



REPUBLIK ÖSTERREICH
Parlament

Stenographisches Protokoll



177. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XXV. Gesetzgebungsperiode

Donnerstag, 27. April 2017

Stenographisches Protokoll

177. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XXV. Gesetzgebungsperiode

Donnerstag, 27. April 2017

Dauer der Sitzung

Donnerstag, 27. April 2017: 9.06 – 14.26 Uhr

Tagesordnung

- 1. Punkt:** Erste Lesung: Volksbegehren „Gegen TTIP / CETA“
- 2. Punkt:** Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird
- 3. Punkt:** Bericht über die Petition Nr. 94/PET: „Einsatz der österreichischen Bundesregierung gegen die Einführung einer diskriminierenden PKW-Maut in Deutschland“, überreicht vom Abgeordneten Anton Heinzl
- 4. Punkt:** Bericht über den Antrag 2093/A der Abgeordneten Anton Heinzl, Andreas Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG 1995) geändert wird
- 5. Punkt:** Bericht über den Antrag 2094/A(E) der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Kolleginnen und Kollegen betreffend Abstellen von KFZ mit Wechselkennzeichen auf öffentlichem Grund
- 6. Punkt:** Bericht über den Antrag 2079/A(E) der Abgeordneten Georg Willi, Kolleginnen und Kollegen betreffend 200. Geburtstag des Fahrrads: Jedes Kind in Österreich lernt sicher Radfahren!

Inhalt

Personalien

Verhinderungen	7
Ordnungsruf	88

Geschäftsbehandlung

Redezeitbeschränkung nach Beratung in der Präsidialkonferenz gemäß § 57 Abs. 3 Z 2 der Geschäftsordnung	29
--	----

Fragestunde (25.)**Verkehr, Innovation und Technologie** 7

Anton Heinzl (289/M); Erwin Angerer

Andreas Ottenschläger (293/M); Mag. Christiane Brunner

Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (298/M)

Georg Willi (296/M); Mag. Maximilian Unterrainer, Mag. Gertrude Aubauer

Michael Bernhard (292/M)

Christoph Hagen (300/M); Carmen Schimanek

Mag. Gerald Klug (290/M)

Dipl.-Kffr. (FH) Elisabeth Pfurtscheller (294/M)

Christian Hafenecker, MA (299/M)

Dr. Ruperta Lichtenecker (297/M); Claudia Angela Gamon, MSc (WU), Nurten Yilmaz, Dipl.-Ing. Georg Strasser

Philip Kucher (291/M)

Eva-Maria Himmelbauer, BSc (295/M); Ing. Robert Lugar

Bundesregierung

Vertretungsschreiben 7

Ausschüsse

Zuweisungen 28, 61

Antrag des Abgeordneten **Werner Kogler** auf Wahl eines besonderen Ausschusses gemäß § 87 Abs. 1 GOG zur Vorberatung des Volksbegehrens „Gegen TTIP / CETA“ – Ablehnung 61, 61**Verhandlungen****1. Punkt:** Erste Lesung: Volksbegehren „Gegen TTIP / CETA“ (1608 d.B.) 30

Redner/Rednerinnen:

Dr. Peter Wittmann 30**Dr. Angelika Winzig** 31**MMMag. Dr. Axel Kassegger** 32**Dr. Eva Glawischnig-Piesczek** 34**Claudia Angela Gamon, MSc (WU)** 37**Ulrike Weigerstorfer** 38**Cornelia Ecker** 39**Dr. Kathrin Nachbaur** 41**Dr. Johannes Hübner** 43**Mag. Werner Kogler** 44**Mag. Gerald Loacker** 47**Ing. Robert Lugar** 48**Rupert Doppler** 49**Katharina Kucharowits** 50

Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Pirkhuber	51
Dr. Christoph Matznetter	53
Gerhard Schmid	54
Dr. Marcus Franz	55
Dr. Susanne Winter	57
Dr. Nikolaus Scherak	58
Leopold Steinbichler	59
Zuweisung des Volksbegehrens 1608 d.B. an den Verfassungsausschuss	61
Gemeinsame Beratung über	
2. Punkt: Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage (1587 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird (1591 d.B.)	61
3. Punkt: Bericht des Verkehrsausschusses über die Petition Nr. 94/PET: „Einsatz der österreichischen Bundesregierung gegen die Einführung einer diskriminierenden PKW-Maut in Deutschland“, überreicht vom Abgeordneten Anton Heinzl (1593 d.B.)	61
Redner/Rednerinnen:	
Anton Heinzl	61
Andreas Ottenschläger	63, 86
Dipl.-Ing. Gerhard Deimek	63
Georg Willi	64, 83
Michael Bernhard	66
Christoph Hagen	67
Bundesminister Mag. Jörg Leichtfried	71, 84
Walter Bacher	73
Johann Rädler	74
Christian Hafenecker, MA	75
Rupert Doppler	76
Mag. Gerald Klug	77
Fritz Grillitsch	78
Carmen Schimanek	79
Dietmar Keck	81
Gerhard Schmid	83
Mag. Michael Hammer	86
Dietmar Keck (tatsächliche Berichtigung)	87
Werner Neubauer	87
Nikolaus Prinz	88
Entschließungsantrag der Abgeordneten Christoph Hagen , Kolleginnen und Kollegen betreffend „Einführung einer 1-Tages-Vignette“ – Ablehnung	69, 89
Entschließungsantrag der Abgeordneten Carmen Schimanek , Kolleginnen und Kollegen betreffend Aussetzung der Vignettenpflicht auf der A 12 für den Abschnitt Staatsgrenze bei Kufstein bis Kufstein Süd – Ablehnung	80, 89
Annahme des Gesetzentwurfes in 1591 d.B.	89
Kenntnisnahme des Ausschussberichtes 1593 d.B. hinsichtlich der Petition Nr. 94	90
Gemeinsame Beratung über	

4. Punkt: Bericht des Verkehrsausschusses über den Antrag 2093/A der Abgeordneten Anton Heinzl, Andreas Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG 1995) geändert wird (1592 d.B.)	90
5. Punkt: Bericht des Verkehrsausschusses über den Antrag 2094/A(E) der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Kolleginnen und Kollegen betreffend Abstellen von KFZ mit Wechselkennzeichen auf öffentlichem Grund (1594 d.B.)	90
6. Punkt: Bericht des Verkehrsausschusses über den Antrag 2079/A(E) der Abgeordneten Georg Willi, Kolleginnen und Kollegen betreffend 200. Geburtstag des Fahrrads: Jedes Kind in Österreich lernt sicher Radfahren! (1595 d.B.)	90
Redner/Rednerinnen:	
Christian Hafenecker, MA	90
Johann Hell	92
Dr. Harald Walser	92
Dipl.-Kffr. (FH) Elisabeth Pfurtscheller	93
Mag. Günther Kumpitsch	95
Michael Bernhard	96
Rupert Doppler	97
Christoph Hagen	98
Gerhard Schmid	98
Hermann Lipitsch	99
Johann Singer	99
Elisabeth Hakel	100
Mag. Gertrude Aubauer	100
Bundesminister Mag. Jörg Leichtfried	101
Annahme des Gesetzentwurfes in 1592 d.B.	102
Kenntnisnahme der beiden Ausschussberichte 1594 und 1595 d.B.	102

Eingebracht wurden

<u>Berichte</u>	29
------------------------------	----

Vorlage 132 BA: Bericht gemäß § 4a Zahlungsbilanzstabilisierungsgesetz über die im 1. Quartal 2017 ergriffenen Maßnahmen; BM f. Finanzen

Vorlage 133 BA: Bericht gemäß Art. 50c Abs. 3 B-VG iVm § 6 der Anlage 2 zum GOG (ESM-Informationsordnung) über die im Rahmen des Europäischen Stabilitätsmechanismus getroffenen Maßnahmen im 1. Quartal 2017; BM f. Finanzen

Vorlage 134 BA: Bericht gemäß § 54 Abs. 12 und § 60 Abs. 3 BHG 2013 über die Genehmigung von Mittelverwendungsüberschreitungen (MVÜ) sowie über zugestimmte Vorbelastungen im 1. Quartal 2017; BM f. Finanzen

Anträge der Abgeordneten

Christoph Hagen, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen“ (2130/A)(E)

Sigrid Maurer, Kolleginnen und Kollegen betreffend drohende Schließung der CEU in Budapest (2131/A)(E)

Sigrid Maurer, Kolleginnen und Kollegen betreffend freier und offener Hochschulzugang (2132/A)(E)

Mag. Alev Korun, Kolleginnen und Kollegen betreffend staatliche Hetzjagd auf Homosexuelle in Tschetschenien sofort beenden (2133/A)(E)

Leopold Steinbichler, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Kennzeichnung von Fleisch mittels Genusstauglichkeitsstempel“ (2134/A)(E)

Harald Jannach, Kolleginnen und Kollegen betreffend Palmöl-Freiheit des AMA-Gütesiegels (2135/A)(E)

Anneliese Kitzmüller, Kolleginnen und Kollegen betreffend Ausweitung der Absetzbarkeit der Kinderbetreuungskosten auf das Schulgeld für Privatschulen und Nachhilfeunterricht (2136/A)(E)

Mag. Gerald Hauser, Kolleginnen und Kollegen betreffend die überfällige Erhöhung der Nationalparkförderungen (2137/A)(E)

Herbert Kickl, Kolleginnen und Kollegen betreffend Kostendämpfung bei der Zuwanderung durch Asylwerber und Asylanten im Sozialstaat Österreich (2138/A)(E)

Leopold Steinbichler, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Internetfähiges Spielzeug“ (2139/A)(E)

Ulrike Weigerstorfer, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Erstellung eines bundesweiten Solarkatasters“ (2140/A)(E)

Leopold Steinbichler, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Smart Meter“ (2141/A)(E)

Peter Haubner, Dr. Christoph Matznetter, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Wirtschaftskammergesetz 1998 – WKG, BGBl. I Nr. 103/1998, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 50/2016, wie folgt geändert wird (2142/A)

Anfragen der Abgeordneten

Johann Rädler, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Bildung betreffend Bewerbung von parteipolitischen Inhalten an öffentlichen Schulen (12787/J)

Andreas Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend günstigerer Bau von Eisenbahnkreuzungen auf Basis des Kostenvergleichs zwischen den ÖBB und der NÖVOG (12788/J)

Josef A. Riemer, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Gesundheit und Frauen betreffend FSME-Übertragung durch Rohmilch (12789/J)

Josef A. Riemer, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Gesundheit und Frauen betreffend Magenschutz mit Nebenwirkungen (12790/J)

Josef A. Riemer, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Gesundheit und Frauen betreffend Illegaler Handel mit Tieren aus Osteuropa boomt (12791/J)

Hermann Brückl, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Justiz betreffend verhinderte Massenschlägerei in der Justizanstalt Garsten (12792/J)

Dr. Walter Rosenkranz, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend missglückter Bordellbesuch zweier Asylwerber (12793/J)

Werner Neubauer, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz betreffend Maßnahmen zur Verbesserung der finanziellen Situation von Frauen, die aufgrund von Kindererziehungszeiten bei der Bemessung der Pensionshöhe stark benachteiligt sind (12794/J)

Ing. Christian Höbart, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Inneres betreffend Polizeieinsatz im Erstaufnahmezentrum Traiskirchen (12795/J)

Christian Hafenecker, MA, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport betreffend Fotografieren von Wachsoldaten vor Einrichtungen anderer Staaten (12796/J)

Josef A. Riemer, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Gesundheit und Frauen betreffend Fertigsalate mit hoher Keimbelastung (12797/J)

Josef A. Riemer, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Gesundheit und Frauen betreffend gesundheitsschädliche Stoffe in Nougat-Aufstrichen (12798/J)

Josef A. Riemer, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Gesundheit und Frauen betreffend Auwaldzecke als Überträger von FSME (12799/J)

Dipl.-Ing. Gerhard Deimek, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend den Ausbau der Zusammenarbeit im F&E-Bereich mit der Volksrepublik China (12800/J)

Dipl.-Ing. Gerhard Deimek, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die schikanöse und unzweckmäßige Formulierung des § 5 Abs. 1 Güterbeförderungsgesetz (12801/J)

Hermann Brückl, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft betreffend Investitionszuwachsprämie (12802/J)

Hermann Brückl, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft betreffend Preisfestlegungen bei McDonald's (12803/J)

Josef A. Riemer, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Gesundheit und Frauen betreffend Produktrückruf bei Brajlovic Austria GmbH (12804/J)

Josef A. Riemer, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Gesundheit und Frauen betreffend Agaporniden Papageien in Wien in praller Sonne ausgesetzt (12805/J)

Josef A. Riemer, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Gesundheit und Frauen betreffend Produktrückruf von DM (12806/J)

Josef A. Riemer, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Gesundheit und Frauen betreffend gesundheitliche Risiken durch Sahara-Staub (12807/J)

Dr. Nikolaus Scherak, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Justiz betreffend Zuordnung besonderer Ermittlungsmaßnahmen zu einzelnen Delikten im Jahr 2016 (12808/J)

Dr. Nikolaus Scherak, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die grundrechtskonforme Ausgestaltung der Kfz-Kennzeichenerfassung (12809/J)

Dr. Nikolaus Scherak, Kolleginnen und Kollegen an den Bundeskanzler betreffend den Upload einer Videoproduktion des Bundespressedienstes auf der SPÖ-Facebookseite (12810/J)

Beginn der Sitzung: 9.06 Uhr

Vorsitzende: Präsidentin Doris **Bures**, Zweiter Präsident Karlheinz **Kopf**, Dritter Präsident Ing. Norbert **Hofer**.

Präsidentin Doris Bures: Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordneten! Ich wünsche Ihnen einen schönen guten Morgen und **eröffne** die 177. Sitzung des Nationalrates.

Als **verhindert** gemeldet sind die Abgeordneten Gessl-Ranftl, Krist, Wimmer, Mag. Gisela Wurm, Johann Höfinger, Kitzmüller, Ing. Schellenbacher, Dr. Pilz und Mag. Schatz.

Vertretung von Mitgliedern der Bundesregierung

Präsidentin Doris Bures: Für den heutigen Sitzungstag hat das Bundeskanzleramt über Vertretung von Mitgliedern der Bundesregierung, welche sich in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union aufhalten, folgende Mitteilung gemacht:

Der Bundesminister für Europa, Integration und Äußeres Sebastian **Kurz** wird durch den Bundesminister für Justiz Dr. Wolfgang **Brandstetter** sowie der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Dipl.-Ing. Andrä **Rupprechter** durch die Bundesministerin für Familien und Jugend MMag. Dr. Sophie **Karmasin** vertreten.

Ich gebe bekannt, dass diese Sitzung von ORF 2 bis 13 Uhr live übertragen wird. ORF III wird diese Sitzung in voller Länge übertragen, wobei jener Teil der Sitzung, der über 19.45 Uhr hinausgeht, zeitversetzt gesendet wird.

Fragestunde

Präsidentin Doris Bures: Wir gelangen zur Fragestunde.

Die Fragestellungen durch die Damen und Herren Abgeordneten werden von den beiden Rednerpulten im Halbrund aus vorgenommen, die Beantwortung durch den Herrn Bundesminister, den ich sehr herzlich begrüße, vom Rednerpult der Abgeordneten aus.

Für die Anfrage- und Zusatzfragesteller ist jeweils 1 Minute Redezeit vorgesehen. Die Beantwortung der Anfragen soll jeweils 2 Minuten, jene der Zusatzfragen soll, so wie die Geschäftsordnung das vorsieht, jeweils 1 Minute nicht übersteigen.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Präsidentin Doris Bures: Wir kommen somit zur 1. Anfrage, jener des Herrn Abgeordneten Heinzl. – Bitte.

Abgeordneter Anton Heinzl (SPÖ): Schönen guten Morgen, Frau Präsidentin! Guten Morgen, Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren! Vor Beginn der großen Investitionsoffensive zugunsten der Infrastruktur im Jahr 2007 stammten 80 Prozent des Schienennetzes in Österreich noch aus Zeiten der Monarchie. Man braucht

Abgeordneter Anton Heinzl

wahrlich kein Verkehrsexperte zu sein, um zu erkennen, dass dieser Zustand nicht zeitgemäß war.

Unter dem damaligen Verkehrsminister Werner Faymann begann daher eine in der Geschichte der Zweiten Republik wirklich beispiellose Investitionsoffensive zugunsten der Bahn, und diese dauert bis heute an. Auf den großen Achsen wie Westbahn, Südbahn oder Brennerstrecke wird auch in zahlreiche regionale Projekte wie Lärmschutz, Bahnhofsneubauten oder Park-and-Ride-Anlagen investiert. Das ist auch deshalb erforderlich, weil eine leistungsfähige und zeitgemäße Schieneninfrastruktur für die Sicherung beziehungsweise den Ausbau des Wirtschaftsstandorts Österreich unbedingt notwendig ist.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, Österreich ist – und darauf sind wir stolz – EU-Spitzenreiter bei den Investitionen, deshalb lautet meine Frage:

289/M

„Wie viel investiert das BMVIT in die Schiene?“

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren, auch von mir einen wunderschönen guten Morgen! Herr Abgeordneter, vielen Dank für die Frage. Ich glaube, es ist wichtig, einmal Folgendes festzuhalten: Öffentlicher Verkehr ist eine Antwort auf viel mehr Fragen als nur solche, die Transport- und Verkehrsangelegenheiten betreffen.

Öffentlicher Verkehr ist auch eine Antwort auf Gesundheitsfragen, auf sozialpolitische Fragen, auf Fragen der Möglichkeit, arbeiten zu gehen, zum Arbeitsplatz zu gelangen. Das ist also eine große Herausforderung, und je mehr öffentlicher Verkehr ermöglicht wird, desto besser ist das für die Umwelt, für unsere gesamte sozialpolitische Situation, für die Möglichkeit der Menschen in Österreich, das zu tun, was sie gerne tun möchten.

Deshalb ist es auch wichtig, mit Investitionen den öffentlichen Verkehr zu fördern, das herzustellen, was für den öffentlichen Verkehr wichtig ist, nämlich Erreichbarkeit, Verknüpfung, Tempo, Bequemlichkeit, Sicherheit, so etwas wie eine gewisse Coolness, ein entsprechender Fahrpreis – und das machen diese Investitionen möglich. Das sind Investitionen in die Zukunft unseres Landes, und deshalb fallen sie auch so massiv aus.

Im aktuellen ÖBB-Rahmenplan sind Investitionen in das ÖBB-Netz in der Höhe von circa 15,2 Milliarden € vorgesehen. Die Investitionen in Privatbahnen betragen weitere 136 Millionen € von Bundesseite, mit den Landes- und den Selbstinvestitionen sind das insgesamt 246 Millionen €. Der Bund und das Land Wien investieren jeweils 78 Millionen € in den Ausbau der Wiener U-Bahn – und das darf man auch nicht unterschätzen, die U-Bahn ist die wichtigste großstädtische Drehscheibe in Österreich.

Die Gesamtinvestitionen belaufen sich daher in den kommenden sechs Jahren auf rund 16,4 Milliarden € – das sind 16,4 Milliarden € für die Zukunft unseres Landes! *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsidentin Doris Bures: Zusatzfrage? – Bitte, Herr Abgeordneter Heinzl.

Abgeordneter Anton Heinzl (SPÖ): Sehr geehrter Herr Bundesminister! 2016 erzielten die ÖBB einen neuen Rekord an Fahrgästen – darauf sind wir wahrlich stolz! –: 238 Millionen Passagiere hat die Bahn auf der Schiene befördert, das sind um 4 Millionen Fahrgäste mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dieser Zuwachs

Abgeordneter Anton Heinzl

zeigt sich sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr. Anhand dieses seit Jahren konstant anhaltenden Trends kann man zweifelsfrei erkennen, dass die Menschen den Ausbau der Bahn wirklich sehr schätzen.

Davon profitiert aber, wie ich meine, natürlich auch die Umwelt. Würden die Fahrgäste der ÖBB auf das Auto umsteigen, würden 2,9 Millionen Tonnen CO₂ zusätzlich die Luft verpesten. Dazu kommt, dass 90 Prozent des Bahnstromes aus erneuerbarer Energie stammen. Gleichzeitig bringt der Ausbau der Bahn auch neue ...

Präsidentin Doris Bures: Herr Abgeordneter, Sie müssen bitte die Frage formulieren.

Abgeordneter Anton Heinzl (fortsetzend): Meine Frage formuliere ich sehr gerne: Herr Bundesminister, welche Branchen profitieren besonders von diesen Investitionen und wie viele Arbeitsplätze werden dadurch geschaffen oder auch gesichert?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! Selbstverständlich ist es so, dass in der Bauphase einmal der Bausektor am meisten profitiert: Es sind die Hersteller von Zement, Beton-erzeugnissen, Holzwaren oder Metallerzeugnissen, die elektronische Industrie, aber natürlich profitieren auch viele ins Digitale gehende Branchen, und dabei ist auch der Anteil der Klein- und Mittelbetriebe ein sehr hoher.

Man darf auch anmerken, dass die Wertschöpfungseffekte meistens regional sind, also dort, wo gebaut wird, profitieren auch die meisten Unternehmen. Wenn man die Schieneninvestitionen insgesamt ansieht, so kann man sagen, dass allein in den nächsten sechs Jahren durch diese Investitionen 210 000 bis 310 000 Jahresarbeitsplätze gesichert werden – das ist meines Erachtens sehr, sehr viel! –, und es werden zwischen 15 und 20 Milliarden € an heimischer Wertschöpfung geschaffen.

Die gesamtwirtschaftliche Produktivität ist natürlich noch viel höher, wenn man die Gesamtauswirkung von öffentlichem Verkehr sieht, aber man kann sagen, für eine Investition von rund 70 000 € bekommt man einen Ganzjahresarbeitsplatz. (*Präsidentin Bures gibt das Glockenzeichen.*)

Eines ist noch ganz wichtig: Es ist ja auch so, dass die österreichische Bahnindustrie die fünfgrößte der Welt ist; es liegen nur die USA, China, Mexiko und Deutschland vor uns. Das heißt, auch in diesem Bereich gibt es in Österreich gut bezahlte, hoch qualifizierte Arbeitsplätze.

Präsidentin Doris Bures: Weitere Zusatzfrage? – Bitte, Herr Abgeordneter Angerer.

Abgeordneter Erwin Angerer (FPÖ): Schönen guten Morgen, Frau Präsidentin! Herr Minister! Hohes Haus! Geschätzte Damen und Herren! Herr Minister, die Frage der Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit auf den Autobahnen werden wir heute nicht klären können, also halte ich mich an die Frage von Herrn Heinzl zum Thema Ausbau der Bahn.

Sie kennen das Problem der Klagenfurter Nordumfahrung, diesbezüglich war ja vor Kurzem auch eine Delegation der Kärntner Landesregierung bei Ihnen in Wien, und Herr Kern hat 2012 als Bahnchef gesagt, er würde das Projekt gerne umsetzen, nur fehlt dazu die Unterstützung des Bundes. Ich gehe davon aus, dass es diese Unterstützung nun gibt, da er ja jetzt Bundeskanzler ist. Sie kennen die Situation, es geht konkret um das Projekt der Tunneltrasse W2.

Deshalb lautet meine Frage: Wie schaut es hinsichtlich des zeitlichen Ablaufs für die Planung, Umsetzung und Inbetriebnahme dieser Variante aus?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried**Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried:**

Herr Abgeordneter, vielen Dank für diese Frage! Sie haben es schon erwähnt: Wir sind in gutem Kontakt mit der Kärntner Landesregierung, und es freut mich wirklich, dass in Kärnten alle einhellig der Meinung sind – der Kärntner Landeshauptmann hat mir das auch bestätigt, und ich sehe das genauso –, dass der Mensch im Mittelpunkt aller verkehrspolitischen Überlegungen steht; und wenn man den Menschen in den Mittelpunkt dieser Überlegungen stellt, ist natürlich unter vielen anderen Fragen auch die Frage des Lärmschutzes eine ganz wichtige.

Es kann nicht sein, dass Verkehr, ob es jetzt öffentlicher Verkehr oder Individualverkehr ist, den Menschen in der Nacht den Schlaf raubt. Daran müssen wir gemeinsam arbeiten – und wir arbeiten gemeinsam daran! Sie haben es ja selbst erwähnt: Wir haben uns erst vor Kurzem bei mir im Ministerium getroffen. Die Kärntner haben ihre Pläne vorgestellt; wir arbeiten da, wenn man das so sagen kann, Hand in Hand. Es wird kurzfristige, mittelfristige und auch langfristige Maßnahmen geben, und zu den langfristigen gehören auch Überlegungen, welche Trassen sinnvoll wären.

Präsidentin Doris Bures: Danke vielmals.

Wir kommen nun zur 2. Anfrage, jener des Herrn Abgeordneten Ottenschläger. – Bitte.

Abgeordneter Andreas Ottenschläger (ÖVP): Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Wir haben ja jetzt schon einiges über wichtige Infrastrukturprojekte gehört. Ich möchte eine Frage zum Urteil betreffend die 3. Piste am Flughafen Wien stellen – auch ein wichtiges Infrastrukturprojekt, das aber nicht nur für den Flughafen Bedeutung hat, sondern für den gesamten Standort beziehungsweise viele weitere wichtige Infrastrukturprojekte in ganz Österreich.

Meine Frage an Sie:

293/M

„Was unternehmen Sie, um nach der Entscheidung gegen die dritte Piste am Flughafen Wien für Infrastrukturvorhaben in Österreich ein stärkeres Maß an Rechtsicherheit zu schaffen?“

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried:

Vielen Dank für diese Frage, Herr Abgeordneter! Ich bin der Auffassung, dass wir das Prinzip der Gewaltenteilung in Österreich ganz strikt wahren müssen, deshalb möchte ich mich auch nicht zum Urteil eines Gerichts inhaltlich äußern. Es ist von einem Gericht ein Urteil gefällt worden, dagegen gibt es ein Rechtsmittel, und man wird sehen, was die Wirkung dieses Rechtsmittels sein wird. – Das ist der eine Punkt.

Der zweite Punkt ist aber schon der – und das sehe ich jetzt mehr als meine Aufgabe als Mitglied der Bundesregierung –, dass ich das Gefühl habe, dass wir bei großen Bauverfahren einige Probleme haben, über die man diskutieren muss. Es ist nämlich so, dass manche Verfahren viel zu lange dauern. Es gibt keine Rechtssicherheit auf sehr lange Zeit – weder für die, die bauen möchten, noch für die, die wollen, dass etwas nicht gebaut wird. Deshalb, meine ich, ist es jetzt an der Zeit, sich die Rechtslage anzusehen, sodass man ein System findet, in dem auf jeden Fall Parteienrechte, Anrainerrechte gewahrt werden, in dem man aber schneller zu Entscheidungen kommt.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

Da muss man wahrscheinlich über das UVP-Verfahren nachdenken, da muss man wahrscheinlich auch darüber nachdenken, ob es Sinn macht, gewisse Verfahren zu konzentrieren, ob es wirklich noch angebracht ist, dass wir bei den großen Bauverfahren zwei Naturschutzgesetze haben, die in unterschiedlichen Verfahren abgehandelt werden, und ein UVP-Verfahren, das wieder von jemand anderem abgehandelt wird. Das sind Dinge, die, wie ich meine, bei solchen großen, wichtigen Verfahren nicht mehr zeitgemäß sind, und da muss man etwas in Bewegung setzen. Es ist also hauptsächlich eine Frage der Gesetzgebung, die sich uns für die Zukunft stellen wird.

Präsidentin Doris Bures: Zusatzfrage? – Bitte, Herr Abgeordneter Ottenschläger.

Abgeordneter Andreas Ottenschläger (ÖVP): Danke, Herr Minister! Das Thema haben Sie jetzt sehr gut skizziert. Meine Zusatzfrage stellt darauf ab, ob Sie schon einen konkreten Zeit- und Fahrplan entwickelt haben, auch innerhalb der Bundesregierung, wie rasch es zu einer Verbesserung der Situation kommen soll, weil, wie gesagt, viele Infrastrukturprojekte betroffen sind und wir, glaube ich, alle nicht wollen, dass es zu solchen Verzögerungen kommt.

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Sie haben vollkommen recht, vor allem, wenn man auch darüber nachdenkt, was man mit Investitionen bewirken möchte. Wir haben einmal die direkte Investition, aber man kann natürlich auch darüber nachdenken, zum Beispiel antizyklische Budgetpolitik zu machen und in Zeiten der Krise zu investieren. Wenn die Verfahren dann aber so lange dauern, dass man vielleicht erst bei der dritten Krise wirklich investieren kann, dann muss man schon überlegen, ob das gescheit ist – und ich denke, es ist nicht gescheit. Deshalb bin ich der Meinung, die Bundesregierung muss sich dieser Dinge rasch annehmen und bis Ende des Frühlings beziehungsweise Anfang des Sommers, glaube ich, sollte es schon Vorschläge dazu geben.

Präsidentin Doris Bures: Weitere Zusatzfrage? – Bitte, Frau Abgeordnete Mag. Brunner.

Abgeordnete Mag. Christiane Brunner (Grüne): Frau Präsidentin! Herr Minister, Ihre Ausführungen zu den Verfahren finde ich ganz spannend. Wir Grüne haben auch schon mehrere Vorschläge in die Richtung gemacht, wie man AnrainerInnenrechte sichern und auf beiden Seiten Rechtssicherheit gewährleisten kann. Die Frage meines Vorredners zielt aber, glaube ich, schon darauf ab, dass das öffentliche Interesse Klimaschutz und unsere Verpflichtungen aus dem Klimavertrag von Paris über Bord geworfen werden sollen.

Dazu möchte ich noch drei Anmerkungen machen, bevor ich zu meiner Frage komme: Erstens hat das öffentliche Interesse Klimaschutz auch jetzt schon eine Rolle gespielt; Wasserkraftwerke hätten nicht gebaut werden können, wenn das nicht auch schon gestochen hätte.

Zur Infrastruktur: Ich glaube, da müssen wir uns auch im Lichte des Klimavertrags sehr gut überlegen, wo wir investieren und wo nicht.

Präsidentin Doris Bures: Frau Abgeordnete, Sie müssen jetzt die Frage formulieren.

Abgeordnete Mag. Christiane Brunner (fortsetzend): Daher warne ich im Sinne unserer Volkswirtschaft vor Stranded Assets.

Ich komme zu meiner Frage: Was werden Sie – und auch die gesamte Bundesregierung – tun, um in Ihrem Zuständigkeitsbereich die Treibhausgasemissionen, was Verkehr inklusive Luftfahrt betrifft, im Sinne des Klimavertrags von Paris, den wir hier mit großer Mehrheit ratifiziert haben, bis 2050 auf netto null zu bringen?

Präsidentin Doris Bures

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Danke für die Frage, Frau Abgeordnete! Der Verkehr ist einer der Hauptemittenten von CO₂, das wissen wir alle, er ist bis jetzt auch viel zu wenig in die Pflicht genommen worden, wenn es darum geht, Beschränkungen vorzunehmen. Ich erinnere an die Diskussion über die Wegekostenrichtlinie, als die Mehrheit damals gemeint hat, CO₂-Emissionen sollen nicht in die externen Kosten eingerechnet werden. Ich bin der festen Überzeugung, das muss geändert werden.

Wir brauchen auch Ziele einerseits für den Lastwagenverkehr, andererseits aber auch für den Pkw-Verkehr auf der Straße, deshalb haben wir, Kollege Rupprechter und ich, gemeinsam ein Elektromobilitätspaket auf den Weg gebracht, das sehr gut greift; das muss man auch einmal ganz offen sagen. Irgendwann wird es aber so weit sein, dass wir festlegen müssen, beispielsweise ab 2030 das Ziel zu haben, nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zuzulassen. Das sind keine vagen, unverbindlichen Ziele. Ich glaube, darüber muss man ernsthaft diskutieren.

Präsidentin Doris Bures: Damit kommen wir zur 3. Anfrage, das ist jene des Herrn Abgeordneten Dipl.-Ing. Deimek. – Bitte.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ): Guten Morgen, Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Eine der Geldquellen, die wir in der Republik für Forschung und Entwicklung verwenden, ist die österreichische Nationalstiftung. Im Unterschied zu direkt von der Bundesregierung gesteuerten Geldquellen gibt es dort die Situation, dass die Zinsen, also die Erträge, durch die derzeitige Zinssituation zurückgegangen sind.

Daher meine Frage:

298/M

„Wie wird sichergestellt, dass zusätzliche Mittel der Nationalstiftung für Forschung, Technologie und Entwicklung für diese Zwecke bereitgestellt werden?“

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! Die Nationalstiftung soll zunächst aus der neu geregelten Stabilitätsabgabe, der sogenannten Bankenmilliarde, insgesamt 100 Millionen € erhalten. Zur Umsetzung dieser Finanzierungsmaßnahme ist eine Änderung des FTE-Nationalstiftungsgesetzes erforderlich. Für die Ausarbeitung der Änderung dieses Gesetzes ist das Bundesministerium für Finanzen zuständig. Nach meinem derzeitigen Informationsstand ist diese Ausarbeitung in Vorbereitung; ich gehe davon aus, dass diese Vorbereitung auch einmal in eine Finalisierung mündet.

Hinsichtlich des Arbeitsprogramms der Bundesregierung 2017/18 bedarf es für das dort genannte Vorhaben, eine gesetzliche Grundlage für die Dotierung der Nationalstiftung mit 100 Millionen € per annum für die nächsten drei Jahre aus dem Jubiläumsfonds der Nationalbank zu schaffen, auch einer Änderung des Nationalstiftungsgesetzes. Dazu sind noch Abklärungen auf europäischer Ebene erforderlich, diese Abklärungen unterliegen aber auch dem Bundesministerium für Finanzen.

Präsidentin Doris Bures: Zusatzfrage? – Bitte, Herr Abgeordneter Dipl.-Ing. Deimek.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ): Wenn daher diese Mittel in Richtung BMVIT fließen, und zwar in den Technologieteil, wie wollen Sie dann auf der einen Seite den tatsächlichen Mittelfluss für Start-ups sicherstellen und auf der ande-

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek

ren Seite dafür sorgen, dass es zu keinem Missverhältnis zwischen der direkten und der indirekten Forschungsförderung kommt?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Wir haben jetzt schon ein gutes Prinzip für diese Förderungen: Ein Teil muss unbedingt in Richtung Start-ups gehen – Sie haben es angesprochen –, weil sie eine Art von Innovation einbringen, zu der andere wahrscheinlich nicht in der Lage sind. Dann ist auch ganz klar, dass wir unsere Spitzenreiter, die jetzt schon exzellent sind, die Weltmarktführer sind, die Exportquoten von 80, 90 Prozent haben, dabei unterstützen, in dieser Situation zu bleiben; das heißt, Spitzentechnologieförderung für die Forschung und Risikoforschungsförderung, wo private Unternehmen auch unbedingt staatliche Unterstützung brauchen, um dorthin zu gelangen.

Präsidentin Doris Bures: Damit gelangen wir zur 4. Anfrage, jener des Herrn Abgeordneten Willi. – Bitte.

Abgeordneter Georg Willi (Grüne): Herr Minister, schönen guten Morgen! Sie kennen dieses Papier (*ein Schriftstück in die Höhe haltend*), das ist der ÖBB-Rahmenplan 2017 bis 2022. So einen Rahmenplan legen Sie jeweils für sechs Jahre vor, dieser wird im kommenden Jahr für weitere sechs Jahre fortgeschrieben.

Jetzt steht in § 42 Bundesbahngesetz, dass der Finanzminister, wenn dieser Rahmenplan genehmigt ist, die entsprechenden Zuschussverträge unterzeichnen muss, damit das Geld für diese Projekte dann auch tatsächlich fließt. Da war der Finanzminister lange Zeit säumig, nämlich bis vor Kurzem sogar für den Rahmenplan 2016 bis 2021.

Ich habe dazu zunächst eine schriftliche und jetzt eine mündliche Anfrage eingebracht, und siehe da, vorgestern, wie ich höre – Dank an Kollegen Ottenschläger, der mir das berichtet hat –, kamen plötzlich die Unterschriften für die beiden ausstehenden Zuschussverträge daher. Das freut mich sehr. Jetzt haben Sie quasi das Geld ...

Präsidentin Doris Bures: Herr Abgeordneter, auch Sie müssen trotzdem die Frage formulieren.

Abgeordneter Georg Willi (fortsetzend): Ich frage Sie daher: Welche Maßnahmen werden Sie in Zukunft setzen, damit man nicht ewig lange auf die Zuschussverträge des Herrn Finanzministers warten muss?

Die schriftlich eingebrachte Anfrage, 296/M, hat folgenden Wortlaut:

„Welche Maßnahmen setzen Sie, damit Finanzminister Schelling endlich wie gesetzlich geboten den Zuschussvertrag zum aktuellen ÖBB-Infrastruktur-Rahmenplan unterschreibt?“

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! Sie sehen, was man mit Anfragen auslösen kann: Sobald Sie eine Anfrage stellen, wird offenbar unterschrieben. – Scherz beiseite: Ja, es waren schwierige Verhandlungen, das muss man ganz offen sagen. Wir waren auch

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

schon in einer Situation, in der es unter Umständen nötig gewesen wäre, gewisse Bauvorgänge einzustellen.

Ich möchte eine solche Situation in Zukunft vermeiden und gehe deshalb auch davon aus, dass wir in weiteren Gesprächen klar festlegen werden, dass es, wenn Rahmenpläne in der Bundesregierung beschlossen werden und diese Rahmenpläne denen, die sie beschließen, auch bekannt sind, wohl selbstverständlich ist, dass man danach auch rasch die Finanzierung dieser Rahmenpläne erledigt. Es ist unzumutbar, solche Verzögerungen hinzunehmen, insbesondere da wichtige Projekte davon betroffen sind – Projekte, die für die Attraktivität Österreichs als Standort für öffentlichen Verkehr von immanenter Bedeutung sind.

Präsidentin Doris Bures: Zusatzfrage? – Bitte, Herr Abgeordneter Willi.

Abgeordneter Georg Willi (Grüne): Ein kleines, aber sehr wichtiges Projekt, das Sie an sich auch unterstützen, das aber die Wiener Linien blockieren, ist ein zweiter Lift am Stephansplatz. Sie haben vorhin den jährlichen Zuschuss des Bundes zum U-Bahn-Bau in Wien erwähnt, da geht es aktuell um 78 Millionen € pro Jahr. Die Wiener Linien bauen aber den ganz dringend benötigten zweiten Behindertenlift am Stephansplatz nicht. Sie haben gesagt, Sie werden schauen, dass man das noch hinbringt; die Arbeiten am Stephansplatz laufen derzeit.

Wie ist der aktuelle Stand zum zweiten Lift am Stephansplatz?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank für diese Frage, Herr Abgeordneter. Ich bin selbst begeisterter U-Bahn-Fahrer. Es ist ja interessant: Wenn ich von meinem Ministerium aufbreche, bin ich mit der U-Bahn am schnellsten, sogar fünf, sechs Minuten schneller als mit dem Pkw. Ich bin auch oft am Stephansplatz und sehe die Situation dort.

Ich glaube, das Hauptproblem ist, dass viele Menschen, die den Lift nicht benutzen müssten, den Lift benutzen und sozusagen für jene blockieren, die ihn unbedingt brauchen. Die Frage, ob ein zweiter Lift all das lösen würde, traue ich mich so nicht zu beantworten, vor allem auch deshalb, weil sich das BMVIT nicht in die operative Führung der Wiener Linien einmischt. Die Wiener Linien haben diese U-Bahn zu betreiben, und die Wiener Linien sind auch für derartige Entscheidungen verantwortlich.

Präsidentin Doris Bures: Weitere Zusatzfrage? – Herr Abgeordneter Mag. Unterrainer, bitte,

Abgeordneter Mag. Maximilian Unterrainer (SPÖ): Frau Präsidentin! Herr Minister! Wie wir gehört haben, ist jetzt die Zuschussvereinbarung unterschrieben worden – Gott sei Dank, kann ich an dieser Stelle nur sagen; es geht immerhin um Investitionen von über 15 Milliarden € in den nächsten Jahren bis zum Jahr 2022.

Meine Frage an dich, Herr Minister: Was wäre eigentlich geschehen, wenn diese Zuschussvereinbarung nicht unterfertigt worden wäre? Welche Konsequenzen hätte das denn? Womit müsste man da rechnen? – Ich denke vor allen Dingen an Tirol, Brennerbasistunnel, solche Dinge. Welche Auswirkungen hätte das?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Herr Abgeordneter, vielen Dank für diese Frage, die von ihrer Ernsthaftigkeit her eminent ist, weil das gerade für Tirol – du bist ja Tiroler Abgeordneter – große Auswirkungen gehabt hätte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

Es gibt nämlich eine Reihe von Projekten, die nicht vom Zuschussvertrag 2014 umfasst waren. Bei diesen Projekten müsste man davon ausgehen, dass sie nicht hätten gebaut werden können. Das hätte also beispielweise den Bahnhof Seefeld betroffen, das hätte die S-Bahn-Haltestellen rund um Innsbruck betroffen, das hätte den WLAN-Ausbau betroffen. Das hätte andere Strecken, beispielsweise in der Steiermark betroffen, wie etwa die Koralmstrecke. Das heißt, das wäre ein großer Rückschlag, ein wirklich großer Rückschlag für den öffentlichen Verkehr in Österreich gewesen.

Präsidentin Doris Bures: Weitere Zusatzfrage? – Bitte, Frau Abgeordnete Mag. Aubauer.

Abgeordnete Mag. Gertrude Aubauer (ÖVP): Frau Präsidentin! Geschätzter Herr Minister! Das war jetzt schon eine sehr interessante Diskussion zum Thema Zuschüsse an die ÖBB: Für die Grünen hat die Zustimmung des Finanzministers zu lange gedauert; wir von der ÖVP sehen das ganz anders. Der Finanzminister *muss* jeden Steuereuro an die ÖBB zweimal umdrehen, denn da geht es um riesige Summen. Es sind für 2017 5 Milliarden €, die in die ÖBB fließen, 2 Milliarden € davon in die Eisenbahninfrastruktur. (*Abg. Krainer: Das stimmt ja nicht!*) Da geht es um die Anpassung der Zuschüsse, weiters auch um die Abstimmung der Maastrichtwirkungen des Rahmenplans; also das gehört schon sehr genau geprüft. (*Abg. Klug: Wo ist der Rest ...? – Abg. Rädler: Melden Sie sich zu Wort, Herr Kollege Klug!*) Wir finden es auch richtig, dass künftig die Finanzprokuratur in die Erarbeitung der Zuschussverträge eingebunden wird.

Der Finanzminister hat also, wie wir sagen, seine Hausaufgaben gemacht – im Interesse von uns Steuerzahlern. (*Abg. Krainer: Frage, bitte!*)

Herr Minister, meine Frage an Sie lautet: Was planen Sie, was haben Sie vor, um die Zuschüsse an die ÖBB einzubremsen?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Frau Abgeordnete! Die Antwort wäre relativ einfach: weniger ausbauen – dann braucht es weniger Zuschüsse. Ich bin aber schon der Auffassung, dass wir aus dem Rahmenplan heraus eine sehr gute Idee haben, wie es mit dem öffentlichen Verkehr insgesamt in Österreich weitergehen soll. Da ist mein Credo: ausbauen – nicht zusperrern, sondern ausbauen –; ausbauen, um noch mehr öffentlichen Verkehr in Österreich zu haben, ausbauen, um gesünderen, umweltfreundlicheren Verkehr zu haben.

Da ist zu sagen: Wir haben mit der Weststrecke eine gut funktionierende Strecke. Jetzt ist der zweite große Ast dran, jetzt ist der Süden mit der Südbahnstrecke dran, wenn man das so sagen kann. Der Brennertunnel muss fertig gebaut werden. Wenn das alles erledigt ist, dann können wir weiterschauen, was noch notwendig ist. (*Beifall bei der SPÖ sowie des Abg. Willi.*)

Präsidentin Doris Bures: Damit gelangen wir zur 5. Anfrage, jener des Herrn Abgeordneten Bernhard. – Bitte.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Frau Präsidentin! Guten Morgen, Herr Minister! Die Frage wird Ihnen bekannt vorkommen; ich stelle sie mittlerweile wahrscheinlich einmal im Monat.

Vielleicht zur Erklärung die Ausgangslage, als Beispiel: Es gibt in Österreich beim Bahnstreckennetz noch immer die Direktvergabe. Das bedeutet, wenn man sich regelmäßig überlegt, wie man die Strecken betreibt, schließt man allgemein Anbieter aus, außer sie heißen ÖBB. In Deutschland wurde diese Form der Ausschreibung seit 2002 kaum noch angewandt. Die Direktvergabe wurde durch eine Liberalisierung er-

Abgeordneter Michael Bernhard

setzt, die dazu geführt hat, dass in Summe eine Reduktion der Kosten um 30 Prozent pro Bahnkilometer erreicht wurde, was der Qualität keinen Abbruch getan hat, weil die Nachfrage seit 2002 um 40 Prozent gestiegen ist; das bezieht sich explizit nur auf den Betrieb und nicht auf die Infrastruktur. Wenn man das auf Österreich umlegt, würden wir uns pro Jahr, und das wirklich jedes Jahr, 193 Millionen € Steuergeld sparen.

