

15.52

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Ing. Norbert Hofer: Herr Vorsitzender! Herr Bundesrat Novak, dafür, dass Sie gesagt haben, es ist nichts übrig geblieben, haben Sie eh viel gesagt – Gott sei Dank. Da sehen Sie, wie es mir bei Konsensmaterien immer geht; da bleibt eigentlich von den Zahlen nichts mehr übrig. – Die Zahlen sind alle genannt. Ich darf den Dank an die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Haus weitergeben, ich darf aber noch auf einige Dinge eingehen und vielleicht einige Dinge sagen, die nicht unmittelbar mit dem Bericht zu tun haben.

Es stimmt, es muss in das Wagenmaterial investiert werden. Die Verhandlungen zu den VDV-Verträgen sind gerade in der Zielgeraden, und wir werden auch demnächst die Abschlüsse schaffen. Wir investieren neben den 13,9 Milliarden Euro, die in den nächsten fünf Jahren in Baumaßnahmen im Schienenbereich fließen werden, noch einmal jährlich 750 Millionen Euro an Zuschüssen direkt in den Personenverkehr und 100 Millionen Euro in den Güterverkehr. Damit soll auch dafür Sorge getragen werden, dass das Wagenmaterial entsprechend adaptiert und ausgebaut werden wird.

Der Brennerbasistunnel wurde angesprochen. – Ich habe wenig Verständnis dafür, wenn man sagt, man will die Zulaufstrecken nicht bauen. Ich habe Verständnis dafür, dass es Probleme gibt, weil auch in Deutschland bei den Genehmigungsverfahren für neue Projekte im Bereich der Infrastruktur gewisse Widerstände gegeben sind – in Gemeinden, bei Umweltschutzorganisationen und so weiter und so fort. Eines muss aber klar sein: Wenn der Brennerbasistunnel fertig ist, dann wird es bestimmt auch notwendig sein, dass auf der Brennerstrecke auf der Straße Straßensanierungsarbeiten umgesetzt werden, weil diese Straße so stark belastet ist, dass man einfach sanieren muss. In dem Augenblick, ab dem diese Sanierung stattfindet, wird es für den Verkehr noch schwieriger, über diese Straße zu rollen, deswegen muss es auch im Interesse der Nachbarn sein, die Zulaufstrecken so rasch wie möglich zu bauen. Das sage ich auch bei jeder Gelegenheit.

Ich erwarte mir sehr viel von der neuen Südstrecke. Wir wissen, dass die Fahrgastzahlen auf der Westachse stark gestiegen sind, seit die Verkehrsverbindungen so leistungsfähig sind. Wir werden mit dem Bau der großen Tunnelprojekte auf der Südstrecke Fahrzeiten erreichen zwischen Wien und Klagenfurt von 2 Stunden und 40 Minuten und zwischen Graz und Klagenfurt von nur 40 Minuten. Das heißt, viel mehr Menschen als bisher werden auf dieses Verkehrsmittel zugreifen, die Passagierzahlen werden sich weiter erhöhen. Es ist wirklich ein spannendes Projekt, von dem ich mir sehr, sehr viel erwarte.

Die Pyhrn-Schoberachse ist angesprochen worden. Wir bemühen uns sehr, diese wichtige Achse auch ins TEN-Netz zu bringen, weil es im Sinne der Bürger und der Wirtschaft ist, weil es eine wesentliche Maßnahme im Bereich der Verkehrspolitik in Österreich sein wird.

Ich darf noch bei einer Maßnahme um Verständnis bitten. Ich werde oft gefragt, warum wir die ÖBB nicht schon längst in den freien Wettbewerb, in den liberalisierten Wettbewerb entlassen und warum wir weiter auf Direktvergaben setzen. Das liegt daran, dass die Konkurrenz, die uns erwächst, oftmals Töchter verstaatlichter Unternehmen aus anderen Ländern sind. Diese haben sehr viel Kapital im Rucksack. Das wäre kein fairer Wettbewerb, dem sich die ÖBB jetzt stellen muss. Deswegen tun wir alles, damit die ÖBB bis zu jenem Zeitpunkt, wo wir den Wettbewerb auch sicherstellen müssen, so gut gestärkt wird wie irgendwie möglich, damit dieses Unternehmen, das sich im Eigentum von uns allen befindet, von jedem Bürger, dann auch im Wettbewerb bestehen kann und dann auch Aufträge erhalten und wirtschaften kann. Das ist im Sinne aller Österreicherinnen und Österreicher.

Noch zum Schluss: Die Bahn ist ein ganz wesentliches Umweltschutzunternehmen. Es sind derzeit etwa drei Viertel aller Strecken elektrifiziert. Bei den ÖBB ist jede Kilowattstunde Strom auch Strom aus erneuerbarer Energie. Unser Ziel wird es sein, alle Strecken in Österreich bis zum Jahr 2030 zu elektrifizieren. Das ist eine Maßnahme, die einiges an Geld kosten wird, aber damit ist dann der Schienenverkehr in Österreich völlig dekarbonisiert.

Welche Projekte gibt es noch? Wenn die Bahn Häfen im Süden anfährt, dann ist es so, dass die letzte Strecke in den Hafen hinein mit einem Dieselaggregat zurückgelegt wird. Das bedeutet für die Städte in dieser Umgebung maximale Belastung. Deswegen wird eine neue Hybrid-Lok im Einsatz getestet, mit der dann diese letzte Strecke mit Batterieunterstützung zurückgelegt werden kann. Das heißt, man kann direkt weiterfahren. Auch das stellt eine große Entlastung für Städte – zwar nicht unmittelbar in Österreich, aber doch für Hafenstädte, die uns dafür sehr dankbar sein werden – dar.

Ich glaube, wir können mit der Entwicklung in Österreich sehr zufrieden sein. Wir sind Bahnfahrland Nummer eins, wir liegen deutlich vor Frankreich und Schweden bei den gefahrenen Kilometern pro Bürger. Ich bin fest davon überzeugt, dass die Bahn im Gesamtverkehrssystem der Zukunft eine wesentliche Rolle spielen muss, weil die Straßen in dieser Welt, auf denen Güter aus aller Herren Länder unser Land durchqueren, einfach nicht die Aufnahmefähigkeit haben, all diese Güter zu transportieren. Sie alle kennen die Situation auf Autobahnen, wo Lkws unterwegs sind, ein Elefantenrennen veranstalten und Sie einfach nicht weiterkommen. Dieser Verkehr wird weiter zunehmen,

deswegen brauchen wir dringend die Bahn als wichtigstes Klimaschutzunternehmen, das wir in Österreich haben. Da passt es gut (*in Richtung Bundesministerin Köstinger, die auf der Regierungsbank Platz genommen hat*), dass auch die Frau Umweltministerin bereits im Haus ist. – Vielen Dank. (*Allgemeiner Beifall.*)

15.57