg. Hörl.*)

Seit einem Jahr gibt es jetzt das Kimaticket, und auch das hat wahrscheinlich dazu geführt, dass mehr Menschen die Bahn benützen wollen, nur: So, wie das Angebot sich derzeit darstellt, auch was die Pünktlichkeit betrifft, ist es schon etwas, was eigentlich eher abschreckt. Es haben die Bahngäste und es hat auch die Umwelt nicht sehr viel davon, wenn man bis 2028 mit Megamilliardenbeträgen um sich schmeißt und nicht ganz konkret etwas passiert – und das könnte man machen; es wäre höchst an der Zeit, das zu tun. (*Zwischenruf des Abg. Schnabel.*)

So stellt sich dieser ÖBB-Rahmenplan für mich doch eher als eine groß angelegte Marketingaktion dar, bei der man halt eben Superlative kommunizieren kann, ohne dass viel dahinter ist. Es ist auch deswegen nicht viel dahinter, weil wir ja wissen: Es wird nichts evaluiert, es gibt keinerlei Kontrollen, wie diese Milliarden sich dann wirklich auswirken, welche Effekte erzielt werden,

wie es gelingt, Individualverkehr einzubremsen oder wann und in welchem Umfang sich diese Investitionen lohnen.

Auch ein weiterer Punkt fällt auf, der diesen Rahmenplan irgendwie doch als etwas entlarvt, das nicht ganz ernst zu nehmen ist: Am 22. November wurde in den Medien berichtet – das ist jetzt ein Tiroler Thema –, dass der Bahnhofneubau Fritzens-Wattens auf Schiene ist. Das ist ein größeres Projekt: 94 Millionen Euro Investitionsvolumen. Es geht nicht nur darum, dass das Bahnhofsgebäude selber erneuert wird und die Zufahrtswege erneuert werden, sondern auch die Schieneninfrastruktur soll dort so ausgebaut werden, dass der Güterverkehr dann in den Umfahrungstunnel Innsbruck umgeleitet werden kann, ohne den Personenverkehr zu behindern. – So, und da ist also laut Medienberichten geplant, dass dieses Projekt nächstes Jahr startet und 2025 fertig sein soll; das fällt genau in den Zeitraum dieses Rahmenplans.

Und wenn ich mir jetzt diesen Rahmenplan anschau, dann steht da zwar: „Imst-Pitztal; Bahnhofsumbau“ und noch andere Tiroler Projekte, aber der Bahnhofsumbau Fritzens-Wattens, ein großes Projekt, das auch medial entsprechend kommuniziert wird, scheint da nicht auf. – Was ist da los?

Das erweckt Misstrauen betreffend diesen Rahmenplan. Man sollte also tatsächlich zu mehr seriöser Umsetzung umschwenken, anstatt ständig mit irgendwelchen Superlativen um sich zu schmeißen, wie toll und wie schön das alles ist – in Wirklichkeit ist es das nämlich gar nicht. – Vielen Dank. *(Beifall bei den NEOS.)*

21.45

Präsident Mag. Wolfgang Sobotka: Zu Wort gemeldet ist Herr Bundesminister Rauch. – Bitte.