Meine konkrete Frage lautet daher:

292/M

„Wie beurteilen Sie die möglichen Kostenersparnisse, bedingt durch eine Liberalisierung beziehungsweise durch eine Abkehr von Direktvergaben bei Bestellungen von Schienenkilometern, so wie wir es am deutschen Markt beobachten konnten, wo die Betriebszuschüsse seit dem Zulassen des Wettbewerbs um 30 Prozent zurückgegangen sind, während die Nachfrage um 40 Prozent zunahm?“

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! Das ist ja jetzt fast eine Suggestivfrage, aber da wir diese Frage schon öfters diskutiert haben, versuche ich, sie, so gut ich kann, zu beantworten.

Es gibt natürlich eine Unmenge von Studien. Ihre Studie sagt das; ich habe mir vor Kurzem eine Studie des Instituts für Kommunalwissenschaften in Österreich angeschaut. Wenn man bei einer Studie über die rein betriebswirtschaftliche Frage hinausgeht, dann sieht man, dass die Kosten bei der Ausschreibung insgesamt eine Systemverteuerung von im Schnitt 13,5 Prozent gegenüber der Direktvergabe bewirken; also das kann man auch in die andere Richtung drehen.

Fakten, wenn wir uns mit den Deutschen vergleichen möchten, sind: Die Österreicher fahren mehr mit der Bahn als die Deutschen. Die Deutschen bauen im Schnitt weniger Schienenkilometer aus als wir. Die Fahrkarten in Deutschland sind teurer als bei uns. Unsere Züge sind pünktlicher. Die Schienenmaut ist in Deutschland teurer. Und unsere Züge fahren sogar im Winter im Gegensatz zur Deutschen Bahn, wo das nicht immer der Fall ist, Herr Abgeordneter. Also unser System kann schon Vorteile haben.

Ich meine aber, diese Frage geht über diese konkreten Fakten hinaus; es ist nämlich auch eine Frage der verkehrspolitischen Philosophie und der gesamtwirtschaftspolitischen Philosophie. Ich habe das Gefühl, die, die diese Liberalisierung betreiben, die, die Privatisierung betreiben, haben nicht das Wohl der Passagiere im Auge, haben nicht das Wohl der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Auge, sondern die haben das Wohl einiger weniger im Auge, die mit Transportwirtschaft Geschäfte machen wollen – und sonst niemanden.

Wenn man die Extrembeispiele aus diesen Entwicklungen anschaut, so haben wir auf der einen Seite die Schweiz: gleiches System wie wir – besser. Auf der anderen Seite gibt es das Liberalisierungs- und Privatisierungssystem Großbritanniens. Effekt: 5 Milliarden Pfund Schaden, den der Steuerzahler, die Steuerzahlerin zu zahlen hatte. 5 Milliarden Pfund sind auch in echtem Geld, in Euro, sehr viel.

Präsidentin Doris Bures: Zusatzfrage? – Bitte, Herr Abgeordneter Bernhard.

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Herr Minister, danke für Ihre Antwort. Sie wissen, dass Sie mit Aussagen geantwortet haben, nach denen ich nicht gefragt habe. Ich habe nach Deutschland und nicht nach Großbritannien gefragt; Großbritannien ist tatsächlich ein schlechtes Beispiel.

Abgeordneter Michael Bernhard

Weil Sie die Studie erwähnt haben, die Sie sich angesehen haben: Diese ist meines Wissens knapp 13 Jahre alt; das heißt, wir reden von keiner aktuellen Studie, die die jetzigen Entwicklungen in Deutschland berücksichtigt.

Es gab einen Antrag im Verkehrsausschuss, in dem die NEOS gefordert haben, dass Ihr Haus eine eigene Studie darüber, welche Vorteile es gäbe, beauftragt. Dieser Antrag wurde mit der Begründung, dass es derzeit keine Studie gibt, vertagt, was doch eine sehr seltsame Begründung ist.

Meine konkrete Frage an Sie lautet: Gibt es Ihrerseits Bestrebungen, eine objektive Studie direkt durch Ihr Haus erstellen zu lassen?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! Also die Studie, auf die ich mich jetzt bezogen habe, ist ungefähr ein halbes Jahr alt, ist also eine relativ aktuelle Studie.

Wenn es Bedarf nach mehr Studien gibt, dann verschließe ich mich dem nicht. Studien kann man machen, die Frage ist, ob dabei dann etwas anderes herauskommen wird, was ich zwar bezweifle, aber, wie gesagt, wir können gerne über Studien sprechen.

Präsidentin Doris Bures: Damit gelangen wir zur 6. Anfrage, das ist jene des Herrn Abgeordneten Hagen. – Bitte.

Abgeordneter Christoph Hagen (STRONACH): Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Eine unendliche Geschichte möchte ich hier präsentieren, und zwar betreffend Lkw-Überholverbote.

Meinen ersten Antrag zu diesem Thema habe ich am 21. Oktober 2010 eingebracht, das ist fast sieben Jahre her. – Gut Ding braucht manchmal Weile. Wir werden heute etwas beschließen, dessen Umsetzung auch sehr lange – sechs Jahre – gedauert hat, nämlich dass man nur noch eine Vignette für Fahrzeuge mit Wechselkennzeichen braucht. Jetzt möchte ich Sie hier auffordern, endlich einmal auf die Tube zu drücken. Ich denke, knapp sieben Jahre ist eine lange Zeit, und Sie wissen, Lkw-Überholmanöver sind oft sehr, sehr gefährlich, speziell auf zweispurigen Strecken.

Deshalb stelle ich Ihnen hier folgende Frage:

300/M

„Welche gesetzlichen Maßnahmen wollen Sie setzen, um gefährliche und stauerzeugende Überholmanöver von Lkw („Lkw-Rennen“ beziehungsweise „Brummi-Rennen“) zu unterbinden?“

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! Ich möchte der Ordnung halber zu Beginn einwenden, dass die Vollziehung der Straßenverkehrsordnung beispielsweise Sache der Länder ist und wir da weder Vollzugs- noch Weisungskompetenz haben, aber in unserem Zuständigkeitsbereich haben wir schon ein Bündel an Maßnahmen umgesetzt, die in die Richtung Ihrer Anfrage gehen.

Es gibt seit 2014 ein Fahrverbot für Lkws mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen auf dem äußerst linken Fahrstreifen auf Autobahnen, wenn es drei Fahrstreifen gibt. Für einzelne Autobahnen sind Verordnungen erlassen worden, die aufgrund konkreter Gegebenheiten ein Lkw-Überholverbot normiert haben.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

Ich denke aber, die Lkw-Sicherheit – und es geht ja bei Ihrer Frage hauptsächlich um Sicherheit – umfasst natürlich viel mehr als Überholverbote. Es geht auch um die technische Ausstattung der Lkws, das heißt, die Intensivierung der technischen Kontrollen, fallweise aber auch Überprüfungen anderer Art, etwa ob die Fahrzeit eingehalten wurde et cetera, sind enorm wichtig. Ich denke, auch da sind diese Kontrollen wesentlich und ein gutes Instrument für mehr Sicherheit.

Diese Maßnahmen haben wir aber auch – und das ist, denke ich, bemerkenswert – gemeinsam über die Lkw-Plattform abgestimmt, weil die Zusammenarbeit mit ArbeitnehmerInnen und ArbeitgeberInnen etwas ist, was in diesem Bereich wichtig ist. Darüber hinaus ist das wichtig, was die ASFINAG im Bereich der Verkehrssicherheit tut. Die Hälfte unserer diesjährigen Investitionen gehen in Straßenverkehrssicherheit, insbesondere Tunnelsicherheit.

Man muss gleichzeitig sagen, dass vieles aus dem Bereich Sicherheit auch auf EU-Ebene zu regeln ist; auch da unternehmen wir Anstrengungen.

Ich meine jedoch, eines der wichtigsten Dinge – was schlussendlich auch die Überholvorgänge betrifft – ist ein ausgeruhter Fahrer: Fahrer, die sich konzentrieren können, die nicht so stark belastet sind, sind sichere Fahrer.

Präsidentin Doris Bures: Zusatzfrage? – Bitte, Herr Abgeordneter Hagen.

Abgeordneter Christoph Hagen (STRONACH): Herr Minister, Ihre Vorvorgängerin, nämlich unsere jetzige Nationalratspräsidentin, die damals Verkehrsministerin war, hat in der Fragestunde vom 31. Jänner 2013 – das ist alles dokumentiert (*den Ausdruck eines Stenographischen Protokolls in die Höhe haltend*), auch dieser Bereich ist enthalten – auf meine diesbezügliche Frage gesagt, ein flächendeckendes Überholverbot komme nicht in Frage, aber man werde die Länder auffordern, sogenannte Studien zu übermitteln, damit man sieht, wo die gefährlichen Stellen sind, und dann werde man darauf reagieren. – Das wurde dann auch in den Medien entsprechend angekündigt, und in Vorarlberg, von dort weiß ich es, hat man diese Studie auf der A 14 gemacht.

Jetzt wollte ich Sie fragen, was diese Studien ergeben haben, denn in Vorarlberg ist alles wie gehabt. Es kommt zu extrem gefährlichen Situationen. Die Benutzbarkeit der Rheintal Autobahn wird von Brummirennen so eingeschränkt, dass man teilweise nur noch 80 km/h fahren kann – und es freut sich das Abstandsmessgerät der Polizei, die die Menschen entsprechend bestraft, weil sie gar nicht anders fahren können.

Was tun Sie, um jetzt endlich einmal temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen bei hohem Verkehrsaufkommen auf der Autobahn, wie sie angedacht waren, einzuführen?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Wir sind selbstverständlich mit allen Bundesländern ständig in Kontakt, um gefährliche Situationen entschärfen zu können. Was Sie jetzt angesprochen haben, ist, wie ich finde, besonders interessant. Wir sind technisch wahrscheinlich bald in der Lage, flächendeckend verkehrsbeeinflusste Geschwindigkeitssysteme anbieten zu können. Ich meine, das ist eine Maßnahme, die wahrscheinlich sogar sicherer und sinnvoller ist als ständige Geschwindigkeitsbeschränkungen, die natürlich sehr unflexibel und starr und wahrscheinlich nicht immer die richtige Wahl sind.

Präsidentin Doris Bures: Weitere Zusatzfrage? – Bitte, Frau Abgeordnete Schimanek.

Abgeordnete Carmen Schimanek (FPÖ): Herr Bundesminister! Selbstverständlich sind diese sogenannten Brummirennen sehr gefährlich und für die Pkw-Fahrer oft auch lästig, aber wir wissen auch, dass gerade Lkw-Fahrer oft unter Zeitdruck stehen, weil

Abgeordnete Carmen Schimanek

sie von den Frächtern mehr oder weniger gedrängt werden. Das ist aber nicht der einzige Nachteil für Lkw-Fahrer, es gibt auch noch andere: Einer, den wir hier im Parlament zu reparieren versucht haben, ist die Ungleichbehandlung beziehungsweise Benachteiligung bei der Befristung beziehungsweise der Verlängerung des Führerscheins.

Es gibt da, wie Sie wissen, eine Diskrepanz zwischen den ärztlichen Begutachtungsfristen und der Ausstellung, deshalb haben die Abgeordneten Heinzl, Ottenschläger und Schimanek im Jahr 2015 einen entsprechenden Antrag eingebracht, der dieses Missverhältnis ein bisschen abschwächen soll. Jetzt ist das schon fast zwei Jahre her, aber es ist noch nichts passiert.

Meine Frage: Inwieweit haben Sie sich erkundigt beziehungsweise welche Maßnahmen haben Sie getroffen, dass dieser Antrag auch umgesetzt wird?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Frau Abgeordnete! Ich darf Ihnen berichten, dass ich gestern in Brüssel bei einer Demonstration von Lkw-Fahrern und -Fahrerinnen war, die ihre Situation wirklich drastisch dargestellt haben. Sie arbeiten unter Bedingungen, die wirklich nicht zumutbar sind, sie arbeiten für eine Bezahlung, die nicht zumutbar ist, die Lebensverhältnisse dieser Fahrerinnen und Fahrer sind so, wie man sie sich gar nicht vorstellen kann – wochenlang in Lkws leben –, das ist etwas, denke ich, bezüglich dessen wir gemeinsam der Auffassung sind, dass das ein Ende haben muss.

Ich war auch bei der Verkehrskommissarin und habe mit ihr darüber gesprochen, und wir werden gemeinsam versuchen, diese Missstände mit dem nächsten Straßenverkehrspaket zu beheben und Verbesserungen zu bewirken.

Zu Ihrer konkreten Frage: Wenn es einen Antrag von Ihnen und den Abgeordneten Heinzl und Ottenschläger gibt, werde ich mir diesen jetzt sehr sorgfältig anschauen, und wir werden so schnell wie möglich die Dinge in Bewegung setzen.

Präsidentin Doris Bures: Die 7. Anfrage stellt Herr Abgeordneter Mag. Klug. – Bitte, Herr Abgeordneter.

Abgeordneter Mag. Gerald Klug (SPÖ): Sehr geehrte Frau Präsidentin, guten Morgen! Herr Bundesminister, guten Morgen! Als Abgeordneter, der aus dem Industriebundesland Steiermark kommt, sind mir die aktuellen Entwicklungen in der Industrie natürlich ein Herzensanliegen. Sie, Herr Bundesminister, wissen, dass gerade die Automobilindustrie in unserem gemeinsamen Heimatbundesland derzeit eine sehr rasante Entwicklung hinlegt. In diesen Tagen entstehen im Großraum Graz 8 000 neue Arbeitsplätze. Das ist für den Industriestandort, aber auch für die Arbeitsmarktpolitik, die uns in der Sozialdemokratie ein großes Anliegen ist, von großer Bedeutung.

Meine konkrete Frage lautet daher:

290/M

„Welche Initiativen setzt das BMVIT im Bereich Elektromobilität?“

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! E-Mobilität ist eine der wichtigsten Antworten, wenn man Dekarbonisierung im Straßenverkehr vorantreiben möchte, dementsprechend wichtig ist es, da Akzente zu setzen, und die Akzente sind eigentlich relativ einfach darzustellen.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

E-Mobilität wird dann angenommen werden, wenn sie alltagstauglich ist und wenn sie leistungsfähig ist. – Ich denke, das sind die zwei großen Herausforderungen.

Da setzt unser E-Mobilitätspaket an, in dem es auch darum geht, Alltagstauglichkeit herzustellen. Was heißt Alltagstauglichkeit? – Das heißt einerseits, Reichweiten zu ermöglichen, andererseits aber dort, wo diese Reichweiten noch nicht vorhanden sind, auch Unterstützung zu leisten, also Ladestationen zu fördern: Ladestationen unter anderem im Bereich des hochrangigen Straßennetzes in Form von Schnellladestationen, weil man natürlich, wenn man unterwegs ist und längere Distanzen zurücklegt, laden muss – ich habe auch mit der Verkehrskommissarin über dieses Problem gesprochen, und es wird ein EU-weites Paket für Ladestationen geben, denn es ist nicht so, dass man nur in Österreich mit Elektroautos fährt, sondern man möchte ja auch woanders hinfahren –, dann aber auch die Förderung von Heimpladestationen, denn hauptsächlich wird das Aufladen bei dieser Form von Mobilität zu Hause stattfinden.

Dabei gibt es aber auch noch eine große Herausforderung, das muss man offen sagen, nämlich die Frage, wie man beim mehrgeschoßigen Wohnbau, wo es keine fixen Parkplätze gibt, mit dieser Situation umgeht. Das ist noch nicht ganz gelöst. Man muss auch darüber nachdenken, wie man bei Neu- und Umbauten mit Verkabelungen umgeht, auch da muss mehr geschehen. Das heißt, da sind wir schon gut unterwegs, aber es muss noch mehr passieren.

Was den Kaufpreis betrifft – zweiter Punkt –, haben wir uns entschlossen, eine Förderung beim Neukauf zur Verfügung zu stellen.

Das greift alles recht gut, aber es gibt noch ein drittes Instrument, nämlich gewisse Anreize. Wir haben ein eigenes Nummernschild entwickelt, ein grünes Nummernschild – also weißer Grund, grüne Schrift. Ich habe sehr, sehr viele begeisterte Zuschriften und Fotos nach Ummeldungen bekommen. Diese Nummerntafeln ermöglichen es nun den Gemeinden, den Ländern, Anreize zu setzen (*Präsidentin Bures gibt das Glockenzeichen*), denn jetzt sind die E-Autos leicht erkennbar und es kann kein Missbrauch damit betrieben werden. Also wir sind auf einem guten Weg.

Präsidentin Doris Bures: Zusatzfrage? – Bitte, Herr Abgeordneter Klug.

Abgeordneter Mag. Gerald Klug (SPÖ): Herr Bundesminister, Sie haben ja zu Beginn der Aufwuchsphase dieser neuen Entwicklungen dankenswerterweise viele Stakeholder eingebunden. Können Sie uns einen rudimentären Einblick hinsichtlich der finanziellen Unterfütterung dieser Startphase geben?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! Es werden insgesamt an die 70 Millionen € investiert. Das tun wir gemeinsam, auch mit den Autoverkäufern und -importeuren, da gibt es eine sehr, sehr gute Zusammenarbeit, und ich meine, es ist auch wichtig, dass immer alle Beteiligten mittun.

Die Folge ist, dass jetzt schon 1 500 reine E-Autos neu angemeldet wurden. Das ist meines Erachtens sehr viel, denn es ist ein Plus von 23,6 Prozent gegenüber dem Rekordjahr 2016. Auch die grünen Kennzeichen werden sehr gut angenommen: Es sind jetzt schon fast 2 700 dieser grünen Kennzeichen in Umlauf. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsidentin Doris Bures: Nun gelangen wir zur 8. Anfrage, das ist jene von Frau Abgeordnete Dipl.-Kffr. Pfurtscheller. – Bitte.

Abgeordnete Dipl.-Kffr. (FH) Elisabeth Pfurtscheller (ÖVP): Sehr geehrter Herr Minister, guten Morgen! Herr Minister, für uns Tiroler – Sie haben es vorhin schon ge-

Abgeordnete Dipl.-Kffr. (FH) Elisabeth Pfurtscheller

sagt – ist ja der Brennerbasistunnel das wichtigste Infrastrukturprojekt – nicht nur das teuerste. Die Tiroler Bevölkerung wartet wirklich sehnsüchtig auf eine Entlastung vom Güterverkehr, auf der anderen Seite wissen wir natürlich alle, dass funktionierender Güterverkehr für die Entwicklung Österreichs und der EU wichtig ist – deswegen sind ja auch andere Länder und die EU daran beteiligt.

Einen Teil des Erfolgs des Tunnels wird aber natürlich auch das Funktionieren der Zulaufstrecken ausmachen. Wir wissen, dass in Italien die Projekte sehr gut auf Schiene sind – der Zulauf ist geplant und sollte zeitgerecht zur Verfügung stehen –, in Deutschland stockt es aber aus verschiedenen Gründen leider ein bisschen.

Daher lautet meine Frage:

294/M

„In welcher Form wird sichergestellt, dass bei der Eröffnung des Brennerbasistunnels die Zulaufstrecken auf deutschem Staatsgebiet über die erforderlichen Kapazitäten verfügen?“

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Frau Abgeordnete! Der Brennerbasistunnel ist eines der nicht nur für Österreich, sondern für Europa bedeutendsten Verkehrsprojekte im Bereich der Eisenbahn. Er kostet insgesamt an die 10 Milliarden € – vielleicht etwas mehr –, davon tragen die Italiener etwa die Hälfte und wir etwa die Hälfte, aber die Europäische Union finanziert massiv mit. Wir haben auch die Möglichkeit, mit Zuschlägen auf die Maut eine weitere Mitfinanzierung zu erschließen. Das heißt, die Gesamtkosten für die Republik werden im Rahmen bleiben – das muss man, wie ich meine, zu diesem Thema auch einmal sagen –, und wir sind guten Mutes, dass es mit dieser guten Finanzierung seitens der Europäischen Union auch in der nächsten Periode so weitergehen wird. Es ist eben ein zentrales Projekt und deshalb auch für ganz Europa immens wichtig.

Was die Zulaufstrecken betrifft, so haben wir betreffend die wichtigste Zulaufstrecke, nämlich das Stück Franzensfeste–Waidbruck, das eben dazu da ist, das Neigungsniveau des Tunnels so hinzubringen, dass es eine Hochleistungsstrecke ist, die Zusage der Italiener. Das heißt, das ist in trockenen Tüchern, wenn man das so formulieren darf.

Was die Deutschen betrifft, so sind – wenn man informell mit ihnen spricht – die Zulaufstrecken im Plan. Es gibt jetzt natürlich etwas Wahlkampfgetöse, auch was diese Thematik betrifft, ich gehe aber davon aus, dass es, wenn der Wahlkampf in Deutschland vorbei ist, zu vernünftigen Gesprächen kommen wird. Wir haben die Zusagen seitens der Deutschen, die Deutschen halten sich in der Regel auch an ihre Zusagen, und ich gehe davon aus, dass alles fristgemäß ablaufen und pünktlich geschehen wird.

Darüber hinaus gibt es, das muss man auch sagen, auf der Nordstrecke vom Zeitablauf her nicht so ein Gedränge, weil die Kapazitäten jetzt ohnedies noch länger reichen als im Süden, aber ich bin zuversichtlich, dass das alles gut funktionieren und sich die Situation in Deutschland bei manchen Diskussionsthemen wieder beruhigen wird – es ist ja derzeit nicht nur die Frage der Zulaufstrecken in Diskussion, es gibt ja auch andere Dinge, die wir mit den Deutschen gerade diskutieren, beispielsweise wenn sie sich einbilden, eine diskriminierende Maut zu verlangen.

Präsidentin Doris Bures: Möchten Sie eine Zusatzfrage stellen? – Bitte, Frau Abgeordnete.

Abgeordnete Dipl.-Kffr. (FH) Elisabeth Pfurtscheller

Abgeordnete Dipl.-Kffr. (FH) Elisabeth Pfurtscheller (ÖVP): Noch eine ergänzende Frage: Sie sagen, die Deutschen haben Zusagen getätigt, und Sie gehen auch davon aus, dass sie diese einhalten. – Können Sie mir sagen, ob es ein entsprechendes bilaterales Vertragswerk zwischen Österreich und Deutschland oder zwischen der EU und Deutschland gibt, das das garantiert, oder müssen wir uns da auf mündliche Aussagen verlassen?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Es gibt Absprachen mit den Deutschen, genauso wie es auch Absprachen mit den Italienern gibt, und ich gehe davon aus, dass diese Absprachen, die üblicherweise so getroffen werden, auch halten. Die Deutschen werden zu ihrem Wort stehen.

Präsidentin Doris Bures: Nun gelangen wir zur 9. Anfrage, jener des Herrn Abgeordneten Hafenecker. – Bitte.

Abgeordneter Christian Hafenecker, MA (FPÖ): Herr Bundesminister, ich beziehe mich in meiner Anfrage auf den geplanten Bau der S 34. Sie wissen, das ist schon eine unendliche Geschichte, und wir haben bereits vorgeschlagen, die S 34 in S 43 umzubenennen, so lange diskutiert man schon darüber. Jetzt haben wir allerdings den Medien entnehmen können, dass das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren vor seinem Ende steht, das heißt also, die Einspruchsfrist läuft noch bis Mai. Für uns im Bezirk Lilienfeld, aber auch generell für den niederösterreichischen Zentralraum ist diese Verkehrsrouten natürlich entsprechend wichtig, und wir hoffen auch, dass das Vorhaben relativ bald umgesetzt werden kann.

Interessant ist, dass man im Zuge dieses Entscheidungsfindungsprozesses jetzt die Westvariante gewählt hat, was eigentlich zur Folge hat, dass man einen weiteren Verkehrsknotenpunkt bauen muss, obwohl man bei der Ostvariante die Straße direkt in die A 1 und die S 33 hätte einbinden können – aber gut, man weiß angesichts der Reaktionen der betroffenen SPÖ-Bürgermeister, dass auch innerhalb der SPÖ nicht alles klar ist.

Präsidentin Doris Bures: Herr Abgeordneter, Sie müssen jetzt die Frage formulieren.

Abgeordneter Christian Hafenecker, MA (fortsetzend): Meine Frage an Sie, Herr Bundesminister, lautet folgendermaßen:

Welche Maßnahmen setzen Sie zur raschen Realisierung der S 34 und der B 334?

Die schriftlich eingebrachte Anfrage, 299/M, hat folgenden Wortlaut:

„Welche Maßnahmen setzen Sie zur raschen Realisierung der S 34 (Traisental-Schnellstraße)?“

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! Ich darf nur gleich vorweg eines anmerken: Innerhalb der SPÖ ist immer alles klar; ich gehe also davon aus, dass das dort auch so ist. (*Abg. Kickl: Das werden wir dann bei CETA sehen, ob bei der SPÖ alles klar ist!*)

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

Was Ihre konkrete Frage betrifft: Das UVP-Verfahren ist derzeit im Laufen, wie Sie auch angemerkt haben, die Projektunterlagen werden kundgemacht und liegen auf. Bis 31. Mai ist es möglich, Anmerkungen dazu zu machen: Jeder kann innerhalb dieser Auflagefrist eine schriftliche Stellungnahme an das BMVIT abgeben, und die Parteien können auch schriftliche Einwendungen beim BMVIT erheben. – Das ist der derzeit legal vorgesehene Verfahrensweg.

Wir sind natürlich bemüht, das Verfahren so schnell wie möglich, rasch und effizient abzuschließen. Nach derzeitigem Stand ist der Erlass des UVP-Bescheids für das 1. Quartal 2018 geplant.

Präsidentin Doris Bures: Zusatzfrage? – Bitte, Herr Abgeordneter.

Abgeordneter Christian Hafenecker, MA (FPÖ): Der Bürgermeister von St. Pölten, Herr Stadler, hat ja damit aufhorchen lassen, dass er für die Autobahnen im Bereich des Stadtgebiets von St. Pölten eine 100-km/h-Beschränkung fordert. Es ist so, dass die Freiheitliche Partei das bereits abgelehnt hat.

Meine Frage lautet: Wie stehen Sie zu dieser Geschwindigkeitsbeschränkung? – Das würde ja nur bedeuten, dass ein weiteres Nadelöhr neben Linz und Salzburg geschaffen würde.

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Ich bin in gutem Kontakt mit dem Bürgermeister von St. Pölten; wir haben uns auch über dieses Problem unterhalten. Meine Auffassung ist, dass diese Beschränkungen, sollten sie gewünscht werden, in die Zuständigkeit des Landes Niederösterreich fallen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsidentin Doris Bures: Nun gelangen wir zur 10. Anfrage, das ist jene von Frau Abgeordneter Dr. Lichtenecker. – Bitte.

Abgeordnete Dr. Ruperta Lichtenecker (Grüne): Sehr geehrter Herr Minister! Die kleinen und mittelständischen Unternehmungen sind das Rückgrat der österreichischen Wirtschaft: Mehr als 99,7 Prozent der Unternehmen sind KMUs, und sie sichern 68 Prozent der Arbeitsplätze in Österreich. Sie spielen eine enorm wichtige Rolle, insbesondere in den ländlichen Regionen, agieren oftmals sehr flexibel und innovativ und weitgehend meist auch sehr verantwortungsvoll in ihrer Arbeit, in der Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen. Sie sind jetzt aber natürlich damit konfrontiert, dass es mit dem digitalen Wandel enorme Herausforderungen gibt, deswegen bin ich davon überzeugt, dass es notwendig ist, sie bestmöglich zu unterstützen.

Daher lautet meine Frage:

297/M

„Mit welchen konkreten Maßnahmen werden 2017 und 2018 die kleinen und mittelständischen Unternehmen im Bereich Forschung und Innovation unterstützt, um die Chancen der Digitalisierung verstärkt nutzen zu können?“

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Frau Abgeordnete! Ich darf Ihnen berichten, dass sowohl im laufenden als auch im kommenden Jahr im Bereich der Forschungsförderung für KMUs alle bewährten Formate wieder zur Verfügung stehen, sie konzentrieren sich dabei auch insbesondere auf Digitalisierungsvorhaben. Ich darf noch ergänzen, dass wir mit der Breitbandmilliarde einen Spezialast eröffnet haben, der den Glasfaseranschluss von

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

kleineren und mittleren Unternehmen extra fördert, und zwar bis zur Hälfte der Anschlusskosten. Das ist jetzt neu und, wie ich denke, auch sehr wichtig.

Insgesamt sind im langjährigen Schnitt von allen Unternehmen, die FFG-Förderungen erhalten, 75 Prozent KMUs – das ist meines Erachtens recht viel –, und rund 40 Prozent aller Förderungen entfallen auf diese Unternehmen.

Besonders KMU-orientiert ist das Einsteigerformat Investitionsscheck, bei dem 95 Prozent der teilnehmenden Unternehmen KMUs sind; rund 25 Prozent der Innovations-scheck-Projekte betreffen Projekte zur Digitalisierung. Darüber hinaus bieten das BMVIT und das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft auch ein Programm zur Förderung von Lohnnebenkosten von innovativen Start-ups an, um ihnen die Möglichkeit zu geben, die entsprechenden Personalressourcen aufzubauen. Dafür werden von 2017 bis 2019 insgesamt 100 Millionen € zur Verfügung stehen.

Präsidentin Doris Bures: Wird eine Zusatzfrage gewünscht, Frau Abgeordnete? – Bitte.

Abgeordnete Dr. Ruperta Lichtenecker (Grüne): Im EU-Vorhabensbericht 2017 des Wirtschaftsministeriums wird eine Statistik angeführt, laut der der Beitrag der digitalen Branche zum Bruttoinlandsprodukt sehr gering ist. Wir liegen da auf Platz 25 in der Europäischen Union, was durchaus bemerkenswert ist, und es stellt sich die Frage: Welche konkreten Maßnahmen und Schritte werden seitens Ihres Ministeriums gesetzt, um diesen Anteil am Bruttoinlandsprodukt zu erhöhen und die IKT-Branche entsprechend zu stärken?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Ich habe vor einigen Tagen ein sehr interessantes Gespräch mit OECD-Vertretern geführt, die diese Fragen auch beurteilen, und diese haben einen sehr interessanten Befund geliefert: dass die Frontrunner, die großen, erfolgreichen Unternehmen in Österreich, einen Digitalisierungsgrad aufweisen, der enorm ist, der an der europäischen Spitze liegt, der auch mit jenen, die ganz vorn sind, also Schweden, Finnland und ähnlichen Ländern, mithält, dass aber die kleineren und mittleren Unternehmen in diesem Digitalisierungsbereich noch nicht so gut aufgestellt sind.

Das heißt, da muss man in Zukunft ansetzen und einerseits die, die vorne sind, weiter vorne halten, aber auch gerade bei kleinen und mittleren Unternehmen dafür sorgen, dass noch mehr Möglichkeiten vorhanden sind, dass es noch besser gehen kann, und auch in diesem Bereich wahrscheinlich spezielle Forschungsunterstützungsprogramme entwickeln, weil auch die Forschung in kleinen und mittleren Unternehmen anders strukturiert ist als in großen Unternehmen. Da ist meines Erachtens anzusetzen.

Präsidentin Doris Bures: Weitere Zusatzfrage? – Bitte, Frau Abgeordnete Gamon.

Abgeordnete Claudia Angela Gamon, MSc (WU) (NEOS): Die Evaluierung der Forschungsprämie hat ja gezeigt, dass sie schon eine Wirkung hat, aber nicht unbedingt zielgerichtet den F&E-Anteil von Unternehmen erhöht.

Wäre es denkbar, dass die Erhöhung der Forschungsprämie klar an zusätzliche und neue F&E-Tätigkeiten der Unternehmen gekoppelt werden kann, damit gerade KMUs, die ja auch an der Spitze der digitalen Innovation in Österreich stehen, noch zusätzliche und besondere Unterstützung erfahren?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank für diese Frage, Frau Abgeordnete! Ich habe gerade in der Beantwortung

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

der vorherigen Frage den Befund, der mir mitgeteilt wurde, festgehalten, dass es im Bereich der KMUs bei Digitalisierung einen gewissen Nachholbedarf gibt und die großen Technologieunternehmen eigentlich unsere Frontrunner sind, und diese profitieren auch massiv von der Forschungsprämie. Es ist nachweisbar, dass mehrere Produktionen, beispielsweise jene von MAN-Elektro-Lkws, auch aufgrund dieser Forschungsprämie nach Österreich gekommen sind; das heißt, da scheint es gut zu funktionieren.

Um diese Frage aber noch einmal zu beantworten: Im Bereich der KMUs, glaube ich, haben wir noch Nachholbedarf, da müssen wir wahrscheinlich auch bei der Forschungsprämie nachschärfen.

Präsidentin Doris Bures: Weitere Zusatzfrage? – Bitte, Frau Abgeordnete Yilmaz.

Abgeordnete Nurten Yilmaz (SPÖ): Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Welche Budgetmittel stehen für die Förderung der Digitalisierung von Klein- und Mittelbetrieben in Ihrem Ressort jährlich zur Verfügung?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank für diese Frage, Frau Abgeordnete! 2016 belief sich die Projektförderung der FFG auf 614,8 Millionen €, der Anteil von IKT- und F&E-Projekten umfasste dabei 32,4 Prozent, das sind 199,02 Millionen € – ohne den Bereich Produktionstechnologien, der ebenfalls einen relativ starken IKT-Bezug aufweist; das wären noch einmal 19,3 Prozent oder 118,7 Millionen €. Davon waren 76,2 Prozent aller Unternehmen, die etwas erhalten haben, KMUs.

Zukünftig soll der Elektroniksektor noch weiter massiv gefördert werden, mit dem Projekt Silicon Austria, da kommen zusätzlich 110 Millionen € dazu; und mit dem Förderprogramm Breitband Austria 2020 stellt das BMVIT insgesamt 1 Milliarde € für Breitband, was die Basis für Digitalisierung ist, zur Verfügung.

Präsidentin Doris Bures: Weitere Zusatzfrage? – Bitte, Herr Abgeordneter Dipl.-Ing. Strasser.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Georg Strasser (ÖVP): Frau Präsidentin! Geschätzter Herr Bundesminister! Man kennt aus verschiedenen Ländern, auch in der Europäischen Union, eine Kluft zwischen Stadt und Land. Aus diesem Grund ist Bundesminister Rupprechter dabei, einen Masterplan für den ländlichen Raum zu entwickeln, in dem es darum geht, dass man Wirtschaftskraft und Kaufkraft entwickelt, damit der ländliche Raum ein attraktiver Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsraum bleibt.

Meine konkrete Frage: Welche Maßnahmen setzen Sie in Ihrem Ressort, damit innovative Unternehmen gute Bedingungen vorfinden, um im ländlichen Raum Forschung und Entwicklung zu betreiben?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! Das ist in einer Minute etwas schwer zu beantworten, aber die Schlagworte sind klar: einerseits die Forschungsförderung für kleine und mittlere Unternehmen, andererseits die Rahmenbedingungen herzustellen, wobei das Wichtigste die Möglichkeit ist, Breitbandanschluss zu bekommen; das heißt, Breitband auch dort, wo kommerzielle Anbieter sonst nicht hingehen würden, beispielsweise in Hasendorf. (Abg. **Hafenecker:** Das kommt jetzt!) – Das kommt jetzt in Hasendorf, genau. (Abg. **Hafenecker:** ... hat gesagt, nur wegen der ÖVP!) – Nicht nur wegen der ÖVP!

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

Das sind die Dinge, die wichtig sind. Man hat gerade gesehen, dass Breitbandanschluss im ländlichen Raum dafür sorgt, dass Hochtechnologieunternehmen, auch ganz kleine, dort bleiben; diese müssten sonst weggehen. Ich denke, das sind ganz wichtige Beiträge.

Ein weiterer wichtiger Beitrag ist natürlich auch der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum, Mikroverkehrssysteme, damit auch da gute Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Das sind die beiden Hauptachsen meines Ministeriums in diesem Bereich, und ich arbeite da mit Kollegen Ruppreecher wie üblich sehr gut zusammen.

Präsidentin Doris Bures: Damit gelangen wir zur 11. Anfrage, das ist jene des Herrn Abgeordneten Kucher. – Bitte.

Abgeordneter Philip Kucher (SPÖ): Guten Morgen, Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Ich freue mich über den erfolgreichen Breitbandausbau in Hasendorf, diesen haben wir ja auch hier lange diskutiert.

Ich darf zum Start-up-Paket der Bundesregierung kommen, durch das vor allem die Zahl der Neugründungen erhöht werden soll und auch neue Arbeitsplätze geschaffen werden sollen.

Meine Frage lautet:

291/M

„Was ist der Status der Umsetzung des Startup Pakets der Bundesregierung?“

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! Das Start-up-Paket der Bundesregierung vom Juli 2016 umfasst Maßnahmen in der Höhe von 185 Millionen €. Die Ziele sind mehr Gründungen, insbesondere im Hightechbereich, Start-ups sollen gefördert und die Gründung erleichtert werden. Es soll mehr Beschäftigung geben, und Österreich soll der Innovation Leader in diesem Bereich werden. Diese Maßnahmen werden konsequent umgesetzt.

Es gibt auch Kooperationen mit dem Wissenschaftsministerium, in denen wir gemeinsam Lohnnebenkosten für innovative Start-ups fördern; dafür gibt es über 100 Millionen € für drei Jahre. Da sind – und das, muss man sagen, ist ein großer Erfolg – seit 1. Jänner 2017 schon 230 Anträge eingegangen, und erwartet wird, dass bis zu 1 200 Start-ups das in Anspruch nehmen.

Ein weiteres Ziel ist die Stärkung der Seed-Finanzierung, wieder gemeinsam mit dem Wissenschaftsministerium, seit Jahren die Basis für erste Finanzierungsrunden von Hightech-Start-ups. Bei diesem Budget kam es zu einer Aufstockung um 20 Millionen € von 2016 bis 2018, und 5 Millionen € wurden bereits im November 2016 zugesprochen. Das heißt, wir sind da auf einem sehr, sehr guten Weg. *(Beifall der Abgeordneten Heinzl und Jarolim.)*

Präsidentin Doris Bures: Zusatzfrage? – Bitte, Herr Abgeordneter Kucher.

Abgeordneter Philip Kucher (SPÖ): Ich wollte kurz nachfragen, weil Sie jetzt angesprochen haben, dass mehrere Ressorts damit befasst sind: Wie groß ist der Anteil des BMVIT, der da ausgeschüttet wird?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried**Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried:**

Der Anteil des BMVIT ist da ein ganz wesentlicher und macht den Hauptanteil bei diesen Förderungen aus.

Präsidentin Doris Bures: Damit kommen wir zur 12. Anfrage, jener der Frau Abgeordneten Himmelbauer. – Bitte.

Abgeordnete Eva-Maria Himmelbauer, BSc (ÖVP): Frau Präsidentin! Herr Minister! Ich glaube, wir sind uns einig, wenn es darum geht, dass die Versorgung mit Breitband in unserem Land so selbstverständlich sein sollte wie jene mit Wasser, Strom und Gas. Mit der Breitbandmilliarde und dem Breitbandförderprogramm hat gerade die Bundesregierung auch ein Programm vorgelegt, um den Ausbau von leistungsfähigem Internet voranzutreiben.

Wir, der Nationalrat, haben Sie im Oktober 2016 damit beauftragt, die erste Phase dieses Programms zu evaluieren und dem Nationalrat einen Bericht vorzulegen, weil wir auch sehen, dass – und das ist in einer ersten Phase eines solchen Programms ganz normal – natürlich noch Nachschärfungen notwendig sind. Besonders wichtig ist uns, dass jene Regionen gefördert werden, die noch unterversorgt sind, aber gleichermaßen, und das haben Sie auch schon angesprochen, Standorte wie Bildungseinrichtungen, Unternehmen, Krankenhäuser ...

Präsidentin Doris Bures: Sie müssen jetzt bitte die Frage formulieren, Frau Abgeordnete.

Abgeordnete Eva-Maria Himmelbauer, BSc (fortsetzend): Sehr gerne. Zu dieser Evaluierung möchte ich nach einer Zwischenbilanz fragen:

295/M

„Wie hat sich durch die Förderungen im Rahmen des Programmes BBA2020 die Versorgung mit High-Speed-Internet aufgeschlüsselt auf Regionen verändert?“

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried:

Vielen Dank, Frau Abgeordnete! Um die Frage zu beantworten: In den bisherigen Ausschreibungen gab es Förderzusagen für 286 Projekte in 702 Gemeinden im Ausmaß von 204 Millionen €. Damit wird die Internetverbindung von rund 557 000 der rund 1,9 Millionen unterversorgten Wohnsitze verbessert.

Eine regionale Aufschlüsselung der Förderungen ist naturgemäß etwas schwierig, weil es eine unglaublich große Datenmenge ist, aber dafür steht der Breitbandatlas zur Verfügung. Dieser Breitbandatlas zeigt, wo die Aufschlüsselung wie weit ist. Wir möchten diesen Atlas aber verbessern, es gibt da einige Schwächen, die wir korrigieren werden, wodurch es dann zu einer noch besseren Darstellung kommt.

Im Übrigen bin ich wirklich dankbar für den Auftrag, diese Initiative zu evaluieren, denn natürlich ist es so, wie Sie gesagt haben: Man beginnt etwas, hat einmal eine Idee, die gut ist, aber es gibt immer wieder Dinge, die man verbessern kann. Diese Evaluierung läuft, es sind externe Gutachter, die das machen, und die Evaluierung wird zeitgerecht abgeschlossen werden. Der Bericht über diese Evaluierung wird dem Parlament bis spätestens Ende Juni übermittelt.

Präsidentin Doris Bures: Zusatzfrage? – Bitte, Frau Abgeordnete Himmelbauer.

Abgeordnete Eva-Maria Himmelbauer, BSc (ÖVP): Aus ÖVP-Sicht ist natürlich weiterhin an der technologieneutralen Ausschreibung und Förderung festzuhalten, strit-

Abgeordnete Eva-Maria Himmelbauer, BSc

tig ist aber durchaus das Thema der Höhe der geförderten Bandbreite von 30 Mbit, vor allem im Hinblick auf zukunftsfähige Netze und auch zukünftigen Bedarf.

Meine Frage diesbezüglich: Erachten Sie das Förderkriterium von einer Mindestbandbreite von 30 Mbit im Hinblick auf die voranschreitende Digitalisierung für sinnvoll?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielen Dank auch für diese Frage! Ich würde Sie bitten, diese Frage dann beantworten zu dürfen, wenn die Evaluierung abgeschlossen ist, denn es ist auch Sinn der Evaluierung, das zu hinterfragen. Ich würde jetzt abwarten, was sich daraus im Hinblick auf dieses Thema ergibt, und diese Frage dann so beantworten, wie es das Evaluierungsergebnis zeigen wird.

Präsidentin Doris Bures: Weitere Zusatzfrage? – Bitte, Herr Klubobmann Ing. Lugar.

Abgeordneter Ing. Robert Lugar (STRONACH): Herr Minister! Diese Breitbandmilliarde ist ja im Kern eine Sonderförderung für die Telekom, mit der zu jedem Haus um Millionen von Euro ein Glasfaserkabel gelegt wird. Wir haben gehört, es wurden schon 200 Millionen € von dieser Milliarde ausgegeben, um der Telekom die Möglichkeit zu geben, in Zukunft andere Anbieter zu unterbieten.

Das heißt, der Steuerzahler muss da eine Wettbewerbsverzerrung mitfinanzieren, obwohl im Moment jeder Haushalt mit Internet versorgt werden könnte – mit schnellem Internet über Satellit. Das ist schon ab 20 € im Monat zu haben, aber nein, die Regierung verwendet das Steuergeld, um die Telekom zu fördern, um den Kabelausbau zu fördern, obwohl man weiß, dass es bessere Maßnahmen geben würde, obwohl man weiß, dass damit Steuergeld vernichtet wird.

Wie stehen Sie dazu, dass Steuergeld dazu missbraucht wird, um für die Telekom eine Sonderförderung, eine wettbewerbsverzerrende Sonderförderung, zu gestalten?

Präsidentin Doris Bures: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Herr Abgeordneter, vielen Dank für diese Frage, ich muss nur vermuten, dass Sie da etwas falsch informiert sind. Frau Abgeordnete Himmelbauer hat gerade die Technologieneutralität angesprochen, die bei diesem Programm natürlich immens wichtig ist. Das heißt, es gibt keine Förderung für irgendein Unternehmen, sondern diese Förderung bekommt jeder, der baut. Jeder, der baut, bekommt diese Förderung, egal, wer es ist. Ihre Informationen sind falsch, Herr Abgeordneter! (*Abg. Auer: Wie immer!*)

Präsidentin Doris Bures: Da alle Anfragen zum Aufruf gelangt sind, erkläre ich die Fragestunde für beendet.

Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Bundesminister. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Einlauf und Zuweisungen

Präsidentin Doris Bures: Hinsichtlich der eingelangten Verhandlungsgegenstände und deren Zuweisungen verweise ich gemäß § 23 Abs. 4 der Geschäftsordnung auf die im Sitzungssaal verteilte Mitteilung.

