

RN/58

5. Punkt

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität über die Regierungsvorlage (250 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz – HIG) geändert wird (286 d.B.)

Präsident Peter Haubner: Wir gelangen nun zum 5. Punkt der Tagesordnung.

Auf eine mündliche Berichterstattung wurde verzichtet.

Als Erste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Elisabeth Götze mit einer Redezeit von 4 Minuten.

RN/59

12.36

Abgeordnete Dr. Elisabeth Götze (Grüne): Danke, Herr Vorsitzender! Noch einmal: Werter Herr Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Wir sprechen jetzt über Hochleistungsstrecken, und zwar geht es um eine Novelle des Eisenbahn-Hochleistungsstreckengesetzes.

Zur Erklärung: Hochleistungsstrecken sind Eisenbahnstrecken in Österreich, denen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Transportverkehr zukommt, egal, ob das internationale Verbindungen sind oder auch der Nahverkehr ist. Alle Strecken zusammen bilden dann das hochrangige Verkehrswegenetz – vergleichbar mit dem hochrangigen Straßennetz, das vielleicht bekannter ist.

Die österreichische Bundesregierung kann Strecken zu einer Hochleistungsstrecke ernennen, also beschließen, dass eine Strecke zu einer

Hochleistungsstrecke wird, und das ist in den vergangenen rund 25 Jahren sechsmal erfolgt. Das heißt, in sechs Tranchen sind seit 1989 verschiedene Streckenabschnitte zu Hochleistungsstrecken ernannt worden.

Wir haben hier eine Novelle, in der es eigentlich nur um eine technische Adaption geht, wurde uns gesagt. Es gebe in der Verwaltungs-, in der Vollziehungspraxis Schwierigkeiten und es gehe um Rechtssicherheit im Genehmigungsverfahren. Die Novelle soll der Verwaltungsvereinfachung dienen.

Aus unserer Sicht kann ich sagen: Ganz grundsätzlich ist uns natürlich ein guter Schienenverkehr ein großes Anliegen, damit die Menschen und auch die Güter überallhin gut transportiert werden können, überall dort, wo es nötig und auch möglich ist. Wir brauchen rasche und bessere Öffianbindungen, zum Beispiel mit einem attraktiven S-Bahn-Takt, und dafür natürlich einen verlässlichen Rechtsrahmen. Wir haben darüber auch im Ausschuss gesprochen, allerdings haben die Antworten auf unsere Fragen, auch in Bezug auf die Formulierungen – und es sind noch immer Kannformulierungen drinnen –, unsere Bedenken, trotz dieser Ausschussfeststellung, nicht ausräumen können. Daher sehen wir uns nicht imstande, dieser Novelle zuzustimmen. – Danke.
(Beifall bei den Grünen. – Abg. Schnabel [ÖVP]: Die Grünen sind gegen den Bahnverkehr!)

12.39

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Arnold Schiefer. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 4 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

12.39

Abgeordneter Mag. Arnold Schiefer (FPÖ): Sehr geehrte Damen und Herren! Hohes Präsidium! Hohes Haus! Werte Zuseher! Wir stimmen dieser Regierungsvorlage im Gegensatz zu den Grünen zu, das auch deswegen, weil Eisenbahnhochleistungsstrecken die Lebensadern der österreichischen Wirtschaft und des Personenverkehrs sind. Auf Hochleistungsstrecken wird nicht nur der Fernverkehr, sondern auch der Nahverkehr bedient und dementsprechend gehört hier maximale Rechtssicherheit geschaffen.

Ein Punkt da drinnen ist ja auch das Sichern von Trassen statt nur von bis zu drei Jahren auch für über zehn Jahre – und da möchte ich kurz einhaken. Das zeigt uns natürlich, dass das Thema Verfahrensdauern, Verfahrensbeschleunigung immer noch ein aktuell wichtiges Thema wäre. Ich weise hier auch darauf hin, dass man das auch gemeinsam mit dem UVP-Gesetz sehen muss. Wir kennen einige Strecken, die schon jahrelang oder jahrzehntelang verzögert werden, oder auch Großprojekte im Schienenbereich – zum Beispiel Richtung Salzburg –, wo einfach dahin gehend Handlungsbedarf besteht, sonst kommen wir da nie ins Gehen.

