

12.20

Bundesrätin Simone Jagl (Grüne, Niederösterreich): Danke schön, Herr Vorsitzender, schön, Sie wiederzusehen! (*Heiterkeit der Rednerin.*) Sehr geehrte Frau Ministerin! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseher:innen und Gäste hier bei uns im Hohen Haus sowie Zuseherinnen und Zuseher zu Hause vor den Bildschirmen – willkommen!

Wer öfter mit dem Zug in und durch Österreich unterwegs ist, dem oder der wird vielleicht folgende Durchsage, die ich hier versuche, nachzuahmen, bekannt vorkommen: Der Zug nach Wien-Westbahnhof kommt voraussichtlich 15 bis 20 Minuten verspätet. Grund ist eine Verzögerung in einem Nachbarland. – Ich muss sagen, diese Durchsage erheitert mich jedes Mal, und ich finde, sie hat so einen gewissen österreichischen Charme, ohne direkt anzusprechen: Jeder, der die Durchsage hört, weiß, dass die Deutsche Bahn wieder einmal ihren Schienenverkehr nicht im Griff hat. (*Beifall bei der SPÖ.*) – Danke schön. (*Heiterkeit der Rednerin sowie des Bundesrates Himmer [ÖVP/W].*)

Wir erfahren da tatsächlich unmittelbar, wirklich unmittelbar, welche Auswirkungen es hat, wenn das hochrangige Schienennetz in einem europäischen Land nicht gut funktioniert, wenn die Strecken nicht gut aufeinander abgestimmt sind.

Auch Österreich hat so ein hochrangiges Schienennetz, die sogenannten Eisenbahnhochleistungsstrecken – das ist ein bisschen ein Zungenbrecher, ich habe mich vorher gefragt, wie oft ich mich da verhaspeln werde. Diese Eisenbahnhochleistungsstrecken sind per Gesetz definiert. Seit 1989 ist das als Verordnung jeweils sechsmal passiert, in sechs Teilen quasi, und die Gesamtheit dieser Strecken bildet die Hauptadern des Schienennetzes. Das sind die Verbindungen, die im Prinzip alle Ecken in Österreich miteinander grob

verbinden, aber eben auch unser Schienennetz mit dem europäischen und mit dem Schienennetz unserer Nachbarländer. Man kann sich das ähnlich wie das hochrangige Straßennetz aus Autobahnen und Schnellstraßen vorstellen.

Dieses hochrangige Netz, diese Hochleistungsstrecken sind also wirklich essenziell, tatsächlich essenziell für einen leistungsfähigen Schienenverkehr, national und auch international, und sie sind auch die Basis für einen leistungsfähigen Nahverkehr, weil damit alle Querverbindungen hergestellt werden. Diese besondere Bedeutung muss auch rechtlich abgesichert sein, weshalb es die Festlegung bestimmter Strecken als Hochleistungsstrecken gibt. Das macht auch Sinn, um eben Rechtssicherheit zu gewährleisten.

Diese Verordnungen, von denen ich vorhin gesprochen habe, in denen diese Strecken festgelegt wurden, sind knapp formuliert und haben unterschiedliche Bezeichnungen sowie historisch begründet tatsächlich auch unterschiedliche Zwecke. Jetzt kann man darüber mutmaßen, warum diese Unterschiede entstanden sind – vielleicht, weil die Verordnungen anlassbezogen durchgeführt wurden, um konkrete Projekte und Bewilligungen zu beschleunigen. Da ist natürlich schon auch die Frage, was das Motiv hinter dieser Novelle ist – ob es nicht auch darum geht, Fristen ein bisschen zu verkürzen. Und da müssen wir schauen – wir haben das heute bei einem anderen Tagesordnungspunkt schon gehabt, Kollegin Kittl hat es angesprochen –, dass Parteienrechte nicht untergraben werden.

Jedenfalls wurde uns erklärt, dass es durch diese Unterschiede in der jüngeren Vergangenheit bei konkreten Projekten zu Unklarheiten kam, welche Strecken jetzt tatsächlich Hochleistungsstrecken sind oder nicht, und diese Novelle, die wir hier vorliegen haben, soll das jetzt eben beheben, diese Unklarheiten vermeiden und somit Rechtssicherheit schaffen.

Das ist prinzipiell ein begrüßenswertes Vorhaben, wir Grüne unterstützen gerne Maßnahmen, die den öffentlichen Verkehr absichern und leistungsfähig machen beziehungsweise erhalten. Tatsächlich gibt es allerdings in der Verordnung wieder unklare Formulierungen, die unsere Skepsis verstärken, dass damit die Novelle die gewünschte Rechtssicherheit bringt – nach unserer Einschätzung eben nicht oder nur unzureichend. Es gibt in der Novelle immer noch offene Formulierungen, zum Beispiel bei der Definition, dass Strecken in funktionaler Verbindung „oder in unmittelbarem Zusammenhang“ automatisch Hochleistungsstrecken sind. – Wie ist das dann in Wien? Trifft das de facto alle Strecken?

Es gibt auch immer noch die Kannbestimmungen in der Verordnung. Sie kann daher unserer Ansicht nach wie schon gesagt weder wie behauptet für Rechtssicherheit noch für Verfahrensbeschleunigung sorgen, weil eben tatsächlich immer noch Unklarheiten entstehen.

Die Novelle ist vielleicht gut gemeint, aber nicht so umgesetzt, wie wir das für gut empfinden würden, weshalb wir nicht zustimmen. – Danke schön. *(Beifall bei den Grünen.)*

12.25

Vizepräsident Michael Wanner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Bundesrat Daniel Schmid. – Bitte.