Die schriftliche Mitteilung hat folgenden Wortlaut:

A. Eingelangte Verhandlungsgegenstände:

Schriftliche Anfragen: 12787/J bis 12810/J

Präsidentin Doris Bures**B. Zuweisungen:**

1. Zuweisungen seit der letzten Sitzung gemäß §§ 31d Abs. 5a, 32a Abs. 4, 74d Abs. 2, 74f Abs. 3, 80 Abs. 1, 100 Abs. 4, 100b Abs. 1 und 100c Abs. 1:

Budgetausschuss:

Bericht des Bundesministers für Finanzen gemäß § 4a Zahlungsbilanzstabilisierungsgesetz über die im 1. Quartal 2017 ergriffenen Maßnahmen (Vorlage 132 BA)

Bericht des Bundesministers für Finanzen gemäß Art. 50c Abs. 3 B-VG iVm § 6 der Anlage 2 zum GOG (ESM-Informationsordnung) über die im Rahmen des Europäischen Stabilitätsmechanismus getroffenen Maßnahmen im 1. Quartal 2017 (Vorlage 133 BA)

Bericht des Bundesministers für Finanzen gemäß § 54 Abs. 12 und § 60 Abs. 3 BHG 2013 über die Genehmigung von Mittelverwendungsüberschreitungen (MVÜ) sowie über zugestimmte Vorbelastungen im 1. Quartal 2017 (Vorlage 134 BA)

2. Zuweisungen in dieser Sitzung:**zur Vorberatung:****Ausschuss für Arbeit und Soziales:**

Sozialversicherungs-Zuordnungsgesetz – SV-ZG (1613 d.B.)

Ausschuss für innere Angelegenheiten:

Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die internationale polizeiliche Kooperation (Polizeikooperationsgesetz – PolKG) geändert wird (1612 d.B.)

Umweltausschuss:

Bundesgesetz, mit dem das Abfallwirtschaftsgesetz 2002 geändert wird (AWG-Novelle Seveso III) (1615 d.B.)

Ausschuss für Wirtschaft und Industrie:

Bundesgesetz, mit dem das Maß- und Eichgesetz geändert wird (1611 d.B.)

Behandlung der Tagesordnung

Präsidentin Doris Bures: Es ist vorgeschlagen, die Debatte über die Punkte 2 und 3 sowie 4 bis 6 der Tagesordnung jeweils zusammenzufassen.

Wird dagegen ein Einwand erhoben? – Das ist nicht der Fall.

Wir gehen in die Tagesordnung ein.

Redezeitbeschränkung

Präsidentin Doris Bures: Zwischen den Mitgliedern der Präsidialkonferenz wurde Konsens über die Dauer der Debatten erzielt. Gemäß § 57 Abs. 3 Z 2 der Geschäftsordnung wurde eine Tagesblockzeit von 3,5 „Wiener Stunden“ vereinbart, sodass sich folgende Redezeiten ergeben: SPÖ und ÖVP je 47, FPÖ 44, Grüne 37 sowie NEOS und STRONACH je 19 Minuten. Gemäß § 57 Abs. 7 der Geschäftsordnung beträgt die Redezeit für die gesamte Dauer der Tagesordnung von jenen Abgeordneten, die

Präsidentin Doris Bures

keinem Klub angehören, je 10 Minuten. Darüber hinaus wird deren Redezeit auf 5 Minuten je Debatte beschränkt.

Wir kommen sogleich zur **Abstimmung** über die eben dargestellten Redezeiten.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Vorschlag zustimmen, das auch mit einem Zeichen zu bekunden. – Das ist **einstimmig angenommen**.

1. Punkt**Erste Lesung: Volksbegehren „Gegen TTIP / CETA“ (1608 d.B.)**

Präsidentin Doris Bures: Wir gelangen zum 1. Punkt der Tagesordnung.

Wir gehen in die Debatte ein.

Als Erster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Wittmann. – Bitte, Herr Abgeordneter.

10.15

Abgeordneter Dr. Peter Wittmann (SPÖ): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Hohes Haus! Zunächst ist festzuhalten, dass dieses Volksbegehren eines der erfolgreichsten war, nämlich an elfter Stelle aller Volksbegehren, die durchgeführt wurden, liegt. 563 000 Stimmen sind abgegeben worden, und das zeigt, dass hinsichtlich dieses Abkommens große Sorge innerhalb der Bevölkerung herrscht. Wir werden dieses Volksbegehren im Verfassungsausschuss behandeln und ihm auch die notwendige Aufmerksamkeit widmen. (*Abg. Kickl: Was heißt das konkret?*)

Es ist zunächst von der Geschäftsordnung folgender Rahmen vorgegeben: Wir müssen die Verhandlungen bis zum 26. Mai 2017 aufnehmen. Die Frist für die Berichterstattung ab diesem Zeitpunkt beträgt fünf Monate, das heißt, dass wir im Oktober diese Arbeit erledigt haben müssen. Es ist vorgesehen, zumindest vier Ausschusstage darauf zu verwenden, sodass wir für die Behandlung jedes Kapitels, das wir entscheiden, in Angriff zu nehmen, auch ausreichend Zeit haben.

Es werden die rechtliche Grundlage, die Frage der Standards, des Verbraucherschutzes, der Handelshemmnisse, der Lebensmittelsicherheit, der Nachhaltigkeit, der öffentlichen Dienstleistungen geprüft. Jedes dieser Kapitel wird extra besprochen, natürlich auch die Themen Investitionsschutz und wirtschaftliche Folgenabschätzungen.

Wir haben uns auch damit auseinanderzusetzen, dass das vorläufige Inkrafttreten des CETA-Abkommens ganz massiv eingeschränkt wurde, indem das deutsche Bundesverfassungsgericht erklärt hat, dass jeder einzelne Mitgliedstaat für die gesamten 27 Staaten ein Veto einlegen kann; zumindest hat Deutschland das für sich in Anspruch genommen. Daher ist davon auszugehen, dass es auch für alle anderen Mitgliedstaaten anzuwenden ist.

Es ist natürlich auch eine ganz große und strittige Frage, auch unter Juristen, ob der Investitionsschutz, wie er vorgesehen ist, nicht eine Abkehr vom Justizmonopol des Staates ist. Das wird man auch sehr kritisch hinterfragen müssen. Wir werden uns mit all den kritischen Fragen, die in dieser Diskussion aufgetaucht sind, intensiv auseinandersetzen, und ich glaube, dass wir zu einer guten Lösung kommen werden.

Ich darf aber noch erwähnen, dass bei der Unterzeichnung des vorläufigen Inkrafttretens vereinbart wurde, auch aufgrund eines ganz massiven Einwirkens Österreichs, dass noch einige Vorhaben ergänzt und weiter ausgeführt werden müssen. Ich darf diese in Erinnerung rufen: der multilaterale Investitionsgerichtshof, die Erstellung eines

Abgeordneter Dr. Peter Wittmann

Verhaltenskodex für Richter, die Erstellung eines Vergütungsschemas für Richter, ein objektives Auswahlverfahren für Richter, die regelmäßige Überprüfung der Pflichten gegenüber Investoren, die Verringerung der Prozesskosten und die Einführung eines Sanktionsmechanismus. Auch das wird Thema dieses Ausschusses sein, und ich selbst habe ganz kritische Anmerkungen zum Thema Investitionsschutz, und auch dieses Thema werden wir eindringlich behandeln.

Ganz herzlich möchte ich zum Abschluss auch die Initiatoren des Volksbegehrens bei uns auf der Galerie begrüßen und kann ihnen versprechen, dass wir dieses Thema mit der gebotenen Ernsthaftigkeit behandeln werden. *(Beifall bei der SPÖ. – Abg. Kickl: Das ist ja wohl das Mindeste! – Ruf bei der SPÖ: So stelle ich mir eine Erstrede vor! – Heiterkeit bei der SPÖ.)*

10.19

Präsidentin Doris Bures: Als Nächste zu Wort gelangt Frau Abgeordnete Dr. Winzig. – Bitte.

10.19

Abgeordnete Dr. Angelika Winzig (ÖVP): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Ich bin froh darüber, dass wir heute dieses Volksbegehren hier im Hohen Haus diskutieren, denn das gibt mir auch die Möglichkeit, Aufklärungsarbeit zu leisten.

Da ich leider nicht über die finanziellen Mittel eines riesigen Handelskonzerns, eines großen Medienhauses oder der linken NGOs verfüge, um groß angelegte Kampagnen zu starten und durchzuführen, nutze ich heute die Gelegenheit, um über Fakten zu berichten, denn der Informationsbedarf in der Bevölkerung – das hat mein Vorredner schon angeschnitten – ist groß, wenn selbst der Initiator des Volksbegehrens, SPÖ-Bürgermeister Thumpser, sagt, dass er nur acht Seiten von CETA gelesen hat.

Ich glaube schon, dass unsere Bürgerinnen und Bürger das Recht haben, auch eine sachliche Information zu erhalten. *(Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der NEOS.)*

Wenn der „Standard“ „USA holen TTIP aus dem Gefrierschrank“ titelt, sage ich: Allein mir fehlt der Glaube, gerade jetzt angesichts der Trump'schen Handelspolitik mit den Sonderzöllen für Kanada.

Darum möchte ich mich auch auf die Eckpunkte von CETA beschränken. Die jüngsten Studien – egal, ob vom WIFO oder von der JKU – bestätigen, dass CETA für Österreich, aber auch für die Europäische Union ein hervorragendes Abkommen ist.

Es enthält das right to regulate, also die Regulierungshoheit der Nationalstaaten. CETA untergräbt auch nicht das Vorsorgeprinzip. Das ist in Artikel 191 des Lissabon-Vertrages geregelt und kann durch einen völkerrechtlichen Vertrag nicht abgeschafft werden. Ganz im Gegenteil: CETA sieht sogar die Anwendung des Vorsorgeprinzips de facto vor. *(Zwischenruf des Abg. Pirkhuber.)* Auch Kanada selbst wendet in vielen Fällen das Vorsorgeprinzip an.

Zu den öffentlichen Dienstleistungen: Die EU und Kanada bekräftigen und erkennen das Recht der Nationalstaaten zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen an, ob im Bereich Bildung, Gesundheit, Soziales, aber auch Daseinsvorsorge.

In CETA wurde erstmals ein Investitionsschutz neu angedacht, auch dank unseres Herrn Vizekanzlers, der sich sehr dafür eingesetzt hat. Die Regierung kann Gesetze ändern, auch wenn sie sich negativ auf die Gewinnerwartungen von Unternehmen auswirken.

Abgeordnete Dr. Angelika Winzig

Etwas muss allerdings festgestellt sein: Bei Enteignungen gelten die gleichen Rechte wie für Inländer.

Weiters sieht CETA die Errichtung eines unabhängigen, überparteilichen und ständigen Investitionsgerichtshofes vor, und es ist das erste Abkommen, das wir in dieser Form mit einer Berufungsinanz abschließen.

Auch im Umweltbereich verpflichtet CETA zu hohen Standards und zur Umsetzung des Pariser Klimaabkommens. Abgesehen davon wissen wir auch, dass Kanada in vielen Bereichen höhere Umweltstandards hat als wir.

Bei den Arbeitnehmerschutzrechten hat Kanada bereits sieben der acht ILO-Übereinkommen ratifiziert, und das letzte ist gerade im Ratifizierungsverfahren.

Zum Schluss die Besonderheit: Kanada hat seinen öffentlichen Beschaffungsmarkt bis zur kommunalen Ebene geöffnet, wie das noch nie zuvor in einem kanadischen Abkommen erfolgt ist.

Es freut mich, dass diese Argumente durch eine aktuelle Studie der Linzer Kepler-Uni bestätigt werden. Universitätsprofessor Dr. Friedrich Schneider bekräftigt auch, dass CETA mittelfristig nennenswerten Wohlstand für Österreich bringen wird, weil eindeutig die KMUs profitieren werden, denn eine weitere Erschließung des kanadischen Marktes durch KMUs wäre ohne CETA zu teuer und zu kompliziert.

Ich bin auch froh, wenn CETA in Kürze in die vorläufige Anwendung kommt, denn dann werden auch die letzten Kritiker erkennen, dass CETA viele positive Auswirkungen für Österreich hat, und es werden auch die linken NGOs ihre Weltuntergangsszenarien ad acta legen müssen.

Am 30. April ist der Tag der Arbeitgeber. Ich möchte mich bei allen exportorientierten Unternehmerinnen und Unternehmern ganz herzlich für ihre Leistungen bedanken, denn sie sichern unsere 60-prozentige Exportquote, und damit unsere Arbeitsplätze und unseren Wohlstand.

Ich kann Ihnen versichern: Die ÖVP und auch unsere Außenwirtschaftsorganisationen werden sich weiterhin kräftig für Ihre Exportaktivitäten einsetzen. *(Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der NEOS.)*

10.24

Präsidentin Doris Bures: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Im Rahmen des Girls' Day sind sehr viele junge Frauen heute im Parlament, um sich unseren Arbeitsplatz anzusehen. – Ich begrüße sie auf das Allerherzlichste hier! *(Allgemeiner Beifall.)*

Nächster Redner: Herr Abgeordneter Dr. Kassegger. – Bitte.

10.24

Abgeordneter MMMag. Dr. Axel Kassegger (FPÖ): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Hohes Haus! Bevor ich mit meiner Rede beginne, ist es mir eine Freude, eine große Abordnung des RFJ aus dem schönen Land Oberösterreich, nämlich des RFJ Wels, sehr herzlich begrüßen zu dürfen. Herzlich willkommen hier im Hohen Haus! *(Allgemeiner Beifall.)*

563 000 Österreicherinnen und Österreicher haben das Volksbegehren gegen TTIP und CETA unterschrieben. Daran erkennt man, wie groß die Sorge der Österreicherinnen und Österreicher betreffend dieses Thema ist, wie groß auch der Aufklärungsbedarf ist und wie gering die Transparenz im bisherigen Prozess sowohl betreffend CETA als auch TTIP war. – Wir Freiheitliche nehmen diese 563 000 Stimmen aus dem Volk sehr, sehr ernst. Wir sind auch den Initiatoren dieses Volksbegehrens dankbar, weil jetzt ein Prozess in Gang gesetzt wird, der genau diese Voraussetzun-

Abgeordneter MMMag. Dr. Axel Kassegger

gen erfüllt beziehungsweise das erfüllt, was wir fordern, nämlich Transparenz und inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Thema über parlamentarische Prozesse, und zwar nicht hinter verschlossenen Türen unter Ausschluss der Öffentlichkeit, sondern in der Öffentlichkeit, und das ist gut so. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Diese beiden Abkommen werden immer als – unter Anführungszeichen – „Freihandelsabkommen“ mit dem Beisatz verkauft: Freihandel ist etwas Wichtiges, insbesondere für eine kleine Volkswirtschaft wie Österreich. – Dem kann man uneingeschränkt zustimmen. Das Problem, das wir bei beiden Abkommen haben, ist allerdings, dass Freihandel draufsteht, dass aber viele Dinge drinnen sind, die mit Freihandel eben nichts zu tun haben. Es sind viele Dinge in dieser Mogelpackung, die mit Freihandel nichts zu tun haben und die wir ablehnen.

Ich beginne mit dem ersten Punkt, nämlich mit den Schiedsgerichten. Die privaten Schiedsgerichte sind mit Investitionsschutzverfahren befasst, und wir lehnen sie ab, weil wir der Meinung sind, dass wir zum einen ein ausreichend entwickeltes Rechtssystem haben und dass zum anderen die Schiedsgerichte, so wie sie ausgestaltet sind, nämlich dass schon einmal enorme Grundgebühren zu entrichten sind, genau diejenigen von der Durchsetzung des Rechts abhalten, die eben nicht die finanziellen Mittel haben. Wenn ich in diesem Zusammenhang von finanziellen Mitteln spreche, dann spreche ich nicht von ein paar Tausend Euro, sondern von Hunderttausenden beziehungsweise Millionen Euro. – Das heißt, es werden damit ganz eindeutig große Konzerne bevorzugt, die eben die entsprechenden Mittel haben. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Außerdem verkauft man uns unter Freihandel auch solche Feinheiten wie regulatory issues, den Regulierungsrat; die Amerikaner verstehen darunter – ich zitiere –: eine Form der Beschlussfassung, die unterhalb der Parlamente erfolgt.

Das ist ein integrativer Bestandteil dieser Vertragsvereinbarung. Was heißt das konkret? – Das heißt nicht mehr und nicht weniger, als dass Gesetzesvorhaben vor den Regierungen beziehungsweise dem Europäischen Parlament vorab Lobbyistengruppen vorzulegen sind, damit die das prüfen oder ändern können et cetera. – Das lehnen wir ab, das entspricht überhaupt nicht unserem Zugang! *(Beifall bei der FPÖ.)*

Eine weitere ganz gefährliche Klausel, die eher der angloamerikanischen Rechtsphilosophie entspricht, ist jene, dass es sich bei diesen Abkommen beziehungsweise zumindest bei TTIP um ein sogenanntes living agreement, ein lebendes Abkommen, handelt. Das widerspricht unserem mitteleuropäischen Zugang, wonach die Parlamente beziehungsweise die entsprechenden gesetzgebenden Körperschaften Gesetze beschließen und diese dann umgesetzt werden.

Wir kennen das Legalitätsprinzip, das heißt: Umsetzung nur im Rahmen der Gesetze. Was aber ist dieses living agreement? – Das heißt, dass TTIP und CETA nur den groben Rahmen vorgeben und innerhalb dieses Rahmens dann eigene Kommissionen, die natürlich aus Beamten, Lobbyisten et cetera bestehen, diesen Rahmen näher definieren. Was heißt näher definieren ganz konkret? – Wenn darin irgendwelche Richtlinien oder Höchstsätze et cetera enthalten sind, dann können diese mehr oder weniger beliebig abgeändert werden, und zwar völlig vorbei an einer parlamentarischen Kontrolle und im Wesentlichen vorbei an der Kontrolle der Bevölkerung. – All das soll uns unter dem Titel Freihandelsabkommen verkauft werden, und das lehnen wir ab. Das ist nicht in Ordnung!

Ferner gibt es noch solche Feinheiten wie die Stillstandsklausel und die Sperrklinkenklausel. Man sieht also, dass in diesen Vertragswerken der Hund sozusagen im Detail begraben liegt. Deshalb müssen wir ganz vorsichtig sein, aufpassen und alles daran setzen, diese nachträglichen Regelungen herauszuverhandeln, andernfalls kann es seitens der Freiheitlichen keinesfalls eine Zustimmung geben.

Abgeordneter MMMag. Dr. Axel Kassegger

Kurz noch ein Wort zum Verhalten der SPÖ und von Bundeskanzler Kern: Mich wundert auch, dass das Thema den Herrn Bundeskanzler offensichtlich nicht so interessiert, dass er hier heute im Hinblick auf ein Volksbegehren, das 560 000 Österreicherinnen und Österreicher unterzeichnet haben, anwesend ist! (*Abg. Schieder: Und wo ist Strache? – Abg. Wittmann: Kickl ist auch nicht da!*) – Kickl war gerade da, ich weiß nicht, wo Herbert jetzt gerade ist! (*Abg. Wittmann: Kickl interessiert das offenbar auch nicht!*) Es ist allerdings doch Herr Mag. Kern Bundeskanzler und hier prioritär Angesprochener! (*Abg. Schieder: Strache ist aber schon Parlamentarier?!*)

Kurz zum Verhalten der SPÖ, die CETA und TTIP anfänglich sehr kritisch beziehungsweise sogar ablehnend gegenüberstand. (*Rufe und Gegenrufe zwischen Abgeordneten von SPÖ und FPÖ.*) Ich korrigiere mich: Die SPÖ war anfänglich vorbehaltlos mehr oder weniger für TTIP und CETA. Bundeskanzler Kern hat aber in der Zwischenzeit entdeckt, dass man es auch gut darstellen kann, wenn man ein bisschen kritisch auftritt. Er hat dann – wir erinnern uns – vor ein paar Monaten hier sehr kritisch agiert, allerdings leider nur hier in Österreich, auf internationaler Ebene, wo er die Gelegenheit gehabt hätte, seine kritischen Standpunkte auch in Taten umzusetzen, hat er hingegen nichts getan. Jüngst wurde in Bratislava CETA unterschrieben, sodass jetzt das vorläufige Inkrafttreten in Gang gesetzt wurde. – Also: In Österreich kritisch sein und auf europäischer Ebene dann diesen Dingen vorbehaltlos zustimmen, das ist eine Vorgehensweise, die wir sehr kritisch sehen und ablehnen! (*Beifall bei der FPÖ.*)

Zum Abschluss unser grundsätzlicher Zugang zu diesem Thema: Wir haben eine Bundesverfassung, und in dieser Bundesverfassung steht über die demokratische Republik Österreich in Artikel 1: „Ihr Recht geht vom Volk aus.“ – Das ist auch die Bedeutung von Demokratie: „Demos“ heißt Volk und „kratos“ heißt Macht oder Herrschaft. Das Recht geht also vom Volk aus, und das ist für uns Freiheitliche ein ganz elementarer, wenn nicht der wichtigste Punkt. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Deswegen sind wir Freiheitliche auch sehr stark dafür, die Instrumente dieser Demokratie und insbesondere die Instrumente der direkten Demokratie noch weiter auszubauen, weswegen auch dieses Volksbegehren als ein Teilinstrument der direkten Demokratie von uns ausdrücklich begrüßt wird. In diesem Sinne richte ich noch einmal den Dank an die Initiatoren. Bedeutend ist aber auch die repräsentative Demokratie im Rahmen des Parlaments, des Bundesrates und der Landtage.

Demgegenüber stehen die Verträge TTIP und CETA. Diese sind sozusagen Ausdruck des Gegenmodells, und dieses Gegenmodell nennt sich Plutokratie. „Plutos“ bedeutet Reichtum, Vermögen, es geht also um die Macht der Reichen und Vermögenden und der Konzerne. (*Zwischenrufe der Abgeordneten Öllinger und Walsler. – Weitere Zwischenrufe bei den Grünen.*) – Wie bitte? Ich verstehe Sie nicht!

Alles, was in diese Richtung geht, ist äußerst kritisch zu betrachten. TTIP und CETA gehen, wenn sie so beschlossen werden, wie sie hier vorliegen, absolut in diese Richtung und sind in dieser Form von uns daher mit aller Entschiedenheit abzulehnen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

10.33

Präsidentin Doris Bures: Als Nächste: Frau Klubvorsitzende Dr. Glawischnig-Piesczek. – Bitte.

10.33

Abgeordnete Dr. Eva Glawischnig-Piesczek (Grüne): Frau Präsidentin! Hohes Haus! Geschätzte Zuhörende auf der Galerie! Wir haben in den letzten Jahren öfters erleben müssen, dass Volksbegehren, auch wenn sie von sehr vielen Menschen unterzeichnet worden waren, hier im Parlament keine sehr rühmliche Behandlung erfahren haben,

Abgeordnete Dr. Eva Glawischnig-Piesczek

sondern dass sie im Wesentlichen in der Schublade versenkt worden sind und diese Anliegen nicht ernsthaft diskutiert wurden.

Ich hoffe, dass die heutige Debatte hier ein Startpunkt ist, dass wir in Zukunft genau mit diesen Fragen anders umgehen! Teilweise ist das bereits gelungen: Es wird eine eigene Ausschussbehandlung geben, es wird vier Ausschusssitzungen geben, und es wird auch die Möglichkeit für die Einbringer geben, dort zu reden, ihre Bedenken einzubringen und auch persönlich noch einmal vorzutragen, was sie dazu gebracht hat, die Volksbegehren zu initiieren. Wir hätten uns gewünscht, dass das auch hier am Rednerpult möglich ist und dass es einen eigenen Besonderen Ausschuss dafür gibt. Trotzdem sind wir aber einmal einen großen Schritt weitergekommen, was den demokratischen Umgang mit Volksbegehren betrifft. *(Beifall bei den Grünen.)*

Ich möchte trotzdem noch einmal die Anliegen dieser Initiative darstellen. Frau Abgeordnete Winzig – sie ist jetzt, glaube ich, nicht mehr da –, es sind dies keinesfalls Weltuntergangsszenarien, sondern das sind durchaus nicht nur fundierte Besorgnisse, sondern das sind auch fundierte Fakten, die sich nicht wegleugnen lassen.

Es geht dabei um die Sorge, dass gerade in den Bereichen Dienstleistungen, öffentliche Auftragsvergabe und nichttarifäre Handelshemmnisse Regelungen eingeführt werden, die uns in unserem demokratischen Entscheidungsprozess behindern und besonders im Bereich der Umwelt- und Sozialstandards einen Rückbau bedeuten könnten. Insbesondere die heiklen Investor-Staat-Streitbeilegungsverfahren, diese berühmten ISDS, werden ausgewiesenermaßen noch einmal heftig kritisiert, und damit stehen die UnterzeichnerInnen nicht alleine da, sondern es gibt dazu eine internationale Diskussion unter führenden Rechtswissenschaftlern in Deutschland und Österreich, die genau diese Verfahren sehr heftig diskutieren.

Sehr spannend finde ich auch den Verweis auf die wirtschaftlichen Auswirkungen, nämlich dass den temporären geringfügig positiven Auswirkungen auch Verluste von Arbeitsplätzen gegenüberstehen. Auch das ist die sogenannte Schattenseite der Globalisierung.

Wir Parlamentarier werden uns jetzt einigen Fragen nicht verschließen können. Ich möchte das in vier Blöcke gliedern.

Erstens: Wann ist der richtige Zeitpunkt für Kritik? – Gerade jetzt bei diesen TTIP- und CETA-Prozessen haben Kritiker sehr oft zu hören bekommen: Wartet einmal ab, bis das Ergebnis vorliegt, dann kann man Kritik üben! – Wenn dann allerdings das Ergebnis vorgelegen ist und Kritik geübt wurde, kam die Rückmeldung: Jetzt ist es aber zu spät, denn wenn man jetzt die Stopptaste drückt, ist der europapolitische Schaden sehr groß! – So hat im Übrigen auch Christian Kern agiert. Ihm war einfach der Aufwand zu groß, diesfalls noch eine echte Handbremse zu ziehen.

Wann ist also wirklich der richtige Zeitpunkt für Transparenz, für das Vorlegen von Verhandlungspapieren, für das Anhören von Kritik und dafür, dass noch die Möglichkeit besteht, das tatsächlich in den Texten entsprechend zu verändern? Wie wollen wir das in Zukunft gestalten? – Das ist der erste, nicht so leicht zu beantwortende Punkt. Transparenz und Mitsprache sind aber unumstößlich, daher müssen wir hier einen Lösungsweg finden.

Zweitens: Wie gehen wir jetzt wirklich mit CETA um? – Die vorläufige Anwendung ist in Kraft. Es liegt jetzt bei den nationalen Parlamenten, genau diese vorläufige Anwendung zu behandeln, die von europäischer Seite bereits fertig, aber in einem gewissen Punkt noch nicht abgeschlossen ist, nämlich genau die Frage der Streitbeilegungsverfahren, der berühmten Schiedsgerichte für Konzerne. Genau das entscheiden wir hier im Nationalrat, und um diese Frage können wir uns nicht drücken. Beenden wir diesen

Abgeordnete Dr. Eva Glawischnig-Piesczek

Prozess! Sagen wir Nein zu CETA, und zwar insgesamt, denn jegliche Darstellung, dass man Teilbereiche sozusagen noch herausbeschließen könnte, ist schlicht und ergreifend falsch! Dieser Nationalrat wird die Entscheidung treffen: CETA – ja oder nein? Diese Entscheidung muss getroffen werden, und für uns ist sie im Übrigen klar.

Dann gibt es noch einen heiklen Bereich, nämlich: Wie geht man in Zukunft mit solchen Verhandlungen um? – Wir haben jetzt TiSA auf dem Tisch, und da wiederholt sich genau dieselbe Problematik, die wir immer schon hatten: Es gibt keinen Zugang zu echten Verhandlungsdokumenten, wiederum werden alle Kritiker ausgespart, und TiSA ist noch einmal eine größere Gefahr für Dienstleistungen, gerade für die regionale, für die kommunale Ebene.

Ich möchte an einem Beispiel darstellen, wie unterschiedlich gewisse Aspekte wahrgenommen werden. Für uns sind personenbezogene Daten ein höchst schützenswertes Gut und jedenfalls keine Handelsware. Unter dem amerikanischen Gesichtspunkt ist das jedoch eine ganz normale Handelsware, und das ist auch in diesem TiSA-Abkommen explizit beinhaltet. In TiSA sind Bereiche wie Telekommunikation, Post, Wasserversorgung, Bildung, Gesundheit, Transport, Versicherung, aber auch der digitale Handel mit personenbezogenen Daten **als Ware** enthalten. Das ist tatsächlich eine ganz andere Systematik, die man nicht einfach irgendwelchen intransparenten Verhandlungsprozessen überlassen kann, sondern das sind Punkte, die wir hier wirklich öffentlich diskutieren müssen. Wollen wir, dass personenbezogene Daten zur Handelsware werden? Wollen wir, dass Gemeinden nicht mehr darüber entscheiden können, wer ihre kommunalen Dienstleistungen anbietet? Wollen wir die Entscheidungshoheit darüber an liberalisierte Märkte zu 100 Prozent auslagern und damit einen großen Teil unserer demokratischen Gestaltungsmöglichkeit gerade im regionalen und im kommunalen Bereich aufgeben?

Deswegen brauchen wir erstens vollständigen Zugang zu den Verhandlungsdokumenten und einen vollkommen anderen Umgang, als das bei TTIP und bei CETA der Fall war! *(Beifall bei den Grünen.)*

Viel Redezeit habe ich nicht mehr, daher noch etwas zum Schluss: TTIP, angeblich von Trump niedergeschossen, droht als Zombie wiederaufzuerstehen, das bestätigen nicht nur Berichte im „Standard“, sondern es gibt auch schon mehrere amerikanische, sehr nachvollziehbare Quellen, die das bestätigen. Es ist nicht berechenbar, was Trump tun wird.

Von österreichischer Seite gibt es allerdings ein großes Versäumnis. Bundeskanzler Christian Kern hat nämlich kundgetan, dass das Verhandlungsmandat für TTIP aus seiner Sicht inakzeptabel sei und es ein neues geben müsse. Nur: Bis zum jetzigen Zeitpunkt ist keine österreichische Initiative dahin gehend erkennbar, dieses Verhandlungsmandat in irgendeiner Weise zu diskutieren oder dessen Neuformulierung anzugehen. Das aber verlangen wir! Das war das Versprechen. Es kann nicht so weitergehen, dass wir uns damit einfach abfinden müssen, dass die wichtigsten Fragen – und es geht hier nicht um Handel, sondern es geht um die Fragen: wie regulieren wir?, wie machen wir unsere Gesetze?, welchen Spielraum haben wir auch noch als österreichische Republik, als österreichisches Parlament, als Landtage und auch als Gemeinderäte? – in dieser Form entschieden werden.

Um hier eine andere demokratische Kultur einzuziehen, erhoffe ich mir eine sehr, sehr ernsthafte Behandlung dieses Volksbegehrens – und nicht von vornherein Sätze wie jenen, es handle sich da um Weltuntergangsfantasien der NGOs, und das war's. Das ist nicht respektvoll. *(Beifall bei den Grünen. – Abg. Kogler: Bravo!)*

10.40

Präsidentin Doris Bures: Als Nächste spricht Frau Abgeordnete Gamon. – Bitte.

Abgeordnete Claudia Angela Gamon, MSc (WU)

10.40

Abgeordnete Claudia Angela Gamon, MSc (WU) (NEOS): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Werte Kolleginnen und Kollegen! Es wäre interessant, sich einmal eine Welt ohne Freihandel vorzustellen oder vielleicht auch eine Gemeinde ohne Freihandel – immerhin haben sich ja 400 Gemeinden für TTIP- oder CETA-frei erklärt. Es erscheint natürlich bizarr, sich frei von etwas zu erklären, das es entweder noch nicht gibt oder das noch nicht in Kraft getreten ist. Man bekommt das Gefühl, dass PolitikerInnen vor Ort die Gunst der Stunde genutzt haben, um aus der Angst vieler auch politisches Kapital zu schlagen. Das halte ich nicht nur für verantwortungslos, sondern das ist einfach unredlich, ja mehr als nur unredlich, vor allem auch im Hinblick auf die Verantwortung, die wir als Politikerinnen und Politiker für die Zukunft des Landes tragen.

Ohne Freihandel würde, sagen wir einmal, das Essen relativ fad werden. Immerhin wird auch Getreide und werden auch Ölsaaten mittlerweile schon global gehandelt. Man müsste sich überlegen: Wie ist das im öffentlichen Verkehr? Darf ich nirgends mehr mitfahren, wenn die Züge vom kanadischen Hersteller Bombardier geliefert werden? – Wahrscheinlich nicht. Aber es heißt ja immer: Nein, nein, nein, so war es nie gemeint, wir sind ja nicht grundsätzlich gegen Freihandel, aber gegen diesen konkreten, den wir nicht genau beschreiben können und bei dem wir auch nicht genau wissen, wovon wir reden!

Aber welcher Handel dann? Handel ist nun einmal nichts Einseitiges, sondern er beruht immer auf gegenseitigem Austausch, auf konstantem Austausch und auch auf Vertrauen. Dieses Vertrauen aber kommt nicht von irgendwo, sondern das Vertrauen kommt auch von gut ausverhandelten Verträgen, aufgrund derer wir nämlich sicher sein können, dass wir vom Gegenüber eben nicht beschissen werden. Darum geht es! Darum geht es auch in Freihandelsverträgen: dass sich Vertrauen auch einmal aufbauen kann.

Ich glaube, dass wir seit Donald Trump auch wirklich gelernt haben: nix ist fix!, und schon gar nicht die bisher immer gut funktionierenden, wenn auch relativ veralteten Verträge der WTO. Das wird einfach nicht ausreichen. Wenn wir den Freihandel für die Zukunft weiterentwickeln wollen, dann müssen wir auch an neuen Verträgen arbeiten. (Abg. **Kogler**: Ja, eh!) Donald Trump ist also der beste Beweis dafür, dass der Freihandel und neue Verträge notwendig sind. Es hat auch eine Weile lang geheißen, die Grünen in Deutschland würden sich jetzt, angesichts von Donald Trump, das mit CETA noch einmal neu überlegen, denn es wirkt dann plötzlich doch ein bisschen attraktiver, als es ursprünglich war.

Was man aber schon gemerkt hat, ist, dass der Konjunktiv grundsätzlich der größte rhetorische Freund der Populisten ist, denn man sagt ja immer: Eventuell könnte das ja drinnen stehen. Frau Glawischnig hat gefragt: Wollen wir das? – Nein, wir wollen es nicht. Es steht aber auch nicht im Vertrag drinnen! Deshalb muss ich das auch nicht explizit noch einmal so beschreiben. (Beifall bei den NEOS. – Abg. **Kogler**: Aber die Schiedsgerichte stehen schon im Vertrag, oder?)

Zu den Argumenten von „TTIP Stoppen“: „TTIP und Co“ – heißt es da auf der Webseite – „zerstören die bäuerliche Landwirtschaft. Chlorhuhn, Hormonfleisch und Gentechnik sind die prominentesten Beispiele für die Gefahren [...]“.

Gut, schauen wir uns das noch einmal genau an: Das mit dem Chlorhuhn wurde ja selbst von den hartgesottensten Kritikern in diesem Saal längst als Beispiel aufgegeben, weil sogar sie zugeben mussten, dass es einfach nicht stimmt. (Abg. **Glawischnig-Piesczek**: Was stimmt denn nicht?) – Das stimmt nicht!

Abgeordnete Claudia Angela Gamon, MSc (WU)

Mittels Hormongaben produziertes Rindfleisch ist in der EU nicht zugelassen, und es wird auch mit CETA nicht kommen. Das ist einfach das Gesetz! Und man muss nichts anderes behaupten, denn es stimmt einfach nicht. Man muss es auch nicht einfach so in den Raum stellen, weil es ja sein **könnte**. – Nein, könnte es nicht! Es steht nicht so im Vertrag drinnen! (Abg. **Pirkhuber**: *Ich hab' es aber auch nicht so behauptet!*)

Und zur Erinnerung: Auch betreffend Gentechnik gelten weiterhin die Regulierungen der EU. Das ist einfach so. Ich kann mir keinen anderen Vertrag herbeifantasieren, nur weil es für mich politisch gerade richtig wirkt. Nein, so ist es einfach nicht! Es wird bewusst die Unwahrheit verbreitet, um daraus politisches Kapital zu schlagen. Das ist verantwortungslos.

Und apropos Schiedsgerichte, Herr Kollege Kassegger: Heute habe ich gelesen:

„OMV verklagt den rumänischen Staat“: „Österreichs größter Industriekonzern verlangt zig Millionen vom rumänischen Staat. Dieser blieb der OMV die Kosten für Beseitigung von Umweltschäden aus Zeiten der staatlichen Petrom schuldig.“

Ich hoffe doch, dass sich die hier Anwesenden der OMV, in die wir auch unser Steuergeld einfließen lassen, nicht die Möglichkeit nehmen lassen wollen, so eine Klage einzubringen, die sehr wohl gerechtfertigt ist. (Abg. **Brosz**: *Aber nicht vor einem Schiedsgericht! Schaffen wir die Gerichte ab, wir haben eh die Schiedsgerichte!* – Abg. **Walter Rosenkranz**: *Vor den Schiedsgerichten in Kanada ... Geld einklagen?!*)

Und weil hier oft auch das Thema Fake News erwähnt wird: Wissen Sie, was Fake News ist? – Bei CETA immer noch von **Schiedsgerichten** zu reden, denn Sie wissen doch, dass in dem Vertrag ein **Schiedsgerichtshof** vorgesehen ist, der andere Regeln hat. Wenn Sie hier weiterhin im Zusammenhang mit CETA das Wort Schiedsgerichte in den Mund nehmen, müssen Sie zugeben, dass Sie die Unwahrheit sagen, weil es so nicht im Vertrag drinnen steht. (Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der ÖVP.)

Und dann noch zu dieser vorbehaltlosen Zustimmung, die angeblich Herr Bundeskanzler Kern in Europa gegeben hat: Das stimmt auch nicht, denn wenn Sie sich erinnern, wurde – vielleicht eben im Hinblick auf Ihre sporadische Kurzsichtigkeit, die es Ihnen nicht ermöglicht hat, den Vertrag zu lesen – dann ja auch noch so eine Lesehilfe beschlossen und in Europa vorgelegt, um – für die, die sich vielleicht nicht die Zeit nehmen wollen, den Vertrag zu lesen – klarzulegen, was denn damit gemeint ist. Das ist eben **keine** vorbehaltlose Zustimmung, sondern das wurde explizit – wahrscheinlich für Sie – geschrieben.

Die Erwartungen, die ich hinsichtlich der Behandlung dieses Volksbegehrens hier im Hause habe, sind, dass sich die hier anwesenden Parteien endlich auch gegenüber dem Volk, gegenüber jenen, die es unterschrieben haben, deklarieren, was sie vom globalen Handel eigentlich wollen: Was sind Ihre Erwartungen? Wollen Sie Kooperation? Wollen Sie Wohlstand? Wollen Sie Weiterentwicklung der derzeitigen Regelungen? Wollen Sie, dass Europa weiterhin die Regeln des globalen Handels auch mitbestimmen kann? Oder wollen Sie, dass wir in Zukunft fremdbestimmt sind? – Wenn das so ist, dann sagen Sie es auch! (Beifall bei NEOS und ÖVP. – Abg. **Strolz**: *Bravo!*)

10.46

Präsidentin Doris Bures: Als Nächste gelangt Frau Abgeordnete Weigerstorfer zu Wort. – Bitte.

10.46

Abgeordnete Ulrike Weigerstorfer (STRONACH): Frau Präsidentin! Sehr geehrtes Hohes Haus! Werte Zuseher und Zuhörer! Ja, einmal mehr diskutieren wir hier – lassen Sie es mich betiteln mit Konzernschutzabkommen – CETA, TTIP und – ich

Abgeordnete Ulrike Weigerstorfer

möchte das auch in diese Reihe einfügen – TiSA. Letzteres ist ein Abkommen, das noch relativ wenig in die Kommunikation Eingang gefunden hat. Es ist ein Abkommen, das auch kurz vor der Verhandlung steht und in dem es um Dienstleistungen geht. Für diese drei Abkommen wurde marketingtechnisch sehr, sehr klug die Bezeichnung Freihandelsabkommen gewählt, denn: Wer will das nicht? Wer will keinen freien Handel? – Natürlich wollen wir den! Handel ist etwas ganz Wichtiges – für unsere Wirtschaft, für jedes einzelne Land –, das steht völlig außer Frage. Die Frage, die sich hier stellt, ist allerdings: Ist es ein Freihandelsabkommen oder ist es ein Zwang, den viele, viele in Europa einfach als Risiko sehen und wogegen sie absolut berechtigterweise Bedenken anmelden? *(Beifall beim Team Stronach.)*

Es geht hier um Abkommen, die rund 800 Millionen Menschen betreffen, und – ich darf mir diese Bemerkung erlauben – ich finde es sehr schade, dass die Regierung es offensichtlich nicht für wert hält – auch wenn sie natürlich nicht verpflichtet ist, anwesend zu sein –, hier mit dabei zu sein. Sie sehen, die Regierungsbank ist leider leer. Dabei wissen wir genau: Was allein Österreich betrifft, stehen 70 bis 80 Prozent der Bevölkerung TTIP und CETA negativ gegenüber.

Nun, natürlich wollen wir einen freien Handel haben – aber den haben wir: Die Zölle liegen im Schnitt zwischen 3,5 und 3,8 Prozent. Was wichtig ist, ist: Wir, sprich Europa, müssen versuchen, mit Amerika einen gemeinsamen Nenner zu finden. Und das geht sich leider nicht aus, das können wir schönreden, wie wir wollen. Es geht um hart erkämpfte, lange hart erkämpfte Standards, die wir hier in Europa einfach behalten wollen. Wir haben hier ein Vorsorgeprinzip, und mit diesem Freihandelsabkommen **wird** es ausgehebelt! Wollen wir das, dann sagen wir Ja. Wollen wir es nicht, dann sagen wir eher Nein und tolerieren diese 3,5 bis 3,8 Prozent Zölle; denn, wie gesagt: Es ist kein Freihandelsabkommen, es ist ein Konzernschutzabkommen.

Wenn Sie jetzt sagen: Nein, das stimmt alles so nicht!, dann denken Sie einmal 20 Jahre zurück und lesen Sie sich die Dinge durch, die damals bei NAFTA versprochen wurden! Alle haben gesagt: Viele Arbeitsplätze, unglaublich toll! – Fragen Sie jetzt nach, was NAFTA hinterlassen hat! Die Versprechungen sind **so** gering eingetreten, aber die Befürchtungen, die sind **so** groß eingetreten. Und ich frage mich: Wollen wir das?

Ich finde wirklich gut, dass dieses Thema hier besprochen wird. Ich möchte mich bei den Initiatoren dieses Volksbegehrens wirklich bedanken. Ich wünsche mir, dass wir hier sehr, sehr vorsichtig sind, und möchte auch die Mitglieder der Bundesregierung bitten, das, was sie in Österreich sagen, dann auch bei der EU wirklich genauso im Sinne Österreichs zu kommunizieren – denn unsere Regierung und ihre Mitglieder sind keine Konzernvertreter, sondern Volksvertreter. Bitte bedenken wir das! *(Beifall beim Team Stronach, bei Abgeordneten der FPÖ sowie der Abg. Glawischnig-Piesczek.)*
10.50

Präsidentin Doris Bures: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Ecker. – Bitte.

10.50

Abgeordnete Cornelia Ecker (SPÖ): Frau Präsidentin! Sehr geehrtes Hohes Haus! Zuerst möchte ich festhalten, dass ich eine von über 562 000 Österreicherinnen und Österreichern bin, die gegen die Abkommen TTIP und CETA unterschrieben haben. *(Abg. Glawischnig-Piesczek: Dann werden Sie hoffentlich auch dagegenstimmen!)* – Ich bin diesen gegenüber sehr kritisch, Frau Glawischnig, und dass dieses Volksbegehren sehr erfolgreich war, freut mich ganz, ganz besonders; und ja, Herr Kassegger, dieses Volksbegehren war eine SPÖ-Initiative. Und wie gesagt, ich stehe diesen Abkommen sehr kritisch gegenüber.

Abgeordnete Cornelia Ecker

Deswegen steht für mich fest, dass wir uns weiterhin für Verbesserungen einsetzen müssen und vor allem für ein präzises Verhandlungsmandat sorgen müssen und das auch fordern müssen. Dafür werde ich mich auch einsetzen. Das bin ich den Menschen in meinem Wahlkreis schuldig, das bin ich den kleinen und mittleren Unternehmen, die ich als Sprecherin vertrete, schuldig, und das bin ich auch meinem Gewissen schuldig.

Allen BefürworterInnen von TTIP in diesem Haus, die das Handelsabkommen in seiner vorliegenden Form bereits befürworteten, möchte ich mit auf den Weg geben: Sie alle sollten dieses Votum der Menschen sehr, sehr ernst nehmen. Es war eine sehr große Personengruppe von über 562 000 Menschen, und das sollten wir alle hier ernst nehmen. Es gibt eine große Verunsicherung in der Bevölkerung, dies können wir nicht wegwischen und dem müssen wir uns stellen. Ich bin froh, dass dieses Handelsabkommen jetzt dem Verfassungsausschuss zugewiesen wird, denn dort werden alle Facetten beleuchtet. TTIP und CETA dürfen auf keinen Fall ein Angriff auf unsere Demokratie sein.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Gerade im Bereich der Lebensmittelsicherheit und der Umweltstandards, in dem sich Österreich so hohe Maßstäbe gesetzt hat – sich diese zum Glück gesetzt hat – und in dem wir weltweit gesehen so gut drauf sind, dürfen diese Standards auf keinen Fall gesenkt oder aufgeweicht werden. Es ist ein Faktum, dass Amerika völlig unzulängliche Lebensmittelgesetze hat, die mit unseren in keiner Weise im Einklang stehen, und da bedarf es noch vieler Verhandlungen und vieler Gespräche.

