

9.23

Bundesrat Gerd Krusche (FPÖ, Steiermark): Hohes Präsidium! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Kolleginnen und Kollegen! Liebe EisenstädterInnen! (*Beifall der Bundesrätin Blatnik. – Allgemeine Heiterkeit.*) Liebe Zuhörer zu Hause! „Die regionale Bedeutung von Investitionen in die Infrastruktur“: Ich kann mich des Eindrucks nicht ganz erwehren, man will mit dieser Themenstellung einem neuen Minister ein bisschen eine Bühne bieten, um sich mit schönen Worten zu präsentieren. Anders kann ich mir diese eher schwammige und unpräzise No-na-Themenstellung nicht ganz erklären. Das wäre ungefähr so, wie wenn man in der Humanmedizin über die Bedeutung des Skeletts für den menschlichen Körper diskutierte. (*Heiterkeit bei der FPÖ.*)

Was ist Infrastruktur? – „Infra“ kommt aus dem Lateinischen und bedeutet „unter“ und „Struktur“ steht für „Zusammenfügung“, sinngemäß also „Unterbau“. Ich gehe von der Annahme aus – und das haben auch meine Vorredner schon unter Beweis gestellt –, dass wir uns hier über die materielle Infrastruktur unterhalten, die die Grundausstattung einer Volkswirtschaft darstellt und den Charakter einer Vorleistung hat, die private Wirtschaftstätigkeit überhaupt erst ermöglicht. Die Klassiker dabei sind die Verkehrsnetze – haben wir schon gehört –, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, beispielsweise im Bereich Energie, Wasser, Kommunikation.

Was ist regional? – Wir alle leben in einer Region. Es gibt städtische Regionen, es gibt ländliche Regionen – meine beiden Vorredner haben eher auf diese Regionen in ihren Ausführungen fokussiert –, es gibt Industrie-, Tourismus-, Weinbauregionen und so weiter. Jede dieser Regionen benötigt natürlich auch ihre spezifische materielle Infrastruktur: eine U-Bahn in Wien beispielsweise, Schilifte in Wintersportgebieten, ausreichende Energieversorgung und Kommunikation in Industrieregionen.

Die Infrastruktur ist also zur Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Funktion jeder Region essenziell, und ohne die entsprechenden Investitionen wird es diese Wirtschaft nicht geben. Die regionale Bedeutung von Infrastrukturinvestitionen ist damit also eine *Conditio sine qua non*. Natürlich muss, wie bereits gesagt, die Infrastruktur den regionalen Bedürfnissen und Möglichkeiten Rechnung tragen, eine U-Bahn oder ein internationaler Flughafen in Eisenerz wird sicherlich nicht dazugehören.

Um die Wirksamkeit der materiellen Infrastruktur zum Tragen kommen zu lassen, braucht es aber auch die immaterielle Infrastruktur, das heißt Humankapital, Bildungswesen, Forschung, Gesundheit, Soziales, und vor allem auch die institutionelle Infrastruktur, die Rechtsordnung, die Verwaltung. Gerade in diesem

Bereich gibt es in Österreich, wie wir wissen, noch eine Menge an Verbesserungspotenzial.

Wenn also all dies zusammenpasst, dann kann die entsprechende Infrastruktur zu einem signifikanten Wachstum führen. Das Beispiel, das vom Herrn Kollegen Novak angeführt wurde, hat das ja schon drastisch gezeigt, es war ein etwas älteres. Ich möchte vielleicht auch ein neueres Beispiel bringen: Limburg an der Lahn im deutschen Bundesland Hessen hat zirka 38 000 Einwohner und liegt nunmehr an der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main–Frankfurt–Köln, hat also eine ICE-Haltestelle. Ich glaube, neben Montabaur sind das die beiden einzigen deutschen Städte, die ausschließlich ICE-Haltestellen haben. Diese Haltestellen waren wegen ihrer hohen Kosten sehr umstritten. Seit 2002 ist die Strecke in Betrieb, 2004 wurden dort 1 300 Fahrgäste pro Tag gezählt, 2013 waren es schon mehr als doppelt so viel, 2 700. Aber viel wichtiger ist die Zahl der Beschäftigten, diese ist nämlich im Zeitraum von 2006 bis 2014 um zirka 4 500 angestiegen, in einer 38 000-Einwohner-Stadt, vorwiegend durch zusätzliche Einpendler. Die London School of Economics hat ein zusätzliches Wachstum von zirka 3 Prozent errechnet.

Das zeigt also, dass zusätzliche Infrastruktur einen enorm positiven Einfluss haben kann. Es braucht aber auch einen entsprechend langen Atem. Vier Jahre hat es gedauert, von 2002 bis 2006, bis das angesprungen ist – das kann man sehr schön sehen (*der Redner hält eine Grafik in die Höhe*) –, und dann ein markanter Anstieg an Beschäftigungen.