Diese Verzögerungen kosten Zeit und Geld und verhindern wichtige Investitionen. Es wurden in den letzten Jahren viele Millionen und Milliarden an Euro in das österreichische Schienennetz investiert, unabhängig von der Kolorierung des Verkehrsministers. Es gibt hier im Haus einen breiten Konsens zum Schienenausbau. Das Verkehrsangebot wurde massiv erhöht. Als Beispiel nur die Zahlen: 2024 haben wir circa 114 Millionen Zugkilometer – ein bisschen mehr – über die Verkehrsdiensteverträge bestellt, und es wurden über 3 Milliarden Euro im Rahmenplan abgewickelt und verbaut.

Das ist natürlich wichtig und auch gut, allerdings sage ich dazu: In Zeiten wie diesen, in welchen das Budget andere Restriktionen hat, wäre es durchaus möglich und sinnvoll, dort noch einmal ein bisschen detaillierter hinzuschauen. Meine Informationen auch aus der ÖBB sind, dass im Moment vor allem auch die Bundesländer bestellen, als wenn es kein Morgen gäbe. Vielleicht kann man das Angebot noch ein bisschen anschauen und an den Randzeiten ein bisschen ausdünnen. Das hätte den Vorteil, dass man da eventuell mit alternativen Verkehrssystemen, wie einem Bus, gerne auch einem Elektrobus, das Angebot aufrechterhalten kann, aber nicht 40 Tonnen Stahl für ein paar Mitfahrer durch die Gegend fahren müssen.

Das würde im Gegenzug auch helfen, die Instandhaltungsfenster und Instandhaltungsarbeiten besser zu takten. Man muss dann nicht immer nur um Mitternacht ins Gleis, sondern kann vielleicht auch zwischendurch einmal ins Gleis. Es würde auch helfen, die Umläufe bei den Fahrzeugen und bei der Wartung der Fahrzeuge zu gestalten. Ich glaube, da sind noch einige Millionen für die Länder und den Bund holbar, ohne dass es eine merkliche Einschränkung für den Kunden und für den Öffibenutzer gibt. Darauf würde ich gerne mein Augenmerk legen und meine Anregungen dahin gehend vorbringen, denn wir sind einfach in Zeiten der Budgetrestriktionen: Wenn sogar in Wien das Thema Mindestsicherung einmal angegangen werden muss, zeigt uns das, dass wir das Diktat der leeren Kassen haben. Wir werden einfach lernen müssen, die Angebote zu optimieren, zu hinterfragen und schrittweise etwas zu reduzieren, vielleicht auch nur temporär, um im Budget wieder Spielräume zu schaffen.

Wenn wir diese Spielräume nicht schaffen, dann haben wir schlicht und ergreifend einen nicht erfolgreichen Budgetpfad. Wir werden mit den Ratings Probleme kriegen. Ich würde sagen, wenn wir da gemeinsam ein bisschen nachdenken, schaffen wir es vielleicht auch, von der letzten Wachstumsposition

in Europa wieder nach vorne zu kommen und bei der Inflationsposition vielleicht nach unten zu kommen.