Ich möchte die Unsicherheit in der Bevölkerung auch anhand eines aktuellen Beispiels, anhand einer Studie festmachen. Die AK und Global 2000 haben 15 Grüntees auf Pestizidrückstände untersucht, und kein einziger Grüntee war frei von Pestiziden. Nein, es wurden neben dem Unkrautvernichtungsmittel Glyphosat, das wir ja hier im Haus schon breit diskutiert haben und das auch von der WHO als wahrscheinlich krebserregend eingestuft wurde, noch neun weitere Inhaltsstoffe gefunden, die in der EU nicht einmal zugelassen sind. Das stimmt mich sehr, sehr bedenklich. Warum sie nicht zugelassen sind, das brauche ich an dieser Stelle nicht auszuführen.

Fakt ist, dass die Menschen gegenüber TTIP große Bedenken haben, und diese müssen wir ernst nehmen. Am Ende ist es dieser ungebremste Kapitalismus, den wir SozialdemokratInnen von Anbeginn an bekämpft haben. Ich will auch keine ausgebeuteten ArbeiterInnen und Angestellten, denn ich kämpfe für soziale Gerechtigkeit – und ich glaube, da spreche ich im Sinne meiner sozialdemokratischen Kollegen.

Dabei sind CETA und TTIP, wie ich meine, nur die Spitze des Eisbergs. Mit anderen Ländern wird und wurde bereits verhandelt und werden Abkommen erzielt, wie etwa mit Japan. Und ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, aber ich möchte keinen Fisch auf meinem Teller haben, der unmittelbar vor Fukushima gefischt wurde. Ich denke, Ihnen geht es ebenso. Das ist nicht weit hergeholt, nein, so etwas ist bereits in diversen Supermärkten in den Regalen gefunden worden.

Zudem glaube ich nicht, dass unsere kleinbäuerlich strukturierte Landwirtschaft mit den mächtigen US-Konzernen in derzeitiger Form mithalten kann. Da bedarf es noch Gespräche. Genau diese kleinbäuerliche Struktur ist aber das Aushängeschild unserer Landwirtschaft. Gerade mit dem hohen Anteil an Biolandwirtschaft in Österreich liegen wir im Spitzenfeld; und genau das ist der Garant für unsere hochwertigen Lebensmittel, die ich sehr, sehr schätze. Gerade in der Biolandwirtschaft hat Österreich die größten Zukunftschancen, und diese dürfen wir auf keinen Fall US-Konzernen opfern.

Sie sehen, ich bin dem gegenüber sehr kritisch. Ich denke, es muss noch viel gesprochen, viel verhandelt werden, und vor allem muss Transparenz geschaffen wer-

Abgeordnete Cornelia Ecker

den. Die wirklich hohe Beteiligung an diesem Volksbegehren zeigt uns eines, nämlich dass die Menschen in unserem Land über diese Abkommen diskutieren wollen – und diese Chance geben wir ihnen natürlich aufgrund auch dieses Volksbegehrens.

Last, but not least: Es geht immer nur um Wachstum, Wachstum und nochmals Wachstum. Wir haben jedoch nur diesen einen Planeten. Wir tun gut daran, endlich umzuschwenken und uns dafür einzusetzen, dass wir eine ökologische, soziale Konstante wollen. Gerade da sehe ich Amerika doch noch meilenweit entfernt, gerade wenn man die derzeitige politische Situation betrachtet. Darum braucht es hier, wie gesagt, noch viele, viele Verhandlungen, denn ich möchte keine Politik à la Trump und à la Le Pen.

Setzen wir uns gemeinsam für unsere Werte ein, und lassen Sie uns nicht nur auf ein wirtschaftliches, sondern auf ein gesamtgesellschaftliches Wachstum bauen! Dass die Menschen das auch so sehen, das zeigt sich daran, dass sich so viele Menschen am Volksbegehren beteiligt haben. – Danke schön. *(Beifall bei der SPÖ sowie des Abg. Steinbichler.)*

10.56

Präsidentin Doris Bures: Zu Wort gelangt nun Frau Abgeordnete Dr. Nachbaur. – Bitte.

10.56

Abgeordnete Dr. Kathrin Nachbaur (ÖVP): Frau Präsidentin! Liebe Kollegen im Hohen Haus! Sehr geehrte Steuerzahler! Überall auf der Welt wird derzeit vor nationalistischen Tendenzen gewarnt – interessanterweise aber nicht vor Protektionismus, aber auch das ist in Wirklichkeit nationalistische Politik.

Woher kommt diese nationalistische Abschottungspolitik, die sowohl von linken als auch von rechten Parteien betrieben wird? – Sie rührt, glaube ich, daher, dass sich viele Menschen, auch zu Recht, von den Vertretern des politischen Systems nicht verstanden fühlen. Sie misstrauen der Europäischen Union, sie misstrauen internationalen Organisationen insgesamt und der Globalisierung sowieso. *(Abg. Walter Rosenkranz: Und das alles zu Unrecht, nicht?)* Dies ist auch verständlich, denn es gibt Globalisierungsverlierer, die fürchten, dass der Sozialstaat mitunter durch die Migration erodiert und sie dadurch arm werden. Dabei ist es gerade die weltoffene Freihandelspolitik, die Millionen von Menschen von Armut befreit hat, insbesondere vom Joch des Kommunismus.

Also was ist die Lösung? Seine Parteimitglieder zu fragen, ob sie CETA wollen, und wenn sie das nicht wollen, schnell nach Brüssel zu fahren und trotzdem zuzustimmen? Die Grünen haben anscheinend ein ähnliches Verständnis von Basisdemokratie, denn auch sie fragen ihre Mitglieder beispielsweise, ob sie ein Hochhaus wollen, und wenn sie es nicht wollen, stimmen sie trotzdem für das Hochhaus. *(Beifall bei Abgeordneten der ÖVP. – Abg. Kogler: ..., was hat das mit CETA zu tun?)*

Es geht leider viel zu oft um Macht, das ist leider so in der Politik. – Aber zurück zum Thema Handelsabkommen.

Einige hier im Plenum haben schon einmal in der freien Wirtschaft gearbeitet und wissen daher vielleicht, wie Vertragsverhandlungen ablaufen. Das ist immer ein Geben und Nehmen, und es ist nicht immer nur so, dass ausschließlich eine Seite gewinnt. Einer meiner kanadischen Freunde hat sich beispielsweise in Kanada sehr gegen einen Teil des CETA-Vertragswerks eingesetzt, da sich Kanada übervorteilt gefühlt hat, weil die EU die Bedingungen für die europäischen Pharmakonzerne, insbesondere den Patentschutz, in Kanada viel großzügiger ausgestaltet hat, als das selbst innerhalb der

Abgeordnete Dr. Kathrin Nachbaur

EU für die europäischen Pharmakonzerne gilt. Und der Tenor drüben war dann: Nice Try, aber so machen wir das sicher nicht!

Aber so ist das eben beim Verhandeln: Jede Seite versucht, für sich das Beste herauszuholen. Und im Gegensatz zu TTIP – da möchte ich kurz auf die Aussagen meiner Vorredner eingehen – wurde hier **nicht** im Geheimen verhandelt. Das gesamte CETA-Vertragswerk ist seit über zweieinhalb Jahren öffentlich zugänglich. (*Abg. Kogler: Ja, weil wir es erkämpft haben!*) Außerdem gibt es auch einen permanenten Gerichtshof mit fest angestellten Richtern und einer Berufungsinstanz – auch etwas anderes als diese umstrittenen Schiedsgerichte, die es bei TTIP anscheinend geben soll.

Diese beiden Abkommen also in einen Kritiktopf zu werfen, ist unsachlich (*Beifall bei der ÖVP*) – danke –, ist wirklich unsachlich und bringt uns in der Diskussion nicht weiter.

Apropos sachlich: Kollegin Weigerstorfer hat von einem Konzernschutzabkommen gesprochen. Ich komme aus einem Konzern und habe mich daher schlaugemacht. Ich habe – wie ich hier im Plenum schon einmal erzählt habe – CEOs von österreichischen Konzernen gefragt: Braucht ihr TTIP und braucht ihr CETA? – Und interessanterweise haben die gesagt: **Wir** brauchen das **nicht**, denn wir exportieren sowieso!

Die Konzerne haben ja schon die Marktmacht, die sind ja überall. Denen ist es herzlich egal, ob jetzt 3 Prozent mehr Zoll zu zahlen ist oder nicht. Für die KMUs macht das allerdings einen großen Unterschied. Wenn ein österreichischer Marmeladehersteller derzeit nach Kanada exportieren will, sind 13 Prozent Zoll zu entrichten. Das macht den Export natürlich denkbar unattraktiv. (*Beifall bei Abgeordneten der ÖVP. – Abg. Kogler: Das kann man ja auch so verhandeln, ohne Schiedsgericht! Da braucht man ja kein Schiedsgericht!*)

Kanada und Europa sind sich im Übrigen sehr ähnlich. 10 Prozent der Bevölkerung in Kanada sind deutschstämmig. Und nach der englischen und französischen ist die deutsche die häufigste ethnische Herkunft der dortigen Bevölkerung. Ich habe 13 Jahre lang in Kanada gelebt und gearbeitet. (*Abg. Neubauer: Was tun Sie dann hier?*) Ich kenne Land und Leute, ich kenne die Industrie, ich kenne die Nahrungsmittel, und ich kann Ihnen erzählen: Österreich ist viel moderner. Allein wenn ich drüben durch eine Fabrikshalle gehe, sehe ich, wir haben viel mehr Hightech. Außerdem finde ich, wir haben die viel besseren Lebensmittel; unsere Produkte sind daher gefragt und werden sicher noch mehr gefragt sein. (*Präsident Kopf übernimmt den Vorsitz.*)

Viele österreichische Unternehmer sind jetzt schon sehr erfolgreich im Export. Import und Export sind ja das Um und Auf einer funktionierenden Marktwirtschaft. Ich glaube an die Marktwirtschaft, besonders an die soziale Marktwirtschaft, also: Gewinn, Wettbewerb und ein soziales Netz für jene, die sich nicht selbst versorgen können. In Wirklichkeit macht ja der Sozialstaat Freihandel überhaupt erst möglich, weil er die Globalisierungsverlierer versöhnt und absichert. Für die Globalisierungsverlierer ist der Sozialstaat gedacht – und im Übrigen: nicht für Wirtschaftsmigranten aus aller Herren Länder, sondern für unsere Globalisierungsverlierer.

Zurück zum Thema Freihandel versus Protektionismus: Durch Protektionismus wird es keinen Wohlstandsgewinn geben. Fairer und freier Handel, das ist es, was Wohlstand bringt. Und, liebe protektionistisch, nationalistisch denkende Freunde aus allen Parteien: Wirtschaftliche Grundgesetze lassen sich nicht durch Ideologie aushebeln. Je mehr sich eine Volkswirtschaft abschottet, umso weniger Wohlstand wird geschaffen und umso weniger Kuchen gibt es dann zum Aufteilen. (*Beifall des Abg. Loacker.*)

Abgeordnete Dr. Kathrin Nachbaur

Also: Let's bake a bigger cake with Canada! – Danke. *(Beifall bei der ÖVP sowie des Abg. Loacker.)*

11.02

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Dr. Hübner. – Bitte.

11.02

Abgeordneter Dr. Johannes Hübner (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Kollegen und Kolleginnen, vor allem liebe Kolleginnen Gamon, Nachbaur, Winzig und so weiter, die Sie uns jetzt alle erklärt haben, was der Freihandel bedeutet und wie wichtig er ist! Nur noch einmal, damit wir in den richtigen Film kommen: Es geht hier nicht um den Freihandel, sondern es geht um die Abkommen CETA und TTIP. Und da geht es um die Fragen: Freihandel ohne Limit, Freihandel nach Regeln, die wir uns selbst auferlegen und durch die wir uns selbst entmachten? Macht an Kommissionen und Schiedsgerichte oder Privatgerichte oder Handelsgerichte – ständige mit Berufsrichtern oder was auch immer – abgeben oder nicht? Und diese Fragen sind politisch zu lösen, das sind Fragen, die man so und so beantworten kann.

Die Frage ist: Wollen wir eine regionale klein- und mittelbäuerliche Landwirtschaft haben, ja oder nein? Wenn wir eine haben wollen, müssen wir sie schützen. Ein total freier Handel, wie Sie ihn vielleicht erträumen, wird den Untergang dieser Landwirtschaft bedeuten, bedeutet er ja schon innerhalb der EU. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Wir haben zwei Möglichkeiten. Wir können sagen, die kleine regionale Landwirtschaft lebt nur mehr von Subventionen – dann können wir die Märkte unbeschränkt öffnen. Oder wir sagen, die Bauern müssen einen Preis für ihre Produkte bekommen, der in einem Verhältnis zu den Erzeugungskosten und zu ihren Lebensnotwendigkeiten steht – dann können wir das nicht tun, denn mit der Agroindustrie in den USA und Kanada können sie nicht konkurrieren. Deshalb geht es nicht um Angstmache, um Hetze, um Faktenverdecken und Lügen, sondern einfach darum, die Dinge auf den Tisch zu legen und eine politische Antwort auf politische Fragen zu geben.

Die Konsequenzen – die wirtschaftlichen und die politischen – dieses Abkommens liegen klar auf der Hand, das wissen wir, die Eckpfeiler sind da, und da müssen wir jetzt entscheiden: Wollen wir das oder wollen wir das nicht? Und da, Frau Kollegin Winzig, genügen auch nicht diese Nebelgranaten: Unser Wohlstand hängt vom Freihandel ab. Da genügt es, den Leuten nur ins Gesicht zu schauen und zu fragen: Wollt ihr das oder wollt ihr das nicht?

Versprechen sind schön, ja, die EU verspricht jetzt, glaube ich, ein Plus von 20 oder 22 Prozent bei den Exporten nach Kanada – wo sie das herhat, weiß kein Mensch – und dass dadurch mindestens 200 000 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Kollegin Weigerstorfer vom Team Stronach hat ja schon gesagt, wie das bei NAFTA gelaufen ist. In Mexiko wurden etwa 220 000 bis 240 000 Arbeitsplätze in der Zulieferindustrie für die Vereinigten Staaten neu geschaffen, dem gegenüber stand ein Verlust von etwa 2 Millionen Arbeitsplätzen in der mexikanischen Landwirtschaft – ein Bombengeschäft, nicht? Prophezeit wurde ein Wohlstandsboom in Mexiko, Millionen neuer Arbeitsplätze, Mexiko werde zum kanadischen und amerikanischen Lebensstandard aufschließen. Was ist passiert? – Genau das Gegenteil: Der Abstand zwischen Mexiko und den USA ist so groß wie nie zuvor.

Wenn wir diese Fakten, die Sie natürlich als Lügen, Angstmache, Panikmache und Populismus einstufen, auf den Tisch legen, dann können wir mit den Leuten offen und ehrlich diskutieren. Das haben auch die Betreiber und Initiatoren dieser Volksbegehren getan. Sie haben natürlich nicht die Fakten zusammengetragen, die dafür sprechen – da bräuchte man ja keine Initiative dagegen zu machen –, sondern die Fakten, die

Abgeordneter Dr. Johannes Hübner

dagegen sprechen. Diese haben sie wahrheitsgemäß und vollständig auf den Tisch gelegt. *(Beifall bei der FPÖ und bei Abgeordneten des Teams Stronach.)*

Ein beträchtlicher, ein wahrhaft beträchtlicher Teil der österreichischen Bevölkerung hat sich mobilisieren lassen und hat das Volksbegehren unterschrieben. Also da gibt es ein Unbehagen, und das sieht man auch in allen Parteien.

Kollegin Ecker hat ja sehr wahre Worte gesprochen. Von dem, was sie gesagt hat, kann ich das meiste unterschreiben. *(Abg. Matznetter: Sie hat es unterschrieben!)* – Ich kann das meiste von dem unterschreiben, was sie gesagt hat! Dass sie unterschrieben hat, habe ich vernommen. Ich habe ihr ja genau zugehört, sonst würde ich ja nicht auf sie replizieren. Sie hat nur ein einziges wesentliches Faktum nicht gesagt: Um das alles zu erreichen, was sie will, um uns vor einer Wiederaufnahme der TTIP-Verhandlungen zu schützen, brauchen wir eines – einen neuen Bundeskanzler. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Das ist das Wichtigste, denn mit Christian Kern wird es nicht gehen. Christian Kern, der sich eine 90-prozentige Bestätigung der Mitglieder holt: Wir wollen CETA und TTIP nicht!, und dann unterschreibt, nachdem er irgendein Papierl gekriegt hat, hat bis heute keinen Mucks gegen die bevorstehende Wiederaufnahme der TTIP-Verhandlungen gemacht, hat nicht erklärt: Wir werden euch das Mandat entziehen, liebe Kommission – ohne uns, die Dinge haben sich geändert, ihr könnt und dürft nicht weiterverhandeln, dafür müsst ihr unsere Zustimmung neuerlich bekommen, ihr könnt für wen auch immer verhandeln, aber nicht für Österreich! – Ein Kanzler, der das nicht sagt, sondern schweigt und Pizzas verkaufen geht oder was auch immer, wird nicht der richtige Mann in einer so kritischen Situation sein. – Danke. *(Beifall bei der FPÖ.)*

11.06

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Mag. Kogler. – Bitte.

11.07

Abgeordneter Mag. Werner Kogler (Grüne): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Man ist es ja schon leid, aber man muss immer wieder damit eröffnen, dass auch ohne diese sogenannten Handelsabkommen – in Wahrheit sind es Regulierungs- und Standardsetzungsabkommen, noch wahrer: Deregulierungs- und Standardherabsetzungsabkommen – Handel passiert. Ist Ihnen schon aufgefallen, dass die Lebensmittel auch so zu uns kommen, auch wenn sie nicht aus Österreich sind, obwohl es noch kein CETA gibt? Es ist noch nicht einmal in Kraft getreten. Also mit dem Humbug aufhören!

Wir werden uns natürlich, wie die Kolleginnen und Kollegen von den NEOS schon zutreffend argumentieren, darüber unterhalten müssen – und sollen das auch –, wie das zukünftig konstruiert ist – das ja, aber da mag es Unterschiede geben. Und wenn all die Verträge so angesiedelt sind, dass sie tendenziell aus sich heraus das Ganze auf eine schiefe Ebene bringen, dann wird man nicht nur die kritischen Fragen stellen müssen, über irgendwelche Beipackzettel verhandeln können, in denen nicht viel steht, wobei das Medikament, das vorgebliche, aber gleich giftig bleibt, sondern dann wird man auch die Antworten geben müssen, was man besser macht. Und bis dorthin sind die Dinge zu blockieren. Ja, auch Widerstand kann einmal etwas Vernünftiges und Positives sein, wenn man das Falsche aufhält. Oder ist es uns jetzt in diesem Bereich so schlecht gegangen?

Also noch einmal: Dieses ganze Freihandelsgerede ist alles eine Riesen-PR-Kiste und sonst gar nix, denn um die Handelsgeschichten geht es dabei am allerwenigsten. Ja, für einige Bereiche sollte man die Zölle senken, und ja, in CETA stehen viele gescheite Dinge drinnen, die man aber auch so machen könnte, ohne getarntes Freihandels-

Abgeordneter Mag. Werner Kogler

abkommen (*Beifall bei den Grünen*), in dem in Wirklichkeit Schiedsgerichte drinnen stehen, die kein Mensch braucht, die alles nur verkomplizieren und verschlimmern. Das ist doch das Thema.

Wieso heißt es denn nicht Investitionsbevorzugungsabkommen für ausländische Investoren? Das wäre der richtige Titel für den ganzen Vorgang, aber so heißt es nicht. Dann würde man es auch anders diskutieren, auch in den Reihen der ÖVP, die sich jetzt gelichtet haben. Sie sollten sich einmal auf diese Ebene der Debatte einlassen und sich nicht dauernd von Ihrem eigenen Schmach infizieren lassen, entsprechend ungläubwürdig sind Ihre Auftritte dann nämlich, aber machen Sie sich das mit sich selber aus!

So etwas muss am Anfang immer gesagt werden, aber ich kann alle beruhigen, jetzt geht es erst richtig los.

Ich darf die Initiatoren des Volksbegehrens, die Vertreterinnen und Vertreter von Nichtregierungsorganisationen, begrüßen. Wir versprechen: Es geht nicht nur um fairen Handel, es geht auch um eine faire Behandlung dieses Volksbegehrens hier im Haus, und dazu werden wir einige Initiativen setzen – dazu aber am Schluss. (*Beifall bei den Grünen und bei Abgeordneten des Teams Stronach.*)

Dieses Volksbegehren hat CETA zu Recht, wie vorher begründet, im Visier, aber auch TTIP und TiSA. Und ja, wir tun es uns an und machen noch einmal einen Schnellkurs für die ÖVP-Abgeordneten. Für die SPÖ-Abgeordneten brauchen wir das gar nicht, die wissen das. Da brauchen wir nur eine Gewissenschulung. Da brauchen wir keine Wissensschulung, sondern eine Gewissenschulung, damit sie nachher wissen, wie sie abzustimmen haben.

Bleiben wir auf dieser Seite (*in Richtung SPÖ*), Sie werden es entschuldigen. Kanzler Kern hat ja gestern im verlängerten „Abendjournal“ erklärt: Bis CETA ins Parlament kommt, wird es noch dauern, wer weiß, ob wir das überhaupt erleben. Es können sich alle entspannen, die dagegen stimmen wollen. – Na schauen wir einmal! Es wäre jetzt die Frage, was interessanter wäre. Würden Sie sich rechtzeitig aufrufen und Ihr Gewissen aus der Garderobe holen, dann würde eine gute Chance bestehen, dass CETA hier herinnen abgelehnt wird. Mit diesem Gewissensanlauf würde ich doch präferieren, dass wir CETA sofort und so schnell wie möglich hier ratifizieren sollten, denn dann wird es nämlich scheitern, und zwar zu Recht. Wenn Sie allerdings Ihr Gewissen in der Garderobe lassen wollen, dann ist es taktisch vermutlich für diese Stelle, von der ich spreche, vernünftiger, es bleiben zu lassen und die Ausfluchtversuche des Kanzlers Kern halt gewähren zu lassen.

Kern hat nämlich folgende Situation herbeimanövriert: Er hat behauptet, bei diesen Beipackzetteln ist etwas herausgekommen. Das ist leider nicht ganz richtig, wir wollen ihm aber das Bemühen nicht absprechen. Er hat das Ganze auch noch einmal öffentlich in Stellung gebracht, und ich mache mich auch nicht – weil wir heute über direkte Demokratie reden – über Ihre Abstimmung lustig, überhaupt nicht. Die Frage ist nur: Was holen wir insgesamt in dieser Situation heraus? Und da muss ich jetzt sagen: Der Kanzler hat ja für sich reklamiert, in diesen Nachverhandlungen erzielt zu haben, dass CETA als gemischtes Abkommen zu behandeln ist, dass also Teile davon von allen Parlamenten, also auch von uns hier, ratifiziert werden müssen.

Bleiben wir aber bei den Schiedsgerichten, beim giftigsten aller Giftzähne! – Es gibt andere auch in CETA, wie etwa – und das sagt doch nie jemand – die offenkundige Aushöhlung des Vorsorgeprinzips – das ist nicht so lustig, meine Damen und Herren von den NEOS –, aber bleiben wir nur bei den Schiedsgerichten, die ja der Kanzler richtig als großes Problem erkannt hat: Die sind auch mit dem Beipackzettel nicht besser geworden, die betreffen das gar nicht; das sagen alle Studien.

Abgeordneter Mag. Werner Kogler

So, was heißt das? Er hat der Bevölkerung glauben gemacht, das könne man hier im Parlament noch ablehnen. Das ist richtig, aber er hat es so dargestellt, als ob man nur die Schiedsgerichte alleine ablehnen könnte – und das ist falsch! Wir können nur mehr – und wir haben 25 Mal darauf hingewiesen und davor gewarnt – den ganzen Vertrag, also alles, nicht ratifizieren – dazu wünsche ich Ihnen viel Mut, es ist aber sinnvoll und notwendig, weil das auch die Ankündigung war –, oder man muss es fressen, und ich plädiere nicht dafür, das falsche Medikament zu fressen. *(Beifall bei den Grünen.)*

Ich komme jetzt zur ÖVP und gleich zum Herrn Vizekanzler und Wirtschaftsminister, der ja viel Zuständigkeit hat, nachdem sich ja der Herr Außenminister, der im Übrigen hier auch eine Zuständigkeit hat, in dieser Angelegenheit regelmäßig versteckt. Das ist übrigens auch interessant, wir werden jetzt einmal das Dossier verfassen: Außenminister Kurz und die Handelsabkommen. Das wird lustig. Er sitzt nämlich immer unter dem Tisch, damit ist er nicht im Boulevard, dafür hat er keine Zeit, er ist aber zuständig.

Nun auch hier eine kleine Nachhilfe, jetzt den Wirtschaftsminister betreffend: Dieser hat doch selber gesagt: Nach dem ganzen Fiasko bei CETA, bei dem er inhaltlich dafür ist – das hat er immer gesagt, und das rechnen wir ihm auch an; da war er ehrlich, anders als andere –, wird TTIP nicht nur infrage gestellt, sondern sofort mit einem Mandat nachverhandelt. – Lest es nach! Unsere Regierungsspitze! Der Kern natürlich noch lauter.

So, was ist? – Nichts. Wir haben ja alle Dokumente. – Diese fehlen! Es ist weder im Europäischen Rat, noch in den Ratsarbeitsgruppen, nirgends auch nur mit einem Beistrich angekündigt worden, dass wir etwas verändern wollen. Das TTIP-Mandat ist nach wie vor das gleiche. Und siehe da, was wir immer gesagt haben: Es ist noch nicht einmal tot. Das ist ja genau die Zombiepolitik, auf die Sie sich immer so gut verständigen können. Das kommt wieder raus. Wer glaubt denn, dass man dem Trump von heute bis zu Mittag etwas glauben kann? – Ich nicht! Und es kommt – genauso wie TiSA das Problem ist, das kommt. Auch bei TiSA ist nichts tot. Im Gegenteil!

Und damit biegen wir in die Schlussgerade. Das betrifft alle Gemeinden in Europa, speziell natürlich auch in Österreich, weil wir hier hohe Standards haben. Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister – da oben sitzen sie *(auf die Galerie weisend)* – haben recht, sie wollen das verteidigen. *(Beifall bei den Grünen, bei Abgeordneten des Teams Stronach sowie des Abg. Strache.)*

Es ist nicht einzusehen, dass wir mit einem internationalen Vertrag von Südportugal bis Nordfinland alles über den gleichen Kamm scheren – ein völliger Unsinn! Es gibt überall andere Traditionen und Kulturen der Dienstleistungsbereitstellung für die Menschen, die dort leben, und deshalb ist es eine perverse Hintertür, die da aufgemacht wurde, weil sich die neoliberale Doktrin nicht überall hat durchsetzen lassen. Man hat ein Handelsabkommen hergenommen, um das zu vollenden, was die neoliberale Revolution nicht zustande gebracht hat. Das ist die versteckte Agenda, und die werden wir durchkreuzen. Deshalb ist dieses Volksbegehren so wichtig, und deshalb wird es hier eine ausführliche Behandlung erfahren.

Sie wollen das Volksbegehren im Verfassungsausschuss behandeln – wir wollen dafür, um es entsprechend wertzuschätzen, einen Sonderausschuss. Wir haben den diesbezüglichen Antrag eingebracht, und ich plädiere für Ihre Zustimmung. Noch wichtiger ist aber, dass Sie die Sache erkennen und auf der richtigen Seite kämpfen – und nicht immer auf die falsche Seite flüchten. *(Beifall bei den Grünen und bei Abgeordneten der FPÖ.)*

Präsident Karlheinz Kopf

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Mag. Loacker. – Bitte.

11.15

Abgeordneter Mag. Gerald Loacker (NEOS): Herr Präsident! Regierungsmitglieder gibt es ja keine zu begrüßen. Meine Damen und Herren! Ich darf gleich vorweg etwas berichtigen, eigentlich ist es eine tatsächliche Berichtigung: Kollege Matznetter hat behauptet, die OMV würde den Staat Rumänien bei einem staatlichen Gericht klagen. – Das ist natürlich falsch. Richtig ist: Bei einem internationalen Schiedsgericht in Paris klagt die OMV, die teilstaatliche OMV. Sie können es in der „Presse“ nachlesen, im „Economist“ auf Seite 16. Ich bitte die SPÖ-Kollegen, das Kollegen Matznetter auszurichten, wenn er wieder da ist.

Das Thema dieser Freihandelsverträge begleitet uns jetzt schon eine Zeit lang, und wir wissen, dass die Freiheitlichen und die Grünen sich aus populistischen Gründen da so positioniert haben, wie sie das getan haben. (*Widerspruch bei der FPÖ.*) Es ist aber schon superpeinlich, wenn sozialdemokratische Bürgermeister sich da hinstellen und das CETA-Volksbegehren mitinitiiieren. Diese populistische Einigkeit von Grünen und FPÖ, einigen NGOs und – aus rein geschäftspolitischen Motiven – auch der Spar-Gruppe, sie alle malen gemeinsam, Schulter an Schulter den Teufel an die Wand. Da wird zum Beispiel von massiven Verschlechterungen in der Daseinsvorsorge, bei den ArbeitnehmerInnenrechten sowie beim Umwelt- und Konsumentenschutz geschrieben.

Es wäre halt gut, wenn man das Abkommen lesen würde, aber die Mühe machen Sie sich ja nicht. Die macht sich Kollegin Holzinger-Vogtenhuber nicht, die heute aus „Österreich“ herauslacht, Kollege Preiner nicht, der aus „Österreich“ herauslacht, Kollege Schabhüttl nicht, der aus „Österreich“ herauslacht. (*Abg. Walter Rosenkranz: Keine Eifersucht!*) Die Mühe machen Sie sich nicht, denn würden Sie es lesen, dann wüssten Sie, dass genau diese Bereiche ausdrücklich nicht betroffen sind. Da wird die Bevölkerung gezielt desinformiert. (*Beifall bei den NEOS.*) Das ist ja den Kritikern völlig egal, wenn man politisch in die eigene Tasche arbeiten kann.

Besonders bedauerlich ist diese protektionistische Politik, die ja jetzt auch in den USA Erfolge feiert. Dort wird jetzt protektionistisch gearbeitet und einmal TTIP zu Grabe getragen. Umso notwendiger wäre es, dass sich jetzt die Länder, die ein bisschen welt-offener denken als Herrschaften wie Trump, zusammentun und gemeinsame Abkommen zustande bringen. Wir haben hier vor wenigen Monaten ein Abkommen mit dem Irak, das Schiedsgerichte beinhaltet, ratifiziert, aber mit Kanada wollen Sie keines. Dem Abkommen mit dem Irak haben auch die Grünen zugestimmt, haben auch die Freiheitlichen zugestimmt, aber so ein Abkommen mit Kanada will man nicht. Das kann niemand rational erklären, außer vielleicht so, dass Sie auch das Abkommen mit dem Irak nicht gelesen haben. Das wäre eine logische Erklärung.

Ja, man stößt hier auf eine Menge SPÖ-Politiker, auf die niederösterreichische Landtagsabgeordnete Karin Scheele, auf den Bürgermeister Herbert Thumpser und auf den Bürgermeister Peter Kalteis, die in ihren Gemeindegebieten große Industriebetriebe haben, wo die Kommunalsteuer hereinsprudelt, die Gemeindekasse gut gefüllt ist und die Arbeitsmarktsituation gut ist, aber so geht es nicht allen Gemeinden, so geht es nicht allen Bürgermeistern – und nicht alle Bürger haben einen Arbeitsplatz; das wäre vielleicht auch einmal zu beachten. Die hätten vielleicht Interesse an einer florierenden Wirtschaft, die gute Abkommen schließt und neue Märkte für österreichische Produkte, für österreichische Unternehmen erschließt. Dann würden solche Bürgermeister auch innerhalb der SPÖ ein bisschen lauter sprechen und sich nicht vom Populismus vereinnahmen lassen.

Abgeordneter Mag. Gerald Loacker

Das Bekenntnis des Bundeskanzlers zum Freihandel ist ja auch variabel. Einmal ist er dafür, einmal halb dagegen, dann lässt er sich einen Brief aus Brüssel mitgeben. Also was der will, weiß auch niemand so genau. Verhinderungspolitik scheint in der SPÖ langsam die Oberhand zu gewinnen, und das ist bedenklich. Diese national-sozialdemokratische Politik und diese Annäherung an die Freiheitliche Partei sind hochnotpeinlich.

Verlierer dieser Entwicklung ist der österreichische Mittelstand. Da nützt Österreich kein Plan A, kein „Österreich zuerst“ und keine Wirtschaft, wenn der Freihandel kein zentrales Bekenntnis der Bundesregierung ist.

Wir müssen schauen, dass wir Chancen eröffnen, dass wir den österreichischen Unternehmen Chancen eröffnen, den Arbeitnehmern Chancen eröffnen und in Bezug auf den Freihandel ein verlässlicher Partner in der EU und ein verlässlicher Partner für unsere Geschäftspartner auf der ganzen Welt sind. Etwas anderes kann sich eine kleine Volkswirtschaft wie die österreichische gar nicht leisten. *(Beifall bei den NEOS.)*

11.20

Präsident Karlheinz Kopf: Nächste Wortmeldung: Herr Klubobmann Ing. Lugar. – Bitte.

11.20

Abgeordneter Ing. Robert Lugar (STRONACH): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich werde ein bisschen grundsätzlicher, da wir schon viele Details besprochen haben und sich die Frage ja sehr grundsätzlich stellt. Man sagt, mit Holz zu heizen ist sehr positiv, es ist umweltneutral und CO₂-neutral. Im allgemeinen Bewusstsein ist Holz ein guter Stoff, um damit zu heizen.

Wenn aber alle mit Holz heizen, dann wird es zum Problem, und zwar deshalb, weil es dann keine Wälder mehr in Österreich gibt und auch die Luftqualität immer schlechter wird. So ähnlich ist es auch mit dem Freihandel. Der Freihandel ist gut, denn er schafft Wohlstand, aber der Freihandel ist nicht immer gut. Ich würde gerne ein Beispiel bringen, damit die ÖVP das auch versteht.

Die wenigsten wissen wahrscheinlich was Isoglukose ist. Isoglukose ist ein sogenannter Zuckeraustauschstoff, der in den USA seit den Siebzigerjahren im großen Stil eingesetzt wird und die Menschen dort dick, krank und unersättlich gemacht hat. Dieser Stoff war in der Europäischen Union verboten, man durfte nur einen sehr kleinen Anteil zugeben, also maximal 5 Prozent. Das wurde jetzt aufgehoben; das heißt, die Europäische Union hat den Zuckermarkt liberalisiert, und jetzt darf dieser Stoff im Umfang von in etwa – man schätzt – 10 Millionen Tonnen nach Europa kommen.

Diese Isoglukose, ich habe es bereits gesagt, ist gesundheitsschädlich, steht im Verdacht, die Leber zu schädigen, macht auf jeden Fall dick, unterdrückt das Sättigungsgefühl und erzeugt unglaublich viele gesundheitliche Probleme – Diabetes und alle möglichen anderen Krankheiten, wie man vermutet – beim Menschen. Die Frage ist jetzt, warum die Europäische Union das macht. Warum tauscht man unseren heimischen Zucker, der in Europa produziert wird, gegen einen Stoff aus, der aus Übersee kommt, aus den USA, und aufwendig gentechnisch produziert wird, mit Genmais, um dann billig nach Europa geliefert zu werden, weil er von der dortigen Regierung gestützt wird?

Warum macht man das? Warum macht die Europäische Union das, wenn sie doch weiß, dass dieser Stoff, diese Isoglukose die Menschen krank und dick macht und in Europa garantiert nichts verloren hat? Warum macht man das? Es geht wieder einmal ums Geld. Es geht darum, dass dieser Stoff billiger ist, dass die USA diesen Stoff

Abgeordneter Ing. Robert Lugar

natürlich nach Europa liefern wollen, das schon seit Jahrzehnten versuchen, aber nicht können, und dass man jetzt vonseiten der Europäischen Union in die Knie gegangen ist.

Warum erzähle ich das heute hier? (*Abg. Weninger: Weil dir nichts Besseres einfällt!*) An diesem Beispiel sieht man ganz leicht, dass der Bürger einfach nicht im Zentrum steht, wenn Verträge gemacht werden, in denen es um Freihandel oder sonstige Dinge geht. Da geht es um Shareholder Value, da geht es darum, Geld zu verdienen, billiger zu produzieren, aber es geht nicht um den Bürger, es geht nicht darum, ob das gut für die Menschen ist. Es geht darum, ob es gut für die Konzerne ist, gut für die Lobbyisten, die tausendfach auf die Kommission einstürmen, um ihre Agenda durchzubringen. Das ist das Problem, vor dem wir stehen, und bei CETA, TTIP und allen anderen Abkommen steht genau das im Zentrum.

Da geht es nicht um die Menschen, da geht es nicht darum, dass sie ab Herbst 20 Kilo von dieser Isoglukose essen werden und essen müssen. Sie wissen es gar nicht, das wird ihnen einfach ins Essen gemischt – der Zucker kommt raus und die Isoglukose kommt rein. Sie als Bürger werden ab nächstem Jahr 20 Kilo davon schlucken, und das wird Sie krank machen, das wird Sie dick machen, so wie die Menschen in den USA seit den Siebzigerjahren. Das ist das Problem! Wir wissen das! (*Zwischenruf der Abg. Gamon.*)

Was macht die Europäische Union? – Sie macht nichts dagegen, und genau deshalb stehen wir vor diesem Problem. Wenn Sie misstrauisch gegenüber CETA, TTIP und allen anderen Abkommen sind, dann sind Sie das zu Recht, denn dabei steht nicht der Mensch im Mittelpunkt. Es steht das Geld im Mittelpunkt, und das ist das Problem! Über dieses Problem muss man ganz offen sprechen. (*Beifall beim Team Stronach. – Abg. Krainer: Immer diese Kritik an Frank Stronach! – Abg. Matznetter: Kein Wunder, dass er seinen Namen nicht mehr hergibt!*)

11.24

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Doppler. – Bitte.

11.25

Abgeordneter Rupert Doppler (ohne Klubzugehörigkeit): Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Das ist die erste Lesung über das Volksbegehren „Gegen TTIP/CETA“. Es war ein erfolgreiches Volksbegehren, es wurde von 562 379 Personen unterschrieben und unterstützt. Die Befürchtungen der Menschen und auch meine Befürchtungen sind groß. Von Kollegen Lugar wurde gerade angesprochen, dass die Macht der großen Konzerne massiv gestärkt und weiter ausgebaut werden soll, zum großen Nachteil der Menschen, der Bürgerinnen und Bürger.

Sehr heikel ist auch das sogenannte Streitbeilegungsverfahren. Das wird massiv zu hinterfragen sein, denn dieses Verfahren würde es ausländischen Investoren ermöglichen, Staaten vor internationalen Schiedsgerichten zu klagen. Damit würde die Möglichkeit von Demokratien, Arbeitnehmerrechte, Gesundheit, Umwelt oder Menschenrechte ausreichend zu schützen, massiv beschnitten und ausgehöhlt. Diese Bedenken kann man nicht einfach so beiseitewischen und beseitigen.

Die Bevölkerung hat Angst und auch große Sorge, was diese Abkommen betrifft. Auch der Regulierungsrat, die Stillstandsklausel und die Sperrklausel sind zu hinterfragen – ich glaube, Kollege Wittmann hat das angesprochen –, weil es sich um ein sogenanntes lebendes Abkommen handelt. Da können die Verhandlungspartner von TTIP Details im Nachhinein, ohne demokratische Kontrollen, ausverhandeln, und diese Vorgangsweise lehnen ich und ein Großteil der Bevölkerung in dieser Form massiv ab. – Danke schön. (*Beifall der Abgeordneten Lugar, Pirklhuber und Winter.*)

11.26

Präsident Karlheinz Kopf

Präsident Karlheinz Kopf: Nächste Rednerin: Frau Abgeordnete Kucharowits. – Bitte.

11.26

Abgeordnete Katharina Kucharowits (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Liebe Initiatorinnen und Initiatoren dieses Volksbegehrens! Liebe Unterstützerinnen und Unterstützer! Drei Sätze zu Beginn meiner Rede: Es gab mehr als 562 000 Unterschriften; fast 9 Prozent aller Wahlberechtigten haben unterschrieben; es ist das erfolgreichste Volksbegehren seit 2004.

Das ist bei Weitem keine Kleinigkeit, sondern ein beachtlicher Erfolg, den dieses Volksbegehren gegen TTIP und CETA eingefahren hat. Dazu gratuliere ich sehr herzlich. Mit der heutigen Debatte wird das Volksbegehren dem Verfassungsausschuss zugewiesen werden, und wir werden uns in Schwerpunktsitzungen intensivst damit auseinandersetzen, denn diese Unterschriften, unsere Unterschriften, bilden die Grundlage für unsere künftige erneute Debatte – mit allen unterstützenswerten Kritikpunkten und Forderungen – hier im Haus, denn ich und so viele andere Kolleginnen und Kollegen teilen diese Kritik und diese Position.

Warum tun wir das? Etliche Punkte sind von KollegInnen im Vorfeld schon angeführt worden – Stichwort Investitionsschutz, ArbeitnehmerInnenschutz, Daseinsvorsorge, Umweltstandards und vieles mehr. Lassen Sie mich aber einen Punkt herauspicken, den ich an dieser Stelle besonders beleuchten möchte: Was ist eigentlich im Vorfeld dieser Abkommen passiert und was passiert weiterhin? Die Europäische Kommission verhandelte sehr intransparent. Es gab keine echte demokratische Beteiligung, Parlamente, NGOs, BürgerInneninitiativen wurden nicht rechtzeitig eingebunden, es wurde geheim und mit unlesbaren – also für NichtjuristInnen unlesbaren – Dokumenten operiert, und man wurde mit fertigen, undemokratischen und unter kleinsten Kreisen abgestimmten Ergebnissen konfrontiert. Das ist ein Worst-Practice-Modell für Mitgestaltung und breite Mitbestimmung in einer modernen Demokratie.

Zu Recht sind wir PolitikerInnen, zu Recht sind NGOs, zu Recht sind Aktionsplattformen und Co auf die Barrikaden gestiegen. Erst nach Urgenz hier im Haus wurde sukzessive auf parlamentarischer Ebene informiert – Stichwort Debriefings und Co –, was TTIP anbelangt.

Diese Vorgehensweise haben wir uns nicht gefallen lassen und werden wir uns auch künftig nicht gefallen lassen, aber nicht nur wir, sondern eben auch etliche BürgerInnen, die es einfach saßthatten und -haben, dass aus einem überschießenden Deregulierungsmotiv heraus über Kriterien, Auflagen, ja in Wirklichkeit über die SDGs – Sustainable Development Goals –, über Ziele, die wir uns gesetzt haben, nämlich Ziele mit universeller Gültigkeit, drübergefahren werden soll.

Das betrifft CETA, das betrifft TTIP, das betrifft TiSA, das betrifft etliche weitere Abkommen – mit Asien, Lateinamerika, Neuseeland und vielen mehr –, die in Verhandlung stehen, in der Pipeline sind. Das ist eine Handelspolitik, die uns einfach nicht taugt, die wir nicht goutieren und die wir auch nicht akzeptieren wollen. Das ist Freihandel, der auf Deregulierung aufbaut und unter dem Motto firmiert, schneller, günstiger, wettbewerbsfähiger und, und, und zu sein, also Beschleunigung vor Qualität stellt, nämlich Qualität für die ArbeitnehmerInnen, sowohl, was die Standards, die Arbeitsbedingungen anbelangt, als auch die Entlohnung, Qualität, was die Nachhaltigkeit im ökologischen Sinn anbelangt, Qualität in Bezug auf Gerechtigkeit und gerechter Verteilungspolitik.

Meiner Meinung nach muss Handelspolitik anders aussehen. Der Handel und der Markt müssen fair und gerecht sein, kurz gefasst, Märkte müssen zivilisiert sein – dazu gibt es kein konkretes Konzept –, das heißt, nach Kriterien funktionieren, die eben den

Abgeordnete Katharina Kucharowits

Menschen im Mittelpunkt haben, die Umwelt im Mittelpunkt haben und Standards nicht über Bord werfen.

Die Idee wäre, eine Agentur auf europäischer Ebene zu installieren, legitimiert durch das Europäische Parlament, mit definierten Kriterien, die jedes Produkt anhand der Auflagen abklopft, eben anhand der SDGs, anhand des Pariser Abkommens und anhand von vielem mehr. Das ist nichts, was ich erfunden habe, dieses Konzept gibt es, es wurde von drei österreichischen Ökonomen – Jakob Kapeller, Bernhard Schütz und Dennis Tamesberger – kreiert, die dafür auch einen Preis eingefahren haben.

