

18.35

**Bundesrat Michael Bernard** (FPÖ, Niederösterreich): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Staatssekretär! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Aus dem ausführlichen Tätigkeitsbericht der Schienen-Control GmbH, vorgelegt von der Bundesministerin, geht, wie vorhin schon von den Kollegen gesagt wurde, hervor, dass es wieder gelungen ist, einen neuerlichen Zuwachs an Fahrgästen und Personenkilometern zu erreichen. Mit 360,4 Millionen Fahrgästen wurde der bisherige Höchstwert des Jahres 2018 um 2,1 Prozent übertroffen. Auch die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer stieg leicht an, um 0,8 Prozent. Als Grund für das Wachstum nennt der Bericht primär das erweiterte Angebot im Nahverkehr, vor allem rund um die Ballungsgebiete in der Ostregion.

Ein wesentlicher Faktor für die große Beliebtheit der Schiene ist laut der Schienen-Control die generell hohe Pünktlichkeit der Züge. 2019 waren 95,2 Prozent aller Züge pünktlich. Im Nahverkehr waren es sogar 95,7 Prozent. Beim international vernetzten Fernverkehr ging die Pünktlichkeit 2019 allerdings um 2,3 Prozent auf 85,9 Prozent zurück. Dem Bericht der Schienen-Control zufolge kamen Verspätungen in mehr als einem Drittel aller Fälle durch einen starken Fahrgast- oder Personalwechsel in den Stationen zustande.

Leider muss ich aus meiner Heimatregion, dem Weinviertel, genau das Gegenteil berichten, aber wir hoffen, durch den Umbau der Nordbahntrasse und die Umsetzung der langjährigen Forderung des zweigleisigen Ausbaus der Laaer Ostbahn auch für diese Region die Werte des Berichtes zu erzielen.

Zum Thema Pünktlichkeit wurde mir nach meiner Frage im Verkehrsausschuss, wie diese errechnet wird, mitgeteilt, dass von Unpünktlichkeit bei Verspätungen von über 5 Minuten, 29 Sekunden gesprochen werden kann. Dieser Wert müsste meiner Meinung nach reduziert und mit den Anschlussverbindungen abgestimmt werden.

Wir haben vorhin schon ein paar wesentliche Zahlen und Fakten gehört: dass das Bahnhochleistungsnetz weiter ausgebaut wird, dass es 5 650 Kilometer umfasst, dazu kommen die touristischen Bahnen, die U-Bahnen, die Straßenbahnen und so weiter. Einspurig werden von diesen Trassen 3 450 Kilometer geführt, zweigleisig 2 191. Ein wesentlicher Punkt ist, dass 73 Prozent der Bahnstrecken bis jetzt elektrifiziert sind und 2019 weitere Elektrifizierungsarbeiten an mehreren Abschnitten abgeschlossen werden konnten. Auf 59 Kilometern des Streckennetzes wird seit Mitte Dezember 2019 kein Personenverkehr mehr angeboten, die Leidtragenden sind zum Teil wieder im Weinviertel.

Nicht sehr erfreulich – haben wir heute schon gehört – fällt die Bilanz des Schienengüterverkehrs aus, bei dem ein zweites Jahr in Folge ein leichter Rückgang des Volumens zu verzeichnen war. Beim Aufkommen wurde im Vergleich mit 116,8 Millionen beförderten Nettotonnen ein Rückgang um 0,9 Prozent verzeichnet. Die Verkehrsleistung ist mit 23,2 Milliarden Netto- und 46,3 Milliarden Bruttotonnenkilometern im Vergleich zum Vorjahr – Vergleichswerte 2018: 23,7 beziehungsweise 46,6 – um 2,1 Prozent beziehungsweise um 0,6 Prozent zurückgegangen.

Nun noch ein paar Worte zum Gemeinwirtschaftlichen Leistungsbericht 2018: Der Leistungsbericht über die im Jahr 2018 durch den Bund bei Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen teilt sich in drei Teile. Der erste umfasst den Personenverkehr, der zweite den Güterverkehr und Teil drei bietet eine tabellarische Übersicht über die Abgeltungsbeträge. Zusammengefasst gab es eine Steigerung der Abgeltungsbeträge beim Personenverkehr: ÖBB plus 23 972 000 Euro; Privatbahnen plus 929 550 Euro; und eine Senkung bei der Rail Cargo Austria von 5,013372 Millionen Euro.

