

15.31

Bundesrat Gerd Krusche (FPÖ, Steiermark): Hohes Präsidium! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Schienen-Control, das ist ja ein bisschen ein abstrakter Begriff. Was ist das eigentlich? Ich sage das, damit jemand, der über den Livestream zuschaut, weiß, worüber wir hier eigentlich überhaupt reden. Es ist dies die Regulierungsbehörde für einen fairen Zugang von Eisenbahnunternehmen zum Schienennetz. Sie hat primär die Aufgabe, die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben zu überprüfen und angemessene Preise für die Benützung festzulegen. Die Zahl der Eisenbahnunternehmen, die in Österreich tätig sind, ist im Jahr 2017 – das ist ja der Berichtszeitraum, über den wir hier sprechen – mit 63 konstant geblieben, wenngleich ein tschechisches Unternehmen neu dazugekommen ist, während ein ungarisches weggefallen ist.

Ich will hier jetzt nicht zu viel mit Zahlen herumwerfen, der Bericht ist ja auch online verfügbar – es gibt wirklich genug Zahlen in diesem Bericht –, sondern möchte nur ein paar ganz wesentliche Eckdaten nennen: Österreich ist – das ist das Erfreuliche – nach wie vor die Nummer eins in der EU, was den Personenverkehr betrifft. Gott sei Dank ist die Schweiz nicht in der EU, sonst wären wir nur die Nummer zwei. Mit 290,6 Millionen Fahrgästen im Jahr 2017 wurde eine Steigerung um 0,6 Prozent erzielt. Das klingt nicht nach sehr viel, das sind aber immerhin 1,8 Millionen Fahrgäste mehr. Da sind auch so nette statistische Beispiele enthalten: Jeder Österreicher ist in diesem Jahr 1 439 Kilometer mit der Eisenbahn gefahren.

Im Güterverkehr ist ebenfalls eine Steigerung zu verzeichnen. Ich will hier auf die Zahlen verzichten, weil ich schon im Ausschuss gemerkt habe, dass es da manchmal zu Verwirrungen kommt zwischen Tonnen und Nettotonnen und Nettotonnenkilometern, deswegen erspare ich Ihnen das hier. Eine Tatsache ist auch, dass nennenswerter Wettbewerb im Güterverkehr nur auf der Brennerachse mit einem Anteil von 40 Prozent an privaten Unternehmen und auf der Westbahn mit circa 35 Prozent existiert.

Ein weiterer Schwerpunkt der Schienen-Control-Tätigkeit im Jahr 2017 hat den liberalisierten Bahnstrommarkt zum Inhalt. Schlussendlich konnte ein diskriminierungsfreier Zugang zum Bahnstrommarkt sichergestellt werden.

Ein Dauerbrenner sind natürlich immer die Verfahren betreffend das Infrastrukturbenutzungsentgelt. Diverse Streitigkeiten zwischen den ÖBB und der Westbahn sind ja auch aus den Medien hinlänglich bekannt. Diese Gelder sollen primär die direkten Kosten des Infrastrukturbetreibers abdecken, die ihm aus dem unmittelbaren Zugbetrieb durch ein Unternehmen erwachsen. Das ist nicht immer ganz einfach. Ein Verfahren ist ja

auch beim Bundesverwaltungsgericht gelandet und wurde dann wieder an die Schienen-Control zurückverwiesen.

Der Bericht (*ein Exemplar des Berichts in die Höhe haltend*) insgesamt ist äußerst umfangreich, aber nicht nur das, er ist auch sehr gut aufbereitet, er ist informativ. An dieser Stelle geht mein Dank an die Ersteller dieses Berichts. Man kann jedem Eisenbahnfreund wirklich empfehlen, sich diesen Bericht anzuschauen. Man erfährt durchaus interessante Details, die vielleicht gar nicht so bekannt sind. Zum Beispiel wird die Preisentwicklung für Onlinetickets auf ausgewählten Strecken behandelt. Hier wird eine Abhängigkeit des Preises von der Buchungszeit vor Fahrtantritt festgestellt. Im Durchschnitt ist die Fahrkarte, wenn man sie online erwirbt, vier Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten. Das war für mich, muss ich zugeben, neu. Das kennt man eigentlich nur von der Tarifgestaltung bei den Fluglinien, dass es da solche Schwankungen gibt. Jetzt gibt es das auch bei der Eisenbahn. Ein Wermutstropfen dabei ist natürlich, dass – sage ich jetzt einmal – die Oma, die zu den heiligen Tagen ihre Kinder irgendwo in Österreich besucht und nach wie vor zum Fahrkartenschalter geht, nicht in den Genuss dieser Preisvorteile kommt. Aber Gott sei Dank wird die Zahl jener – auch älterer – Menschen, die nicht online sind, immer geringer, sodass das dann wirklich allen zugutekommen wird.