Erlauben Sie mir hier, abschließend vielleicht den römischen Politiker Cato mit seinem Ceterum-censeo, das wird Ihnen vielleicht bekannt sein, zu bemühen. Ich würde sagen: Im Übrigen bin ich der Meinung, mit der aktuellen Budgetpolitik werden Sie diese Staatsfinanzen nicht sanieren. – Herzlichen Dank. *(Beifall bei der FPÖ.)*

12.43

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Andreas Haitzer. – Ich stelle die Redezeit auf 3 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

RN/61

12.43

Abgeordneter Andreas Haitzer (SPÖ): Danke schön, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Liebe Kolleginnen und Kollegen im Hohen Haus! Sehr geehrte Zuseherinnen und Zuseher auf der Galerie und zu Hause vor den Bildschirmen! Herr Kollege von der FPÖ, eine Bitte, eine kleine Bitte: Vielleicht können Sie Kollegen Hafenecker ein bisschen Nachhilfe in Verkehrsgeografie geben. Er stellt sich nämlich tatsächlich hier herinnen hin und hält unserem Bundesminister vor, er möge in die Arbeiten der Deutschen Bahn eingreifen und die Sanierungstätigkeiten da vorantreiben. Vielleicht nur kurz zur Erklärung: In der Verkehrsgeografie und in der allgemeinen Geografie gibt es zwischen Österreich und Deutschland eine Staatsgrenze. *(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der NEOS. – Abg. Schiefer [FPÖ]: Hat er auch gesagt!)* Die Zuständigkeit der Sanierungstätigkeiten bei der Deutschen Bahn liegt auch eindeutig bei der Deutschen Bahn selber, und in Österreich, hier herinnen macht es die Bundesregierung und unser Finanzminister. *(Abg. Schiefer [FPÖ]:*

*Rufe und Gegenrufe zwischen Abgeordneten von Grünen und SPÖ! – Abg. **Darmann** [FPÖ]: Sie hätten zuhören sollen!)*

Sehr geehrte Damen und Herren! Wir diskutieren in diesem Tagesordnungspunkt eine Novelle, die das neue Eisenbahnhochleistungsstreckengesetz regelt. Es ist ein Gesetz, das seinen Ursprung im Jahr 1989 hat. Seither wurden sechs Verordnungen für sechs Hochleistungsstrecken erlassen. In dieser Gesetzesvorlage werden die sechs Verordnungen in ein Gesetz gegossen und damit wird eine Verwaltungsvereinfachung erreicht. Was bietet diese Novelle? – Eine wesentliche, eine massive Verfahrensbeschleunigung: Von der Planung bis zur Umsetzung können damit Sanierungen, Neubauten schneller und effizienter umgesetzt werden.

Was heißt das im Detail? – Eine Verbesserung der Rechtssicherheit im Genehmigungsverfahren, punktuelle Anpassungen und Klarstellungen im Gesetzestext, eine bessere Planungssicherheit und vor allem auch eine noch bessere Kostenplanung durch schnellere Verfahren. Gerade mit dieser Novelle zeigen wir, dass wir sehr aufmerksam auf die ÖBB und die Schieneninfrastruktur schauen, um zukunftsweisende Entscheidungen zu treffen. Wie wichtig das ist, zeigt ein Besuch der Delegation aus dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages. Der Vorsitzende erklärte in seinem Eingangsstatement, dass er mit Neid auf Österreich schaut, weil die Schieneninfrastruktur beziehungsweise die Organisation der Schieneninfrastruktur bei der ÖBB vorbildlich ist. Der ÖBB-Rahmenplan und die damit verbundenen Investitionen sind ein wesentlicher Faktor, um die Leistungsfähigkeit der ÖBB nicht nur zu erhalten – nein! –, sondern wir erhöhen sie, weil auch die Anforderungen höher werden.

Schiene versus Straße: gerade im Güterverkehr eine schwierige Aufgabe. Das Leistungsangebot der RCA, also der Rail Cargo Austria, im Güterverkehr muss hoch bleiben, damit die Waren auf der Schiene bleiben und nicht mit Gummirädern durch Österreich gefahren werden. Auch wenn es immer wieder kritische Berichte über die ÖBB gibt: Im internationalen Vergleich schneiden wir sehr, sehr gut ab. Es kommt ja nicht von ungefähr, dass eben der Vorsitzende des deutschen Verkehrsausschusses sagt, der Deutsche Bundestag blickt mit Neid nach Österreich und auf die ÖBB.