Es wird weiters berichtet, dass sich seit 2018 im zuständigen Ressort einiges geändert hat. Das bisher duale Bestellsystem im Schienenpersonenverkehr von Bundesbestellungen für das Grundangebot und Landesbestellungen für Zusatzangebote wurde zur Nutzung von Synergien auch auf eine gemeinsame Bestellung eines Gesamtangebotes umgestellt. Zum Fahrplanwechsel 2018 konnten für die Länder Vorarlberg, Steiermark und Kärnten diesbezüglich neue Verkehrsdienstverträge mit den ÖBB abgeschlossen werden.

Das Jahr 2019 war auch durch die Verhandlungen für die Vertragsabschlüsse für die übrigen Bundesländer geprägt. Rechtzeitig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 konnten auch die Verträge für die Ostregion, für Oberösterreich, Salzburg und Tirol sowie für den überregionalen takttragenden Fernverkehr unter Dach und Fach gebracht werden.

Es soll sich zusätzlich noch einiges ändern. Auch mit den in Österreich gemeinwirtschaftliche Leistungen erbringenden Privatbahnen wird das Bestellsystem bis spätestens Dezember 2020 auf eine gemeinsame Bundes- und Landesbestellung umgestellt. Der vorwiegend regionalen Bedeutung dieser Bahnen geschuldet, wird da in vielen Fällen die Projektführung bei den Ländern liegen, auch wenn von Bundesseite grundsätzlich eine einheitliche Strategie vorgegeben ist.

Was soll es in Zukunft geben? – Einerseits wird der Bahnausbau mit dem Schwerpunkt der Elektrifizierung bisheriger Dieselstrecken weiter forciert. Darüber hinaus werden verstärkt moderne, barrierefreie und komfortable Fahrzeuge eingesetzt und auf den verbleibenden Strecken, auf denen eine Elektrifizierung wirtschaftlich nicht darstellbar ist, werden alternative Antriebe getestet, wie zum Beispiel beim Akkuzug Cityjet eco.

Für klimaschonende Mobilität wird auch das Nachtzugangebot ausgebaut. Im Nahverkehr kommen Taktverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten und eine Ausdehnung der Betriebszeiten in die Tagesrandlagen. Zusammen mit einem gut ausgebauten Busnetz und der Einbeziehung alternativer Bedienformen wie Rufbussen, Anrufsammeltaxis und Mikro-ÖV soll so ein zumindest stündliches ganztägiges ÖV-Angebot sowohl im urbanen Raum als auch in ländlichen Gebieten möglich werden.

Derzeit arbeiten wir in meinem Heimatbezirk, in Mistelbach, an der Umsetzung des letztgenannten Punktes und hoffen, mit Jänner 2022 mit dem sogenannten Mistelbachmobil in Betrieb gehen zu können.

Was steht sonst noch im Bericht? – Im Gemeinwirtschaftlichen Leistungsbericht wird auch über Förderprogramme im Schienengüterverkehr informiert. Dabei handelt es sich um Förderungen im Einzelwagenverkehr, im unbegleiteten Kombinierten Verkehr und der Rollenden Landstraße. Diese Förderungen sollen mithelfen, den Schienengüterverkehr im unmittelbaren Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr konkurrenzfähig zu halten. Sie werden in Form eines von der Europäischen Kommission als Beihilfe notifizierten Förderprogramms ausbezahlt. Damit soll der im europäischen Vergleich hohe Modal Split der Schiene im Güterverkehr, vor allem in umweltsensiblen Gebieten, beibehalten werden können.

Wir Freiheitliche werden allen zwei ausführlichen Berichten die Zustimmung erteilen.  
(*Beifall bei der FPÖ.*)

18.42

**Präsidentin Dr. Andrea Eder-Gitschthaler:** Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Bernhard Hirczy. – Herr Bundesrat, ich erteile es Ihnen.