

23.47

Abgeordnete Dipl.-Kffr. (FH) Elisabeth Pfurtscheller (ÖVP): Frau Präsidentin! Sehr geehrte Frau Ministerin! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Ich werde mir erlauben, wieder zum Thema zu sprechen, im Gegensatz zu Kollegen Köchl.

Es geht um die Novelle des Eisenbahngesetzes. Mit dieser Novelle wird die technische Säule des vierten Eisenbahnpaketes innerstaatlich umgesetzt. Die Kollegen haben es schon gesagt, es wird damit die Rollenverteilung zwischen der Europäischen Eisenbahnagentur, ERA genannt, und den nationalen Behörden verschoben. Die Zuständigkeit für Fahrzeuggenehmigungen und für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen geht sozusagen an die europäische Agentur, und die nationale Sicherheitsbehörde muss dafür verstärkt Aufsichtstätigkeiten wahrnehmen.

Dieser Wechsel der Zuständigkeiten hat den großen Vorteil – das wurde von einem Kollegen der FPÖ, glaube ich, schon ausgeführt –, dass die zugelassenen Fahrzeuge ab nun für ganz Europa zugelassen sind und nicht für jedes Land wieder um eine eigene Genehmigung angesucht werden muss, was ein wirklich wichtiger erster Schritt in Richtung eines europäischen Eisenbahnraums ist, aber eben erst der erste.

Josef Urschitz schrieb neulich in einem „Presse“-Artikel vom 4.12., dass „Bahn und Nationalstaaterei zusammengehören wie Pech und Schwefel“. – Man muss leider sagen, jetzt vielleicht nicht so sehr auf Österreich bezogen, aber auf die EU bezogen hat er schon ein bisschen recht. Es ist nämlich nach wie vor so, dass es im großen europäischen Kontext sehr viele Schwachstellen gibt.

Es gibt kein einheitliches europäisches Eisenbahnsystem. Zahlreiche unterschiedliche Signal-, Sicherheits- und Stromsysteme machen es unmöglich, dass ein Zug einfach von zum Beispiel Wien nach Stockholm durchfährt. Lok- und Fahrerwechsel verlangsamen und verteuern den Transport. Es gibt keine einheitliche Kommunikationssprache und Engstellen in den transeuropäischen Netzen.

Daher ist für uns klar – und zwar, wie ich glaube, für uns alle hier, vor allem auch in der Koalition –: Es muss in diesem Bereich eine Neuorganisation geben. Es muss sich etwas verändern, und Europa muss sich entscheiden: entweder eine erfolgreiche Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene oder eben 25 verschiedene nationale staatliche Eisenbahninseln. Aus unserer Sicht sind die nächsten fünf Jahre entscheidend dafür, ob die Schiene ihren Beitrag zum Green Deal in Europa leisten kann.

Den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum müssen wir im Europäischen Jahr der Schiene 2021 einleiten, und dafür brauchen wir nicht nur massive Investitionen in die Infrastruktur – die Sie ja mit Ihrem Budget gesichert haben, Frau Ministerin –, wir brauchen vor allem auch europaweit eine tiefgreifende Reform des Eisenbahnsektors. Die über Jahrzehnte künstlich geschaffenen Hürden beim grenzüberschreitenden Verkehr müssen radikal abgebaut werden, damit endlich richtiger, echter Wettbewerb mit der Straße stattfinden kann. Nur so können wir auch mehr Menschen und mehr Güter von der Straße auf die Schiene bringen und damit den Eisenbahnverkehr in Europa effizienter und leistbarer machen.

Ich glaube, wir haben uns diesbezüglich in diesem Haus und auch in dieser Koalition wirklich gefunden. (*Bundesministerin **Gewessler** nickt zustimmend.*) Frau Ministerin, ich wünsche Ihnen ganz viel Kraft bei der Umsetzung und bei diesem Teil, den Österreich da in die EU einbringen kann! Sie haben mit uns sicher einen verlässlichen Partner, der an Ihrer Seite steht. – Danke schön. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der Grünen.*)

23.52

Präsidentin Doris Bures: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Johannes Margreiter. – Bitte.