Auch wenn mit Sicherheit immer wieder ein wenig Luft nach oben ist: Die Leistungsfähigkeit der ÖBB im internationalen und europäischen Vergleich lassen wir uns hier nicht schlechtreden. Die vorliegende Novelle ist unverzichtbar, um den hohen Standard zu halten und in der Zukunft bahnhofit zu bleiben.

Danke an die Regierungsfractionen und den Minister für die hervorragende Vorbereitung dieser Vorlage. – Danke schön. *(Beifall bei der SPÖ sowie des Abg. Oberhofer [NEOS].)*

12.47

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Andreas Ottenschläger. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 4 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

RN/62

12.47

Abgeordneter Andreas Ottenschläger (ÖVP): Vielen Dank, Herr Präsident! Geschätzter Herr Bundesminister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Zuseherinnen und Zuseher! Bevor ich ganz kurz noch zum Inhalt komme, habe ich schon zwei Anmerkungen zu zwei Vorrednern

beziehungsweise einer Vorrednerin. Kollegin Götze von den Grünen hat hier ihre Ablehnung bekundet. Ich muss jetzt aber ausnahmsweise einmal wirklich sagen, wir wissen eigentlich nicht, warum. Sie reden von Bedenken gegen dieses Beschleunigungsgesetz, aber haben hier eigentlich nicht ausformuliert, was dagegenspricht. (Abg. **Tomaselli** [Grüne]: *Wird nachgereicht!*) Das wäre ja wahrscheinlich auch für die Zuseherinnen und Zuseher durchaus von Interesse gewesen.

Für uns ist es ehrlich gesagt nicht ganz nachvollziehbar, dass die Grünen dem Gesetz nicht zustimmen. Warum? – Weil es, und Kollege Schiefer von der FPÖ hat es ja auch schon ausgeführt (Abg. **Götze** [Grüne]: *Ich habe es im Ausschuss gesagt, ganz deutlich gesagt ...!*), ein wirklich bedeutendes Gesetz ist. Es dient einfach dazu, dass wir nämlich die Verfahren beschleunigen und die Rechtssicherheit haben – und am Ende geht es eben um die Attraktivierung der Eisenbahn. Deswegen können wir das nicht nachvollziehen, weil Sie uns auch nicht gesagt haben, warum Sie dagegen sind. (Beifall bei Abgeordneten der NEOS. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Im Ausschuss ausführlich diskutiert!* – Abg. **Schnabel** [ÖVP]: *Das stimmt leider auch nicht!*)

Kollege Schiefer hat in seiner Rede sehr viel Richtiges gesagt. Ich hoffe sehr, dass die FPÖ beziehungsweise du Einfluss auf die zuständigen Landesräte in den Landesregierungen nimmst beziehungsweise nimmst, die ja zu einem nicht unwesentlichen Teil von der FPÖ gestellt werden, was die Zuständigkeit für den Verkehrsbereich betrifft. Es geht darum, was du, glaube ich, sehr richtig hier formuliert hast, nämlich wie wir verkehrlich insgesamt auch mit den Bestellungen in einer budgetär herausfordernden Situation umgehen – wir müssen sehr viel sanieren et cetera –, dass da sozusagen auch Einfluss darauf geübt wird, dass wir da gute und pragmatische Lösungen für uns alle hier finden.

Wir diskutieren eben das Hochleistungsstreckengesetz. Es wurde schon erwähnt, Hochleistungsstrecken sind Eisenbahnstrecken, meine Damen und Herren, für hohe Geschwindigkeiten, für ein leistungsfähiges Verbindungsnetz zwischen sehr wichtigen Knotenpunkten, auch im internationalen Verkehr. Als Beispiel können Sie sich eine Strecke wie Wien–Linz–Salzburg vorstellen, von der wir alle wissen, das ist in den letzten Jahrzehnten durch den Ausbau und die Beschleunigung eine sehr attraktive Strecke geworden.

