

RN/276

10.54

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ): Guten Morgen, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Meine Damen und Herren! Mobilität hat vor allem dort, wo das Thema budgetrelevant ist, drei große Bereiche: Das erste ist einmal der Bereich der Straße, des Straßenverkehrs.

Das, was dabei nur relativ budgetwirksam ist, ist zum Beispiel der Bereich des Bundesstraßengesetzes. Wir haben in den vergangenen Jahren doch einige – ich nenne es einmal so – Notbremsungen durchgeführt, die wirklich notwendig waren. Herr Bundesminister, Sie wissen ja, das, was die Asfinag baut, ist nicht wirklich budgetrelevant und nicht budgetwirksam, ist aber trotzdem für die Bevölkerung, für die Autofahrer, für den Straßenverkehr ganz allgemein sehr, sehr wichtig.

Da gibt es einige Punkte, bei denen ich sage, es ist uns wichtig, es liegt uns am Herzen, dass die nicht nur wieder aufgenommen werden. Ich erinnere da an eine Pressekonferenz des Asfinag-Vorstands: Gut, da muss man immer ein bisschen vorsichtig sein, wenn die Pressekonferenzen geben, aber da hieß es noch um 2018, 2019, wir können nächstes Jahr mit dem Bau beginnen; in der Zwischenzeit sind alle rechtlichen Verfahren abgeschlossen. Und es gibt ein paar Projekte, bei denen man sagen kann: Baubeginn morgen wäre nicht schlecht!

Das ist zum einen, na ja, die S 1, die Wiener Außenring-Schnellstraße, das ist natürlich auch in Vorarlberg die Bodensee-Schnellstraße, die Klagenfurter Schnellstraße – ein großes Thema – und die S 34, die Traisental-Schnellstraße. Das sind Projekte, die wichtig sind, die – vor allem wenn man den Großraum Wien betrachtet – als Entlastungsmaßnahmen wichtig sind. Und die hätten es

sich verdient, Herr Bundesminister, dass Sie da möglichst rasch mit den Maßnahmen beginnen, mit den Baumaßnahmen beginnen; dann haben Sie nicht nur den Dank der Politik, sondern vor allem, was viel wichtiger ist, den Dank der Bevölkerung! *(Beifall bei der FPÖ.)*

Ich komme zum zweiten Thema, zum zweiten großen Bereich, dem Schienenverkehr: Da gab es vor doch etwas mehr als einem Monat interne Papiere aus der ÖBB-Infrastruktur, ein Konzept, wo gespart werden soll. Ich sage immer, es ist eh ganz interessant und lustig, wenn irgendwo aus den Bereichen Sparkonzepte kommen, aber das muss natürlich nicht nur unternehmensintern betrachtet werden, das muss vor allem mit den Regionen betrachtet werden. Sie haben sich eh schon in diese Richtung geäußert: Wir dürfen nicht den Regionalverkehr mit den Eisenbahnen reduzieren. Reduzieren kann man dort, wo es sinnvoll ist, aber Gegenden auszuhungern, das geht nicht; und wenn Sie da in der kommenden Zukunft Gespräche mit den jeweiligen Verkehrslandesräten führen, dann ist das ganz, ganz notwendig.

Wir dürfen die Regionen nicht ausbluten, sonst kommt es zu einer Landflucht und zu einer Überbevölkerung der Städte. Wir haben diesen Trend sowieso schon, aber damit könnten wir ihn aufhalten.

Zu diesem Zweck bringe ich folgenden Antrag ein:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Deimek, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Erhalt und die Absicherung der Regionalbahnen Hausruckbahn, Almtalbahn und Mühlkreisbahn“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, wird aufgefordert, unverzüglich und in Kooperation mit den ÖBB alle notwendigen Maßnahmen zu setzen, um den Fortbestand und die langfristige Absicherung der Regionalbahnen Hausruckbahn, Almtalbahn und Mühlkreisbahn sicherzustellen.“

Warum ist aber trotzdem ein Gesamtkonzept für Einsparungen im Bereich Schiene notwendig? – Wir müssen uns auch das Unternehmen ÖBB anschauen; und da ist es eh immer ganz gut: Neuer Minister heißt neue Organe, Veränderungen im Aufsichtsrat und so weiter. Wir haben schon gewaltige Probleme bei den ÖBB, nicht in dem Sinne, dass die Menschen dort nichts machen, sondern: Wie wird gearbeitet, was wird gemacht? Bei der Infrastruktur gibt es systemische Unwirtschaftlichkeit – so nenne ich das jetzt einmal ganz allgemein –, und zwar deswegen, weil Ziele, die auf der einen Seite als Managementziele für das Teilunternehmen vorgegeben werden, unter Umständen auf der anderen Seite die Gesamtrentabilität beeinflussen.