Interessant ist auch die Feststellung, dass es zu einem Rückgang der Marktanteile der ÖBB im Güterverkehr auf der Brennerachse gekommen ist. Als Ursache wird hier angenommen, dass die Konkurrenz durch die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels dafür verantwortlich ist. Gerade diese Ursache ist für mich ein ganz wesentlicher Beweis dafür, wie dringend notwendig der Brennerbasistunnel ist, der dann, wenn er in Betrieb ist, hoffentlich nicht nur seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Gotthard-Achse beweisen wird, sondern vor allem auch seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße.

Wenn – wie Kollege Raggl das im Ausschuss angedeutet hat – die Bayern meinen, es sei aufgrund des Verkehrsaufkommens und aufgrund des Tonnageaufkommens nicht notwendig, die Zulaufstrecken auszubauen, und damit das Wirksamwerden der gesamten Achse verhindern, wäre das ein Schildbürgerstreich der Sonderklasse. Dann kann man den Tirolern nur empfehlen, noch mehr Blockabfertigungen für die Lkws durchzuführen, um die Bayern dann in dieser Angelegenheit vielleicht zur Vernunft zu bringen.

Ein paar abschließende Bemerkungen noch: Wollen wir im Personennahverkehr oder im Personenverkehr insgesamt nach wie vor die Nummer eins bleiben und weitere Steigerungsraten erzielen, bedarf es natürlich auch weiterhin großer Anstrengungen. Ich sehe das an meinem eigenen Beispiel: Ich bin zugegebenermaßen nicht der große

Bahnfahrer: Ich bin in Leoben zu Hause, und die Strecken, die ich zurücklege, sind Leoben–Graz – ja, da ist die Bahn mittlerweile ganz gut – –Wien, –Salzburg, –Innsbruck. Was haben alle diese Verbindungen gemeinsam? Sie sind zu langsam, die Frequenzen sind zu schwach und die Tagesrandverbindungen existieren nicht. Nach 21.00 Uhr komme ich mit dem Zug von Wien nicht mehr nach Leoben. Das ist natürlich problematisch, meine Damen und Herren. Die wesentlichen Motive sind die Fahrzeit, die Frequenz, ein vernünftiger Takt, der Komfort und die Pünktlichkeit. Dann wird das Verkehrsmittel Eisenbahn von der Bevölkerung auch angenommen.

Ich bin dankbar, dass unter Minister Hofer im heurigen Jahr so viel in die Bahninfrastruktur investiert wird wie noch nie und dass auch die ÖBB in das rollende Material investieren und somit den Komfort verbessern.

Eine abschließende Bemerkung noch: Es freut mich ganz besonders, dass die Summrauer Bahn, besser bekannt als Pyhrnachse, wieder ins Gespräch kommt und dass es hier ernsthafte Bemühungen gibt, diese in die Transeuropäischen Netze aufzunehmen. Gerade für mich als Obersteirer und vor allem als Obersteirer von westlich von Bruck an der Mur, der zukünftig von der Hauptachse – nämlich der neuen Südbahn – in eine Randlage gedrückt wird, ist dies von essenzieller Bedeutung. Nicht nur, dass ich schneller irgendwohin komme, bekommt auch die Wirtschaft eine leistungsfähige Anbindung an den – vor allem – süddeutschen Raum. Deshalb sage ich noch einmal: Herzlichen Dank für die Bemühungen, für diesen interessanten Bericht, den wir gerne zur Kenntnis nehmen. – Danke. *(Beifall bei FPÖ und ÖVP sowie bei BundesrätInnen der SPÖ.)*

15.41

Vizepräsident Dr. Magnus Brunner, LL.M.: Vielen Dank.

Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Armin Forstner. Ich erteile es ihm.