Wenn Sie daran denken, wie schnell Sie jetzt von Wien nach Salzburg mit dem Zug fahren können, dann ist das eben auch dem geschuldet, dass es eine Hochleistungsstrecke ist. Davon wollen wir mehr, und wir wollen es schneller haben, grundsätzlich, weil das eben so wichtig für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist, und dazu dient auch diese Novelle. Sie schafft Klarheit und Rechtssicherheit und damit einhergehend soll es auch schneller gehen können.

Ich glaube, das ist ein wichtiger Beitrag, den wir hier insgesamt für die Beschleunigung von entscheidenden Infrastrukturprojekten leisten können. Deswegen kann ich nur abschließend sagen: Bitte stimmen Sie zu, vielleicht auch die Grünen, es wäre ein gutes Signal für den Ausbau der Bahn! (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

12.50

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dominik Oberhofer. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 3 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

RN/63

12.51

Abgeordneter Dominik Oberhofer (NEOS): Vielen herzlichen Dank, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich meine, wir

alle hier im Haus stehen hinter dem Ausbau der Schiene, aber so einfach ist es in Wirklichkeit dann doch nicht, denn dort, wo der Ausbau der Schiene stattfindet, hat er dann tatsächlich auch viel Konfliktpotenzial, weil niemand von uns gerne ein Hochleistungsstreckennetz oder eine Hochleistungsstrecke unmittelbar in der Nachbarschaft hat. Das ist durchwegs verständlich. Viele Bürgerinitiativen vertreten davon Betroffene, keine Frage.

Ich möchte mich aber ganz besonders bei Ihnen, Herr Minister, persönlich bedanken – weil die Verhandlungen zu diesem Gesetz intensiv waren – und auch bei der Österreichischen Volkspartei. Man hat da wirklich auf vieles Rücksicht genommen und einige Schleifen mehr gemacht, dass wir da wirklich etwas Gutes zusammenbringen. Das eigentliche Ziel – wie die Vorrednerinnen und Vorredner gesagt haben –, nämlich im Ausbau schneller zu werden, hat man wirklich unterstützt, aber gleichzeitig auch sichergestellt, dass niemand überrollt wird.

Zum Herrn Kollegen Schiefer möchte ich sagen: Ich schätze Ihre Beiträge sehr, weil Sie im Gegensatz zu mir wirklich ein Experte sind, wenn es um die Schieneninfrastruktur und um die Eisenbahn geht. Aber (*Ruf bei der FPÖ: Aber!*) Kollege Hafenecker geht mir hier im Haus jetzt wirklich langsam auf den Nerv, weil er einen Zynismus hat. (*Abg. Spalt [FPÖ]: Musst dir einen anderen Job suchen!*) Er bringt einen Zynismus hier ins Haus herein (*Abg. Darmann [FPÖ]: Glaskindpolitiker!*), richtet jedem und alles aus, was wir nicht alles nicht verstehen und nicht können und keine Ahnung was, packt daraufhin seine sieben Zwetschgen zusammen und ist weg. Er wirft etwas in die Arena herein und verabschiedet sich von jeglicher demokratischen Debatte. (*Abg. Darmann [FPÖ]: Der Kollege Hafenecker ist mehr hier herinnen als du!*)

Das sollte nicht der politische Stil sein (*Abg. Schnedlitz [FPÖ]: Wer bist denn du überhaupt?!:*) mehr Schiefer, weniger Hafenecker, vor allem bei euch in den

Reihen! – Danke. *(Beifall bei NEOS, ÖVP und SPÖ.)*

12.52

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister. – Bitte, Herr Bundesminister.

RN/64

12.53

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Zuseherinnen und Zuseher! Sehr geehrtes Hohes Haus! Die Debatte hat es klargemacht: Es ist ganz, ganz wichtig, und wir haben uns in unserer Koalition vorgenommen, diese Novelle entsprechend vorzubereiten und umzusetzen.

