

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 bahnhfit zu bleiben.

Danke an die Regierungsfraktionen 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.