Ich unterstütze diese Idee der zivilisierten Märkte. Das wäre auch ein neuer Ansatz, der vertrauenswürdig wäre, weil er transparent, demokratisch legitimiert und fair ist. Die Ungerechtigkeit und Intransparenz und eben die Deregulierung waren Hauptmotive, dieses Volksbegehren zu initiieren und auch zu unterstützen. Genau deshalb haben Sie sich, haben wir uns so ungemein aktiv in diese ganze Geschichte eingebracht und gegen diese Form des Freihandels, gegen intransparente, Standards über Bord werfende Freihandelsabkommen mobil gemacht.

Wir werden die 562 000 Stimmen – es sind ein bisschen mehr – sehr, sehr ernst nehmen. Ich bin der Meinung, dass wir damit die Chance ergreifen, eine neue, eine zivilisierte Handelspolitik auf europäischer Ebene zu etablieren. – Vielen Dank. *(Beifall bei der SPÖ.)*

11.31

Präsident Karlheinz Kopf: Herr Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. Pirkhuber ist der nächste Redner. – Bitte.

11.31

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Pirkhuber (Grüne): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Werte Bürgermeister, die diese Initiative gestartet haben! Ich selbst habe in meiner Region mit dem einen oder anderen Bürgermeister an Diskussionen teilgenommen. Wir Grüne haben dieses Anliegen von mehr als 500 000 Bürgerinnen und Bürgern klar unterstützt.

Ich muss an diesem heutigen Tag schon sagen, dass es bemerkenswert und positiv ist, wenn Abgeordnete der SPÖ herausgehen und das Problem beim Namen nennen. Ich nenne Kollegin Kucharowits, Kollegin Ecker und auch Kollegin Holzinger aus Oberösterreich, die sich klar dazu bekannt haben, dass sie das Volksbegehren unterstützt haben. Meine Damen und Herren, wenn Sie so ein Volksbegehren, wie ich auch, unterstützt haben, dann muss es aber Ihre Pflicht sein, diesen Appell an sich selbst, den Sie damit gesetzt haben, auch in die Praxis umzusetzen. Ich erwarte mir zumindest von jenen Abgeordneten, die dieses Volksbegehren unterstützt haben, die Ernsthaftigkeit, den Willen dieser Menschen, ihren eigenen Entschluss hier im Parlament umzusetzen. Ich glaube, das sind wir den Menschen in diesem Land schuldig. *(Beifall bei den Grünen sowie der Abgeordneten **Steinbichler** und **Weigerstorfer**.)*

Zum Thema Populismus: Meine Damen und Herren! Es ist wirklich kurios, dass junge Abgeordnete wie Kollegin Gamon oder Kollege Loacker sich herausstellen und ernsthaft alle Abgeordneten beschuldigen wollen, die Verträge, die kritisch sind, nicht zu kennen. Wissen Sie was? – Das ist so eine ungeheuerliche Frechheit und Dummheit, die Sie hier begehen, wirklich eine Dummheit, weil es ganz einfach ... *(Ruf bei der FPÖ: **Keiner ist dumm!** – Zwischenrufe bei Grünen und NEOS.)*

Präsident Karlheinz Kopf: Herr Abgeordneter!

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Pirkhuber *(fortsetzend)*: Herr Präsident! Ich nehme das insofern zurück, als es ...

Präsident Karlheinz Kopf

Präsident Karlheinz Kopf: Relativieren Sie es nicht, nehmen Sie den Ausdruck einfach zurück. – Danke.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Pirkhuber (*fortsetzend*): Herr Präsident! Ganz einfach: Ich nehme ihn zurück, weil es ja Absicht ist. Das ist nicht Dummheit, sie tun es mit voller Absicht! (*Beifall bei Abgeordneten der Grünen.*) Das ist populistisch, aber populistisch im Interesse der Konzerne, im Interesse eines Lobbyismus, wie wir ihn auf europäischer Ebene kennen, wie wir ihn auch in den USA wahrnehmen, wie wir ihn im Rahmen von internationalen Streitverfahren kennen, ob das NAFTA war oder andere Beispiele, die die Bürgerinnen und Bürger kennen.

Worum geht es uns? Worum geht es den BürgerInnen in Europa? Worum geht es den KonsumentInnen in den USA und in Kanada? Es geht ganz einfach darum, dass die politischen Interessen unserer Gesellschaft nicht von neoliberalen Katastrophenszenarien – die Arbeitsplätze zerstören, die Ressourcen vernichten und die Menschen ins Elend führen – overruled werden. Schauen Sie in die alten Industrieviertel Nordamerikas und was seit NAFTA aus den Städten geworden ist. Das ist ein Desaster auf der ganzen Ebene. – Also von wegen!

Wir sind nicht gegen Handel, aber wir wollen faire Bedingungen für den Handel. (*Beifall bei den Grünen und bei Abgeordneten des Teams Stronach.*) Wir wollen faire, soziale und ökologische Bedingungen, die den Menschen Luft zum Atmen geben, die den Bürgermeistern die Chance geben, zu gestalten und die Lebensqualität sicherstellen.

Was ist heute Praxis? – Milliardengewinne in Steueroasen, Steuerflucht, Sozialdumping, ökologische Krisen, Ausbeutung auf ganzer Länge des Problemfeldes der planetaren Entwicklung. Meine Damen und Herren! Europa ist gefordert! Macron hat zu Recht gesagt, wir brauchen eine revolutionäre Bewegung in Europa. Jawohl, wir brauchen eine Änderung, eine Veränderung an Kopf und Gliedern. Die muss praxisgerecht in den Dörfern anfangen, in den Kommunen, dort, wo die Menschen leben. Die Bürgermeister sind die Ersten, die sagen, so geht es nicht weiter. (*Beifall bei den Grünen.*)

Meine Damen und Herren! Das muss ein Aufschrei dieses Parlaments sein, ein Aufschrei der Abgeordneten, mit diesem Auftrag der Bürgerinnen und Bürger die Kommission ernsthaft in Zugzwang zu bringen, in Zugzwang, was das Verhandlungsmandat bei TTIP betrifft, und auch hinsichtlich dessen, was bei der Umsetzung von CETA noch möglich ist. Ich bin überzeugt, dass die richtige Devise lautet: Zurück an den Start! Wenn wir fairen Handel etablieren wollen, dann müssen wir beginnen, dann müssen wir vorbildlich beginnen in Europa, vorbildlich beginnen mit den Abkommen, die wir selbst gestalten können.

Abschließend zum Dilemma der Europäischen Union bei diesen Verhandlungen: Der amerikanische Verhandler Bryant P. Trick hat uns im Rahmen der Aussprache im Parlament erklärt, die Amerikaner seien nicht für die Schiedsgerichte gewesen, nein, sie hätten das nicht gefordert, das sei eine Forderung der europäischen Verhandler, das sei ein Faktum.

Meine Damen und Herren! Wir haben uns das selbst eingebrockt durch die Intransparenz dieses Verhandlungsprozesses und die nicht vorhandenen Vorgaben für den Prozess. Das ist ein Versäumnis der Regierungschefs der EU-Mitgliedstaaten, und das gehört dringend korrigiert. Wir brauchen soziale Standards in Europa, wir brauchen klare Perspektiven für die Bürgerinnen und Bürger und wir brauchen Chancen für die ökologischen Kreisläufe und für die regionalen ökonomischen Prozesse, die es da gibt.

Jeder kleine Gewerbetreibende zahlt seine Steuern zu hundert Prozent im eigenen Land, und die großen Konzerne verschieben die Gewinne und beuten die Menschen

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Pirkhuber

aus, wenn es möglich ist. Das ist nicht überall der Fall, wir haben hier in Europa hohe Standards, aber die Abwanderung in andere Staaten droht sofort – das hat man in den USA sehr schön gesehen, in diesem Fall war es vor allem Mexiko im Rahmen des NAFTA. Solche Prozesse müssen wir unterbinden, wir müssen vorbildlich arbeiten, und darum garantiere ich von unserer Seite, vonseiten der Grünen, dass wir dieses Volksbegehren sehr ernsthaft behandeln wollen und werden und auch bei den anderen Fraktionen dafür werben werden, dass wir zu einer gemeinsamen, offensiven, demokratischen Position kommen.

Es geht darum, fairen Handel wirklich zu stärken und soziale, ökologische Standards durchzusetzen, anstatt ein neoliberales Konzerndiktat zu akzeptieren. Das kann nicht die Antwort der Politik sein! Wir alle sind hier gefordert. – Danke schön. *(Beifall bei den Grünen und bei Abgeordneten des Teams Stronach.)*

11.38

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Dr. Matznetter. – Bitte.

11.38

Abgeordneter Dr. Christoph Matznetter (SPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr geehrte Initiatoren des Volksbegehrens! Hohes Haus! Ich beginne damit, mich bei den engagierten 562 379 Bürgern zu bedanken, deren Anliegen es ist, zu verhindern, dass Demokratie und auch die Gestaltungsmöglichkeiten der Demokratie in irgendeiner Form durch internationale Abkommen eingeschränkt werden.

Das Hauptmotiv der Befürchtung ist, dass durch Abkommen wie TTIP und CETA eine Situation geschaffen wird, in der uns die Möglichkeit genommen wird, selbst zu regulieren, selbst Vorsorge zu treffen eingeschränkt und unter Druck gesetzt wird durch die Drohung, die sich aus den Abkommen aufgrund von Klauseln über den Investitionsschutz und die mögliche Schiedsgerichtsbarkeit ergibt.

Das ist ein ehrliches Anliegen dieser Bürgerinnen und Bürger und muss als solches in diesem Hause nicht nur der Form nach, sondern auch dem Inhalt nach entsprechend sachlich, aber auch gemäß seiner Intention ernsthaft behandelt werden. Nicht ernsthaft ist es, wenn das auf der Basis von Fake News stattfindet.

Man kann verschiedene Dinge tun, aber Kollegin Gamon hat zu Recht den FPÖ-Sprechern – angefangen beim Kollegen Kassegger –, die gesagt haben, in CETA stünde noch eine private Schiedsgerichtsbarkeit ... *(Abg. Walter Rosenkranz: Nein!)* – Das haben Sie gesagt. *(Abg. Kassegger: Das habe ich nicht gesagt! Hören Sie zu, es geht um CETA und TTIP!)* – Das steht auch nicht drinnen. Ich nehme die tatsächliche Berichtigung Ihrer eigenen Aussagen zur Kenntnis, Herr Kollege! *(Abg. Kassegger: Das habe ich nicht gesagt! Schauen Sie nach in den Protokollen!)* – Sie haben es gesagt, Sie können es im Stenographischen Protokoll nachlesen. *(Abg. Kassegger: Das habe ich nicht gesagt!)*

Jetzt kommen wir zu einem anderen Teil: Es gibt hier Abgeordnete, die sagen, Kern habe nur einen Beipackzettel unterschrieben – wider besseres Wissen. Das ist eine verbindliche Erklärung nach der Wiener Vertragsrechtskonvention, und es ist schlichtweg Fake News, lieber Werner Kogler, hier zu behaupten, das sei ein unverbindlicher Beipackzettel. – Ist es nicht! *(Abg. Walter Rosenkranz: Dass jetzt akademische ... Fake News verbreiten ...! ... in der Dissertation einmal nachgeschaut! – Zwischenrufe der Abgeordneten Kogler und Steinbichler.)* – Ist doch lieb.

Bei der FPÖ hat das eine gewisse Konsistenz, denn wenn man Fake News via Strache-Homepage weitverbreitet, dann ist es konsistent, dass es einem hier auch wurscht ist, ob es Fake News sind. Für die Grünen ist das aber, da sie Fake News zu

Abgeordneter Dr. Christoph Matznetter

Recht bekämpfen, nicht angemessen. Daher: Ernsthaft anerkennen, was Kern erreicht hat! (*Abg. Kogler: Was?*) Es ist eine Joint Declaration, die nach der Wiener Vertragsrechtskonvention verbindlich ist (*Abg. Kogler: Ja eh!*), kein Beipackzettel, nicht irgendetwas – verbindlich! (*Abg. Kogler – ein weißes Blatt Papier in die Höhe haltend –: Aber wenn Sie einen weißen Zettel für verbindlich erklären, ist er immer noch weiß!*)

Daher: Right to Regulate, Vorsorgeprinzip und vor allem – und jetzt komme ich zum Kern – ist es so, dass mit dieser Erklärung, die Kern durchgesetzt hat, sichergestellt ist, dass bis zur Ratifizierung erstens in der Frage der Schiedsgerichte nichts in Kraft tritt (*Abg. Walter Rosenkranz: Das sehen Völkerrechtler und Europarechtler aber anders!*) und zweitens betreffend einen multilateralen Investitionsgerichtshof in seiner gesamten Ausformung Folgendes geklärt wird: Wie schaut der Verhaltenskodex aus? Wie werden die Richter bezahlt? Gibt es ein objektives Auswahlverfahren? Weil die Kostenfrage heute angesprochen worden ist: Wie können KMUs einen Zugang bekommen? Wie kommt es zur regelmäßigen Überprüfung der Pflichten gegenüber Investoren, Stichwort gerechte und billige Behandlung? Wie können die Prozesskosten für Privatpersonen reduziert werden? Welchen Sanktionsmechanismus gibt es bei Verstößen gegen Umwelt- und ArbeitnehmerInnenschutzstandards?

Das sind aber genau die Dinge, die tragende Motivation für viele Menschen waren, das Volksbegehren zu unterschreiben, also hat das außer der parteipolitischen Geschichte, Christian Kern kritisieren zu wollen, um politisches Kleingeld zu wechseln, keinen Grund. (*Zwischenrufe der Abgeordneten Kogler und Steinbichler.*) Kern hat ein wesentliches Element hineinbekommen. Das ist auch daran erkennbar, dass die Wallonie, die das Abkommen nach der ersten Aussprache ja verhindert hat (*Abg. Steinbichler – auf die leere Regierungsbankweisend –: Wo ist die Regierung?*), in den Verhandlungen zu CETA keinen Millimeter mehr erreicht hat als Kern und es letztlich auf der Basis dessen, was Christian Kern erreicht hat, die Möglichkeit gibt, dass Belgien unterschreibt. (*Abg. Walter Rosenkranz: Ich glaube, der kriegt jetzt die goldene ...!*) – Ja, die Fake-News-Fraktion FPÖ – völlig uninteressant, Kollege Rosenkranz, weil wir jetzt bei einem sachlichen Thema sind. (*Zwischenrufe der Abgeordneten Lausch und Schimanek.*)

Das heißt, wir haben eine Chance, wir haben diese Chance in diesem Verhandlungsprozess. Wenn es so bleibt, wie es ist, ist das Abkommen abzulehnen, und wenn diese Verbesserungen umgesetzt werden, wird man es neu überdenken müssen – so viel zur Situation.

Danke den Initiatoren, danke den vielen Menschen, die unterschrieben haben; das stärkt die Verhandlungsposition! Zur Kleingeldgeschichte: Lassen Sie sich davon nicht abbringen, sie werden es halt versuchen! – Danke. (*Beifall bei der SPÖ. – Abg. Kogler: Es ist am Vertragstext keine Silbe geändert worden! – Ruf bei den Grünen: Das ist der Punkt! – Zwischenrufe der Abgeordneten Matznetter und Walter Rosenkranz.*)

11.43

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Schmid. – Bitte.

11.43

Abgeordneter Gerhard Schmid (ohne Klubzugehörigkeit): Herr Präsident! Zum Thema Freihandelsabkommen: Beim Warenhandel diverser Staaten unterliegen Waren bei der Einfuhr in das jeweilige Partnerland Einfuhrabgaben, Exporte hingegen werden begünstigt. Freihandelsabkommen haben nun den Sinn, den Warenhandel diverser Staaten dem Grunde nach beidseitig zu begünstigen.

Abgeordneter Gerhard Schmid

In Diskussion stehen die Freihandelsabkommen CETA mit Kanada und TTIP mit den USA; es wurden Freihandelsabkommen zwischen der Europäischen Union, Kanada sowie den USA angestrebt. Das Abkommen CETA zwischen der EU und Kanada gilt als Musterabkommen für TTIP.

Während CETA mittlerweile weitgehend unterzeichnet wurde, ist TTIP durch die Wirtschaftspolitik Trumps infrage gestellt. Weitreichende Kritik besteht auch an CETA, sind die diesbezüglichen Verhandlungen doch überwiegend als Geheimverhandlungen zu bezeichnen. Bezüglich der Unterzeichnung durch Österreich sollten die besonders kritisierten Schiedsverfahren vorerst ausgeschlossen werden und auch weiterhin bleiben. Gibt es dafür eine Garantie?

Österreichs mittelständische Wirtschaft ist für hohe Qualität insbesondere in der Landwirtschaft bekannt, dem steht gegenüber, dass gentechnische Veränderungen in Kanada zulässig sind. Der gegenseitige Warenaustausch stellt somit hohe Qualität gentechnisch veränderten Produkten mit mittelmäßigem Standard gegenüber. Die Folge davon wird sein, dass die Einfuhr fragwürdiger mittelmäßiger Qualität zu einem Qualitätsabbau bei heimischen Produkten im eigenen Land führt.

Das beziehungsweise die Freihandelsabkommen sind auch in Bezug auf den Umweltschutz sowie die Arbeitsmarktsituation kritisch zu bewerten. Wird propagiert, dass die Abkommen zu einer nicht unerheblichen Zahl neuer Arbeitsplätze führen werden, so wird durch entschiedene Gegner der Freihandelsabkommen ein beidseitig hoher Arbeitsplatzverlust angesprochen. Betrachtet man die Arbeitsmarktsituation in Österreich, so erkennt man, dass diese von anhaltend hoher Arbeitslosigkeit gekennzeichnet ist. Die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze durch Freihandelsabkommen ist jedoch infrage zu stellen.

Seitens Österreichs beziehungsweise der österreichischen Bundesregierung ist daher sicherzustellen, dass eine weitere Begünstigung von Großkonzernen zulasten der mittelständischen Wirtschaft vermieden wird. Die Möglichkeit von Schiedsgerichtsverfahren ist dauerhaft auszuschließen. Die in Österreich geltenden hohen Standards und das Verbot gentechnischer Veränderung sind auch künftig sicherzustellen, wobei auf leistbare Preise zu achten ist.

Es muss unmissverständlich verhindert werden, dass der heimischen Wirtschaft, dem heimischen Arbeitnehmer und Konsumenten durch Freihandelsabkommen Schaden entsteht. – Danke.

11.46

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Dr. Franz. – Bitte.

11.47

Abgeordneter Dr. Marcus Franz (ohne Klubzugehörigkeit): Herr Präsident! Sehr verehrte Damen und Herren! Grüß Gott, die Bürgermeister! Zunächst ein Dankeschön an die Initiatoren des Volksbegehrens! Wir alle wissen, dass der Freihandel gemeinsam mit der Realwirtschaft und dem Kapitalismus ein Grundpfeiler der Demokratie und der freien Welt ist – das steht, glaube ich, außerhalb jeder Diskussion. Wir in Österreich leben die soziale Marktwirtschaft, und es steht außerhalb jeder Diskussion, das infrage zu stellen. Allerdings kann man sehr wohl infrage stellen, ob es notwendig ist, neue Handelsabkommen zu schließen, von denen wir nicht genau wissen, wie sie ausgehen werden. (*Beifall des Abg. Doppler.*) – Danke.

Ich befürchte, dass da Hintertürchen aufgemacht werden oder schon eingebaut sind, von denen wir noch nichts Genaues wissen, und ich möchte mich hier explizit mit der Gentechnik befassen, auch wenn das jetzt für Europa noch kein Thema ist; wir wissen aber, dass in Kanada zirka 25 Prozent der gesamten Landwirtschaft gentechnisch

Abgeordneter Dr. Marcus Franz

beeinflusste Lebensmittel erzeugen – bei der Zuckerrübe sind es zum Beispiel 96 Prozent –, in der EU sind es noch 0 Prozent.

Wir wissen aber natürlich, dass jeder, der ein neues Freihandelsabkommen abschließen will, ein gewisses Interesse daran hat, seine Produkte in der Welt zu verkaufen. Das heißt, da wird ein enormer Druck entstehen, hier in Europa gentechnisch veränderte Organismen, Lebensmittel an den Mann zu bringen.

Man kann natürlich sagen, das seien neue Entwicklungen. Gentechnik gab es ja schon immer, jede Zucht ist, wenn man so will, Gentechnik in den Kinderschuhen; wir wissen aber nicht, was mit den neuen im Labor gezüchteten Erbinformationen im Menschen geschieht. (*Abg. Walter **Rosenkranz**: Das weiß nur der Herr Matznetter!*) Wir stehen da vor einer ganz neuen Herausforderung in der Wissenschaft. Ich sage, es könnte gut ausgehen, es könnte aber auch ganz schlecht ausgehen. Wir wissen – wissenschaftlich, sachlich, fachlich – einfach zu wenig.

Wir stehen in der Gastroenterologie, in der Magen-Darm-Medizin, bei der Erforschung der Darmflora, des sogenannten Mikrobioms, am Anfang. Das ist ein komplexer Apparat aus Myriaden von Bakterien, dessen Genom zehnmal so groß ist wie das Genom des Menschen. Das heißt, der Informationsapparat der Darmflora ist zehnmal so groß wie der des Menschen. Jetzt kommt von außen etwas Neues in den Körper. Das, was wir bis jetzt haben, die natürlichen Lebensmittel, die natürlichen, geschlachteten Fleischsubstanzen et cetera, kennt der Körper seit vielen Jahrhunderten, Jahrtausenden, ja sogar Jahrmillionen und kann sie verstoffwechseln.

Wir wissen auf der anderen Seite – das ist heute schon kurz angekommen – von Fettsuchtepidemien, von Allergieepidemien und so weiter. Wir sagen in der Gastroenterologie, dass das Mikrobiom, also die Darmflora, womöglich hauptverantwortlich für die Entstehung und die Bildung von Allergien ist, für die Entstehung von Zuckerkrankheit, für die Entstehung von Depressionen bis hin zur Schizophrenie, für Charaktereigenschaften, dafür, ob jemand ein guter oder schlechter Futterverwerter ist. Wir wissen, dass dieses Mikrobiom, dieses genetisch zehnmal größere Apparatwesen, das in uns wohnt, für uns und eigentlich mit uns unser Leben bestimmt.

Wenn wir jetzt in ein Zeitalter eintreten, in dem zwangsläufig gentechnisch veränderte Lebensmittel in unsere Körper hineinkommen, weil wir es oft gar nicht wissen – in zehn bis zwanzig Jahren wird das aus meiner Sicht so sein, weil die Industrie ein ganz massives Interesse daran hat, das voranzutreiben –, dann müssen wir uns schon jetzt überlegen: Was machen wir konkret mit gentechnisch veränderten Lebensmitteln?

Wir wissen, sie werden wesentlich billiger sein, wir kennen die Nahrungsmittelindustrie – Monsanto, um nur einen Konzern zu nennen, und etliche andere, die weltweit Produkte erzeugen. Damit kann man natürlich auch Gutes tun; das ist die Argumentation dieser Konzerne. Sie sagen: Wir erzeugen billige Lebensmittel, wir werden den Hunger in der Welt bekämpfen! – Was aber langfristig dabei herauskommt, das wissen wir alle noch nicht. Es gibt bis dato nur einige Tierversuche, in denen sich Kollegen in der Wissenschaft angeschaut haben, was gentechnisch veränderte Lebensmittel im Körper anrichten (*Zwischenruf des Abg. **Steinbichler***), und da sind die Ergebnisse nicht so toll und begeisternd, dass man sagen kann, das werde ganz harmlos sein und den Menschen nicht schaden.

Wir kennen auch die ganz pragmatischen Hintertüren, die aufgemacht werden. Ich denke nur an das vom Kollegen Steinbichler immer wieder genannte Palmöl, ich denke nur an das vietnamesische Schweinefleisch, das an der Grenze ein Pickerl erhält – abgepackt in Österreich – und dann quasi als österreichisches Schweinefleisch verzehrt wird. Die Konsumenten wissen im Vorfeld oft gar nicht, was sie zu sich nehmen. Das heißt, wir müssen diesbezüglich das Bewusstsein schärfen und die Bürger dieses

Abgeordneter Dr. Marcus Franz

Landes informieren und darauf vorbereiten, was da in Zukunft auf uns zukommt. Wegen ihrer Ängste machen sie ja solche Volksbegehren, weil die Leute spüren, dass sich da in der gesamten Landschaft ganz massiv etwas ändert.

Das ist so ähnlich wie die Büchse der Pandora, wenn Sie den Mythos kennen: Wenn man die einmal aufmacht, bringt man den Geist – oder Ungeist –, der da herauskommt, nicht mehr hinein. Das sollten wir immer bedenken. – Danke schön. *(Beifall beim Team Stronach, bei Abgeordneten der FPÖ sowie der Abgeordneten **Doppler** und Gerhard **Schmid**.)*

11.52

Präsident Karlheinz Kopf: Nächste Rednerin: Frau Abgeordnete Dr. Winter. – Bitte.

11.52

Abgeordnete Dr. Susanne Winter (ohne Klubzugehörigkeit): Herr Präsident! Werte Kollegen und Kolleginnen! Werte Zuhörer! In Richtung SPÖ: Ich gebe Kollegen Matznetter vollkommen recht, dass Bundeskanzler Kern den Fuß in die Tür gestellt hat, um TTIP und CETA abzulehnen. Was ich in diesem Zusammenhang aber überhaupt nicht verstehen und nicht nachvollziehen kann, ist die leere Regierungsbank. Man düpiert damit nicht nur unsere Arbeit – wir sollen ja als Kontrolle der Regierung auftreten –, sondern auch die Arbeit derjenigen, die dieses Volksbegehren initiiert haben. Ich denke, 500 000 Wähler mehr oder weniger, denen man Zustimmung signalisiert, indem man hier anwesend ist, könnte auch eine SPÖ im nächsten Wahlkampf sehr gut vertragen. *(Beifall der Abgeordneten **Doppler** und Gerhard **Schmid**.)*

Wir haben hier sehr vieles gehört. Ich möchte Ihnen in diesem Zusammenhang aber sagen, wie meine Meinung zu all dem ist, und möchte dazu zwei Zitate bringen, die wir bis dato hier noch nicht gehört haben. Das erste Zitat lautet: „Wenn wir das hier falsch machen, werden unsere Kinder uns verfluchen.“ – Das ist ein Zitat von Sigmar Gabriel, ein Geistesblitz von unlängst.

Das zweite Zitat ist aus der französischen Zeitung für die auswärtigen Beziehungen; diese spricht im Zusammenhang mit Freihandelsabkommen sehr wohl von Konzernschutzabkommen und auch davon, dass dies ein Staatsstreich gegen die Demokratie ist. – Ich glaube, mehr braucht man dazu nicht zu sagen.

Im Zuge dieser Debatte, glaube ich, wurde auch vielen Leuten klar, wer in diesem Gremium hier eigentlich für Demokratie und für die Menschen eintritt und wer nicht, denn jene Parteien, die mit der überwältigenden Mehrheit des Volkes übereinstimmen und hier gegen TTIP, CETA und TiSA stimmen, sind auch gegen diesen – wie sagt man?; auch das habe ich gelesen – drohenden Freihandelsextremismus; ich sage das nicht, ich habe das nur gelesen.

Wenn man von einer überwältigende Mehrheit spricht: Es gibt neueste Studien, dass 70 bis 80 Prozent der Bevölkerung absolut gegen dieses grausame Triumvirat sind. Warum man darauf seitens der Regierung nicht eingeht, das ist mir einfach unerklärlich.

Es hat wohl auch etwas von Orwell'schem Neusprech, wenn wir nachdenken und überlegen und uns das Wort Freihandelsabkommen einmal näher anschauen: Es hat weder etwas mit Freiheit noch mit Handel zu tun, und schon gar nicht mit Handel zwischen Partnern auf gleicher Ebene. Es soll im Rahmen einer gewissen Unklarheit und einer Verschleierungspolitik mit Brachialgewalt durchgedrückt werden.

Im Laufe dieser Debatte wurden viele Dinge, die auch als Kritikpunkte in diesem Volksbegehren enthalten sind, erörtert, und zwar all das, was auf die Nationalstaaten in Europa zukommt, sollte dieses Abkommen tatsächlich in Kraft treten. Es ist egal, ob es sich dabei um die Schiedsgerichte handelt, die ja tatsächlich die Interessen der Kon-

Abgeordnete Dr. Susanne Winter

zerne über das nationale Recht stellen, um die drohende Gefährdung im Lebensmittelbereich – wir haben das mit der Gentechnik und Ähnliches mehr gehört –, oder um die Aushöhlung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen. Eines haben alle diese Themen gemeinsam, und zwar geht es um die Auflösung und die Beschneidung des Selbstbestimmungsrechts und der Souveränität der europäischen Nationalstaaten – und damit, glaube ich, setzen wir ein Recht zurück, das in der Französischen Revolution blutig erkämpft wurde. Das ist ein Erbe und hat eine Bedeutung für Europa, die an Attraktivität nach wie vor gar nichts verloren hat.

Wenn man Souveränität und Selbstbestimmung hernimmt, so sind dies absolut die Wurzeln und Grundlagen unserer Demokratie, denn wenn ein Staat nicht mehr in der Lage ist, über seine eigenen Belange selbst zu entscheiden, wenn Konzerne mächtiger als Staaten sind, dann sind Politiker eigentlich machtlos und die Demokratie verkommt damit mehr oder minder zu einer Farce. Die herrschende Politik verkommt zu einer Marionette und zu einem Schauspiel und wird als solches eigentlich nur mehr für das Volk zur Unterhaltung aufrechterhalten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich möchte Sie deshalb bitten – alle, die auf der Seite der Bevölkerung stehen und gegen TTIP sind –: Überlegen Sie sich noch einmal, ob Sie nicht doch für den Erhalt der Souveränität und der Selbstbestimmung im Lande Österreich sind! Setzen Sie ein Zeichen dafür, dass Sie nicht zum Totengräber unserer Demokratie werden, und stimmen Sie gegen TTIP, CETA und TiSA! – Danke schön. *(Beifall der Abgeordneten **Doppler** und Gerhard **Schmid**. – Zwischenruf des Abg. **Matznetter**.)*

11.57

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Dr. Scherak. – Bitte.

11.57

Abgeordneter Dr. Nikolaus Scherak (NEOS): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich will noch auf ein paar Argumente eingehen, die vorgebracht worden sind: Kollege Pirkhuber hat uns NEOS Populismus vorgeworfen. *(Zwischenruf des Abg. **Pirkhuber**.)* Herr Kollege Pirkhuber, man muss bei diesem Volksbegehren, ohne die Anzahl derjenigen, die unterschrieben haben, zu schmälern, aber auch Folgendes dazusagen: Es haben knapp 560 000 unterschrieben, bei 6,3 Millionen Wahlberechtigten heißt das aber auch, dass 5,7 Millionen nicht unterschrieben haben – aus welchen Gründen auch immer. *(Abg. **Deimek**: Das ist der wahre ...!)* – Nein, das ist die Wahrheit, Herr Kollege Deimek.

Schauen Sie, das ist eine einfache Rechnung – Grundrechnungsarten *(Zwischenruf des Abg. **Deimek**)* –: 6,3 Millionen Wahlberechtigte minus 560 000, da kommen ungefähr 5,7 Millionen heraus; die haben nicht unterschrieben. *(Abg. **Deimek**: Kasperltheater! – Zwischenrufe der Abgeordneten **Riemer** und **Brosz**.)*

Ich wollte eigentlich zum Prozess etwas sagen, das, wie ich meine, besonders für die Initiatoren des Volksbegehrens und für die Bevölkerung wichtig ist: Kollege Kassegger hat gesagt, er finde es schade, dass die Bundesregierung nicht anwesend ist. – Die Bundesregierung muss aber auch nicht anwesend sein, und zwar aus einem guten Grund: weil die österreichische Bundesverfassung vorsieht, dass Volksbegehren an den Nationalrat gerichtet werden. *(Zwischenruf der Abg. **Belakowitsch-Jenewein**.)* Das sieht die Bundesverfassung so vor, und ich glaube, als selbstbewusste Parlamentarier, die wir doch alle sind, sollte uns auch klar sein, dass wir nicht nach dem Kanzler oder dem Vizekanzler rufen müssen, wenn wir als gesetzgebendes Organ über ein solches Volksbegehren diskutieren. Das ist nicht notwendig, das sieht die Bundesverfassung so nicht vor *(neuerlicher Zwischenruf der Abg. **Belakowitsch-***

Abgeordneter Dr. Nikolaus Scherak

Jenewein), und ich glaube auch, dass wir das gut machen können. *(Beifall der Abg. Gamon und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Darüber hinaus muss man auch dazusagen, wie dieses Volksbegehren behandelt werden soll. Es gibt viele Dinge, die im Parlament sehr schnell durchgepeitscht werden. Wir hatten zu TTIP und CETA eine Enquete, wir haben jetzt hier diese erste Lesung, vier Ausschusssitzungen sind geplant, über ein halbes Jahr verteilt, in denen wir ernsthaft darüber diskutieren und uns mit allen Argumenten auseinandersetzen werden, und am Schluss werden die Abgeordneten im Rahmen ihres freien Mandats entscheiden, wie sie damit umgehen. Das ist ein ganz normaler parlamentarischer Prozess, der noch dazu vorbildlich ist; das würden wir uns sonst auch oft wünschen, etwa wenn von der Regierung kurze Begutachtungsfristen vorgesehen werden. In diesem Fall wird lang und breit darüber diskutiert, und alle Argumente werden ausgetauscht.

Ein letzter Punkt noch zum Antrag des Herrn Kollegen Kogler: Ja, wir haben uns in der Präsidiale darauf verständigt, dass das jetzt einmal in den Verfassungsausschuss kommt. Ich habe dort bereits gesagt, dass ich einen anderen Ausschuss für sinnvoll erachten würde, weil es doch nicht nur um Verfassungsmaterien geht, sondern insbesondere um Freihandel, um Wirtschaft. Gerade ich als Verfassungssprecher sehe mich persönlich aus meinem Parlamentsklub nicht als denjenigen an, der am meisten qualifiziert ist, sich mit diesem Thema inhaltlich auseinanderzusetzen. Es gibt ja die Möglichkeit der Ummeldung, nichtsdestotrotz wäre es, glaube ich, sinnvoller, wenn man einen eigenen Ausschuss macht, und dementsprechend werden wir den Antrag des Kollegen Kogler auch unterstützen. *(Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der Grünen.)*

11.59

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Steinbichler. – Bitte.

12.00

Abgeordneter Leopold Steinbichler (STRONACH): Sehr geehrter Herr Präsident! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Sehr verehrte Zuseher und Zuseherinnen auf der Galerie und vor den Fernsehgeräten, ganz besonders liebe Initiatoren und Unterzeichner! Mit besonderer Freude begrüße ich Hubert und Sonja, die Besitzer der Musikschule Harmonikaklang am schönen Attersee, mit ihren Schülern vom Attersee und aus Salzburg. – Herzlich willkommen! *(Allgemeiner Beifall. – Der Redner stellt eine Tafel auf das Rednerpult, auf der eine Kunststoffverpackung mit der Aufschrift „Bio Radieschen“, darunter drei vertrocknete Radieschen und drei frische Radieschen abgebildet sind.)*

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Lieber Kollege Scherak, wenn ich in der Bundesregierung wäre, dann würde ich dafür sorgen, dass bei solch einem wichtigen, grundsätzlichen Thema die gesamte Regierung anwesend ist, einem Thema, bei dem die Regierung beweisen kann, welche Chance die Bevölkerung hat, in dieser EU mitzubestimmen, denn wenn eine Regierung nicht mitstimmt, ist das ganze Abkommen hinfällig. *(Abg. Scherak: Leo, das ist eine Sache des Parlaments, so ein Volksbegehren!)* – Du kannst es ruhig darstellen, wie du willst, ich habe da sowieso meine klare Meinung.

Kolleginnen und Kollegen! Gestern hatten wir hier eine tolle Diskussion zum Brexit und zur EU, darüber, welche Kosten dadurch auf uns zukommen werden, was da alles passiert und wie schwierig die Lage in der Landwirtschaft ist. Genau von jener Partei, die dies am meisten bejammert hat, die aber auch hauptverantwortlich für den Zustand der Landwirtschaft ist, sind heute ganz wenige Vertreter da. Sie sind im Vorwahlkampf

Abgeordneter Leopold Steinbichler

mit dem Thema Nachhaltigkeit, stimmen aber im Parlament für CETA und TTIP. Möge sich jeder Wähler seine eigenen Gedanken dazu machen!

Ich werde sehr nachdenklich, wenn ich sehe, dass es Leute in diesem Hause gibt, die blind verliebt für die Globalisierung kämpfen, die blind verliebt für CETA und TTIP kämpfen und demnächst mit einem Job in Brüssel belohnt werden. Ich nenne keinen Namen, wir werden es bald erfahren. *(Zwischenruf bei der ÖVP.)*

Eine Erfahrung der letzten zwei Jahre: Ich war in der Schweiz, ich war in Deutschland, ich war in Berlin, ich war in Österreich Tag und Nacht unterwegs; kein einziger Unternehmer, kein KMU, kein EPU, kein Industriebetrieb hat mich gefragt, warum CETA und TTIP nicht kommen. Es fehlt schlichtweg niemandem.

Da gestern Frank Stronach strapaziert wurde: Jawohl, er hat klipp und klar gesagt, ein Geschäft muss ein Geschäft sein, da muss eine Ware gehandelt werden, wir müssen wegkommen von der Spekulation. – Das ist der Grund dafür, warum man diese Abkommen will, nämlich um der Globalisierung, um den Spekulanten Tür und Tor zu öffnen; und das geht auf Kosten der regionalen Bevölkerung, der regionalen Arbeitsplätze, der regionalen Kultur und Gesundheit. *(Beifall beim Team Stronach.)*

Ich danke dem Herrn Kollegen Pirkhuber, weil Wolfgang Pirkhuber und die Kollegin Weigerstorfer das NAFTA-Abkommen und das, was bei diesem Abkommen verhandelt und versprochen wurde, angesprochen haben.

In der Praxis wird es wahrscheinlich dann so *(auf die am Rednerpult stehende Tafel weisend)* ausschauen: EU-Biosiegel, Bio Austria zertifiziert, Herkunftsland Österreich, eine herrliche Adresse, die mich dazu bewogen hat, im Internet nachzuschauen. Sie lautet Fruturastraße 1 und gehört zu einem Kompetenzzentrum für Obst und Gemüse. So *(wiederum auf die am Rednerpult stehende Tafel weisend)* haben die Bioradieschen beim Kauf ausgeschaute und so haben sie drei Tage später ausgeschaute. Meine Sekretärin hat gesagt: Du hättest keine Rosinen kaufen sollen, sondern Radieschen. Das sind Radieschen, die auf Steinwolle mit Kunstdünger, mit Flüssigdünger erzeugt werden. Und wenn man auf die Homepage schaut, sieht man dann zufälligerweise, wo dieses gesunde Bio herkommt. *(Der Redner dreht die Tafel um, auf der Rückseite ist ein voll beladenes Containerschiff abgebildet.)*

Kolleginnen und Kollegen, ich habe es schon einige Male gesagt: Egal, ob es die Asylthematik ist, ob es die Veganerthematik ist, ob es die Biothematik ist, das sind ganz, ganz lukrative Geschäftsfelder für einige wenige Spekulanten auf Kosten der Gesundheit der Bevölkerung.

Aufgrund der leider kurzen Redezeit möchte ich jetzt schon den Bogen zur gestrigen Diskussion spannen. Gestern saß hier ein sehr nervöser Vizekanzler. Ich kann das verstehen. Die „Kronen Zeitung“ hat es auf den Punkt gebracht: Der ÖVP laufen zwar die Mandatare zu, aber die Wähler davon. Da würde ich auch nervös werden. Wir freuen uns auf die nächsten Wahlen, ihr fürchtet euch! *(Heiterkeit und Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Das ist mir völlig klar, Kolleginnen und Kollegen! Und dieser Hochmut wird bestraft werden. *(Beifall beim Team Stronach.)*

Ja, ich möchte eure Gesichter am Wahlabend sehen – ich möchte eure Gesichter am Wahlabend sehen! *(Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP. – Zwischenruf des Abg. Matznetter.)*

Und ich darf noch Folgendes als Abschlussatz ausführen: Globalisierung dient den Spekulanten und den Konzernen, Regionalisierung dem heimischen Finanzminister, den Bürgerinnen und den Bürgern, der Gesundheit, der Umwelt, den Arbeitsplätzen

Abgeordneter Leopold Steinbichler

und den Menschen. Da ist der Mensch im Mittelpunkt, liebe KollegInnen! (*Beifall beim Team Stronach. – Abg. Rädler: ... für deine Partei!*)
12.05

Präsident Karlheinz Kopf: Zu Wort ist dazu niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. (*Zwischenruf des Abg. Matznetter. – Abg. Steinbichler – auf dem Weg zu seinem Sitzplatz in Richtung des Abg. Matznetter –: Brauchst einen Job?*)

Meine Damen und Herren, wir haben eine **Abstimmung** vor uns.

Es liegt mir ein **Antrag** auf Wahl eines besonderen Ausschusses zur Vorberatung des Volksbegehrens „Gegen TTIP / CETA“, 1608 der Beilagen, vor. Ich lasse sogleich über diesen Antrag abstimmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für den Antrag sind, um ein Zeichen. – Das ist die **Minderheit**. Dieser Antrag ist **abgelehnt**.

Ich **weise** daher das Volksbegehren „Gegen TTIP / CETA“, 1608 der Beilagen, dem Verfassungsausschuss **zu**.

2. Punkt

Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage (1587 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird (1591 d.B.)

3. Punkt

Bericht des Verkehrsausschusses über die Petition Nr. 94/PET: „Einsatz der österreichischen Bundesregierung gegen die Einführung einer diskriminierenden PKW-Maut in Deutschland“, überreicht vom Abgeordneten Anton Heinzl (1593 d.B.)

Präsident Karlheinz Kopf: Wir kommen nun zu den Punkten 2 und 3 der Tagesordnung, über welche die Debatte unter einem durchgeführt wird.

Auf eine mündliche Berichterstattung wurde verzichtet.

Als Erster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Heinzl. – Bitte.

12.06

Abgeordneter Anton Heinzl (SPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren! Gestatten Sie mir, zuvorderst eine Gruppe der Pensionisten aus dem wunderschönen Burgenland, aus Loipersdorf, hier bei uns im Hohen Haus zu begrüßen. – Herzlich willkommen! (*Allgemeiner Beifall.*)

Sehr geehrte Damen und Herren! Letzten Monat hat der Deutsche Bundestag die Einführung einer flächendeckenden Pkw-Maut beschlossen. Aus österreichischer Sicht ist die deutsche Pkw-Maut klar EU-rechtswidrig, vor allem in der jetzigen Form. Prinzipiell steht es natürlich völlig außer Streit, dass jeder Staat das Recht hat, seine Straßen nach eigenem Ermessen zu bemaunten oder auch nicht. Eine reine Ausländermaut, wie Deutschland sie plant, ist jedoch ganz klar – und das möchte ich noch einmal betonen – EU-rechtswidrig. Sie widerspricht zwei der vier Grundfreiheiten der Europäischen Union; ich unterstütze daher ausdrücklich eine allfällig notwendige Klage Österreichs vor dem Europäischen Gerichtshof und möchte mich auch bei Herrn Bundesminister Mag. Leichtfried für seinen unermüdlichen Einsatz gegen diese beispiellose Diskriminierung der österreichischen Autofahrerinnen und Autofahrer herzlichst bedanken.

Abgeordneter Anton Heinzl

Sehr geehrte Damen und Herren, die deutsche Maut in der gegenwärtigen Form ist – wie ich schon gesagt habe – ganz klar nur eine Ausländermaut: Während die Deutschen die Maut in voller Höhe durch günstigere Kfz-Steuern und so weiter zurückbekommen, müssen Ausländer diese in voller Höhe zahlen.

Zweitens verstößt diese geplante Maut gegen die Grundregeln des freien EU-Binnenmarktes. Deutsche Firmen erhalten die Kosten für die Maut vollständig rückerstattet, während österreichische Firmen diese in voller Höhe tragen müssen. Besonders für kleine und Kleinstunternehmen in den Grenzregionen wie zum Beispiel kleine Handwerksbetriebe stellt dies eine echte Benachteiligung dar.

Sehr geehrte Damen und Herren, politisch war die deutsche Maut von Anfang an als Ausländermaut gedacht – und das ist sie auch nach wie vor. Der Deal Deutschlands mit der EU-Kommission ändert an dieser Tatsache gar nichts. Österreich und die anderen Nachbarstaaten von Deutschland müssen da wirklich ein Zeichen setzen, dass wir so eine offensichtliche Ungleichbehandlung nicht hinnehmen können und dass es sich Deutschland in der EU nicht richten kann, wie es gerade nötig ist.

Sehr geehrte Damen und Herren, die Bemautung des hochrangigen österreichischen Straßennetzes durch die ASFINAG ist effizient und transparent und entspricht im Gegensatz zur in Deutschland geplanten Maut eindeutig dem EU-Recht. Im Bereich der Pkw-Maut ist die Vignette seit Jahren ein etabliertes System für die Autofahrerinnen und Autofahrer. Sie ist einfach anzuwenden und auch einfach zu administrieren.