Auch von meiner Seite vielleicht ein kurzer Appell an die Grünen, bei dieser Sache doch mit uns zu stimmen, weil es wirklich darum geht, ohne neue Bürokratie Klarheit, Rechtssicherheit im Genehmigungsverfahren zu bringen, und das ist doch schon etwas. Darauf kann man sich doch einlassen! *(Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und NEOS.)*

Wir alle wissen es, gerade im UVP-Verfahren ist es manchmal sehr schwer bestimmbar *(Zwischenruf des Abg. Hörl [ÖVP])*, ob eine bestimmte Eisenbahninfrastruktur rechtlich eine Hochleistungsstrecke ist oder nicht. Das führt zu Recht zu Unsicherheit und im Worst Case zu Aufhebungen von Bescheiden, die jahrelang erkämpft und erarbeitet wurden, was zu teuren Verzögerungen beim Ausbau unseres Bahnnetzes führen kann.

Deshalb erlaube ich mir noch einmal, hiermit drei Dinge festzuhalten:

Erstens: Bestimmte funktionale Verbindungen innerhalb von Knoten sowie bestimmte Umfahrungen sind künftig direkt im Gesetz Hochleistungsstrecken

ohne Verordnungsschleife. Das ist, glaube ich, ganz, ganz wichtig.

Zweitens: Zukünftige Verordnungen müssen so gefasst sein, dass Anfang, Zwischenpunkt und Endpunkt eindeutig bestimmbar sind, damit transparent nachvollziehbar und kartendarstellend.

Drittens: Wir verlängern Übergangs- und Sicherungsfristen, damit UVP-Verfahren realistisch innerhalb vom rechtlichen Rahmen abgewickelt werden können.

Damit wird das Verfahren robuster und gerichtsfest. Es schafft Klarheit, und das wollen wir doch alle im Schienenbereich haben, also ersuche ich um eine breite Zustimmung. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie bei Abgeordneten der NEOS.)*

12.55

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Gerhard Deimek. Gewünschte Redezeit: 3 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/65

12.55

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ): Danke, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Zum vorliegenden Gesetzentwurf: Der Punkt ist ja, auch wenn wir zustimmen, dass wir sagen, es wäre doch im Grunde genommen wichtiger und besser gewesen, beim UVP-Gesetz wirklich etwas zu ändern: Die Leute, die beim UVP-Gesetz irgendwelche Tiere, Grottenolme, seltene Vögel, Fledermäuse und Sonstiges suchen *(Abg. **Koza** [Grüne]: Grottenolme leben nicht in Österreich!)*, werden auch bei der neuen Gesetzgebung genau hinschauen und etwas suchen, dass sie das verhindern können. *(Zwischenruf des Abg. **Koza** [Grüne].)*

So gesehen verstehe ich die Rede von Kollegin Götze *(Abg. **Koza** [Grüne]: Ich verstehe deine auch nicht!)*: Ihr sind diese Bürgerinitiativen, diese

Fledermaussucher wesentlich wichtiger als ein funktionierendes Straßen- oder Schienennetz. – Da muss man auch einmal bei der Prioritätensetzung der Grünen ansetzen. *(Beifall bei der FPÖ. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Fragts einmal nach, der Bahnausbau ...!)*

Wir sehen ja, wozu das führt. Ich erinnere mich an die Diskussionen bei der Semmeringstrecke. Es gibt jetzt die Diskussionen rund um Salzburg. Wir haben das bei allen möglichen wichtigen Dingen, auch zum Beispiel beim Brückenbau bei Mauthausen. Genau diese Dinge erschweren einen guten Infrastrukturausbau, erschweren das Funktionieren der Verkehrswege – das ist den Bürgerinitiativen vollkommen egal, denn in Wirklichkeit sind es irgendwelche Privatinteressen, die sie am Schluss haben, die sie dahinter verstecken –, die allgemein für die Öffentlichkeit ganz wichtig sind.