Wir haben die Cargo, die im Markt steht, und diese steht halt wirtschaftlich wirklich nicht sehr gut da; sie hat wirtschaftliche Probleme. Denen kann und muss man helfen, um innerbetriebliche Lösungen zu finden. Ähnliches gilt bei der Personenverkehr, die ja im Vergleich zur Cargo wesentlich besser dasteht, aber natürlich dem Marktdruck durch eine Firma Westbahn beziehungsweise die privaten Regionalbahnen immer wieder ausgesetzt ist und von dort Druck bekommt. Und das kann sie nur teilweise über die Infrastruktur abwälzen, sprich Schieneninfrastrukturgebühren und so weiter. Da, glaube ich, muss man sich sehr wohl ein Gesamtkonzept überlegen, damit sich nicht über die Teilbereiche der ÖBB Unrentabilitäten aufschaukeln und diese dann negativ sind.

Dann komme ich schon zum dritten Punkt, der auch mäßig budgetwirksam, aber volkswirtschaftlich sehr interessant ist, und zwar zum Flugverkehr. Herr Bundesminister, Sie werden es vielleicht noch nicht gehört haben – eher schon –: Es wäre nach fast fünf Jahren vielleicht wieder einmal an der Zeit, einen Zivilluftfahrtbeirat zu machen. Die Beschwerden fangen schön langsam an, und die Beschwerden kommen vor allem auch aus dem Bereich der Flughäfen.

Die Flughäfen sind genau das, was interessant ist. Wenn man den Flugverkehr generell nimmt: Die Flughäfen sind nicht beim Bund, sondern bei den Ländern oder bei den Eigentümern, die ja die Städte sind, und dort kann man durch, ich sage einmal, schlechte Gesetzgebung ganz viel Unheil anrichten – daher die Bitte, wieder diesen Beirat zu machen.

Ich habe dann noch zum Flugverkehr selber einen Satz im Regierungsübereinkommen gesehen, bei dem ich sage, da muss man vorsichtig sein. Der heißt nämlich: „faire und klimateffiziente“ Durchführung. – Das ist als Schlagwort, als Werbeslogan recht nett, aber bis jetzt hat sich dahinter immer eine Verteuerung versteckt. Eine Verteuerung des österreichischen Flugverkehrs auf dem Umweg über die Flughäfen oder über die Flugtreibstoffe bewirkt, dass dann, wenn wir den Hub Wien – und das ist unser großer, zentraler Hub für die AUA als Lufthansa-Tochter – aushungern, Wien leidet. (Abg. Lukas **Hammer** [Grüne]: ... erzählst genau das Gegenteil!) Dann leidet die Stadt Wien, weil es in Wien wegen des Hubs sehr viele Headquarters von großen Konzernen gibt, mit allen positiven Begleiterscheinungen für die Stadt Wien. Wenn wir es nicht schaffen, den Hub auszubauen, sondern ihn vielleicht sogar reduzieren, das heißt, wenn der Hub leidet, dann leidet indirekt die Stadt Wien, und das können wir uns als Republik Österreich nicht leisten. (Beifall bei der FPÖ.)

In diesem Sinne, Herr Bundesminister: Es gibt drei Bereiche. Es sind nicht sehr spektakuläre Maßnahmen, sie können aber auf dem Umweg über die volkswirtschaftliche Rentabilität sehr, sehr negative Auswirkungen haben. Ich hoffe, dass Sie das gut in den Griff bekommen und handeln. – Danke schön.

(Beifall bei der FPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)

11.02

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/276.1

[Erhalt und die Absicherung der Regionalbahnen Hausruckbahn, Almtalbahn und Mühlkreisbahn \(83/UEA\)](#)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Der vorgetragene Entschließungsantrag ist ausreichend unterstützt, ordnungsgemäß eingebracht und steht daher mit in Verhandlung.

Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Moitzi. Eingemeldet:

3 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.