

15.07

Bundesrat Günther Novak (SPÖ, Kärnten): Frau Präsidentin! Herr Staatssekretär! Werte Kolleginnen und Kollegen hier im Plenarsaal! Ja, es ist schon viel gesagt worden, aber noch nicht alles. Ich bin einer derjenigen, die neben der Bahn aufgewachsen sind und mit der Bahn leben, nämlich der Tauernbahn. Wir alle wissen, dass die Mobilität ein Grundbedürfnis der Menschen und der Transport von Waren eine Grundvoraussetzung für unsere Wirtschaft ist.

Will man zukünftig konkurrenzfähige Standorte weiterentwickeln, braucht man ein innovatives, effizientes und gut funktionierendes Mobilitäts- und Transportsystem. Österreich ist – im Verhältnis – das Bahnland Nummer eins, was die beförderten Fahrgäste – 266 Millionen im letzten Jahr allein bei den ÖBB – betrifft. Wir sind Weltmeister, was die Pünktlichkeit anlangt, sind aber leider, und darauf komme ich noch zu sprechen, im Bereich des Güterverkehrs nicht dort, wo wir sein sollten.

Um alles zu erreichen, wäre es natürlich am besten, wenn dieses Verkehrssystem für die Zukunft nachhaltig, klima- und umweltschonend noch weiter attraktiviert werden würde.

Es muss unser aller Anliegen sein, den Ausbau und die Verbesserung der Schieneninfrastruktur, die Stärkung der Schiene und damit des öffentlichen Verkehrs zu forcieren. Es werden – diese Summe ist ja schon in allen Reden genannt worden – 17,5 Milliarden Euro rein für die Infrastruktur – das muss man unterstreichen: rein für die Infrastruktur – zur Verfügung gestellt, also dort investiert, und das ist doch ein schöner Brocken in diesem Rahmenplan für die nächsten sechs Jahre.

Was die barrierefreien Bahnhöfe als Mobilitätsdrehscheiben betrifft: Das ist ja auch nicht immer so einfach, denn wenn man gewisse Zahlen von Aus- und Einsteigenden nicht erreicht, dann muss die Gemeinde selbst mitzahlen. Bei über 1 000 Personen, die am Tag ein- und aussteigen, ist diese Barrierefreiheit von den ÖBB herzustellen, müssen die ÖBB darin investieren. Das kann ich Ihnen deshalb erzählen, weil wir das gerade in Mallnitz mit 1,3 Millionen Euro machen, aufgeteilt zwischen Österreichischen Bundesbahnen, Land und Gemeinde, sprich dem ganzen Tal. Das ist es uns wert, um den Mobilitätsknotenpunkt in diesem Bereich zu verbessern und auszubauen.

Neben der Elektrifizierung des Schienennetzes erfolgt auch der forcierte Ausbau des European Train Control System. Das sollte man auch wissen, wenn man sich mit der Bahn beschäftigt: dass es in Zukunft ein einheitliches europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem geben wird.

Für uns ist es auch wichtig, zu wissen – ich habe das schon erwähnt –, dass es beim Transport von Gütern durchaus noch Defizite gibt. Eine Erhöhung der Kapazitäten ist natürlich allein schon aufgrund klimapolitischer Zielsetzungen notwendig und unerlässlich. Wir wissen – ich glaube, wir haben zwei Sitzungen vor der heutigen Sitzung schon darüber gesprochen –, dass die Gütertransportleistung der Bahn bei uns Rückschritte gemacht hat. Es kann in Zeiten wie diesen, in denen wir über das Klima reden, nicht sein, dass wir die Güter nicht auf die Bahn kriegen. Ich hoffe, dass es durch diese Investitionen immer besser und immer mehr wird.

Kollege Raggl hat über den Brennerbasistunnel gesprochen. Für uns am Tauern ist es jetzt so, dass sich, wenn der Semmering und die Koralm ausgebaut sein werden, die Fahrzeiten wirklich stark verringern werden – Gott sei Dank! Die Fertigstellungen sind ein bisschen weiter nach hinten verschoben worden; auch das haben wir ja in Anfragen damals noch an Verkehrsminister Hofer schon hier im Parlament debattiert. Zum Beispiel war beim Koralmtunnel die Fertigstellung 2022/2023 vorgesehen, jetzt sind wir bei 2025, und das ist gesichert.