Nach nunmehr über 20 Jahren traditioneller Klebevignette ist es nun aber auch an der Zeit, neue Wege zu gehen. Darum wird die digitale Vignette ab dem Jahreswechsel 2017/2018 die traditionelle Klebevignette ergänzen.

Sehr geehrte Damen und Herren, grundsätzlich gilt: Die digitale Vignette und die Klebevignette kosten genau gleich viel und beide Varianten gibt es für die Gültigkeitsdauer von zehn Tagen, zwei Monaten und einem Jahr. Ab kommendem Jahr werden sich die Autofahrerinnen und Autofahrer, wie gesagt, aussuchen können, ob sie einfach das Kennzeichen des Autos im System für die digitale Vignette registrieren oder weiter die altbekannte Vignette auf die Windschutzscheibe kleben. Die digitale Vignette ist eine sehr praktische Ergänzung, weil man Kauf und Registrierung ganz einfach von zu Hause aus erledigen kann.

Sehr geehrte Damen und Herren, mir ist besonders wichtig, zu sagen, dass 420 000 Wechselkennzeichenbesitzer in Österreich hievon profitieren, sie ersparen sich in Zukunft eine zusätzliche Vignette für das zweite Auto. (*Abg. Hagen: Sechs Jahre hat es gedauert!*)

Der Verkauf der digitalen Vignette wird gleichzeitig mit dem Verkauf der Klebejahresvignette 2018 am 1. Dezember 2017 beginnen, und ab der Jahresmitte wird man die digitale Vignette nicht mehr nur online kaufen können, sondern auch dort, wo bereits jetzt die Klebevignette vertrieben wird, also in Trafiken, Tankstellen und auch bei den Autofahrerklubs.

Ich möchte der ASFINAG zur Einführung dieses innovativen Produkts wirklich gratulieren. Man kann nur immer wieder betonen, das Modell ASFINAG ist ein Vorbild für ganz Europa; bei jedem Fachtreffen auf parlamentarischer Ebene erkundigen sich ausländische Delegationen nach dem Erfolgsprojekt ASFINAG.

Zusammenfassend sei gesagt, sehr geehrte Damen und Herren: Erstens muss die Bemautung des hochrangigen Straßennetzes für Pkws nach klaren, fairen Regeln erfolgen. Eine reine Ausländermaut, wie Deutschland dies plant, ist klar abzulehnen. Zweitens bietet sich für Österreichs Autofahrerinnen und Autofahrer mit der Einführung

Abgeordneter Anton Heinzl

der digitalen Vignette als Ergänzung zur traditionellen Klebevignette eine weitere benutzerfreundliche Möglichkeit, die Maut zu entrichten. *(Beifall bei Abgeordneten der SPÖ. – Zwischenruf des Abg. Hagen.)*

12.12

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Ottenschläger. – Bitte.

12.12

Abgeordneter Andreas Ottenschläger (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuhörerinnen und Zuhörer! Zunächst möchte ich mich beim Kollegen Anton Heinzl sehr herzlich für sein Engagement bedanken, was die Positionierung in der Debatte um die sogenannte deutsche Pkw-Maut betrifft. Ich kann das gut verstehen, natürlich ist das eine Diskussion, die zu führen ist, die aber sehr partnerschaftlich zu führen ist. Ich appelliere daher an alle Beteiligten, diesbezüglich sehr sachlich miteinander umzugehen. Wenn es zur Bewertung kommt, dass es europarechtswidrig ist, dann ist es durchaus auch ein anwendbarer Mechanismus, dass man eine Klage einreicht – dann werden die Gerichte entscheiden.

Nun aber – Kollege Heinzl hat es schon erklärt – möchte ich auch ein paar Worte zur Einführung der digitalen Vignette sagen. Vielleicht ein paar Fakten für die Zuhörerinnen und Zuhörer: Die ASFINAG betreibt circa 2 200 Autobahn- und Schnellstraßenkilometer in Österreich. Die Mauteinnahmen aus dem Vignettenverkauf betragen im Jahr 2015 rund 450 Millionen €, und insgesamt hat die ASFINAG damals etwa 1,2 Milliarden € eingenommen. Das heißt, die Differenz trägt die Transportwirtschaft. Ein großer Teil wird in die Weiterentwicklung der Verkehrssicherheit beziehungsweise natürlich in den Bau und die Sanierung des Straßennetzes investiert.

Die digitale Vignette bringt sehr, sehr viele Vorteile – Sie haben es gehört, ich will es nicht wiederholen –; sie ist sozusagen der Weg in die Zukunft, in die Digitalisierung. Die normale Klebevignette bleibt aber für die Fans des Klebens erhalten. Das heißt, wer gerne die verschiedenen bunten Pickerl sammelt, kann das weiterhin tun. Die zusätzliche Variante bringt natürlich zahlreiche Vorteile der Flexibilisierung, wie eben bei den Wechselkennzeichen et cetera. Wir werden auch in vielen anderen Bereichen darüber zu diskutieren haben, wie wir diese Systeme weiterentwickeln – auch im Zusammenhang mit der Diskussion über eine europaweite Weiterentwicklung der Mautsysteme. Da gilt es natürlich, vor allem einmal darüber zu diskutieren, welches gemeinsame System wir in Europa überhaupt haben wollen – und das wird noch eine sehr lange Diskussion, auf die ich sehr gespannt bin. – Vielen Dank. *(Beifall bei der ÖVP sowie des Abg. Heinzl.)*

12.15

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Dipl.-Ing. Deimek. – Bitte.

12.15

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Diese Klebevignette und parallel auch die digitale Vignette fallen unter das Kapitel – wie schon ein bekannter Oberösterreicher sagte –: Was lange währt, wird endlich gut! Oder, wie er es wirklich gesagt hat: Die schwersten Geburten bringen manchmal die schönsten Kinder!

Vor Jahren schon hat man in verschiedenen Kreisen der Opposition, aber auch in der Regierung an die Wechselkennzeichen gedacht, eine Lösung und parallel zum bestehenden Klebesystem eine Alternative, die moderner ist, gesucht; und die ASFINAG

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek

hat sich seit einiger Zeit intensiv damit beschäftigt und jetzt wirklich ein System geschaffen, dem man nur zustimmen kann. Ich sage das auch bewusst mit dem kritischen Blick der Opposition auf das System der digitalen Vignette: Das ist wirklich ein ordentlicher Schritt in die Zukunft.

Warum sage ich: mit dem kritischen Blick der Opposition! und betone das? – Das eine ist einmal die absolute Gleichwertig- und Gleichrangigkeit der Dauer der Bemaung, die man gewählt hat, also Jahresvignette, Zwei-Monats-Vignette oder Zehn-Tages-Vignette. Davon abgesehen gibt es aber Menschen in Österreich – und da darf man nicht irgendwie diskriminieren –, die wollen oder können mit der Elektronik, mit den Computersystemen nicht umgehen; für die bleibt genau das gleichwertige Klebesystem.

Es gibt – und das muss man genauso diskriminierungsfrei anerkennen – Menschen, die Angst vor der illegalen Weiterverwendung von personenbezogenen Daten haben. Wer nicht will, dass sein Kennzeichen, seine Personendaten und so weiter weitergegeben werden, egal, ob auf legalem oder illegalem Weg, kann bei der herkömmlichen Klebevignette bleiben. Wen man aber sagt, man will das nicht, man stellt jetzt gleich auf ein System um, zu dem wir in etlichen Jahren wahrscheinlich komplett hinkommen werden, nämlich das digitale System für die Österreicher, dann kann man jetzt einsteigen und bleibt drinnen.

Das ist aus unserer Sicht das besonders Wichtige: Endlich gibt es die Gleichstellung bei den Wechselkennzeichen. Wir wissen es, bei einem weiteren Auto, zum Beispiel einem Cabrio, das nur im Sommer verwendet wird, oder einem Oldtimer, war es immer wieder notwendig, eine zweite Vignette zu kaufen – im Prinzip für die Zeit, in der man eh nur mit einem Pkw unterwegs sein kann. Diese Gleichstellung ist jetzt also endlich gelungen, wobei ich den dafür Verantwortlichen im Ministerium, in der ASFINAG Danke dafür sagen muss, dass man das „so schnell“ – unter Anführungszeichen –, aber doch unkonventionell und richtig gelöst hat. (*Abg. Hagen: Sechs Jahre!*)

Es bleibt trotzdem die Diskussion im Rahmen des Tagesordnungspunktes über die Petition zur deutschen Pkw-Maut betreffend die Frage, welches Mautsystem es in Zukunft in Österreich und in Europa geben wird. Ich befürchte, die Europäische Kommission geht den Weg der kilometerabhängigen Maut – und davor kann ich wirklich nur warnen. Heute ist es für Pendler leicht, eine Jahresvignette kostet in etwa 80 € – man kann jetzt auch darüber diskutieren, ob die regelmäßig teurer werden muss oder nicht –, damit ist das Ganze abgegolten. Wenn wir den Weg der kilometerabhängigen Maut gehen, gibt es unerhörte Erhöhungen der Fahrtkosten für Pendler, deren Arbeitswege nicht immer durch öffentliche Verkehrsmittel abgedeckt werden können – und davor warne ich auch im Zusammenhang mit der Diskussion rund um die deutsche Maut. Da gibt es andere Lösungswege, die Kollege Hafenecker aufzeigen wird.

Von unserer Seite gibt es auf jeden Fall Zustimmung zur digitalen Vignette. (*Beifall bei der FPÖ.*)

12.19

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Willi. – Bitte.

12.19

Abgeordneter Georg Willi (Grüne): Herr Präsident! Herr Minister! Meine sehr geehrten Damen und Herren hier herinnen und vor den Bildschirmen! Ich beginne mit dem Bundesstraßen-Mautgesetz, sprich mit der Neuregelung der digitalen Vignette, und gehe gleich mitten in die Sache hinein.

Abgeordneter Georg Willi

Ja, wir Grüne finden es gut, dass es jetzt die digitale Vignette gibt. Ich habe es immer gehasst, das depperte Ding mühsam von der Windschutzscheibe herunterzukratzen, habe mich jedes Mal geärgert. Und ich kenne viele Autos, wo auf der Windschutzscheibe eine ganze Armada von Vignetten oben pickt – schaut nicht gut aus, ist einfach lästig. Also wir haben nach vielen Jahren endlich die digitale Vignette erreicht, und das ist gut so. Daher stimmen wir zu.

Wenn man jetzt aber meint, dass die digitale Vignette ein besonderes Problem löst, dann irrt man – weit gefehlt! Und da verstehe ich den Kollegen Heinzl überhaupt nicht, dass er hier die ASFINAG so loben kann. *(Zwischenruf des Abg. Heinzl.)*

Fein ist die digitale Vignette für die Österreicherinnen und Österreicher, die sich eine Jahresvignette kaufen, denn die müssen die herkömmliche Klebevignette nicht mehr hinaufpicken und nach einem Jahr wieder herunterkratzen, sondern die melden sich, wenn sie wollen, online an und können die digitale Vignette auf diesem Wege erwerben. Kontrolliert wird diese über die Kontrolle der Kennzeichen. Damit haben die Wechselkennzeicheneigentümer auch einen Vorteil. Das ist alles gut und schön.

Aber es geht dabei auch um die **Millionen** von Urlaubern, die durch unser Land fahren oder in unser Land kommen. Da möchte man meinen, dass es für die jetzt super-einfach ist: Die lösen online die digitale Vignette, und dann kommen sie zu uns. Dem ist aber nicht so, da gibt es große Hindernisse, denn: 18 Tage vor Fahrtantritt müssen sie die digitale Vignette online buchen, sonst gilt sie nicht. Hintergrund dieser Bestimmung ist eine Konsumentenschutzrichtlinie der EU, umgesetzt in Österreich mit dem Fernabsatzgesetz.

Jetzt stellen Sie sich den Münchner vor, der nach Tirol zum Skifahren kommt! Der denkt sich: Nächste Wochenende fahre ich, wenn das Wetter schön ist, zum Skifahren nach Tirol, und dafür brauche ich eine Vignette! – Ja glaubt ihr, dass der 18 Tage vorher rechnet, wann er das online buchen muss, damit er das dann auch wirklich hat?! Ja vielleicht fährt er gar nicht, weil das Wetter schlecht ist. *(Zwischenruf der Abg. Pfurtscheller.)*

Ja, er kann an der Grenze rausfahren und an der Vorverkaufsstelle, wo er bisher die Klebevignette gekauft hat, eine digitale Vignette kaufen. Also der Aufwand ist ganz gleich, es besteht da kein Unterschied. Daher wird das auf den Urlauberverkehr kaum eine Auswirkung haben und nichts bringen. Und die Deutschen und Italiener werden sich weiterhin über die depperten Österreicher ärgern, die nichts Gescheiteres zusammenbringen. *(Abg. Heinzl: Herr Präsident, bitte ...!)* – Ich nehme alles zurück. Das war flapsig gesagt, das nehme ich zurück.

Ich verurteile den fehlenden Weitblick der ASFINAG-Führung, die nicht in der Lage ist, etwas zu machen, was die Ungarn schon vor Jahren zusammengebracht haben. Dort gibt es **nur** noch die digitale Vignette. In Ungarn funktioniert das reibungslos. Wir schimpfen heute ganz viel und zu Recht über die Ungarn, aber bei der digitalen Vignette sind sie uns um Jahre voraus. *(Neuerlicher Zwischenruf der Abg. Pfurtscheller.)*

Ich komme jetzt zu den ÖBB – auch ein Staatsunternehmen, in diesem Fall eher rot angehaucht. Da gibt es das digitale Ticket, das kaufen ständig Leute von uns. Das buche auch ich. Für dieses digitale Ticket gilt das gleiche Gesetz, nämlich das Fernabsatzgesetz, die Umsetzung einer Richtlinie, und da funktioniert es. Und wieso funktioniert es? – Weil die ÖBB einen Schaffner haben, und der Schaffner kommt und schaut: Ist das digitale Ticket ausgedruckt, ist es gültig: ja oder nein?, der checkt das. So kann man auch 18 Tage vor Fahrtantritt mit dem digitalen Ticket Zug fahren.

Jetzt ist die Frage: Wieso geht das bei der ASFINAG nicht? – Einfache Antwort: Die haben keine Schaffner! – Richtig! Aber sie haben etwas anderes: Sie haben auf dem

Abgeordneter Georg Willi

gesamten Straßennetz jene Kameras hängen, mittels welcher bei den Lkws heute überprüft wird, ob die Maut auch bezahlt ist. Genau diese Kameras hätte man nur nachrüsten müssen, um das so hinzubringen, dass man online die Vignette am Tag vorher oder am selben Tag kauft und dann fährt.

Die ASFINAG war nicht in der Lage, etwas, was die ÖBB zusammenbringen, für ihr System, mit ihren Kameras, die sie ohnehin schon haben, zu machen. Und daher plagen wir vor allem die ausländischen Urlauber weiterhin damit, dass sie sich überlegen müssen: Entweder buche ich 18 Tage vor Fahrtantritt online meine Vignette, oder ich muss weiterhin vor der Grenze zu einer Vorverkaufsstelle fahren und mich dort digital einloggen, oder ich muss weiterhin eine Klebevignette kaufen!

Das Ganze ist einfach wie das Hornberger Schießen: eine groß und toll angekündigte Lösung, die im Detail wirklich nichts bringt, und zwar vor allem für unsere ausländischen Urlauber. Die ärgern sich weiter über uns und werden sich fragen: Wieso können die Ungarn das und die Österreicher nicht? – Das zum einen.

Wir Grünen werden übrigens dem Antrag des Abgeordneten Hagen zustimmen, der mit Hilfe der digitalen Vignette eine Kurzzeitvignette einführen will – das ist gescheit. Wir wollen das Anliegen der Abgeordneten Carmen Schimaneck nicht unterstützen, weil sie eine Ausnahme von der Vignette will. Ich finde nämlich, wenn man eine digitale Vignette macht, dann kann man sie auch für eine kurze Zeit anlegen, wie ich soeben ausgeführt habe. *(Zwischenruf der Abg. Schimaneck.)*

Jetzt komme ich zum dritten Punkt der Tagesordnung, und zwar zur Pkw-Maut in Deutschland; da kann ich mich kurz fassen. Ich habe einen sehr geschätzten Kollegen, der Verkehrssprecher der Grünen im Deutschen Bundestag ist, und der hat zu den Mautplänen der Deutschen und des Herrn Verkehrsministers Dobrindt gesagt: Die deutsche Autobahnmaut ist eine „in ein Gesetz gegossene Bierzeltparole der CSU“.

Ich finde, mehr kann man dazu nicht sagen: eine „in ein Gesetz gegossene Bierzeltparole der CSU“. Und wenn diese für EU-AusländerInnen diskriminierend ist, dann werden wir hoffentlich dagegen klagen. Herr Minister, dafür haben Sie jedenfalls unsere Unterstützung. *(Beifall bei den Grünen.)*

12.26

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Bernhard. – Bitte.

12.26

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Herr Präsident! Geschätzter Herr Bundesminister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Geschätzte Zuseherinnen und Zuseher! Ich möchte zuerst über die Einführung der Maut in Deutschland sprechen und zu dem etwas sagen, was Kollege Heinzl über seine Petition zum Ausdruck gebracht hat, möchte das aber etwas differenzierter als meine Vorredner betrachten.

Die Einführung der Maut in Deutschland ist nicht ein Spiel Deutschland gegen Österreich, sondern es ist im Wesentlichen das Einlösen eines Wahlversprechens von CDU und SPD gegenüber der CSU, der bayerischen konservativen Provinzpartei, die tatsächlich einfach nur ein Wahlzuckerl am Ende der Periode verteilen wollen. *(Zwischenrufe bei ÖVP und FPÖ.)*

Im Wesentlichen kann ich da nur eines dazu sagen – und da wird es hier schon ein bisschen lauter –: Es gibt sehr wohl eine Reihe von deutschen Politikern, die sich auch dafür eingesetzt haben, dass die Maut in Deutschland nicht kommt. Ich zitiere beispielsweise Christian Lindner, der Folgendes sagte:

„Und dann lesen sie, dass man sich in Berlin mit einer Pkw-Maut beschäftigt, die ganz Europa gegen Deutschland aufbringt, die mehr an Verwaltungskosten produziert, als

Abgeordneter Michael Bernhard

sie Einnahmen erwirtschaftet. Da fragen sich die Menschen, was die Gesichtswahrung einer bayerischen Regionalpartei mit ihrem Leben zu tun hat.“

Das heißt, auch in Deutschland fragt man sich tatsächlich, was die Maut bringt. Das Jammern geschieht allerdings auf hohem Niveau. Denn: Österreich hat es 1997 bei der Einführung der Maut exakt gleich gemacht. Wir haben nämlich in Österreich 1997 die Maut eingeführt und gleichzeitig die Pendlerpauschale ordentlich erhöht. Das hat damals die Privatpersonen betroffen und nicht die Unternehmen, aber wir sitzen hier im Glashaus, während wir mit Steinen werfen.

Darüber hinaus muss man aber sagen, dass das – und das wurde auch schon angesprochen – tatsächlich im Binnenmarkt ein Problem wäre, weil österreichische Unternehmen im Gegensatz zu den deutschen die Maut nicht ersetzt bekommen. Das ist eine Entscheidung des österreichischen Parlaments und könnte jederzeit hier und heute – heute nicht mehr, bei der nächsten Sitzung – beschlossen werden.

Jedenfalls möchte ich eines festhalten: Wir NEOS setzen uns dafür ein, dass es ein gemeinsames und einheitliches europäisches Mautsystem gibt, das einfach, transparent und gut umsetzbar ist und das auch für alle verständlich ist. In der Zwischenzeit unterstützen wir den Minister in der Kommunikation Richtung Deutschland, dass das Mautsystem nicht kommt oder ehestmöglich nach dem Wahlkampf sozusagen durch eine bessere Idee ersetzt wird.

In diesem Zusammenhang aber eine etwas klarere Formulierung: Es ist **nicht** Deutschland, sondern es ist eine konservativ-sozialdemokratische Regierung, die da Wahlzuckerl verteilt. Dieses Problem kennen wir auch aus Österreich. Ich hoffe, dass sich das nach der nächsten Wahl erledigt hat.

Abschließend in aller Kürze zur geplanten digitalen Vignette: Ja, diese unterstützen wir NEOS. Wir unterstützen auch den vorliegenden zusätzlichen Entschließungsantrag zur Einführung einer Ein-Tages-Vignette. Das halten wir gerade dort, wo es um klassische und kurzfristige Reiseplanungen geht – Stichworte: Tirol, Vorarlberg, Grenzgebiet Salzburg zu Bayern –, für einen massiven Vorteil gegenüber der bestehenden Situation. Das wird im vorliegenden Gesetzentwurf nicht geregelt. Das wollen wir in rascher Zukunft realisiert sehen. – Herzlichen Dank. *(Beifall bei den NEOS.)*

12.29

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Hagen. – Bitte.

12.29

Abgeordneter Christoph Hagen (STRONACH): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Zuerst möchte ich einmal sagen: Ich freue mich, weil heute ein toller Tag ist, da es, wie wir schon gehört haben, endlich gelungen ist, die Ungerechtigkeit mit dem Wechselkennzeichen und dem Mehrfachpicken von Vignetten abzuschaffen. Ich habe sechs Jahre versucht, das zu erreichen, weil ich diese Ungerechtigkeit nicht einsehe, denn man kann nur mit einem Auto fahren, nicht mit allen gleichzeitig, und die Vignette gilt ja für die Straßenbenützung.

Ich habe daher immer wieder Anträge eingebracht, das zu ändern, Sie können das in der Parlamentskorrespondenz nachverfolgen oder sich das im Internet heraussuchen. Circa sechs Jahre geht das schon so. Und jetzt wird mit der digitalen Vignette endlich realisiert, dass man bei einem Wechselkennzeichen nur noch eine Vignette haben muss. Das ist positiv, und darüber freue ich mich. Aber es sollte nicht immer alles so lange dauern, Herr Minister! *(Beifall beim Team Stronach.)*

Ich möchte nun zum Thema deutsche Pkw-Maut kommen und zur Petition des Kollegen Heinzl Stellung nehmen und möchte dazu eines vorweg sagen: Ich kann ver-

Abgeordneter Christoph Hagen

stehen, dass die Deutschen sagen: In ganz Europa gibt es bald eine Maut beziehungsweise Vignetten für Autobahnen, aber Deutschland hat keine!

Jetzt kann man sagen: Okay, wir wollen auf deutschen Autobahnen fahren, aber das gratis! Da kann ich die Deutschen schon verstehen, dass sie sagen: Okay, bei uns aber nicht, wir wollen das auch finanziert haben! Nur: Die Vorgangsweise war meiner Ansicht nach grundfalsch, nämlich dass man gegen das EU-Recht verstößt und die deutschen Autofahrer bevorzugt, indem es für diese einen steuerlichen Nachlass gibt, man aber die ausländischen Benützer der Autobahnen entsprechend zur Kasse bittet.

Ich finde es richtig, dass Österreich dagegen protestiert, aber ich denke, wenn das EU-rechtskonform ist, dann sollten wir uns schon auch überlegen, ob nicht auch Österreich so eine Maßnahme setzt, denn, vergessen wir nicht: Der österreichische Autofahrer ist ja der am meisten gerufte in ganz Europa, das muss man ganz klar sagen. *(Zwischenruf des Abg. Krainer.)* Wir haben so viele Steuern und Zusatzsteuern und was es da noch alles gibt, und wenn man sogar bei der Mineralölsteuer noch eine Mehrwertsteuer auf die Steuer einhebt, dann muss ich sagen: Das ist wie in Schilda, meine Damen und Herren! *(Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Krainer.)* Das muss man schon auch einmal klar sagen. Wir sind sicher die am meisten belasteten Autofahrer in ganz Europa. Darüber sollte man schon einmal nachdenken.

Ich bringe hier einen Antrag ein, den wir sicher im nächsten Verkehrsausschuss ausführlich beraten werden, in dem es darum geht, dass wir es den Deutschen gleichmachen. Wir haben vor einigen Tagen im Ausschuss schon darüber diskutiert. Sie haben, Herr Minister, gesagt: Okay, ich kann natürlich nicht auf der einen Seite klagen und dasselbe auf der anderen Seite dann einfordern! Aber ich denke, dass das den Druck gegenüber Brüssel ein bisschen erhöhen würde, und dann gäbe es eine gute Lösung, wie auch immer diese dann aussehen mag. Aber man sollte sich durchaus etwas trauen.

Das Zweite, das ich auch noch aufs Tapet bringen möchte – und darüber werden wir auch noch diskutieren müssen –, ist die Forderung, dass die österreichische Lkw-Bemautung neu geregelt wird. Derzeit ist es so, dass viele Frächter zwei, drei Lkws in Österreich angemeldet haben, den Firmensitz bei uns haben, ihre Verluste in Österreich abschreiben und die anderen Lkws und die Fahrer im Ausland angemeldet haben.

Ich habe, Herr Minister, den Vorschlag gemacht, dass wir das so regeln, dass wir sagen: Wir wollen in Österreich Arbeitsplätze schaffen, wir schauen, dass die Frächter wieder die Lkws zurückbringen – bevorzugen wir halt auch einmal die österreichischen Frächter, indem wir das so regeln, dass sie weniger Maut zahlen und die ausländischen Frächter etwas mehr zahlen! Ich glaube, das würde sich dann von selbst regeln. *(Beifall beim Team Stronach.)*

Ich glaube, man würde damit der Wirtschaft etwas Gutes tun, man würde damit auch für den Arbeitsmarkt etwas Gutes tun – also lauter Vorteile! Und wenn das mit der Bevorzugung in Deutschland geht, dann bevorzugen wir unsere eigenen Leute auch. Also Österreich zuerst!, würde ich einmal glatt sagen. *(Beifall beim Team Stronach.)*

Ich darf jetzt auf den Antrag zurückkommen, der vom Kollegen Willi schon angesprochen worden ist, und möchte ihn hiermit einbringen:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Christoph Hagen, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Einführung einer 1-Tages-Vignette“

Abgeordneter Christoph Hagen

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, ehestmöglich einen Gesetzentwurf vorzulegen, welcher die Einführung einer 1-Tages-Vignette vorsieht.“

Das hat folgenden Grund: In Kufstein weichen viele – diese Problematik ist ja bekannt – auf den paar Kilometern auf die Bundesstraße aus, alles ist verstopft. So etwas gibt es nicht nur dort, sondern auch in anderen Bundesländern. In Vorarlberg zum Beispiel hatten wir zur Zeit des Neubaus der zweiten Röhre des Pfändertunnels eine Korridorvignette, die 2 € gekostet hat. Mit dieser hat man bis Hohenems und dort dann auf die Schweizer Autobahn fahren können. Das hat eine starke Entlastung gebracht, muss man ganz ehrlich sagen.

Und wenn das dort schon gegangen ist, dann wäre das, denke ich, jetzt mit diesem digitalen System, wo vorher gemeint worden ist, dass das nicht finanzierbar sei, dass das mit dem Pickerl zu teuer sei, eine gute Lösung: nämlich dieses digitale System zu nutzen und hier eine günstige Variante zu machen, um den Verkehr auf dem höher-rangigen Straßennetz zu halten und die Ortschaften im Grenzgebiet zu entlasten.

Bitte stimmen Sie diesem Antrag zu! Er ist grundvernünftig und sollte nicht wieder sechs Jahre im Parlament liegen, bis er dann abgestimmt wird. – Danke. *(Beifall beim Team Stronach.)*

12.35

Präsident Karlheinz Kopf: Der von Herrn Abgeordnetem Hagen eingebrachte Entschließungsantrag ist ausreichend unterstützt und steht mit in Verhandlung.

Der Antrag hat folgenden Gesamtwortlaut:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Hagen, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Einführung einer 1-Tages-Vignette“

eingebraucht im Zuge der Debatte zu TOP 2 Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage (1587 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird (1591 d.B.)

In Österreich werden derzeit Vignetten mit Gültigkeitszeiträumen von zehn Tagen, zwei Monaten und einem Jahr angeboten. Im Zuge der Ausschussdebatte betreffend die Regierungsvorlage zum Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – insbesondere in Hinblick auf die digitale Vignette – geändert wird, wurde eine etwaige künftige Einführung einer 1-Tages-Vignette näher erörtert.

In der Vergangenheit wurde seitens der ASFINAG die Notwendigkeit der Produktion von einer Klebevignette mit der Gültigkeitsdauer von zehn Tagen damit argumentiert, dass die Höhe der Produktionskosten die Herstellung von 1-Tages- bzw. 3-Tages-Klebevignetten, insbesondere in Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit, nicht zulasse. Zumal künftig digitale Vignetten verwendet werden können, ist diese Argumentationslinie in Bezug auf eine geringere „Tagesstückelung“ nicht mehr vertretbar, denn der Käufer registriert über die Website der ASFINAG oder die entsprechende Smartphone-App das passende Fahrzeugkennzeichen in das ASFINAG Mautsystem, wählt den gewünschten Gültigkeitszeitraum aus und bezahlt.

Präsident Karlheinz Kopf

Im Zusammenhang mit der Diskussion bezüglich der Beendigung der Mautfreiheit auf der Inntal-Autobahn zwischen Kufstein-Süd und der Staatsgrenze warnten bereits 2013 die ÖVP-Landeshauptleute von Tirol und Salzburg, Günther Platter und Wilfried Haslauer, vor einem Rückgang des Tourismus, da die Mautkosten Urlauber abschrecken könnten. Darüber hinaus muss davon ausgegangen werden, dass Kurzurlauber grenznaher Regionen auf das niederrangige Straßennetz ausweichen, um der Mauteinhebung zu entkommen.

Mit Blick auf Vorarlberg ergibt sich eine ähnliche Situation. Solange der Pfändertunnel der Rheintalautobahn (A 14) bei Bregenz einröhrig war, wurde befristet eine preisgünstige Korridorvignette angeboten, die mit Eröffnung der zweiten Tunnelröhre im Juli 2013 nicht mehr zum Kauf zur Verfügung stand. Für den Abschnitt zwischen Hohenems und Hörbranz kostete die 24-Stunden Korridorvignette pro Fahrtrichtung zwei Euro und somit deutlich weniger als die 10-Tages-Vignette, die die Fahrer nunmehr jedenfalls kaufen müssen, sogar wenn sie nur für kurze Zeit, etwa für eine Städtereise, in Vorarlberg aufhältig sind. Selbst wenn der fertiggestellte Pfändertunnel eine Entlastung an den Transitstrecken in der Bregenzer Innenstadt bedeutet, kommt es in den Ferienzeiten vor allem an Wochenenden weiterhin zu massiven Staus in Bregenz. Diesen könnte man ebenfalls mit kürzeren Gültigkeitszeiträumen entgegen. Selbst Alt-Bundeskanzler Faymann stand dem Vorschlag einer „Wochenendvignette“ in der Vergangenheit nicht gänzlich ablehnend gegenüber.

Für Touristen stellt die Mauteinhebung grundsätzlich nichts Neues dar, denn die meisten EU-Staaten erheben von den Autofahrern Gebühren für die Nutzung von Autobahnen, sei es für das gesamte Autobahnnetz, einzelne Abschnitte oder einzelne Straßenteile. Wenn Touristen jedoch das Gefühl haben, geschröpft zu werden, kann dies dazu führen, dass sie den Kurzurlaub lieber woanders verbringen. Bedenkt man, dass etwa in Tirol die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in der Wintersaison 2015/2016 4,6 Tage und in der Sommersaison 2016 3,7 Tage sowie in Vorarlberg in der Wintersaison 2015/2016 4,2 Tage und in der Sommersaison 2016 3,3 Tage betrug, wird ersichtlich, dass die derzeitigen Gültigkeitszeiträume der Vignette im eklatanten Widerspruch zu den Aufenthaltsdauern stehen und dem einen oder anderen Touristen der notwendige Kauf einer 10-Tages-Vignette selbst bei einem Kurzaufenthalt sauer aufstößt. Eine „Abwanderung“ von Touristen hätte massive Auswirkungen auf die oben genannten Tourismusregionen. Beispielsweise betrugen alleine in Tirol die Tagesausgaben der Gäste im Winter 2013/2014 Euro 137,- und im Sommer 2014 Euro 104,-. In Vorarlberg schlugen sich die Tagesausgaben der Gäste im Winter 2015/2016 mit 149,- Euro und im Sommer 113,- Euro zu Buche.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen nachstehenden

Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, ehestmöglich einen Gesetzesentwurf vorzulegen, welcher die Einführung einer 1-Tages-Vignette vorsieht.“

Präsident Karlheinz Kopf: Jetzt hat sich der Herr Bundesminister zu Wort gemeldet. – Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

12.35

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Herr Präsident! Geschätzte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Zuhörerinnen und Zuhörer! Ich darf mich eingangs für die interessanten Beiträge bedanken und dann gleich auf die beiden Thematiken eingehen.

Ich glaube, die Idee, zu sagen, wir digitalisieren in einem Zeitalter der Digitalisierung auch die Vignette, ist eine Idee, die prinzipiell gutgeheißen wird. Und ich darf mich bei Ihnen allen auch für die einstimmige Unterstützung im Verkehrsausschuss bedanken.

Ich selbst – und sicher auch jeder von Ihnen, der Vignetten klebt – kann sagen: Das Kleben ist das eine, das Abkratzen ist das andere, noch dazu im Winter, wenn es kalt ist, wo das Abkratzen ohnehin manchmal schwer geht. Ich habe dabei auch schon einmal einen Ceranfeldkratzer ruiniert, zu meinem Missfallen. Ja, das passiert. Ich meine daher, dass man, wenn man das nicht mehr tun möchte, die digitale Vignette für eine doch gute Idee halten wird. Deshalb bin ich wirklich froh, dass es uns gelungen ist, ab Dezember 2017 eine digitale Vignette als zeitgemäße Alternative zur klassischen Klebevignette anzubieten.

Man kann, wie bereits erwähnt wurde, die digitale Vignette am Anfang über die ASFINAG-Homepage bestellen, über eine Handy-App bestellen, und es wird später auch möglich sein, die Vignette auf den klassischen Vertriebswegen zu bestellen und zu kaufen, so wie das auch jetzt der Fall ist. Das heißt: online einerseits und genauso wie jetzt andererseits, da gibt es keinen Unterschied.

Man kann punktgenau bestellen. Es ist also nicht so, dass, wenn man die Vignette online bestellt, sie sofort nach Ablauf der 18-Tage-Frist auch gleich nutzen muss. Man kann sich den Nutzungszeitraum auch vormerken lassen. Man wird sogar Abos für Jahresvignetten machen können. Also es ist schon eine eindeutige Systemverbesserung, geschätzte Damen und Herren, und da hat Kollege Heinzl schon recht, wenn er die ASFINAG lobt. Das war nicht so einfach zu machen, und ich denke, deswegen sollte man das schon tun, geschätzte Damen und Herren. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Aber es hat natürlich auch einige Schwierigkeiten gegeben, die zu überwinden waren. Da möchte ich auf das eingehen, was Kollege Willi angemerkt hat: Prinzipiell Ungarn als Vorbild für die Erfüllung europäischer Normen zu nehmen, ist natürlich eine etwas fragwürdige Angelegenheit. Ich würde diese Ungarndiskussion lieber bleiben lassen *(Abg. Willi: ÖBB!)* und stattdessen mehr auf die konkrete Gesetzeslage eingehen.

Es ist so, dass es Konsumentenschutzregeln gibt, die eben die Rückgabe von online bestellten Dingen binnen 14 Tagen ermöglichen, das ist richtig, damit muss man umgehen. Jetzt war die Möglichkeit da, zu sagen: Das ist uns wurscht, dann nehmen wir das Risiko halt in Kauf, aber das ist natürlich kein ordentliches Handeln.

Weil Sie, Herr Abgeordneter Willi, auf die ÖBB hingewiesen haben: Ja, dort ist es anders. Dort ist es aber nicht wegen der Schaffnerinnen und Schaffner anders, sondern deshalb, weil es in der EU-Richtlinie eine Ausnahme für den Personenbeförderungsbetrieb der Eisenbahnen gibt. **Das** ist der wahre Grund! Da ist die ASFINAG nicht schlechter, nur: Die ASFINAG kann diese Ausnahme nicht anwenden. Ich glaube, das sollte man schon auch klarstellen.

Geschätzte Damen und Herren! Wir haben auch eine Umfrage zur Einführung der digitalen Vignette gestartet, weil natürlich der Bedarf ungefähr einzuschätzen sein muss. Daher ist zu klären: Wie viel an papierenen Pickerln braucht es weniger und wie viele Vignetten ungefähr werden online bestellt werden? Die Umfrage ergab meines Erachtens ein sehr gutes Ergebnis, und zwar: 83 Prozent finden daran Gefallen, zwei von drei AutofahrerInnen wollen eine digitale Vignette bestellen. Daher denke ich, das

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

ist ein gutes Produkt – etwas, das insbesondere für die Österreicherinnen und Österreicher praktisch, angenehm und gut zu verwenden ist.

Unsere Autobahnen und Schnellstraßen gehören zweifelsohne zu den besten Europas. Wir geben uns aber nicht mit guten Straßen allein zufrieden, sondern wir schauen auch darauf, dass der Service rundherum gut ist. Deshalb hat es einmal den ... (*Abg. Pirkhuber: Die Tunnels sind besser, bei den Straßen ...!*) Es hat einmal den Spruch des Vignettenman gegeben, der gesagt hat: Nur Kleben bringt Segen! Geschätzte Damen und Herren Abgeordnete, jetzt haben wir ein Leben ohne Kleben vor uns, was vielleicht auch nicht uninteressant ist. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Dieses Thema hat natürlich auch unmittelbar mit dem zweiten Thema, das jetzt verhandelt wird, zu tun, nämlich mit der Frage der Maut bei unseren Lieblingenachbarn, wenn ich sie so bezeichnen darf. Ich möchte dazu einmal eines restlos klarstellen: Weder ich noch die österreichische Bundesregierung noch wahrscheinlich Sie haben irgendetwas dagegen, dass Deutschland für sich ein Mautsystem adaptiert. Jedem Land steht es frei, ein Mautsystem einzuführen. Wenn das gewünscht wird, wenn es politische Mehrheiten dafür gibt, dann soll jeder so tun, wie er glaubt – aber im Rahmen europäischer Regelungen! Das, was in Deutschland passiert ist, ist meines Erachtens ein klassisches Beispiel für zwei Dinge, die in dieser Europäischen Union nichts verloren haben. Auf der einen Seite Diskriminierung, auf der anderen Seite: Die Großen können es sich richten! – diese zwei Dinge in Kombination sind sicherlich nicht hinzunehmen, geschätzte Damen und Herren! (*Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und Grünen.*)

Zur Geschichte dieser Maut kann man sagen, es war eindeutig der politische Wille der CSU, eine AusländerInnenmaut, eine reine AusländerInnenmaut zu machen. Wenn man aber in einer Gemeinschaft lebt, in der es Regeln gibt, in der geregelt ist, was geht und was nicht geht, dann hat sich auch die bayerische CSU an diese Regeln zu halten. Und wenn sie es nicht tut, geschätzte Damen und Herren, ist es unser gutes Recht, dagegen aufzutreten und vor Gericht zu gehen! (*Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und Grünen.*)

Hören wir mit diesen G'schichterln auf – ich sage bewusst „G'schichterln“ –, die da lanciert werden! Herr Dobrindt, mein geschätzter Amtskollege in Deutschland, und andere deutsche Politikerinnen und Politiker behaupten, Österreich habe die Pendlerpauschale erhöht, als die Maut eingeführt worden ist. Ich frage mich, wieso die glauben, das sagen zu können. Ich habe mir die Zahlen angesehen, was damals bei der Einführung der Maut passiert ist. Wissen Sie, was damals in der Zeit bis zur nächsten Festlegung der Höhe der Pendlerpauschale noch zusätzlich zum Tragen gekommen ist? – Es ist nicht nur die Maut, sondern es ist auch der Euro eingeführt worden!

Wenn Sie sich diese Zahlen anschauen, geschätzte Damen und Herren, dann werden Sie erkennen, dass die damalige Bundesregierung – ich weiß jetzt nicht, welche das war – gleich wie einige andere die Einführung des Euro dazu genutzt hat, den Menschen weniger Geld zur Verfügung zu stellen, denn die Pendlerpauschale nach der Maut war niedriger als die Pendlerpauschale vor der Maut und nicht höher! Herr Dobrindt sollte vielleicht auch einmal rechnen lernen, geschätzte Damen und Herren! (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der Grünen.*)

Ich möchte noch ein Thema ansprechen, das von einigen von Ihnen – auch Kollege Hagen hat es angesprochen – forciert wird. Es gibt die Idee – sehr, sehr viele Österreicherinnen und Österreicher haben das in Schreiben an mich auch angesprochen, es gab Leserbriefe dazu –, das Gleiche zu machen wie die Deutschen. Erhöhen wir unsere Maut einfach um das Doppelte, die Ausländer müssen das Doppelte zahlen –

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

die Österreicher nicht! Würden wir das machen, geschätzte Damen und Herren, dann machten wir genau das, was wir bekämpfen, dann machten wir genau das, was für die Europäische Union wahrscheinlich unglaublich schädlich ist, dann gingen auch wir den Weg, der dazu führt, dass diese Union noch mehr zersplittert, der dazu führt, dass sie noch uneiniger wird, und der dazu führt, dass wir auch damit beginnen, Ausländerinnen und Ausländer zu diskriminieren.

Meine Rechtsmeinung ist, dass dieses Modell, das die Deutschen beschlossen haben, rechtswidrig ist, und deshalb kann ich auch nicht das gleiche Modell bei uns umsetzen. Das ist ja wohl logisch, geschätzte Damen und Herren! Deshalb ist es auch notwendig, dass wir vor Gericht gehen.

Es ist jetzt so, dass der deutsche Bundespräsident den Gesetzesbeschluss betreffend die Maut – ich kenne jetzt den Fachausdruck nicht – unterschreiben muss. Dann wird die Europäische Kommission – ich habe gestern mit Frau Kommissarin Bulc darüber gesprochen – das Infringement-Verfahren zu Ende führen. Es wird noch einmal geprüft, der Gesetzestext wird noch genau geprüft, und wenn die Europäische Kommission – und das ist der nächste Punkt, den ich ansprechen möchte –, die Hüterin der Verträge – die Hüterin der Verträge! –, so agiert, wie sie bis jetzt agiert hat, nämlich zuerst eine Maut als absolut rechtswidrig darzustellen und dann, nachdem gewisse Gespräche geführt worden sind, plötzlich nach marginalen kleinen Änderungen zu sagen, diese Maut sei doch rechtens, wenn sie so vorgeht, wie sie vorzugehen beabsichtigt und das Verfahren einstellt, geschätzte Damen und Herren, dann liegt es an uns, dafür zu sorgen, dass europäisches Recht erhalten bleibt, dann liegt es an uns, vor den Europäischen Gerichtshof zu ziehen, zu klagen und dafür zu sorgen, dass es in Europa gerecht zugeht. Mein Europa ist ein Europa, in dem die Stärke des Rechts und nicht das Recht des Stärkeren gilt. – Danke schön. *(Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und Grünen.)*

12.45

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Bacher. – Bitte.

12.45

Abgeordneter Walter Bacher (SPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Hohes Haus! Vor ziemlich genau zwei Jahren bin ich hier an diesem Pult gestanden und habe auch zur deutschen Maut gesprochen. Heute wissen wir, dass die Bundesstraße zwischen Lofer und Salzburg, das kleine Deutsche Eck, von der deutschen Maut nicht betroffen sein wird, und das ist für diese Region sehr, sehr wichtig. Damals, vor zwei Jahren, war das noch nicht ganz klar. Vor allem Pendlerinnen und Pendlern aus meiner Heimatregion wäre dadurch eine große Benachteiligung widerfahren, sie wären besonderen Belastungen ausgesetzt gewesen. Dass dies nun nicht der Fall sein wird, ist durchaus positiv zu sehen, und man muss das auch so bewerten.

Zur deutschen Maut an und für sich hat der Herr Minister gerade eben alles sehr ausführlich erklärt. Die Initiativen des Ministers und des Kollegen Heinzl sind selbstverständlich zu unterstützen.

Ich möchte wie schon in meiner letzten Rede zu diesem Thema auch heute wieder darauf zu sprechen kommen, dass wir in meiner Heimatregion schon jetzt das Problem der Mautflüchtlinge haben und dass dieses Problem noch größer werden wird, wenn die deutsche Maut in der geplanten Form umgesetzt wird. Die Ausweichroute von Tirol über Sankt Johann, Waidring, Lofer nach Salzburg ist bereits jetzt überlastet. Die Bevölkerung entlang dieser Ausweichroute leidet schon jetzt enorm aufgrund der hohen Luftschadstoff- und Lärmbelastung durch die Lkws. Davon abgesehen sind die Straßen viel zu schmal, und daher ist auch das Thema Sicherheit nicht zu unterschätzen; da geht es nicht nur um die Pkws, sondern vor allem auch um die Lkws.

Abgeordneter Walter Bacher

Eine flächendeckende Lkw-Maut wäre eine Möglichkeit, die Ausweichrouten unattraktiv zu machen.

