

12.10

Bundesrat Ernest Schwindsackl (ÖVP, Steiermark): Herr Präsident! Geschätzter Herr Bundesminister! Werte Gäste auf der Galerie und via Livestream! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Die österreichische Fußballnationalmannschaft hat sich für die Europameisterschaft im Juni 2020 qualifiziert (*Beifall bei der ÖVP sowie der Bundesrätin Steiner-Wieser*) – keine Sorge, ich bin bei Tagesordnungspunkt 4! –, ob wir Europameister werden, hängt natürlich von vielen Faktoren ab, vor allem von den erspielten Ergebnissen. Die Leistungsbereitschaft, aber auch die Leistungsfähigkeit und die Motivation der Mannschaft sind sicher gegeben.

Eines sind wir bereits – der Herr Bundesminister hat das bereits angeführt und es ist im Tätigkeitsbericht der Schienen-Control GmbH 2018 auch ganz klar festgehalten –: Österreich ist EU-Meister, was die zurückgelegten Bahnkilometer je Einwohnerin, Einwohner und Jahr betrifft, nämlich 1 505 beziehungsweise 1 435, wie im Bericht angegeben. Da liegt Österreich, um beim Fußball zu bleiben, noch vor dem amtierenden Fußballweltmeister Frankreich, wo es 1 419 Kilometer pro Einwohnerin und Einwohner sind.

Sie haben einige wesentliche Facetten des Berichtes bereits herauskizziert. Ich möchte auch noch auf einige markante Entwicklungen im österreichischen Eisenbahnsektor hinweisen. Im Personenverkehr 2018 hat es teils beachtliche Zuwächse gegeben, vor allem im Nahverkehr, Stichwort Pendler. Deutliche Änderungen gab es, wie angeführt, im Schienengüterverkehr. Während das Aufkommen weiter zurückgegangen ist, gab es bei der Verkehrsleistung Anstiege, wobei diese vor allem auf die privaten Mitbewerber der ÖBB zurückzuführen sind, die ihre Marktanteile weiter steigern konnten, nämlich durch lukrativere, schnellere, kürzere und natürlich auch günstigere Transporte.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen in Österreich – das ist interessant – lag Ende 2018 bei 69, wobei gegenüber dem Jahr davor die österreichische DPB Rail Infra Service, die belgische Lineas, die deutsche Retrack sowie die slowakische Railtrans International neu hinzukamen. Zudem wurde im Zuge der Umstrukturierung im Sommer 2018 die Steiermarkbahn und Bus aus den Steiermärkischen Landesbahnen herausgeholt. Insgesamt 46 Unternehmen haben die Berechtigung, im ÖBB-Netz auch Züge fahren zu lassen. Dazu gehören vier Unternehmen des ÖBB-Konzerns sowie zehn Unternehmen mit direkter oder indirekter Beteiligung ausländischer marktbeherrschender Unternehmen.

Wie in den meisten europäischen Ländern sind auch in Österreich im Bahnbereich mehr Unternehmen im Bereich der Güter als in jenem der Personenförderung tätig. Der Anteil des Personenverkehrs an der Netznutzung liegt aber, wie angesprochen, deutlich höher als im Güterverkehr. Erstrebenswert – und das sollte für die kommende Zeit wesentlich sein – ist eine diesbezüglich deutliche Erhöhung im Güterverkehr. Wir müssen den Gütertransport in Zukunft, soweit möglich, von der Straße auf die Schiene verlagern, nämlich der Umwelt – Stichwort CO₂-Ausstoß – und der Sicherheit zuliebe. Im Personenverkehr ist die Attraktivität durch oft sensationelle Preisangebote – wenn man die Tickets rechtzeitig, vier Wochen vorher, bucht – entsprechend gegeben.

Aufgrund der Liberalisierung des Bahnstrommarktes 2018 beziehungsweise der Entwicklung der Bahnstromtarife 2019 wurde vonseiten der Schienen-Control Kommission den Infrastrukturbetreibern mittels Bescheid auferlegt, die Tarife zu senken. Übrigens: 100 Prozent des Bahnstroms stammen aus erneuerbaren Energieträgern – auch das ist natürlich positiv.

Ein paar Gedanken noch zur Bahn als Alternative zu anderen Fortbewegungsmitteln wie Auto oder Flugzeug: Als Steirer freuen wir uns sehr auf die künftig noch schnelleren Verbindungen von Graz nach Wien und natürlich retour durch den neuen Semmeringbasistunnel: 1 Stunde 50 Minuten Fahrzeit. Die Fahrzeit von Graz nach Klagenfurt wird durch den neuen Koralmtunnel nur eine Dreiviertelstunde betragen. Wir werden also wahrscheinlich in der Universitätsstadt Graz die entsprechenden Studienplätze für Kärntnerinnen und Kärntner aufstocken müssen.

Erst vor Kurzem durfte ich persönlich die Eisenbahnschnellverbindung von Brüssel nach Paris nutzen, nämlich mit einer Fahrzeit von 1,5 Stunden und einer Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h, auf leisen Sohlen – Pardon, Schienen –, ein wahrer Fahrgenuss. Dass in Japan und in China bereits Züge mit Geschwindigkeiten bis zu 800 Stundenkilometer getestet und in Kürze auch im Reiseverkehr eingesetzt werden, ist nicht neu – kein langes Einchecken, keine weiten An- und Abreisen zu Flughäfen, keine Flugängste, und all das umweltfreundlich.

Die Umwelt- und Klimaüberlegungen spielten am 23. November 1837 auf der ersten Dampflokszugfahrt Österreichs von Wien Floridsdorf nach Wagram überhaupt keine Rolle. Es war die sogenannte Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Das war der Beginn der österreichischen Erfolgsgeschichte einer neuen, zukunftsorientierten Mobilität.

Auch wenn wir überraschenderweise vielleicht nicht Europameister im Fußball werden (*Bundesrat **Samt**: Die Hoffnung stirbt zuletzt! – Zwischenrufe der BundesrätInnen **Mühlwerth** und **Weber***) – wahrscheinlich, mit allen möglichen Grüßen von oben –, so

sollten wir auf alle Fälle eines sein und bleiben: die umweltfreundlichsten und eifrigsten Bahnkonsumenten Europas. – Glück auf! (*Beifall bei der ÖVP sowie der BundesrätInnen **Mühlwerth** und **Samt**.*)

12.16

Vizepräsident Dr. Magnus Brunner, LL.M.: Als Nächster gelangt Herr Bundesrat Günther Novak zu Wort. Ich erteile es ihm.