Wenn wir das alles fertiggestellt haben werden, wird es in der Folge – das wissen wir; ich habe das im Ausschuss auch noch einmal hinterfragt – zu einer Verdichtung des Verkehrs zum Beispiel auf der Achse über den Wörthersee zu uns rauf auf die Tauernbahn kommen. Wenn jetzt etwas neu ausgebaut wird, ist vorgegeben, dass ein Schallschutz mitzubauen ist. Alles, was davor gebaut worden ist – ich glaube, vor 1995 -, hat leider Gottes keinen Schallschutz, obwohl es natürlich genauso an die Bahn grenzt. Ich denke, dass es ganz wichtig wäre, Geld auch dafür zu verwenden, die Lebensqualität der Anrainer dieser stark befahrenen Strecken zu gewährleisten. Deshalb bitte ich auch bei dieser Gelegenheit noch einmal darum, zu schauen, welche Möglichkeiten dafür bestehen.

Es ist uns erklärt worden – ich weiß nicht, ob Sie selbst das wissen; wenn Sie nicht neben der Bahn leben, dann wird es Sie wahrscheinlich nicht interessieren –, dass es eine EU-Verordnung gibt, die bis 2024 verpflichtend ein leises Bremsen vorsieht. Ich weiß von Waggons, die aus dem Osten kommen und bei denen der ganze Wagenteil und der Unterbau des Wagens ein richtiges Graffel sind, würde man bei uns sagen. Die tscheppern nur so durch die Gegend. Das kann man zwar mit Schienen, die man verschweißt, ein bisschen abdämpfen. Das ist jedenfalls das größte Problem, das die Menschen und auch die Gäste – das wissen wir vor allem von denen am Wörthersee, das werden Sie auch schon mitbekommen haben – am meisten stört.

Vielleicht könnte man die Möglichkeit schaffen und könnten wir da unter Umständen mit den Österreichischen Bundesbahnen zusammenkommen, dass – wenn das Geld vorhanden ist –, wenn die Waggonen umgerüstet werden, die Unternehmen dafür dann eine Gutschrift der Schienenmaut bekommen, einen sogenannten Lärmbonus. Wir hoffen, dass das möglich ist; ich glaube allerdings, es ist eher ein Wunsch an das Christkind.

Wenn Orte, die an der Bahn liegen, genehmigte Lärmschutzwände ausbauen oder entsprechende Maßnahmen setzen, ist es so, dass 50 Prozent die Eisenbahn bezahlt und 50 Prozent das Land. Von diesen 50 Prozent des Landes muss man ausverhandeln, wie viel das dann für die Gemeinden ist. In Zeiten wie diesen, wenn das Geld leider Gottes nicht so hereinkommt, wie es sollte – das wissen wir alle und das ist heute ja schon oft genug gesagt worden –, dann kann man diese Maßnahmen in der Folge auch nicht mitfinanzieren. Da brauchen wir den Staat, der uns dabei unterstützt, oder in diesem Fall auch die Österreichischen Bundesbahnen.

Ich möchte abschließend noch einen Entschließungsantrag einbringen:

Entschließungsantrag

der BundesrätInnen Günther Novak, Kolleginnen und Kollegen betreffend „rasche Umsetzung des 1-2-3-Tickets“

eingbracht im Zuge der Debatte zum Beschluss des Nationalrates vom 17. November 2020 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie genehmigt wird

Daher stellen die unterfertigten Bundesrätinnen und Bundesräte folgenden

Entschließungsantrag

Der Bundesrat wollte beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen, wird aufgefordert, die notwendigen rechtlichen und finanziellen Maßnahmen vorzubereiten, um ein österreichweites Ticket für sämtliche öffentliche Verkehrsmittel (unter Berücksichtigung bestehender Begünstigungen) im Budgetjahr 2021 umzusetzen.“

Das heißt, das Ticket für ein Bundesland soll dann – wie immer versprochen – bei 365 Euro liegen, für zwei beim Doppelten und für ganz Österreich beim Dreifachen.

Festgestellt werden sollte bei dieser Gelegenheit auch noch, dass es wichtig ist, die rasche Einführung dieses begrüßenswerten Ticketingmodells voranzutreiben. Die SPÖ-Parlamentsfraktion möchte dieses Vorhaben aus dem Regierungsprogramm ausdrücklich unterstützen.

Der Entschließungsantrag liegt vor. – Danke.

Wir werden diesem Punkt heute selbstverständlich zustimmen. *(Beifall bei der SPÖ sowie des Bundesrates Lackner.)*

15.16

Vizepräsidentin Mag. Elisabeth Grossmann: Der von den Bundesräten Günther Novak, Kolleginnen und Kollegen eingebrachte Entschließungsantrag betreffend „rasche Umsetzung des 1-2-3-Tickets“ ist genügend unterstützt und steht demnach mit in Verhandlung.

Zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Günter Kovacs. – Bitte.