Durch eine Zweckwidmung der Einnahmen könnte man mit diesem Geld die dringende Sanierung der Straßen finanzieren. Da sind aber vor allem die Bundesländer gefragt. Der Erhalt der Landes- und Gemeindestraßen obliegt nämlich den Bundesländern und Gemeinden. Eine verursachergerechte Zuordnung der Kosten für den Straßenerhalt findet derzeit leider nicht statt. Die Kosten werden von der Allgemeinheit getragen. Dabei ist die Belastung der Straßen durch einen Lkw mit vier Achsen und 30 Tonnen 540 000-mal höher als jene durch einen Pkw. 540 000-mal höher! Man kann das auf den Straßen speziell bei den kleinen Kreisverkehren, die es in dieser Gegend überall gibt, beobachten. Dort wird der Asphalt, speziell im Sommer bei Hitze, aufgeschoben und muss relativ schnell wieder erneuert werden. Den Löwenanteil der Kosten für von Lkws verursachte Schäden tragen eben die Allgemeinheit und die Pkw-Fahrer. Eine Kosten-Nutzen-Rechnung spricht eindeutig für die Einführung einer flächendeckenden Lkw-Maut. Wenn die eingehobenen Mautgelder dann in den Regionen für die Straßeninstandsetzung verwendet werden, sichert das auch zusätzlich noch Arbeitsplätze.

Wissenschaftliche Studien widerlegen ganz klar die Behauptung, dass es durch die Lkw-Maut zu einer Mehrbelastung der KonsumentInnen kommt. Der Effekt auf die Endpreise liegt zwischen 0,1 und 0,2 Prozent; also vernachlässigbar. Im Vordergrund, denke ich, muss eine Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung und damit eine Steigerung der Lebensqualität für die Menschen in unserer Region stehen. Die flächendeckende Lkw-Maut wäre ein geeignetes Instrument dafür, und ich denke, wir werden sie über kurz oder lang auch einfordern müssen. – Danke. *(Beifall bei der SPÖ.)*

12.48

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Rädler. – Bitte.

12.48

Abgeordneter Johann Rädler (ÖVP): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Ich darf auch die Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums in Eisenstadt, Wolfgangarten recht herzlich begrüßen. Herzlich willkommen bei uns! *(Allgemeiner Beifall.)*

Funktionierende Straßennetze sind die wesentlichste Voraussetzung für eine touristen-taugliche Infrastruktur, die Österreich als Tourismusland braucht.

Ich bin sehr froh, dass heute, was die digitale Vignette betrifft, alle sechs Parteien zu einem Kompromiss bereit sind. Die Vignette wird von 5 Millionen Menschen in Anspruch genommen; von 24 Millionen, wenn man unsere ausländischen Gäste mitrechnet. Das ist sehr viel Geld, das für den Straßenbau, für den Ausbau der Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden kann. Es sind rund 450 Millionen Euro durch die Vignetteneinnahmen und insgesamt mehr als eine Milliarde Euro, die für die ASFINAG zur Verfügung stehen.

Ich bin auch sehr froh darüber, dass Herr Kollege Deimek jetzt endlich eine Lösung für sein Anliegen betreffend die Wechselkennzeichenbesitzer bekommen hat. Ich habe oft ein schlechtes Gewissen gehabt, das muss ich auch dazusagen. Das kann ich jetzt sagen, weil es eine Lösung gibt. Auch Kollege Hagen hat sich für die Wechselkennzeichenbesitzer sehr eingesetzt, hat einen Antrag gestellt, den ich vertagen musste.

Jetzt haben wir aber eine Form gefunden – du hast es ja erwähnt –, die über das hinausgeht, worüber wir in den letzten Jahren diskutiert haben, nämlich eine zweite Vignette einzuführen. Das ist gerade für den ländlichen Raum eine sehr wichtige Frage, etwa für Landärzte und Förster, die über Teilstrecken von Schnellstraßen oder über Autobahnen unterwegs sind. Diese Menschen brauchten bisher eine zweite

Abgeordneter Johann Rädler

Vignette für das Geländefahrzeug oder den Geländewagen. Jetzt haben wir die Lösung und das ist sehr erfreulich.

Das Nächste ist: Mit dieser digitalen Vignette gibt es Möglichkeiten, die vorher nicht vorhanden waren. Die kann man nämlich digital oder in den Trafiken kaufen, wobei der Preis gleich bleibt und, was für unsere Verkehrsteilnehmer ebenfalls sehr wichtig ist, es gibt auch die Möglichkeiten dieser Abstufungen. Das gilt auch für Oberösterreich, Herr Kollege Hammer! Das ist eine einvernehmliche Lösung, die nunmehr von allen mitgetragen wird.

Auch die öffentliche Registrierung in diesem Register, wo man Einschau halten kann, nicht nur über den digitalen Bereich, ist eine gute Voraussetzung. Ich glaube, heute ist ein für uns alle wichtiger Tag, weil wir diese Debatte zum Thema Wechselkennzeichen endlich erledigen können. *(Beifall bei der ÖVP)*.

12.51

Präsident Karlheinz Kopf: Zu Wort gelangt Herr Abgeordneter Hafenecker. – Bitte.

12.51

Abgeordneter Christian Hafenecker, MA (FPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Ich habe Ihnen vorhin sehr aufmerksam zugehört und habe nur eine Diskrepanz gehört. Sie haben vorhin eine Verschwörungstheorie, würde man heute sagen, aufgestellt, es hätte bezüglich Einführung von Autobahnvignette und Euro irgendwelche Verabredungen gegeben, die böse schwarz-blaue oder blau-schwarze Regierung hätte das verantwortet. Herr Bundesminister, Sie wissen selbst, die Vignette ist 1997 eingeführt worden und der Euro 2002. Selbst wenn man es noch so gerne hätte, waren da zwei verschiedene Regierungen am Werk – aber das nur so weit zum Einstieg.

Nun zum Wesentlichen, Herr Bundesminister: Ich schließe mich meinen Vorrednern an. Es ist ein wirklich sehr, sehr positiver Punkt, wenn wir heute hoffentlich die Einführung der elektronischen Vignette beschließen. Es war, wie gesagt, eine alte Forderung einiger Parteien hier im Haus, dass man die elektronische Vignette einführt. Es ist ein Entgegenkommen für die Wechselkennzeichenbesitzer, auch das haben wir bereits gehört, es ist eine zeitgemäße Lösung. Es ist auch der Zeitplan eingehalten worden, und deswegen möchte ich die Gelegenheit nutzen, mich bei Ihnen, Herr Bundesminister, aber auch bei der ASFINAG für die Planung und Umsetzung dieses Projekts zu bedanken.

Dass wir heute über die Vignette und über die Maut reden können, und das relativ entspannt, ist irgendwie verwunderlich, wenn man sich auf der anderen Seite die Diskussion anhört, die es um die deutsche Autobahnmaut gibt. Wir haben die Maut damals bei uns eingeführt und können heute sagen: Die ASFINAG ist gut aufgestellt, sie ist budgetär gut ausgestattet, es wurden sehr, sehr wichtige Projekte mit diesen Geldern umgesetzt und auch das Straßennetz ist im Großen und Ganzen in Ordnung.

Deswegen hat es auch keine Diskussion gegeben, als unsere Nachbarländer Ungarn, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Italien – die machen das schon seit über 30 Jahren – ihre Mauten eingehoben haben; und deswegen, Herr Bundesminister, muss ich Ihnen den Vorwurf machen, dass man mit der Diskussion über die deutsche Autobahnmaut doch eher den Dorfquerulanten spielt und vielleicht ein bisschen politisches Kleingeld wechseln möchte.

Ich möchte auch erklären, warum ich das so sehe. Die Deutschen haben eine nationalstaatliche Entscheidung getroffen, indem sie gesagt haben, gut, es soll jetzt die Autobahnmaut eingehoben werden, und sie haben das, wie Sie richtig gesagt haben, mit einer Entlastung der eigenen Autofahrer kombiniert.

Abgeordneter Christian Hafenecker, MA

Herr Bundesminister, wenn man sich anschaut, wer Tag für Tag unsere Autobahnen benützt und wie das alles funktioniert, stellt sich auch bei uns die Frage, ob man nicht unsere eigenen Autofahrer entlasten und das Geld bei diesen Leuten und Firmen abholen soll, die unsere Straßen ruinieren. Wenn ich mir den Verkehr anschau, der speziell aus dem Ostblock durch Österreich rollt, dann wäre das ein Ansatzpunkt – anstatt immer mit dem Finger nach Deutschland zu zeigen.

Wenn Sie sagen, Herr Bundesminister, Sie stehen für Gerechtigkeit in der Europäischen Union und dafür, dass da niemand diskriminiert wird, muss ich entgegenen: Ich hätte mir den Einsatz der Bundesregierung wirklich gewünscht, als es darum gegangen ist, dass wir unser Geld transfermäßig nach Griechenland verschieben. Damals hat sich niemand eingesetzt, damals ist auch niemand zum Europäischen Gerichtshof gelaufen und hat im Sinne der Österreicherinnen und Österreicher eine Klage eingereicht. *(Beifall bei FPÖ und Team Stronach.)*

Wir hatten diese Woche eine Aussprache mit der Präsidentin des Deutschen Bundesrates, Frau Ministerpräsidentin Dreyer. Herr Bundesminister, Sie erinnern sich noch an unsere letzte Ausschusssitzung? Damals habe ich schon gesagt: Wäre es nicht besser, das Dorfquerulantenimage wegzulassen und nicht zu Gericht zu gehen, sondern eher eine bilaterale Lösung mit der deutschen Bundesregierung zu suchen?

Es war sehr interessant diese Woche bei der Aussprache mit der Präsidentin des Deutschen Bundesrates, die auch selbst gesagt hat: Grundsätzlich, gerade im Bereich der CDU, hat es Stimmen gegeben, die gesagt haben, man sollte, zumindest wenn diese Autobahnmaut eingeführt wird, versuchen, den kleinen Grenzverkehr entsprechend zu regeln und davon auszunehmen.

Deswegen sage ich Ihnen eines, Herr Bundesminister: Wir werden, so schlimm das auch ist, vor dem Europäischen Gerichtshof mit dieser Klage scheitern, abgesehen davon, dass der zeitliche Kontext gar nicht absehbar ist. Es wäre besser und es wäre der österreichischen Bevölkerung im Grenzverkehr, aber auch den Pendlern nur dadurch geholfen, wenn man bilateral mit der deutschen Bundesregierung verhandelt, versucht, eine Regelung für den kleinen Grenzverkehr zu bekommen und hier zeitnah eine Lösung zu präsentieren. *(Beifall bei der FPÖ.)*

12.56

Präsident Karlheinz Kopf: Als Nächster gelangt Herr Abgeordneter Doppler zu Wort. – Bitte.

12.56

Abgeordneter Rupert Doppler (ohne Klubzugehörigkeit): Herr Präsident! Herr Minister! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! In den TOPs 2 und 3 geht es um das Bundesstraßen-Mautgesetz und um eine Petition bezüglich Pkw-Maut in Deutschland. Diese Lösung, was die Vignette betrifft, ist eine sehr gute, Herr Minister; das steht außer Frage, das haben wir heute schon oft gehört. Es wäre vielleicht noch wünschenswert, wenn wir auch eine Eintagesvignette hätten.

Das deutsche Mautsystem, meine sehr geehrten Damen und Herren, ist massiv ungerecht, das haben wir heute schon des Öfteren gehört. Es muss alles unternommen werden, damit die österreichischen Autofahrerinnen und Autofahrer nicht weiterhin die Draufzahlerinnen und Draufzahler sind. Das kann so nicht sein!

Ich möchte natürlich eines ansprechen und ich glaube, Kollege Deimek hat es auch angesprochen: Die Idee der EU, was die Mautpläne betrifft und diese Entwicklung lehne ich ganz entschieden ab, meine sehr geehrten Damen und Herren, denn da kommt sicher nichts Gutes heraus.

Abgeordneter Rupert Doppler

Herr Kollege Heinzl, ich schätze dich sehr, aber diese Petition ist mir doch ein bisschen rätselhaft. Soweit ich weiß, bist du bei der SPÖ und der Herr Verkehrsminister genauso, aber mir soll es recht sein; wenn es hilft, ist es in Ordnung. Man darf da nicht müde werden, meine sehr geehrten Damen und Herren – Herr Minister, Sie haben vollkommen recht –, da muss es Verhandlungen und Gespräche mit den deutschen Kollegen geben; denn es kann nicht sein, dass die heimischen Autofahrerinnen und Autofahrer immer die Melkkühe der Nationen sind.

Herr Kollege Bacher, Walter – er ist nicht da, aber das macht nichts –, es stimmt schon, dass es bereits Erleichterungen gegeben hat, vor allem, was den grenznahen Raum betrifft, zum Beispiel bei uns in Salzburg, da ist Lofer angesprochen worden und dergleichen mehr. Wir haben sehr viele Pendlerinnen und Pendler, vor allem in Salzburg, die im grenznahen Raum wohnen und arbeiten und hin und her fahren müssen. Wenn sie weiterhin zur Kasse gebeten werden, dann, muss ich sagen, ist das nicht in Ordnung. (*Präsident Hofer übernimmt den Vorsitz.*)

Herr Minister, wenn es keine Lösung gibt, was die deutsche Maut betrifft, wobei anscheinend jetzt das Gericht am Zug ist, muss man nachdenken, wie man die heimischen Autofahrerinnen und Autofahrer entlasten kann: entweder bei der Kfz-Steuer oder indem die Vignette billiger wird.

Ich glaube, das wäre ein richtiger Ansatz, denn bei uns im ländlichen Raum ist man auf das Auto einfach angewiesen. Egal, ob man zur Arbeit muss oder sonstige Dinge zu erledigen hat, im ländlichen Raum ist man auf das Auto angewiesen, da kann man kein öffentliches Verkehrsmittel benutzen. Da darf man nicht die Autofahrerinnen und Autofahrer, die das Auto brauchen, weiter zur Kasse bitten. – Danke schön.

12.59

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt Herr Abgeordneter Mag. Klug. – Bitte, Herr Abgeordneter.

12.59

Abgeordneter Mag. Gerald Klug (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Aus meiner Sicht ein paar Worte einerseits zur Maut und andererseits zur Vignette: Herr Kollege Hafenecker, bei all den Argumenten, die ins Treffen geführt wurden, warum auch die Sozialdemokratie gegen das derzeitige Modell der deutschen Infrastrukturabgabe oder Maut ist, das Vorgehen des österreichischen Verkehrsministers sinngemäß als das eines Dorfquerulanten darzustellen, ist politisch schon ein starkes Stück. (*Abg. Hafenecker: Dorfquerulant habe ich gesagt!*)

Ich muss Ihnen schon sagen, der Herr Minister hat das etwas höflicher formuliert. Ich verstehe das, aber was ist denn in Wirklichkeit das jetzige Ergebnis dieser geplanten Maut oder Infrastrukturabgabe? – Politisch betrachtet ist das doch nichts anderes als das Ergebnis einer Mausechlei zwischen Deutschland und der Europäischen Union – nichts anderes.

Das Zweite betrifft die Einschätzung, und deshalb finde ich das überhaupt sehr eigenartig, wie sich die FPÖ da positioniert: nämlich sehenden Auges einer Regelung das Wort zu reden, die österreichische Autofahrerinnen und Autofahrer diskriminiert. (*Abg. Hafenecker: Sie hätten zuhören sollen!*)

Das empfinde ich politisch auch als sehr mutig aus Ihrer Sicht, denn aus unserer Sicht ist klar – und der Herr Minister hat es ausgeführt, wie auch Toni Heinzl und unsere Abgeordneten –, wir sind **nicht** gegen ein deutsches Mautsystem, aber wir sind gegen **diese** Art des geplanten Mautsystems, um das noch einmal deutlich herauszuarbeiten.

Abgeordneter Mag. Gerald Klug

Wir sind der Meinung, und eine maßgebliche Zahl anderer auch, nicht nur in Österreich, sondern auch in der restlichen Europäischen Union – und auch das Europäische Parlament hat sich dieser Rechtsposition angeschlossen –, dass da eine EU-rechtswidrige Regelung auf die österreichischen Autofahrerinnen und Autofahrer zukommt. Daher ist die Vorgangsweise des Ministers meines Erachtens klar, richtig und auch unterstützenswert, erstens Partnerinnen und Partner zu suchen und zweitens alle Instrumente zu nutzen, damit es nicht zu dieser Umsetzung kommt.

Kollege Hagen, nur ein paar Worte zur Politik – wir haben vorher kurz gescherzt, und Sie kennen das berühmte Zitat von Max Weber –: Politik ist das starke, langsame Bohren von harten Brettern mit Leidenschaft und Augenmaß zugleich. – Man darf daher nie falsch abbiegen, sondern soll immer schön in der Spur bleiben. Ich freue mich aber, dass das Projekt digitale Vignette unterstützt wird. (*Abg. Lugar: Immer situationselastisch bleiben!*)

Was ich nicht verstehen kann, ist, dass Kollege Willi immer zuerst die ausländischen Skifahrer im Auge hat, die nur kurzfristig in Österreich sind. Ich freue mich, wenn wir überhaupt einen Fortschritt im Bereich der digitalen Vignette oder des Vignettensystems erzielen. Kollege Ottenschläger hat die finanziellen Aspekte ausreichend beleuchtet. Ich glaube, dass der Fortschritt sichtbar ist. Die Digitalisierung schreitet auch im Bereich der ASFINAG voran. Ich möchte daher auch von meiner Seite aus allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der ASFINAG danken, die zur Realisierung dieses Projektes beigetragen haben.

Man kann nur gratulieren, wenn bereits jetzt 83 Prozent der Österreicherinnen und Österreicher sagen: Ein tolles Modell! Fortschritte sind immer zulässig, das verstehe ich, aber zuerst geht es schon einmal um die österreichischen Autofahrerinnen und Autofahrer. – Danke. (*Beifall bei der SPÖ. – Zwischenruf des Abg. Deimek.*)

13.03

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt nun Herr Abgeordneter Grillitsch. – Bitte.

13.03

Abgeordneter Fritz Grillitsch (ÖVP): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Zuerst muss ich mich einer Pflicht entledigen, denn Herr Bürgermeister Rädler hat mich beauftragt, seine Gemeindeglieder, die Bürger aus der Thermengemeinde Bad Erlach, auf das Herzlichste zu begrüßen. – Herzlich willkommen! (*Allgemeiner Beifall.*)

Das Bohren von harten Brettern, hat Herr Kollege Klug gesagt: Ja, das ist auch notwendig, Herr Bundesminister! Als Beispiel möchte ich die S 36 und die S 37 nennen, wo Sie dankenswerterweise vor Kurzem einen Spatenstich vorgenommen haben, um das Teilstück Unzmarkt in Angriff zu nehmen. Die Bürger sind sehr froh, dass dieser wichtige Lückenschluss Richtung Süden weiter vorangetrieben wird, aber wir sind natürlich, wie Sie wissen, noch lange nicht am Ende. Wir müssen weiter planen, weiter dranbleiben und weiter an diesen harten Brettern bohren und auch darüber nachdenken, wie wir Verfahrensverkürzungen zustande bringen.

Wenn man bedenkt, dass von der ASFINAG der Ausbau der S 36 zwischen Judenburg und St. Georgen geplant wird, das aber eine Verfahrenszeit von mehr als fünf Jahren beansprucht, dann, glaube ich, sind wir es den Bürgerinnen und Bürgern auch schuldig, darüber nachzudenken, wie wir Verfahren entsprechend verkürzen können, damit die Verkehrssicherheit weiter vorangetrieben werden kann. Darüber bitte ich Sie, Herr Bundesminister, nachzudenken, denn es kann nicht sein, dass es dann beispielsweise von Friesach bis Klagenfurt Einsprüche gibt, das dann beim Verwaltungsge-

Abgeordneter Fritz Grillitsch

richtshof liegt und man noch einmal fünf Jahre warten muss, obwohl das Geld und alles andere vorhanden ist und die ASFINAG sofort mit dem Bau beginnen könnte.

Das ist eine Situation, die absolut nicht zufriedenstellend ist, und da sind wir, glaube ich, hier in diesem Hohen Haus gefordert, darüber nachzudenken – über die Zahl der Einspruchsmöglichkeiten, ob wir etwas zusammenführen können und auch über entsprechende Verfahrensverkürzungen.

Herr Minister, ich möchte Ihnen auch mein Kompliment zu Ihrer Position betreffend die deutsche Ausländermaut aussprechen, denn es ist wahrlich eine Diskriminierung, da auf die Staatszugehörigkeit zu schauen. Für mich ist das völlig unverständlich, auch das Vorgehen der Europäischen Kommission. Die Europäische Kommission wäre gut beraten, gerade in der derzeitigen Situation Vertrauen unter den Mitgliedsländern zu schaffen und nicht Misstrauen zu säen, indem man mit Deutschland mauschelt, wie auch Herr Kollege Klug bereits gesagt hat.

Ich glaube, da sind wir gefordert, alle möglichen Rechtswege in Anspruch zu nehmen, um die Wettbewerbsgleichheit letztlich auch in Europa sicherstellen zu können. *(Beifall bei der ÖVP sowie des Abg. Jarolim.)*

13.06

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt nun Frau Abgeordnete Schimanek. – Bitte schön.

13.06

Abgeordnete Carmen Schimanek (FPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Zuerst möchte ich nur ganz kurz auf den Redebeitrag von Herrn Abgeordnetem Klug eingehen. Herr Klug, ich glaube, Sie haben meinen Kollegen Hafenecker nicht richtig verstanden. Selbstverständlich liegen auch uns die österreichischen Autofahrer und Autofahrerinnen am Herzen, das ist ganz klar *(Zwischenrufe der Abgeordneten Klug und Jarolim)*, aber es geht darum – und da haben Sie wahrscheinlich nicht richtig zugehört –, dass diese bilateralen Gespräche ... *(Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Jarolim.)* – Bitte, Herr Kollege Jarolim, melden Sie sich doch zu Wort und lassen Sie mich ausreden! Also Sie sind so unhöflich, das ist wirklich unfassbar! *(Beifall der Abgeordneten Hafenecker und Angerer sowie bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Also noch einmal: Es geht nicht darum, eine Klage anzustreben, von der man a) nicht weiß, wie lange sie dauert, und b) nicht weiß, wie sie für die österreichischen Autofahrerinnen und Autofahrer, sprich für die Pendler, ausgeht. Es geht darum, gerade im grenznahen Bereich eine schnelle bilaterale Lösung zu finden. Das war der Ansatz von Herrn Kollegen Hafenecker, und das haben Sie komplett falsch verstanden, denn sonst hätte Ihr Redebeitrag anders gelautet.

Nun zu meinem eigentlichen Antrag, er wurde ja schon angesprochen: Herr Minister, wenn wir über das Bundesstraßen-Mautgesetz sprechen, kann ich die Gelegenheit nicht ungenützt verstreichen lassen, hier auch noch einmal das Anliegen der Kufsteinerinnen und Kufsteiner anzubringen, denn wie Sie wissen ist dieses Thema bereits ein sehr leidiges.

Ich habe jetzt noch einmal nachrecherchiert, und diese Geschichte der langen politischen Versprechen, die da an Kufstein gegeben und nicht eingehalten worden sind, hat schon mit dem damaligen Wirtschaftsminister Ditz begonnen, der den Kufsteinern dezidiert eine Vignettenfreiheit zugesagt hat. Leider ist das dann nicht in dem Ausmaß passiert, wie es Herr Minister Ditz versprochen hat, aber es gab zumindest bis zum Jahr 2013 eine Ausnahmeregelung für die Stadt Kufstein. Diese ist jetzt leider nicht mehr in Kraft. Wir bedauern das sehr, weil gerade die Verkehrsbelastung in Kufstein, um Kufstein und für die anliegenden Gemeinden exorbitant hoch ist.

Abgeordnete Carmen Schimanek

Herr Minister, wir haben schon einmal darüber gesprochen, und Ihnen ist das Problem auch bekannt, daher die wirklich große Bitte an Sie, dass hier endlich etwas getan wird.

Deshalb bringe ich folgenden Antrag ein:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Carmen Schimanek, Kolleginnen und Kollegen betreffend Aussetzung der Vignettenpflicht auf der A 12 für den Abschnitt Staatsgrenze bei Kufstein bis Kufstein Süd

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie werden aufgefordert, das Erforderliche zu veranlassen, um den Autobahnabschnitt von der Staatsgrenze bei Kufstein bis Kufstein Süd (A12) von der Vignettenpflicht auszunehmen.

Ferner wird der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ersucht, gemeinsam mit den zuständigen Tiroler Landespolitikern und der ASFINAG weitere Lösungen für die angespannte Verkehrssituation in und um Kufstein zu suchen.“

Ich bitte wirklich um Unterstützung meines Antrages. Jetzt ist der Vizebürgermeister der Stadt Kufstein, Kollege Hannes Rauch, auch wieder da, und ich hoffe, auch er wird meinen Antrag unterstützen. Kollege Willi, vielleicht gibst auch du dir einen Ruck, denn ich habe hier auch noch einen Entschließungsantrag aus dem Landtag, aus dem Jahr 1996. Den werde ich vielleicht einer zuständigen Landesverkehrsrätin zukommen lassen, da auch der Landtag in Tirol sich ... (Abg. **Wöginger**: *Wie alt ist der, 21 Jahre?*) – Ja, und der ist immer noch nicht eingehalten, stellen Sie sich das vor! Das ist ein Wahnsinn, ein Skandal! Es war natürlich auch der Präsident Mader aus Tirol, der den unterzeichnet hat – so viel zur ÖVP, aber ja, das ist halt einmal so. (Beifall bei der FPÖ. – Abg. **Wöginger**: *Na wunderbar ...!*)

13.10

Präsident Ing. Norbert Hofer: Der Entschließungsantrag ist ausreichend unterstützt, ordnungsgemäß eingebracht und steht somit mit in Verhandlung.

Der Antrag hat folgenden Gesamtwortlaut:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Carmen Schimanek

und weiterer Abgeordneter

betreffend Aussetzung der Vignettenpflicht auf der A 12 für den Abschnitt Staatsgrenze bei Kufstein bis Kufstein Süd

eingebracht im Zuge der Debatte zu TOP 2, Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage (1587 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird (1591 d.B.)

in der 177. Sitzung am 27. April 2017

Präsident Ing. Norbert Hofer

Von Einführung der Vignettenpflicht 1997 bis Dezember 2013 gab es auf der A12 von der Staatsgrenze bei Kufstein bis zur Ausfahrt Kufstein Süd u.a. aufgrund einer Weisung der damaligen Verkehrsminister keine Vignettenkontrollen. Mit 1. Dezember 2013 wurden diese jedoch eingeführt.

Die Einführung der Vignettenkontrolle war und ist vor allem für die betroffenen Anrainer und die gesamte Stadt Kufstein mit vielen Nachteilen verbunden. Kufstein und hier insbesondere die Ortsteile Zell und Endach sind von stark steigendem Verkehrsaufkommen und massiven Staus betroffen. Viele aus Deutschland kommende Urlauber und Tagesausflügler verzichten auf den Kauf einer Vignette, weichen auf dem Weg in den Süden auf mautfreie Landes- und Gemeindestraßen aus und lösen damit eine wahre Verkehrslawine auf Kufstein und die umliegenden Gemeinden und Dörfer aus.

Verschärft wird diese Situation durch die aufgrund der Flüchtlingskrise aufgenommenen Grenzkontrollen, die zu weiteren umfangreichen Staus führen und unzählige Autofahrer dazu verleiten, in diesem Bereich die Autobahn zu verlassen und die ohnehin schon verstopften Landes- und Gemeindestraßen zu befahren, was die schon lange an der Grenze ihrer Belastbarkeit angekommene Bevölkerung und auch die Tiroler Wirtschaft noch weiter belastet.

Zur Entschärfung der immer unerträglicheren Situation im Bereich Kufstein stellen die unterfertigten Abgeordneten folgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie werden aufgefordert, das Erforderliche zu veranlassen, um den Autobahnabschnitt von der Staatsgrenze bei Kufstein bis Kufstein Süd (A12) von der Vignettenpflicht auszunehmen.

Ferner wird der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ersucht, gemeinsam mit den zuständigen Tiroler Landespolitikern und der ASFINAG weitere Lösungen für die angespannte Verkehrssituation in und um Kufstein zu suchen.“

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt nun Herr Abgeordneter Keck. – Bitte.

13.10

Abgeordneter Dietmar Keck (SPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Ich möchte im Namen der Abgeordneten Königsberger-Ludwig sehr herzlich die Besucher und Besucherinnen der HTL St. Pölten begrüßen, die auf der Zusehergalerie Platz genommen haben. *(Allgemeiner Beifall.)*

Meine Damen und Herren, wir diskutieren das Bundesstraßen-Mautgesetz, bei dem es wirklich zu sehr, sehr guten Neuerungen kommt, nämlich zur Einführung der digitalen Vignette, die ja – und das ist schon mehrfach erwähnt worden – in erster Linie den Wechselkennzeichenbesitzern nutzt, weil man nur mehr eine einzige Vignette für die Fahrzeuge braucht, um alle zu verwenden. Da wurden viele Forderungen, die schon in der Vergangenheit gestellt wurden, erledigt, und es ist eine Erleichterung für die Besitzer.

Nun möchte ich auf die Rede von Frau Kollegin Schimanek eingehen, die die Verkehrssituation in Kufstein geschildert hat. Es gibt in Bezug auf eine Mautbefreiung nicht

Abgeordneter Dietmar Keck

nur Kufstein mit einer sehr, sehr argen Verkehrssituation, es gibt da mehrere Regionen, aber ich möchte zuerst einmal auf Kufstein eingehen. Kufstein war schon des Öfteren Thema hier im Plenarsaal, und wir haben schon des Öfteren darüber diskutiert. Zu Kufstein kann man sagen: Es ist nicht ein Problem der Vignettenbefreiung von Kiefersfelden bis Kufstein-Süd, sondern da gehört ein Gesamtkonzept erstellt, und für dieses Gesamtkonzept wären die Gemeinde Kufstein und das Land Tirol zuständig und nicht das BMVIT.

Wie würde so ein Gesamtkonzept ausschauen? – Es hat das letzte Mal erst im Juni 2016 eine Sitzung mit diversen Verantwortlichen gegeben, bei der festgelegt wurde, dass man zum Beispiel eine Pförtnerampel bei der B 171 und bei der B 175 machen sollte, die ja mittlerweile eingeführt wurde. (*Zwischenruf der Abg. Schimanek.*) Es ist auch vorgeschlagen worden, einen Bypass beim Kreisverkehr bei der B 173, der Eibergstraße, zu machen, was ganz, ganz wichtig wäre. Das, was Kufstein helfen würde, wäre ein Fahrverbot ausgenommen Ziel- und Quellverkehr, denn dann würde man wirklich verhindern, dass jemand diese Ausweichroute durch Kufstein sucht. (*Neuerlicher Zwischenruf der Abg. Schimanek.*) Eine Mautbefreiung würde das aber nicht schaffen, man würde da ein Gesamtkonzept brauchen, auch mit den bayerischen Behörden, weil es auch dort Kapazitätsmängel gibt, aber, wie gesagt, da liegt die Verantwortung beim Land Tirol und bei der Gemeinde Kufstein, nicht beim BMVIT.

Es gibt eine zweite Problematik, und das ist die einer Mautbefreiung einer Brücke in Linz. In Linz haben wir die Problematik, dass es drei Brücken gab. (*Zwischenruf des Abg. Hammer.*) Eine musste wirklich aus baulichen Mängeln abgerissen werden – und nicht, wie Kollege Hammer behauptet: mutwillig vom Bürgermeister. (*Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Hammer.*) – Herr Kollege Hammer, das Problem ist, dass du kein Brückenbauexperte bist (*Abg. Hammer: Du auch nicht!*), und Experten haben festgestellt, dass diese Brücke – und ich zitiere die Experten – eine Gefahr für Leib und Leben ist, wenn sie bestehen bleibt. Daher wurde sie abgerissen, aber eine neue Brücke ist geplant und muss gebaut werden.

Linz hat jetzt die Problematik, dass es nur mehr eine einzige mautfreie Brücke gibt, das ist die Nibelungenbrücke. Die zweite Brücke ist die sogenannte Voestbrücke, und die liegt in einem hochrangigen Straßennetz, nämlich auf einer Autobahn. Es geht da um eine Mautbefreiung von sage und schreibe 189 Metern, nämlich von der Auffahrt der Brücke bis zur Abfahrt der Brücke; und die 204 000 Linzerinnen und Linzer, die diese Brücke benutzen könnten, von der Maut zu befreien, wäre dringend notwendig. (*Beifall bei der SPÖ sowie des Abg. Neubauer.*)

Wir haben versucht, Gespräche mit der ÖVP zu führen, weil es ja eine Resolution des Linzer Gemeinderates gibt – der alle Parteien mit Ausnahme der Grünen, auch die ÖVP, zugestimmt haben –, eine Mautbefreiung zu machen. Darum haben wir versucht, da etwas zu erreichen. Leider Gottes war es nicht möglich; man hat das ja auch im Zusammenhang mit Kufstein gesehen, wobei das eine andere Problematik ist. In Linz wäre es eine temporäre Befreiung gewesen, nämlich bis die zweite mautfreie Brücke fertiggestellt ist, um den Bewohnerinnen und Bewohnern von Linz zu helfen. (*Zwischenruf des Abg. Rädler.*) Die ÖVP, der sogenannte Pendlersprecher Hammer will es nicht!

Kollege Hammer, ich habe mittlerweile über 2 000 Pendler fragen lassen, ob sie dich kennen. – Nein, Sie kennen dich nicht. (*Zwischenruf des Abg. Hammer.*) Sie wissen nicht, dass es einen Pendlersprecher gibt. Er sagt nämlich in einer Aussendung, die er gemacht hat: „Nationalrat Hammer will Lösung für Mautbefreiung auf der A7-Voestbrücke“ – aber die ÖVP stimmt nicht zu, und das zeigt die Zwiespältigkeit, in der ihr seid. (*Beifall bei der SPÖ sowie des Abg. Neubauer.*)

Präsident Ing. Norbert Hofer

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt nun Herr Abgeordneter Schmid. – Bitte.

13.14

Abgeordneter Gerhard Schmid (ohne Klubzugehörigkeit): Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Zum Bundesstraßen-Mautgesetz: Mit gegenständlicher Regierungsvorlage soll das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert werden. Autobahnen sowie Schnellstraßen unterliegen sowohl für einspurige als auch für mehrspurige Kraftfahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen einer Pauschalbemaunung.

Zur Begleichung der Maut, welche mit Klebevignetten an der Windschutzscheibe angebracht den Organen der ASFINAG nachgewiesen wird, bestehen derzeit unterschiedliche Systeme hinsichtlich der Dauer. Da durch die Anbringung der Klebevignette lediglich ein Fahrzeug als nutzungsberechtigt ausgewiesen ist, stellt dies einen nicht unerheblichen Nachteil für Fahrzeughalter mit Wechselkennzeichen dar. Die bisher in Verwendung befindliche Klebevignette ist nicht kennzeichenbezogen. Mit der kraftschlüssigen Verbindung Vignette/Windschutzscheibe ist die Nutzung unterschiedlicher Fahrzeuge in Person des Lenkers für lediglich ein Fahrzeug möglich.

Im Zeitalter der fortschreitenden Digitalisierung erscheint es angebracht, das Mautsystem auch digital anzubieten, wobei das digitale System kennzeichenbezogen anzuwenden ist. Für die Nutzer von Wechselkennzeichen ergibt sich daraus eine lang geforderte Kostenersparnis.

Mit dem Kennzeichenbezug ist im digitalen System sichergestellt, dass mit einer Mautgebühr jeweils lediglich eines der dem Kennzeichen zuzuordnenden Fahrzeuge in den bemauneten Straßenverkehr eingebunden werden kann. Ein Missbrauch ist somit nicht möglich. Ein weiterer Vorteil einer digitalen Bemaunung ist bei einem Fahrzeugtausch mit Zulassung auf das bestehende Kennzeichen gegeben.

Mit Einführung des digitalen Mautsystems ist unter anderem der Datenschutz anzusprechen, wobei lediglich von einer erheblich eingegrenzten Möglichkeit der Datenweitergabe auszugehen ist. Eine Weitergabe von Daten mit Bezug auf die Nutzung bemauneter Straßensysteme erscheint lediglich zur Nutzung von Leihwagen an dessen Nutzer sowie an die Exekutive möglich. Langfristig erprobt sind digitale Zusatzmauten auf Bundesautobahnen wie der Pyhrn Autobahn, der Tauern Autobahn und so weiter als Jahresmaut. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass neben dem Vignettensystem das digitale Mautsystem von der Mehrheit der mautpflichtigen Straßenbenutzer angenommen wird. – Danke.

13.17

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt nun Herr Abgeordneter Willi. – Bitte.

13.17

Abgeordneter Georg Willi (Grüne): Herr Präsident! Herr Minister! Meine Damen und Herren! Ich habe mich jetzt noch einmal zu Wort gemeldet, weil ich erreichen möchte, dass wir zu einer besseren Lösung kommen, denn worunter ich in der Politik am meisten leide, sind suboptimale Lösungen. Da macht man etwas Neues, alle denken sich super, bändig, und dann schaut man es sich im Detail an und stellt fest, es ist wieder nicht so, wie man es sich erwartet hat. – Darunter leide ich entsetzlich.

Ich habe mich gefreut, dass es die digitale Vignette gibt, und jetzt haben wir aber eine Vorlage, die natürlich einige Vorteile dieser digitalen Vignette für alle ausrollt. So hat uns der Kollege Rädler erzählt, es gibt 24 Millionen Vignetten pro Jahr, davon 5 Millionen Jahresvignetten. Da nehme ich an, dass da fast alle zur digitalen Vignette greifen werden. Aber 19 Millionen Kurzzeitvignetteninhaber müssten, um diese Verbraucher-

Abgeordneter Georg Willi

richtlinie zu erfüllen, die Vignette 18 Tage vor Fahrtantritt online kaufen. (*Zwischenruf des Abg. Rädler.*) Die andere Variante ist, sie gehen zur Vorverkaufsstelle. Ja, das gibt es weiterhin.

Jetzt frage ich mich: Wenn es ohnehin eine Vorverkaufsstelle gibt, wozu brauchen wir dann überhaupt noch die Klebevignette? – Wer nicht gerne online bucht, kann ja zur Vorverkaufsstelle gehen und gleich eine digitale Vignette statt einer Klebevignette kaufen. Also ich frage mich: Wozu diese Doppelgleisigkeit, weiterhin die Klebevignette und neu die digitale Vignette? Das wäre so, wie wenn wir weiterhin die Stempelmarken hätten, weil es ja so viel feiner für die haptischen Typen ist, sich, statt eine Gerichtsgebühr oder irgendetwas anderes, eine Pass-Antragsgebühr, zu bezahlen, wieder eine Stempelmarke zu kaufen und dann hinaufzupicken. Wir haben uns dafür entschieden, mit der Stempelmarke abzufahren, weil sie überholt ist. Daher würde ich auch sagen: Fahren wir doch mit der Klebevignette ab und machen alles digital! Die, die sich im Internet schwertun, können sie sich bei der Vorverkaufsstelle kaufen, und die anderen von zu Hause aus online.

Ein Spezialist für Mautsysteme in Österreich hat mir gesagt, es wäre leicht möglich gewesen, es, analog zu den ÖBB, so wie in Ungarn zu lösen, nämlich indem sich diejenigen, die eine Vignette brauchen, im Besonderen eine Kurzzeitvignette – das sind 19 Millionen Leute pro Jahr! –, diese entweder bei der Vorverkaufsstelle oder, viel einfacher, online kurz vor Fahrtantritt kaufen. Was spricht dagegen, Herr Minister? – Ich wünsche mir eine solche Lösung.

Ich kann nicht nachvollziehen, dass nur wegen dieser Rücktrittsrechte diese 18-Tage-Frist eingeführt wird, denn die ÖBB beweisen, dass es auch anders geht. Mir wurde gesagt, man kann das ÖBB-Beispiel bezüglich der Entwertung des Tickets auch auf die ASFINAG anwenden, wenn die ASFINAG ihre zahlreichen Kameras – es sind Hunderte, die im Straßennetz hängen, um die Lkws zu kontrollieren – aufrüstet, damit auch die Pkws unter dieses Kontrollsystem fallen.

Ich wünsche mir eine einfache, praktikable Lösung (*Zwischenruf des Abg. Weninger*), denn was bringt es, wenn wir wieder Millionen von Klebevignetten ausgeben müssen? – Das halte ich für eine unnötige Doppelgleisigkeit, Herr Minister. Versuchen wir doch im Laufe des kommenden Jahres, dieses System zu verbessern und das Ganze einfacher zu machen! Ich wünsche mir einfachere Lösungen als so etwas Kompliziertes, das wir da jetzt wieder haben.

Daher, Herr Minister, bitte, ich biete mich mit allen Experten, die mir zur Hand gehen, dafür an. (*Beifall bei den Grünen.*)

13.21

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu einer Stellungnahme hat sich Herr Bundesminister Mag. Leichtfried zu Wort gemeldet. – Bitte, Herr Bundesminister.

13.21

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Herr Präsident! Herr Abgeordneter Willi, ich wünsche mir auch leichte Lösungen. Manchmal gehen Wünsche eben nicht sofort in Erfüllung, das ist so wie im richtigen Leben. Ich will die Qualifikationen Ihres Spezialisten jetzt nicht beurteilen, aber ich möchte noch einmal versuchen, es zu erklären: Wir haben konsumentenschutzrechtliche Regelungen, die den Online-Ankauf von Produkten so regeln, dass es ein Rücktrittsrecht von 14 Tagen gibt. Für diese Regelung gibt es Ausnahmen, und eine dieser Ausnahmen ist der Personenverkehr auf der Schiene – und das nützen die ÖBB. Die ASFINAG kann das nicht nützen, weil es diese Ausnahme für diese Vignetten nicht gibt. Das ist der Grund, warum es diese Frist gibt. Natürlich muss man jetzt

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

überlegen, wie man auf längere Sicht gesehen diese Dinge beseitigt. Und unsere Experten sagen, im Gegensatz zu Ihren Spezialisten, dass dazu die europäische Regelung geändert werden muss.

Das ist natürlich eine Frage, die anzugehen ist – da sind wir uns wahrscheinlich einig –, die wir gemeinsam angehen können und die dann noch sinnvollere Maßnahmen ermöglicht. Wenn diese Regelung geändert ist, wenn Mautvignetten in diese Ausnahmekataloge aufgenommen sind, dann geht das, was wir beide wollen. Ich glaube, das muss das gemeinsame Ziel sein.

Ich glaube aber schon, dass diese Änderung eine sinnvolle Änderung ist. Ich glaube auch, und bin überzeugt, dass das parallele Existieren von digitalen Vignetten und Klebevignetten gerechtfertigt ist. Es gibt auch andere Gründe, auf diese digitale Vignette zu verzichten, immerhin findet die Speicherung des Kennzeichens statt. Die Speicherung des Kennzeichens sagt aus, bei diesem Kennzeichen gibt es eine Vignette. Ich halte das nicht für bedenklich, aber ich glaube, man sollte denen, die das nicht wollen, auch die Chance geben, weiterhin eine normale Vignette zu bestellen und zu kaufen – so viel Rücksicht, denke ich, sollte man schon auf Datenschutzbedenken nehmen, geschätzte Damen und Herren. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)*

Hinsichtlich der Ausführungen der Frau Abgeordneten Schimanek betreffend Kufstein rätsle ich, wie ich mit der Aufforderung, etwas zu tun, umgehen soll, denn ich bin nicht derjenige, der das Bundesstraßen-Mautgesetz beschließt, ich exekutiere es. Und wenn man daran etwas ändern möchte, oder wenn man in Linz etwas ändern möchte, dann muss das Bundesstraßen-Mautgesetz geändert werden.

Falls Sie, meine Damen und Herren Abgeordneten, das Gefühl haben, das tun zu müssen, bitte, dann tun Sie das! Ich und die ASFINAG werden natürlich jede Gesetzesänderung umsetzen.

Zum Redebeitrag des Herrn Hafenecker: Herr Abgeordneter, ich glaube, wir haben da ein doppeltes Missverständnis gehabt. Mir ist die schwarz-blaue Regierung nicht einmal im Sinn gewesen, als ich versucht habe, zu erklären, dass bei der Euro-Umstellung die Pendlerpauschale etwas verringert wurde. Das ist damals passiert, unabhängig davon, welche Regierung das war. Ich weiß jetzt auch nicht, welche Regierung das war. Ich weiß auch nicht, welches Ministerium und welcher Minister damals dafür zuständig waren. Ich wollte nur anmerken, das so zu tun, ist aus Sicht der damaligen Regierung relativ geschickt gewesen. Das haben andere bei der Euro-Umstellung auch gemacht, und das ist nicht immer zum Vorteil der Konsumentinnen und Konsumenten ausgegangen. – Das wollte ich damit sagen.

Weiters wollte ich damit sagen, dass das, was in Deutschland behauptet wird, geschätzte Damen und Herren, nämlich dass wir gleichzeitig mit der Einführung unseres Mautsystems irgendwelche Zahlungsverpflichtungen verringert hätten oder irgendwelche Leistungen erhöht haben, Fake News sind, die in Deutschland von denen verbreitet werden, die glauben, ihr eigenartiges Vignettensystem, ihr diskriminierendes Vignettensystem, ihr Vignettensystem für Ausländerinnen und Ausländer rechtfertigen zu müssen.