Warum erzähle ich dieses Beispiel? – Ich sehe für St. Paul im Lavanttal oder für Deutschlandsberg, die Haltestellen der neuen Koralmbahn sind, auch solche Potenziale für die Zukunft.

Wir wissen auch, dass viele Infrastrukturprojekte extrem lange Vorlauf- und Umsetzungszeiten haben. Beim Semmering Basistunnel reden wir von ungefähr 45 Jahren bis zu seiner Fertigstellung, beim Koralmtunnel dauert es ungefähr 35 Jahre und beim Brenner Basistunnel zirka 30 Jahre von den ersten Planungsschritten bis zur Fertigstellung. Das sind sicherlich Extrembeispiele, aber Straßen, Eisenbahnlinien, Kraftwerke benötigen Jahre bis Jahrzehnte, bis sie wirksam werden können.

Herr Bundesminister, es wird daher **ihre** Aufgabe sein, neue Projekte für die Zukunft anzustoßen und nicht nur die Ihrer Vorgänger weiterzuverfolgen und sich dafür feiern zu lassen. Auf das haben Sie sich nämlich weitgehend in dem knappen Jahr – ich gebe zu, das ist keine lange Zeit – Ihrer Tätigkeit als steirischer Landesrat beschränkt. Die Schnellbahnen S8 und S9, Bruck–Unzmarkt, Bruck–Mürzzuschlag, oder Knoten

Trautenfels, Umfahrung Weiz sind alles Projekte, die schon von Ihren Vorgängern angestoßen wurden und jetzt nur weiterverfolgt werden.

Ich möchte aber auch warnend sagen, dass Infrastruktur beispielsweise durch Verlagerung auch verlorengehen kann. Gerade mir als Leobener ist es ein besonderes Bedürfnis, immer wieder darauf hinzuweisen: Das Murtal westlich von Bruck an der Mur wird spätestens nach Inbetriebnahme der Koralmsstrecke Infrastruktur verlieren. Die Verbindung Wien–Klagenfurt wird nicht mehr durch dieses Murtal führen, voraussichtlich auch nicht die Verbindung Graz–Salzburg. Es ist daher ganz wichtig, die entsprechenden Maßnahmen bereits **jetzt** zu starten, um diesen Verlust an Infrastruktur für diese Regionen ausgleichen zu können.

Ich bin der absoluten Überzeugung, dass mittelfristig diese S-Bahn nicht nur im Mur- und Mürztal quer geführt werden muss, sondern ab Bruck direkt nach Graz durchgebunden werden muss, ohne Halt, mit dem Sammeln in den entsprechenden Tälern. Die Murtal Schnellstraße S 36 gehört nicht nur bis Scheifling zügig fertiggestellt, sondern in weiterer Folge unbedingt auch an die S 37 in Kärnten angebunden.

Auch die Pyhrnbahn – hier meine ich die Eisenbahnstrecke – ist noch ein Stiefkind. Die Verbindung in den Norden, Richtung Linz, Wels und weiter die Summerauerbahn in die tschechische Region ist ausgesprochen dürftig, auch wenn der Bosrucktunnel – der Eisenbahntunnel – jetzt saniert wird. Es ist ein eingleisiger Tunnel, das hat historisch verständliche Gründe, damals war man der Meinung, es besteht ein Parallelgleis durch das Ennstal von Hieflau nach Steyr – das ist aber nicht mehr zeitgemäß.

Die Schweiz zeigt es vor, Sie waren gestern ja auch dort. Und wenn ich das richtig gehört habe, hat der Herr Bundeskanzler gesagt, es wird auch in Österreich in Zukunft neue Projekte solcher Art geben. Da gäbe es genug für Straße und Schiene zu tun, der Fernpass in Tirol beispielsweise harret auch dringend einer Lösung.

Investitionen in die Infrastruktur sind also eine Investition in die Zukunft. Nebenbei sichern sie, wie ja bereits ausgeführt wurde, auch Arbeitsplätze in der Bauphase.

Herr Bundesminister, denken Sie bitte darüber nach, wie diese Infrastruktur für die Zukunft verbessert und gestärkt werden kann, und denken Sie weniger darüber nach, wie man die Wirtschaft zusätzlich beispielsweise durch eine flächendeckende Lkw-Maut belasten kann. – Glück auf! (*Beifall bei der FPÖ.*)

9.35

Präsident Josef Saller: Als Nächste hat sich Frau Bundesrätin Mag. Schreyer zu Wort gemeldet. – Bitte, Frau Bundesrätin.