

16.18

**Abgeordneter Andreas Ottenschläger (ÖVP):** Herr Präsident! Frau Bundesministerin! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseherinnen und Zuseher! Wir diskutieren den ÖBB-Rahmenplan – wie wir vernehmen, ja mit vielen konkreten Projekten. Manche werden kritischer gesehen, manche werden sehr gelobt, das ist nun einmal so.

Lieber Kollege Margreiter von den NEOS, sehr richtig: Es geht um wirklich viel, viel Steuergeld, das wir in den Ausbau der Bahninfrastruktur investieren dürfen, in den nächsten Jahren – es wurde ja schon erwähnt – über 21 Milliarden Euro. Das bedeutet also durchschnittlich 3,5 Milliarden Euro pro Jahr, die investiert werden – wirklich viel Geld, das muss man sagen. Was das betrifft, sind wir in Europa an der Spitze.

Ja, es stimmt, es gibt da und dort natürlich auch trotz dieser Investitionen Probleme, die wir gar nicht schönreden wollen, aber insgesamt, über die letzten Jahre hinweg – ich stehe auch nicht an, das zu sagen –, waren es sozialdemokratische Verkehrsminister und auch ein freiheitlicher Verkehrsminister, die diesen Rahmenplan, der eben schon eine längere Historie hat, ins Leben gerufen beziehungsweise fortgesetzt haben, aus gutem Grund:

Dadurch ist eben gewährleistet, dass wir Planbarkeit haben, die bei solchen großen Investitionen einfach wichtig ist, und dass wir dafür Sorge tragen, dass wir wichtige Verkehrsprojekte für Österreich, aber auch für Europa insgesamt durchführen können. Das dürfen wir an dieser Stelle nicht vergessen, das möchte ich schon auch in Richtung der NEOS noch einmal unterstreichen, dass wir ja zum Beispiel mit den großen Bauvorhaben wie dem Brennerbasistunnel, dem Koralmtunnel oder auch dem Semmeringbasistunnel auch europäische Netze verbinden. *(Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der Grünen.)*

Das sind transnationale Netze, die wir da ertüchtigen beziehungsweise ausbauen wollen und müssen.

Es werden Bahnhöfe restauriert, saniert – anscheinend einmal besser, einmal schlechter. Das kann man durchaus auch auf kommunaler Ebene oder auf Landesebene diskutieren. Da wird ja auch mitgeredet. Was ich aber schon unterstreichen möchte – und, Herr Kollege Margreiter, da vorhin davon gesprochen wurde, was denn die Effekte sind, wo denn der Umstieg von beispielsweise dem Auto oder vielleicht sogar dem Flugzeug auf die Bahn erfolgt –, ist Folgendes: Wenn man sich als ganz konkretes Beispiel die Weststrecke ansieht, Wien–Linz–Salzburg oder retour: Ich kenne Leute, Geschäftsleute, die vor 15 Jahren vielleicht sogar geflogen sind, wenn sie einen Tag in Wien waren, und heute gibt es Pendler, die zwischen Wien und Linz täglich hin- und herfahren, weil das gut ausgebaut wurde und weil die Fahrzeiten massiv verkürzt wurden. Das ist also ein Paradebeispiel dafür, dass es sinnvoll ist, in dieses System Bahn zu investieren.

Abschließend möchte ich noch sagen: Ich bin ja mit Kollegen Lercher nicht immer einer Meinung, aber in diesem Fall möchte ich seine Forderung in der Frage der Pyhrn-Schober-Achse deutlich unterstützen. (*Anhaltendes Nicken der Abgeordneten **Lercher** und **Lindner**.*) Da ist wirklich mehr Tempo gefragt. Das ist eine ganz entscheidende Achse, die wir in Österreich noch ausbauen müssen, und die, glaube ich, sollte eine sehr, sehr hohe Priorität haben. Einerseits für die jeweiligen Regionen, aber auch da wiederum für die Wirtschaftsräume, und andererseits auch weitergedacht für Mitteleuropa ist das eine ganz wichtige Strecke, die wir ertüchtigen müssen, die wir ausbauen müssen, weil das eine Achse ist, die ehrlicherweise bis jetzt noch nicht so ist, wie wir uns das vorstellen. Da brauchen wir wirklich mehr Tempo. – Vielen Dank. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der Grünen. – Abg. **Deimek**: Das ist die Achse ... Slowenien! Die gehören erst einmal ... auf Fernverkehrsniveau gebracht!*)

16.22

**Präsident Mag. Wolfgang Sobotka:** Zu Wort gemeldet ist Bundesministerin Gewessler. – Bitte.