Einen Zusatz noch, Herr Bundesminister, rund um die im nächsten Jahr kommende Neustrukturierung beim Rahmenplan: Diese Dinge, die wir jetzt ermöglichen oder in der Ermöglichung verbessern sind für regionale Firmen wichtig. Ein Bahnhofsausbau, ein Streckenausbau für regionale Firmen, Baumeister – also alles, was sich halbwegs zwischen Hochbau und Tiefbau orientieren kann –: Für die ist das unheimlich wichtig. Ich bitte, das auch zu berücksichtigen.

Erlauben Sie mir aber noch, von dieser Stelle aus ein bisschen auf Vorredner einzugehen: Kollege Hafenecker hat nur gesagt, es gibt die Baustellen. Er hat zum Herrn Minister gesagt, dass er vielleicht kommunizieren soll – was er auch tut. Er hat aber nicht gesagt, dass er da in irgendwelche Staatsgrenzen und in fremde Regierungen eingreifen soll. Man sollte, wenn man Kollegen Hafenecker kritisiert, sich auch ein bisschen anschauen, was er wirklich original gesagt hat. *(Heiterkeit bei den Grünen. – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Das macht die FPÖ immer!)*

Es bleibt absolut unabhängig davon, was sich die DB bei der Beeinflussung des europäischen Verkehrssystems, der Logistik leistet und schon geleistet hat. Ich meine, Firmen in ganz Österreich, der Slowakei, Ungarn und so weiter hängen von diesen Verkehrswegen ab, und die DB geht her und sagt: Die sperren wir jetzt einmal ein paar Monate, ein halbes Jahr oder so weiter! – Umwege, ja, über Italien, über die Tschechei; dort ist es vollkommen egal, was wir machen, Hauptsache die DB macht ihren Intercity zu spät. Es ist ja unsagbar, was dort in diesem Land passiert.

Daraus aber wieder, Kollegen von der SPÖ, nur weil das bei uns funktioniert, abzuleiten und automatisch zu sagen, die ÖBB wären eigentlich die Wunderwuzzis: Lieber Kollege, wir gehen gerade wieder in so eine Situation. Hintergrund ist, durch die Überfrachtung des ÖBB-Personenverkehrs mit Fahrgästen, mit dem unendlichen Ausbau des Angebots kommen wir jetzt auf der anderen Seite in die Situation, dass die Züge wieder – und das kennen wir von kurz nach Corona – nicht in die Werkstätten kommen. Dann fahren Züge mit Fehlern drinnen herum und so weiter. Es gibt vermehrt Verspätungen. Wir gehen jetzt mit den Verspätungen wieder vermehrt in der Statistik nach unten, weil es technische Mängel gibt, weil die Züge nicht regelmäßig serviciert werden können, so wie es ursprünglich geplant wäre, und weil sie, wenn sie in der Werkstätte sind, nicht die volle Zeit haben, sondern gleich wieder hinaus sollen.

So super ist das ganze System also auch nicht. Aber ich weiß schon: Das Bessere ist der Feind des Guten. Schlechtreden wollen wir sie nicht, aber man muss auch bei der Realität bleiben. – Danke. *(Beifall bei der FPÖ.)*

12.59

Präsident Peter Haubner: Zu Wort ist dazu niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Wünscht der Herr Berichterstatter ein Schlusswort? – Das ist nicht der Fall.

RN/66

Abstimmung

Präsident Peter Haubner: Wir gelangen zur Abstimmung über den Gesetzentwurf samt Titel und Eingang in 286 der Beilagen.

Ich ersuche jene Damen und Herren, die für diesen Gesetzentwurf sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die Mehrheit, somit angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung zustimmen, um ein entsprechendes Zeichen. – Das ist die **Mehrheit**, der Gesetzentwurf ist somit auch in dritter Lesung **angenommen**.