Ich sage Ihnen auch ganz offen, mir ist es völlig wurscht, wie diejenigen, die es stört, dass ich gegen diese Maut auftrete, mich und uns bezeichnen. Keine Bezeichnung, die diejenigen wählen, kein Spott, der über uns vielleicht vergossen wird, wird mich jemals daran hindern, mich mit aller Kraft für die Rechte der Österreicher und Österreicherinnen einzusetzen, geschätzte Damen und Herren! *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)*

Präsident Ing. Norbert Hofer

Präsident Ing. Norbert Hofer: Herr Abgeordneter Ottenschläger ist zu Wort gemeldet. – Bitte.

13.26

Abgeordneter Andreas Ottenschläger (ÖVP): Herr Präsident! Geschätzter Bundesminister! Kolleginnen und Kollegen! Ich habe mich jetzt noch einmal zu Wort gemeldet, da ich, Herr Bundesminister, ganz kurz auf Ihre Ausführungen eingehen möchte. Sie sagen, wir können das ja im Parlament beschließen, wenn wir Ausnahmeregelungen haben wollen. Das stimmt, aber ich mache darauf aufmerksam, dass Sie Eigentümervertreter der ASFINAG sind und es schon in der Gesamtkonzeption zu bedenken ist, was wir wollen. Bis jetzt war die Linie des Bundesministeriums immer die, dass wir **keine** Ausnahmen zulassen wollen, weil es mehrere Hotspots gibt, mehrere Regionen in Österreich, die möglicherweise davon betroffen sind. Da müssen wir natürlich aufpassen, dass wir das System der Vignette, der Maut nicht ganz ad absurdum führen. – Das war immer der Standpunkt des Bundesministeriums.

Jetzt kommen wieder einige Regionen wie zum Beispiel Linz oder natürlich auch Kufstein zu Recht aufs Tapet, denn die Anrainer sind vom Lärm und vom Verkehr betroffen. (*Abg. Schimanek: Und vom Stau!*) Deswegen sind zumindest wir der Auffassung, Sie nicht ganz aus der Ziehung lassen zu können. Wenn man der Meinung ist, da eine Erleichterung für die jeweiligen Bevölkerungsgruppen haben zu wollen, auch wenn sie temporär ist, dann muss man ein Konzept für **alle** auf den Tisch legen, also auch für die Tiroler und für die Oberösterreicher. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Ich bin der Meinung, es ist legitim, darüber zu diskutieren, ob nicht beispielsweise für die Kufsteiner eine Kurzzeitvignette eine mögliche Erleichterung sein kann. Ich verstehe den Antrag, man muss aber auch dazusagen, dass das natürlich auf der Erlösseite der ASFINAG Mindereinnahmen bedeutet.

Das heißt, mein Ersuchen an Sie, Herr Bundesminister, als Eigentümervertreter der ASFINAG wäre, dass wir schlicht und einfach eine Kostenüberprüfung machen: Was würde eine Kurzzeitvignette – ob das eine Dreitagesvignette et cetera ist, muss man prüfen – auf gut Deutsch kosten? – Erst dann kann man bewerten, ob es uns das wert ist, eine solche Kurzzeitvignette einzuführen. Darum ersuche ich Sie. – Danke. (*Beifall bei der ÖVP.*)

13.29

Präsident Ing. Norbert Hofer: Herr Abgeordneter Mag. Hammer ist zu Wort gemeldet. – Bitte.

13.29

Abgeordneter Mag. Michael Hammer (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Damen und Herren! Ich darf kurz zu den Ausführungen des Kollegen Keck Stellung nehmen, in denen es um die Ausnahmegenehmigung zur Bemauftragung auf der Voestbrücke ging.

Grundsätzlich finde ich es herzlich, dass Sie sich über meine Bekanntheit Gedanken machen. Es ist auch interessant, dass Sie 2 000 Leute befragen, ob Sie mich kennen – das freut mich. Ich hoffe, dass ich in den SPÖ-Sektionen nicht so bekannt bin, im Mühlviertel bin ich es, und dort ist es mir auch wichtiger. (*Beifall bei der ÖVP. – Zwischenruf des Abg. Keck.*)

Mein Kollege Ottenschläger hat es sehr, sehr genau ausgeführt. Wir hätten diesbezüglich dieses mediale Theater, das Sie da veranstaltet haben, nicht gebraucht, denn Sie wissen ganz genau, dass Kollege Ottenschläger – er ist unser Verkehrssprecher – für gute Gespräche zur Verfügung gestanden ist und signalisiert hat, dass wir bereit sind, da eine Lösung zu finden, diese soll aber in einem Gesamtkontext österreichweit

Abgeordneter Mag. Michael Hammer

gelten. Der Herr Minister ist da schon auch gefordert – mein Kollege hat es gerade eben noch einmal gesagt –, ein gesamtösterreichisches Konzept auf den Tisch zu legen, in dem dann auch diese Mautbefreiung für Linz enthalten ist. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Zum generellen Thema möchte ich aber schon noch eines sagen: Sie wissen ganz genau, dass diese Thematik Eisenbahnbrücke ein reines Politikum war. Die ÖVP Linz ist dort immer für eine Zwei-Brücken-Lösung eingetreten, aber man wollte seitens der SPÖ Linz im Speziellen diese Brücke nicht mehr haben und hat sich Gutachter bestellt, die mehr oder weniger gesagt haben, dass diese Brücke nicht mehr zu halten ist. Dann hat man sie mutwillig und schnell abgerissen.

Ich sage Ihnen – weil Sie heute die Pendler erwähnt haben –, was sich die Pendler im Mühlviertel fragen: Wie kann man nur so sein, dass man eine Brücke abreißt, ohne eine neue zu haben? – Das ist es, was die Pendler empört, und das haben Sie verursacht. Wir bräuchten diese Diskussion über die Mautbefreiung gar nicht zu führen, hätten Sie diese Brücke nicht voreilig abgerissen. – Das war das Problem in dieser Sache.

Ein weiterer Punkt: Die Pendler hätten die Möglichkeit, das Auto diesseits der Donau am Gelände des Urfahrnermarktes abzustellen und dann mit den öffentlichen Verkehrsmitteln weiterzufahren, aber da wollen jetzt SPÖ und FPÖ eine Parkgebühr einführen, womit die Pendler mit bis zu 700 € im Jahr belastet würden. – Das ist Ihre Pendlerpolitik! *(Beifall bei der ÖVP.)*

13.31

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu einer **tatsächlichen Berichtigung** hat sich Herr Abgeordneter Keck zu Wort gemeldet. – Bitte.

13.31

Abgeordneter Dietmar Keck (SPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Herr Abgeordneter Hammer hat in seiner Rede behauptet, die Linzer Brücke wäre vom Linzer Bürgermeister beziehungsweise von der Linzer SPÖ **mutwillig** abgerissen worden.

Ich berichtige tatsächlich: Die Eisenbahnbrücke in Linz war im Eigentum der ÖBB. Durch mehrere gerichtlich beeidete Sachverständige wurde festgestellt, dass diese Eisenbahnbrücke einsturzgefährdet ist und Leib und Leben in Gefahr sind, wenn man sie weiterhin benützt. Es hat dann verschiedenste Varianten gegeben, wie man diese Brücke sanieren könnte, und dabei ist herausgekommen, dass eine Sanierung aufgrund des notwendigen Aufwandes nicht tragbar ist. *(Zwischenruf des Abg. Rädler.)* – Daher wurde von den Experten geraten, diese Brücke abzutragen, damit nicht Gefahr für Leib und Leben besteht.

Genau das wurde gemacht, und es wurde nicht mutwillig von einem Linzer Bürgermeister, der nicht einmal **Eigentümer** dieser Brücke ist, beauftragt, diese Brücke abzureißen. *(Beifall bei der SPÖ. – Bravoruf bei der SPÖ. – Abg. Heinzl: Das war wichtig zu sagen!)*

13.32

Präsident Ing. Norbert Hofer: Als Nächster ist Herr Abgeordneter Neubauer zu Wort gemeldet. – Bitte, Herr Abgeordneter.

13.32

Abgeordneter Werner Neubauer (FPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Kollege Hammer hat offenbar eine Profilierungsneurose, anders kann man die Stellungnahmen, die er wöchentlich in den Medien von sich gibt, nicht erklären.

Abgeordneter Werner Neubauer

Ich möchte ein bisschen in der Historie zurückblicken, die Kollege Keck dankenswerterweise auch schon angesprochen hat. Bereits im Jahr 2010 hat der Linzer Gemeinderat beziehungsweise der Linzer Stadtsenat 22 Bürgermeister im Umkreis der Stadt Linz, natürlich auch in den Gemeinden des Mühlviertels, mit dem Ersuchen angeschrieben, sie mögen der Stadt Linz mitteilen, wie es denn mit einer gemeinsamen Lösung zwischen Land, Bund und der Stadt Linz aussieht, Park-and-ride-Flächen zu schaffen und damit gleichzeitig den öffentlichen Nahverkehr auszubauen, da jeden Tag 170 000 Menschen vom Mühlviertel nach Linz pendeln und dadurch natürlich auch der Straßenverkehr zum Erliegen kommt.

Die ÖVP hat sich da komplett ausgeklinkt, und von den 22 Bürgermeistern, die wir angeschrieben haben, hat ein einziger zurückgeschrieben. Einem einzigen Bürgermeister war es wert, zurückzuschreiben, und der kam von der SPÖ, nicht von der ÖVP (*Zwischenrufe bei der SPÖ sowie des Abg. **Wöginger***) – so viel zur Realität, was der ÖVP das Pendlersystem tatsächlich wert ist. **Das** ist die Realität, meine sehr geehrten Damen und Herren! (*Beifall bei der FPÖ und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

Hier zu stehen und sich über eine ganz natürliche Sache, die zu entscheiden war, aufzuregen, ist einfach unseriös. (*Zwischenruf des Abg. **Steinbichler.***) 2012 hat der Linzer Gemeinderat drei Gutachten bei unabhängigen Gutachtern in Auftrag gegeben, im Rahmen derer die Sicherheit der sogenannten Eisenbahnbrücke kontrolliert werden sollte. Das ist auch ein gesetzlicher Auftrag, meine sehr geehrten Damen und Herren, Brücken auf ihre Tragfähigkeit zu überprüfen. – Das ist geschehen. In drei Gutachten wurde festgestellt, dass die Brücke nicht nur nicht mehr zu sanieren ist, sondern dass es gefährlich ist, wenn man sie noch ein halbes Jahr befährt.

Das heißt, wir **mussten** diese Brücke aus Sicherheitsgründen tatsächlich abreißen, und als Ersatz war demnach für die Pendler die Voestbrücke zu befahren. (*Zwischenruf des Abg. **Hammer.***) Um die Pendler, die vorher über die Eisenbahnbrücke gefahren waren, nicht ungebührlich zu belasten, hat man tatsächlich darum ersucht, die Voestbrücke für die Pendler zu entmauten. Dass die ÖVP jetzt **für** diese Bemautung der Pendler ist, zeigt, dass sie mit der Sicherheit der Pendler **nichts** am Hut hat (*neuerlicher Zwischenruf des Abg. **Hammer***), denn die Eisenbahnbrücke weiterhin benutzen zu lassen, wäre unseriös und auch massiv an Sicherheitsrisiken grenzend gewesen. Und jetzt noch Maut bei der Voestbrücke zu kassieren, ist ein Akt der Selbstdarstellung des Herrn Hammer, aber sonst gar nichts. (*Beifall bei der FPÖ und bei Abgeordneten der SPÖ. – Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

13.36

Präsident Ing. Norbert Hofer: Herr Abgeordneter Neubauer! Sie haben einem Kollegen eine mentale Erkrankung vorgeworfen, ich muss Ihnen dafür einen **Ordnungsruf** erteilen.

Als Nächster gelangt Herr Abgeordneter Prinz zu Wort. – Bitte, Herr Abgeordneter.

13.36

Abgeordneter Nikolaus Prinz (ÖVP): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Damen und Herren! Der letzte Redebeitrag hat sich grundsätzlich selbst disqualifiziert. Es geht um keine Profilierungsneurosen oder Sonstiges (*Ha-Ruf des Abg. **Neubauer***), Faktum ist, dass Zigtausende Pendlerinnen und Pendler täglich nach Linz fahren. Die Stadt Linz hat mehr Arbeitsplätze als Einwohner, kassiert entsprechend

Abgeordneter Nikolaus Prinz

Kommunalsteuer, und es kann nicht sein – um das auch klar zu sagen –, dass die Stadtgemeinde Linz die Kommunalsteuer kassiert und die Gemeinden im Umland, aus denen die Leute reinpendeln, vielleicht die Pendlerparkplätze errichten sollen. Das kann es nicht sein! Das kann nur gemeinsam gehen, da gibt es eine klare Verantwortung, wer letztlich was zu leisten hat.

Zweiter Punkt: Deshalb, meine Damen und Herren, wurde die Pendlerallianz gegründet, dessen Initiator Nationalrat Kollege Michael Hammer ist und bleibt. In der Pendlerinitiative sind ÖVP, SPÖ und Grüne gemeinsam aktiv, und das passt einfach derzeit nicht wirklich zusammen. (*Zwischenrufe der Abgeordneten **Keck, Neubauer und Steinbichler.***)

Damit wir zur Realität zurückkehren: Die Mühlviertlerinnen und Mühlviertler fahren nach Linz zur Arbeit und nutzen derzeit das Urfahrnermarkt-Gelände zum Parken. Die Stadt Linz will jetzt bis zu 700 € Gebühr für die Leute kassieren, die in Linz arbeiten, die Kommunalsteuer entrichten, also durch die die Stadt Linz Vorteile hat.

Daher bittet und ersucht die Pendlerallianz zu Recht um die Abhaltung eines Runden Tisches, damit man mit der Stadtgemeinde Linz dementsprechende Gespräche führen kann. (*Abg. **Neubauer:** 22 Bürgermeister haben wir angeschrieben, die haben nicht einmal zurückgeschrieben!*) – Es ist eigentlich bedauerlich, dass derzeit eine Gesprächsverweigerung stattfindet. Ich hoffe, dass man sich da eines Besseren besinnt, damit man gemeinsame Lösungen im Sinne der betroffenen Pendlerinnen und Pendler des Mühlviertels findet. (*Beifall bei der ÖVP.*)

13.38

Präsident Ing. Norbert Hofer: Es ist dazu niemand mehr zu Wort gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

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

Wir kommen zur **Abstimmung**, die ich über jeden Ausschussantrag getrennt vornehme.

Zuerst gelangen wir zur Abstimmung über **Tagesordnungspunkt 2:** Entwurf betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz geändert wird, samt Titel und Eingang in 1591 der Beilagen.

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

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, um ein diesbezügliches Zeichen. – Auch das ist **einstimmig**. Der Gesetzentwurf ist somit auch in dritter Lesung **angenommen**.

Wir kommen zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Hagen, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Einführung einer 1-Tages-Vignette“.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für diesen Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die **Minderheit**. Der Antrag ist **abgelehnt**.

Wir gelangen zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Schimanek, Kolleginnen und Kollegen betreffend Aussetzung der Vignettenpflicht auf der A 12 für den Abschnitt Staatsgrenze bei Kufstein bis Kufstein Süd.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für diesen Antrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die **Minderheit**. Der Antrag ist damit **abgelehnt**.

Präsident Ing. Norbert Hofer

Jetzt gelangen wir zur Abstimmung über **Tagesordnungspunkt 3**: Antrag des Verkehrsausschusses, seinen Bericht 1593 der Beilagen zur Kenntnis zu nehmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, um ein entsprechendes Zeichen. – Das ist **einstimmig angenommen**.

4. Punkt

Bericht des Verkehrsausschusses über den Antrag 2093/A der Abgeordneten Anton Heinzl, Andreas Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG 1995) geändert wird (1592 d.B.)

5. Punkt

Bericht des Verkehrsausschusses über den Antrag 2094/A(E) der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Kolleginnen und Kollegen betreffend Abstellen von KFZ mit Wechselkennzeichen auf öffentlichem Grund (1594 d.B.)

6. Punkt

Bericht des Verkehrsausschusses über den Antrag 2079/A(E) der Abgeordneten Georg Willi, Kolleginnen und Kollegen betreffend 200. Geburtstag des Fahrrads: Jedes Kind in Österreich lernt sicher Radfahren! (1595 d.B.)

Präsident Ing. Norbert Hofer: Wir gelangen nun zu den Punkten 4 bis 6 der Tagesordnung, über welche die Debatte unter einem durchgeführt wird.

Auf eine mündliche Berichterstattung wurde verzichtet.

Als Erster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Hafenecker. – Bitte, Herr Abgeordneter.

13.41

Abgeordneter Christian Hafenecker, MA (FPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Wir haben ja bereits in der vorherigen Debatte, als es um die elektronische Pkw-Maut gegangen ist, gehört, dass es um eine, wie soll ich sagen, Ungleichstellung der Wechselkennzeichenbesitzer geht. Ich habe mir gedacht: Es kann ja kein großer ...

Präsident Ing. Norbert Hofer: Einen Augenblick, Herr Abgeordneter. (*Abg. Johannes Rauch steht an der Regierungsbank und unterhält sich mit Bundesminister Leichtfried.*) Herr Abgeordneter Rauch, ich würde darum bitten, vielleicht woanders weiterzusprechen. Vielen Dank. – Herr Abgeordneter Hafenecker, bitte.

Abgeordneter Christian Hafenecker, MA (fortsetzend): Noch einmal zum Ausgangspunkt zurück: Ich habe mir gedacht, es kann kein großer ideologischer Antrag sein, wenn man sagt – wir haben kurz vorher darüber gesprochen, dass man Wechselkennzeichenbesitzer auch bei der Vignette entsprechend in die Gesetzgebung miteinbezieht –, dass man sich auch darüber Gedanken macht, die Besitzer von Fahrzeugen mit Wechselkennzeichen insofern straffrei zu stellen, als es ja bisher nach der geltenden Rechtsordnung verboten ist, ein Fahrzeug ohne Kennzeichen auf öffentlichem Grund abzustellen.

Dem ist die grundsätzliche Überlegung vorangegangen, die man ja nachvollziehen kann, dass man früher befürchtet hat, dass genau diese Fahrzeuge ohne Kennzeichen einfach illegal entsorgt werden. Mittlerweile, glaube ich, hat man aber dieses Problem

Abgeordneter Christian Hafenecker, MA

in den Griff bekommen. Vor allem, glaube ich, ist eines Fakt: Gerade ein Fahrzeug mit Wechselkennzeichen benötigt eine aktuelle 57a-Plakette, das heißt, das Fahrzeug braucht das sogenannte Pickerl. Auch wenn das Fahrzeug also irgendwo auf öffentlichem Grund steht und kein Kennzeichen hat, müsste man ja trotzdem anhand der Kontrolle des Pickerls feststellen können, das Auto ist verkehrstauglich, muss angemeldet sein und ist also nicht zur illegalen Entsorgung abgestellt worden. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Es ist also eine ganz, ganz klare Überlegung zu sagen: Geben wir auch Leuten, die aus welchen Gründen auch immer – vielleicht haben sie einfach gerade keinen Platz, oder es ist gerade eine Übergangslösung oder sonst etwas notwendig, wenn es auch nur für ein paar, weiß ich nicht, Stunden oder Tage ist – noch ein Fahrzeug abstellen müssen, die Möglichkeit, ihr Fahrzeug straffrei auf öffentlichem Grund abzustellen!

Mit diesem Ansatz bin ich in den Ausschuss hineingegangen, habe diesen Antrag gestellt und mir eben, wie gesagt, gedacht, es wird keine große innenpolitische Debatte hervorrufen – aber nein, da wurde sofort gesagt: Das ist ein Wahnsinn! Diese Luxusprobleme möchte man haben, und überhaupt, wer sich mehrere Autos leisten kann, der soll auch schauen, wo er sie hinstellt. – Gut, diese Begründung ist vielleicht beim ersten Hinschauen zu rechtfertigen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, aber gerade aus der ÖVP ist diese Kritik gekommen. Ich meine, gerade Sie als Partei, die ja vorgibt, die Unternehmen zu vertreten, müssten wissen, es gibt sehr, sehr viele Einzelunternehmer, auch im Bereich des Baugewerbes. Da gibt es Leute, die müssen unter der Woche mit einer Baupritsche fahren und würden halt am Wochenende gerne mit ihrer Familie im Familienauto fahren. Die müssen unter Umständen das Auto irgendwo abstellen können. Da orte ich maximal Wirtschaftsfeindlichkeit, aber ganz sicher kein Luxusproblem. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Eine weitere sehr spannende Begründung ist ja, glaube ich, von der SPÖ gekommen, wo dann gesagt worden ist, man verschandle ja die Gemeinden mit diesen Fahrzeugen ganz furchtbar, es gibt schon so überall Parkplatznot, und gefragt wurde, warum wir das auf die Gemeinden abwälzen, dass man diese Fahrzeuge abstellen möchte.

Auch da, meine sehr geehrten Damen und Herren, müsste man einmal die Kirche im Dorf lassen. Gerade die Gemeinden und Städte, die unter Parkplatznot leiden, haben schon entsprechende Parkregelungen. Ich denke jetzt zum Beispiel nur an die Stadt Wien. Da braucht man ein Parkpickerl, damit man das Auto irgendwo hinstellen kann. Das wäre dann natürlich auch beim Wechselkennzeichenauto der Fall. Ich weiß nicht, worüber Sie sich da beschweren, außer über etwaige Mehreinnahmen im Bereich der Parkraumüberwachung.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es wäre schlüssig, wenn wir uns die vorherige Debatte noch einmal vor Augen führen, auch hierzu eine entsprechende Zustimmung zu erteilen. Ich erinnere – vor allem, weil es mir vorher wirklich emotional sehr nahe gegangen ist –, wie der sonst sehr robuste Abgeordnete Rädler fast unter Tränen heraußen gestanden ist und uns erklärt hat, wie leid es ihm getan hat, dass er diese Wechselkennzeichenbesitzer bei der Vignette immer diskriminieren musste, weil er halt den Anträgen in den Ausschüssen nicht zustimmen konnte.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, bitte denken Sie wirklich darüber nach! Und vor allem: Wer A sagt, muss auch B sagen. Die Vignette für Wechselkennzeichen heißt auch die Parkmöglichkeit für Wechselkennzeichen.

Zum Abschluss, Kollege Heinzl hat es ja auch gesagt: Es gibt in Österreich 420 000 Wechselkennzeichenfahrzeuge. Ich bin überzeugt davon, dass ein Großteil dieser Fahrzeug-

Abgeordneter Christian Hafenecker, MA

halter über entsprechende Parkmöglichkeiten verfügt. Meine sehr geehrten Damen und Herren, wenn Sie hier einfach nur deshalb, weil der Antrag von einer Oppositionspartei kommt, willkürlich dagegen stimmen, werden Ihnen 420 000 Wechselkennzeichenbesitzer bei der nächsten Wahl die entsprechende Rechnung präsentieren. *(Beifall bei der FPÖ.)*

13.46

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Hell. – Bitte, Herr Abgeordneter.

13.46

Abgeordneter Johann Hell (SPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Es sind ja jetzt drei Tagesordnungspunkte, die gemeinsam behandelt werden.

Ich beziehe mich jetzt auf den Tagesordnungspunkt 4. Es geht dabei um eine Änderung des Güterbeförderungsgesetzes, konkret geht es um eine Anpassung aufgrund von technischen Entwicklungen. In § 17 des Güterbeförderungsgesetzes wird festgehalten, dass Unternehmer dafür zu sorgen haben, dass in jedem zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern verwendeten Kraftfahrzeug während der gesamten Beförderung Belege mitzuführen sind, aus denen das beförderte Gut, der Be- und Entladeort und der Auftraggeber ersichtlich sind. Diese Begleitpapiere oder sonstigen Nachweise sind mitzuführen und Aufsichtsorganen auf Verlangen vorzuweisen.

Meine Damen und Herren! Bisher war der Wortlaut auf ein Papierdokument ausgerichtet. Eine solche Vorgabe ist nicht mehr zeitgemäß, da mittlerweile im Bereich des Warenverkehrs elektronische Frachtdokumente, die die erforderlichen Angaben enthalten, Stand der Technik sind. Durch die neue Formulierung wird jetzt klargestellt, dass die geforderten Nachweise sowohl in Papierform als auch in elektronischer Form mitgeführt werden dürfen. Es bedeutet aber nicht, dass elektronische Belege bei Kontrollen ausgedruckt werden müssen.

Um die Rechtslage zweifelsfrei zu gestalten, wird nach deutschem Vorbild entsprechend gehandelt. Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass es eine Klarstellung gibt, dass die Finanzpolizei als Organ der Abgabenbehörde vor allem bei unerlaubter Kabotage tätig werden kann.

Meine sehr geschätzten Damen und Herren, diese Änderung bedingt eine notwendige Anpassung und eine Vereinfachung. Ich darf Sie um Ihre Zustimmung ersuchen. – Danke. *(Beifall bei der SPÖ sowie der Abg. Pfurtscheller.)*

13.48

Präsident Ing. Norbert Hofer: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Walser. – Bitte schön, Herr Abgeordneter.

13.48

Abgeordneter Dr. Harald Walser (Grüne): Herr Präsident! Ich möchte ein paar Worte zu einem Antrag verlieren, den Kollege Willi und ich gemeinsam eingebracht haben. Es geht dabei um ein Förderprogramm für Kinder, die sicher Fahrrad fahren lernen sollten. Ich glaube, es liegt auf der Hand, dass das Fahrradfahren heute die mit Abstand beste Form der Mobilität ist. *(Beifall bei den Grünen. – Abg. Aubauer: Zu Fuß gehen!)*

Wir haben die Situation, dass wir sehr viele Probleme haben – Probleme verkehrstechnischer Natur, Umweltprobleme, Gesundheitsprobleme. Das Fahrrad eignet sich in all diesen Punkten sehr dazu, die entsprechenden Probleme zu lösen. *(Beifall bei den Grünen.)*

Abgeordneter Dr. Harald Walser

Wir müssen versuchen, unsere Kinder für das Fahrradfahren zu begeistern. Wir können damit gar nicht früh genug beginnen.

Die Situation ist nicht schlecht. Wir haben in der 4. Klasse Volksschule die verbindliche Übung zum Lernen des Fahrradfahrens. Wir haben dort auch den sogenannten Fahrradführerschein, aber wir haben einige absurde Situationen, beispielsweise die Tatsache, dass Kinder mit absolvierter Fahrradführerscheinprüfung nicht auf der Straße Fahrrad fahren dürfen, weil sie noch nicht zehn Jahre alt sind.

Es werden ja häufig die Schweiz oder Deutschland als Vorbild hergenommen. Da haben wir Situationen, die deutlich besser sind, Herr Minister, sehr wohl. In der Schweiz dürfen Kinder, ohne überhaupt eine Prüfung abgelegt zu haben, Fahrrad fahren, in Deutschland dürfen sie bereits mit acht Jahren auf der Straße Fahrrad fahren. Jetzt sage ich nicht, dass wir uns unbedingt dem annähern müssen, aber wir könnten das Jubeljahr 2017 – „Jubeljahr“ deshalb, weil das Fahrrad im Jahre 1817 in meiner Nachbarschaft, in Baden-Württemberg, erfunden worden ist – eigentlich zum Anlass nehmen, um entscheidende Schritte nach vorne zu machen.

Das Fahrrad ist die smarteste Form, sich im Verkehr fortzubewegen; das ist, glaube ich, überhaupt keine Frage. Es ist für die Gesundheit sehr gut, und es wäre eigentlich ein Gebot der Stunde, entsprechende Initiativen zu ergreifen. Nützen wir das in diesem Jahr und setzen wir hier vom Parlament aus einen entsprechenden Schritt, schauen wir, dass unsere Kinder mit Begeisterung diese Form der Mobilität in frühen Jahren annehmen, damit sie das später beibehalten und so einen Beitrag zur Lösung der nicht unbedeutenden Verkehrsprobleme leisten, die wir in Österreich haben. *(Beifall bei den Grünen.)*

13.51

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Dipl.-Kffr. Pfurtscheller. – Bitte.

13.51

Abgeordnete Dipl.-Kffr. (FH) Elisabeth Pfurtscheller (ÖVP): Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuschauer auf der Galerie und vor den Bildschirmen! Ich melde mich auch kurz zu den Änderungen im Güterbeförderungsgesetz zu Wort.

Kollege Hell hat die drei Punkte, die geändert werden sollen, schon ganz genau erklärt. Da es sich um sehr technische Vorgänge handelt und Herr Kollege Hell das schon ausgezeichnet formuliert hat, werde ich Sie jetzt nicht noch einmal mit den technischen Ausführungen langweilen. Zusammenfassend kann man aber sagen, der digitale Fortschritt ist auch im Transportgewerbe angekommen, und deshalb wurden eben diese drei Änderungen vorgenommen: um dem Rechnung zu tragen. – Problem erkannt und Problem gelöst, kann man da nur dazu sagen.

Ich möchte gerne, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, meine restliche Redezeit dazu verwenden, noch einmal kurz auf das Thema digitale Vignette einzugehen, weil ich vorhin beim letzten Tagesordnungspunkt dazu nicht sprechen durfte. Ich hätte doch gerne noch einmal einen Blickwinkel eingebracht, der mir sehr wichtig scheint. Es haben sich ja viele meiner Vorredner schon sehr positiv zur digitalen Vignette geäußert. Dem stimme ich zu.

Ich sehe es nicht ganz so wie Herr Kollege Klug, der gesagt hat, es geht uns vornehmlich um die Autofahrer und Autofahrerinnen in Österreich. Ich möchte schon noch einmal den Aspekt betonen, dass es uns auch, wenn es um Kraftfahrzeuge, um Verkehrsgesetze geht, speziell um die Bewohner und Bewohnerinnen von Österreich geht,

Abgeordnete Dipl.-Kffr. (FH) Elisabeth Pfurtscheller

und da noch einmal im Speziellen um die Bewohner und Bewohnerinnen der grenznahen Regionen, und da wieder hauptsächlich jene im Westen Österreichs.

Wir, das ist ja vorhin auch schon andiskutiert worden, aus den Bezirken Kufstein, aber eben auch Schwaz, dem Außerfern oder auch der Bodenseeregion erleben es ja jedes Wochenende, was es bedeutet, wenn Urlauber oder Ausflügler, die zu uns kommen, den Mautkosten ausweichen und die Landesstraßen benutzen. Unsere Regionen werden zugestaut und verstopft, und das verstärkt natürlich Wochenende für Wochenende den Unmut und den Zorn der Bevölkerung.

Ich bin fest davon überzeugt – so wie der Herr Minister –, dass die neue digitale Vignette diesbezüglich eine bestimmte Erleichterung bringen wird. Sie ist einfacher zu handeln, wenn sie auch nach Meinung des Kollegen Willi vielleicht noch nicht ganz so hundertprozentig in der Verwendung ausgereift ist. Ich bin mir aber ganz sicher, die ASFINAG hat sich sehr bemüht, im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten eine optimale Lösung zu finden. Die Vignette muss auf jeden Fall nicht mehr zuerst aufgeklebt und dann abgekratzt werden.

Eine weitere große Verbesserung für uns in den Grenzregionen wäre auf jeden Fall die Einführung einer 1-Tages-, 3-Tages- oder Kurzzeitvignette. Jetzt wird wahrscheinlich Kollege Hagen gleich sagen: Ich habe hier einen Antrag eingebracht, wieso habt ihr nicht zugestimmt? Das hat einen bestimmten Grund, Kollege Hagen. So kommt dieser Antrag zu uns in den Ausschuss, und wir können noch einmal darüber diskutieren, denn ich denke mir, die 1-Tages-Vignette ist vielleicht nicht die optimalste Form.

Meine Vorstellung wäre eine Art flexible Kurzzeitvignette, wo man für einen Zeitraum von ein bis sechs Tagen angeben kann, für wie viele Tage man sie braucht, denn bei einem Tag sind dann halt wirklich nur die Tagesausflügler betroffen. Wenn jetzt aber jemand übers Wochenende kommt, dann will er eine 3-Tages-Vignette et cetera pp. Das heißt, wir werden das hoffentlich noch einmal diskutieren.

Mir ist natürlich auch durchaus bewusst, Herr Minister, dass die ASFINAG keine große Freude daran hat, weil sie befürchtet, weniger Erlöse erzielen zu können, aber ehrlich gesagt bin ich nicht davon überzeugt, dass es so sein wird. Unter Umständen werden die Erlöse sogar ähnlich gut sein, weil insgesamt einfach mehr Autofahrer eine Vignette kaufen werden. Daher, Herr Minister, möchte ich die Gelegenheit nutzen, Sie im Namen der verkehrsgeplagten Bevölkerung in den Grenzregionen noch einmal ganz eindringlich zu bitten, diese Varianten von der ASFINAG berechnen und überprüfen zu lassen, damit wir dann für den Ausschuss auch eine Diskussionsgrundlage haben.

Ich kann mir auch vorstellen – und das ist vielleicht noch einmal ein neuer Aspekt –, dass auch die Tourismuswirtschaft eine Kurzzeitvignette positiv aufnehmen würde. Ich kann mir vorstellen, dass Gastgeberbetriebe bei Buchung des Urlaubs eventuell einfach die Nummer ihres Gastes erfragen, die Vignette bereits mitbuchen und diese dann, wenn die nicht so viel kostet – eine Kurzzeitvignette kann ja nur ein paar Euro kosten –, eventuell in die Pauschalreise miteinrechnen oder als kleinen Benefit sogar gratis zur Verfügung stellen. Ich denke, auch das wäre ein guter Ansatz.

Sehr geehrter Herr Minister, wir – mehrere Kollegen von den Grünen, vom Team Stronach und auch von unserer Seite – wären Ihnen wirklich sehr verbunden, wenn Sie diesbezüglich diskussionsbereit wären. Gerade bei uns in Tirol, nicht nur in Linz, ist das Thema Verkehr und Transit ein sehr emotionales und ein sehr präsent. Die Menschen erwarten sich zu Recht, dass es Lösungsansätze von unserer Seite gibt. Ich bin fest davon überzeugt, es hilft nicht nur eine Maßnahme, sondern es muss ein ganzes Bündel an Maßnahmen sein, um Erleichterung für die Menschen, für die Bevölkerung zu bringen.

Abgeordnete Dipl.-Kffr. (FH) Elisabeth Pfurtscheller

Ich möchte Sie noch ganz kurz an Ihr Zitat von heute Morgen erinnern. Sie haben gesagt: Der Mensch muss immer im Mittelpunkt unserer verkehrspolitischen Überlegungen stehen. Ich glaube, das ist ein gutes Schlusswort. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit. *(Beifall bei der ÖVP.)*

13.57

Präsident Ing. Norbert Hofer: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Mag. Kumpitsch. – Bitte schön, Herr Abgeordneter.

13.58

Abgeordneter Mag. Günther Kumpitsch (FPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Geschätzte Zuhörer auf der Galerie und vor den Bildschirmen! Hohes Haus! Mein Beitrag bezieht sich auf den Antrag der Grünen zum 200. Geburtstag des Fahrrades. Jedes Kind soll sicher Fahrrad fahren können. Laut Verkehrsstatistik des Bundesministeriums für Inneres zum Thema Kinderunfälle kamen im Jahr 2016 sieben Kinder im Straßenverkehr ums Leben: drei davon im Auto, drei als Fußgänger, ein Kind als Radfahrer. Im Jahr 2015 mussten wir elf tote Kinder beklagen, und im Jahr 2014 acht tödlich verunglückte Kinder.

Nicht dazugerechnet sind all jene Verkehrsunfälle mit Kindern, die Gott sei Dank glimpflich ausgingen, aber oft mit schweren Verletzungen endeten. Gesamt gesehen gibt es in Österreich pro Jahr circa 6 700 Fahrradunfälle. Genau deswegen finde ich es bedauerlich, dass man den Antrag der Grünen im Ausschuss abgelehnt hat.

Wenn ich Sie zitieren darf, Herr Minister: Jeder Verkehrstote ist einer zu viel. – Umso bedauerlicher und tragischer ist es, wenn im Straßenverkehr Kinder sterben. Daher müssen wir uns die Frage stellen, was die Ursache für diese Schicksale ist und ob wir alles getan haben, um zu verhindern, dass Kinder im Straßenverkehr sterben

Haben wir ihnen die nötige Ausbildung gegeben und haben wir ihnen die nötige Praxis beigebracht, damit sie Fahrzeuge im Straßenverkehr auch sicher lenken können? Da gehören sicherlich auch Fahrräder dazu.

Natürlich gibt es verschiedene Organisationen und Initiativen, die sich um die Verkehrsausbildung und auch Fahrradausbildung von Kindern kümmern. Kollegin Aubauer hat im Ausschuss schon erwähnt, dass es ein Verkehrssicherheitsprogramm 2020 gibt, und sie hat auch darauf hingewiesen, dass pro Jahr ungefähr 9 000 Schülerinnen und Schüler freiwillig die Radfahrprüfung machen. Das ist auch gut so, aber das heißt nicht, dass wir nicht auch andere Möglichkeiten nützen sollten, um die Sicherheit unserer Kinder im Straßenverkehr zu verbessern. Deshalb finde ich den Vorschlag mit einem bundesweiten Förderungsprogramm für Radfahrkurse, die den Volksschulen die Möglichkeit geben, im Lehrplan nämlich ohnehin vorgesehene Verkehrserziehung so zu gestalten, dass auch diese Ziele erreicht werden können, gut. Damit könnten auch schon Kinder mit zehn Jahren Fahrrad fahren.

Auch einen anderen Aspekt gilt es zu berücksichtigen, den Kollege Walser schon erwähnt hat: Wenn wir ein Umdenken in Richtung sanfte Mobilität wollen, und tatsächlich ist es so, dass 90 Prozent der städtischen Gebiete und der örtlichen Bereiche mit dem Fahrrad befahren werden können, dann wäre das auch ein Signal dafür, das Fahrrad öfter und länger zu verwenden.

Daher, meine Damen und Herren, geschätzte Kolleginnen und Kollegen: Sie haben jetzt noch die Möglichkeit, an diesem Umdenken und an der Sicherheit unserer Kinder mitzuwirken. Deshalb appelliere ich an Sie: Stimmen Sie heute diesem Antrag zu! – Danke. *(Beifall bei der FPÖ und bei Abgeordneten der Grünen.)*

14.02

Präsident Ing. Norbert Hofer

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt Herr Abgeordneter Bernhard. – Bitte.

14.02

Abgeordneter Michael Bernhard (NEOS): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Geschätzte Zuseherinnen und Zuseher! Ich möchte mich zu Tagesordnungspunkt 4 melden, es geht um den Initiativantrag der Regierungsparteien zum Güterbeförderungsgesetz. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Klarstellungen, Ergänzungen, die das Gesetz in den wesentlichen Grundzügen nicht verändern, und deswegen werden wir diesen Antrag auch mittragen und unterstützen.

Ich möchte aber – das erscheint hier nur als Randthema – zu einem für uns sehr wichtigen Thema kommen, nämlich zur Klarstellung, dass die Finanzpolizei als Organ der Abgabenbehörde vor allem bei unerlaubter Kabotage tätig werden kann. Das nehme ich hier als Anknüpfungspunkt, wir haben auch im Verkehrsausschuss darüber gesprochen.

Vielleicht eine kurze Rückblende: Unter Kabotage versteht man den grenzüberschreitenden Güterverkehr, hier im Wesentlichen mit Lkws, der innerhalb Europas deutlich eingeschränkt ist. Ein Unternehmen aus Portugal auf dem Weg nach Polen darf auf dem Rückweg maximal drei Aufträge innerhalb der Europäischen Union wahrnehmen. Danach muss es wiederum zurück zum Ursprungsland. Es gibt mittlerweile einige Mitgliedstaaten, die eine deutlich weiter gehende Regelung wollen, Mindestforderung vier, fünf, sechs weitere Aufträge oder gar keine Einschränkung.

Folgenden Verweis findet man betreffend den EU-Vorhabensbericht: „Zurückhaltender ist die Österreichische Position, was die Überarbeitung der Verordnungen über ein besseres Funktionieren des Marktes für den Kraftomnibusverkehr betrifft.“ – Ich komme dann auch gleich zur Kabotage. – „Grundsätzlich wird diese zwar positiv gesehen, doch sollte dabei keine Liberalisierung der Bestimmungen zur Kabotagebeförderung erfolgen, heißt es aus dem BMVIT.“

Das heißt, das BMVIT möchte weiterhin dafür Sorge tragen, dass Lkws, die von Portugal nach Polen und dann wieder zurück fahren, maximal drei Zwischenaufträge durchführen dürfen.

Was sind die Folgen davon? Die erste Folge ist ein erhöhter Verwaltungsaufwand, sowohl von staatlicher Seite – hier mache ich jetzt den Verweis auf den Initiativantrag, dass nämlich beispielsweise die Finanzpolizei als Abgabenbehörde bei unerlaubter Kabotage tätig werden muss –, aber auch für die Unternehmen, weil die natürlich auch extrem genau planen müssen, was in der Logistik ohnehin ein zentrales Thema ist, und Aufträge ablehnen müssen, weil es die Rechtslage derzeit einfach nicht erlaubt.

Ein zweiter wichtiger Punkt sind die Leerfahrten, das heißt, wir verursachen – das wird oft auch von den Grünen kritisiert – Lkws, die in die eine Richtung fahren, dann halt noch zwei, drei Aufträge haben, und dann vielleicht mehrere Tausend Kilometer tatsächlich von einem Ende zum anderen Ende der Union wieder zurückfahren. Das bedeutet erhöhte Kosten für das Unternehmen, das bedeutet – und das ist noch viel wichtiger in diesem konkreten Fall – für die Umwelt einen bedeutenden Schaden, weil innerhalb der Union einfach mehr Lkws benötigt werden, um die Zahl von Fahrten zu erledigen, die weniger auch erledigen könnten.

Ein dritter Punkt ist, dass es innerhalb der Union ein gleichberechtigter Wettbewerb wäre, wenn wir diese Einschränkungen reduzieren oder abschaffen würden. Das ist derzeit nicht der Fall. Diese Regelung gilt übrigens auch nur für derzeit 27 der

Abgeordneter Michael Bernhard

28 Staaten, für Kroatien gilt sie nämlich nicht. Die Frage, wie das mit Großbritannien weitergeht, ist natürlich eine offene.

Es würde – das ist ein weiterer wichtiger Punkt – die Europäische Union wettbewerbsfähiger machen, denn wenn wir diese Regelungen im Binnenverhältnis leben, dass jeder Lkw maximal drei weitere Aufträge annehmen kann, bedeutet das natürlich nicht, dass das andere angrenzende Staaten wie zum Beispiel die Türkei oder Russland ebenfalls machen. Das heißt, unsere Unternehmen haben einfach in der Produktion und danach in der Auslieferung erhöhte Kosten, die den Export erschweren, die wir auch an den Konsumenten, die Konsumentin weitergeben müssen.

Ein weiterer Punkt – der wird wenig beachtet, weil er oft von einer arbeitsrechtlichen und sozialrechtlichen Debatte überlagert ist – ist, dass es einen massiven Mangel an Lkw-Fahrern und seltener -Fahrerinnen gibt, welchen wir ebenfalls dadurch beheben könnten, dass wir dafür sorgen, dass die rechtliche Lage nicht mehr ein großes Maß an Leerfahrten erzwingt. Dann hätten wir ausreichend Fahrer und Fahrerinnen, der Umwelt wäre ein Dienst erwiesen und die Unternehmer hätten geringere Kosten.

Genau dieses Thema wird in der Europäischen Union vorangetrieben und genau dieses Thema wird derzeit von Österreich blockiert. Das alles fällt einem ein, wenn man dann liest, dass die Finanzpolizei das Organ sein soll, das sich um unerlaubte Kabotage kümmert, und genau das könnten wir hier im Hohen Haus auch ändern. – Vielen Dank. *(Beifall bei den NEOS.)*

14.07

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt Herr Abgeordneter Doppler. – Bitte.

14.07

Abgeordneter Rupert Doppler (ohne Klubzugehörigkeit): Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich nehme Stellung zu TOP 5: „Abstellen von KFZ mit Wechselkennzeichen auf öffentlichem Grund“; ich glaube, dieser Entschließungsantrag ist von Herrn Kollegen Hafenecker.

Es stimmt, dass das Abstellen von Kraftfahrzeugen ohne angebrachtes behördliches Kennzeichen auf öffentlichem Grund nach derzeitiger Gesetzeslage ausnahmslos verboten ist. Man kann schon um eine Ausnahmegewilligung bei der zuständigen Behörde ansuchen, die Chance, dass man eine solche Ausnahmegewilligung bekommt, ist aber leider sehr gering.

Ich kenne auch den Hintergrund des Gesetzgebers in der StVO: Es soll dadurch verhindert werden, dass alte Autos auf öffentlichen Plätzen oder Straßen entsorgt werden. Jeder von uns weiß, dass man den Besitzer eines Autos ohne Kennzeichen, wenn es zum Beispiel ein Wechselkennzeichen hat, schon auch ausfindig machen kann. Man sollte aber auch bedenken, dass Bürgerinnen und Bürgern, die keinen privaten Grund zur Verfügung haben, dadurch eigentlich der Zugang zu diesen Wechselkennzeichen verwehrt wird. Ich glaube, es wäre schon angebracht – Kollege Hafenecker hat es ja zuerst angesprochen –, dass man auch jenen Menschen, die keinen Grund zur Verfügung haben, diese Möglichkeit eines Wechselkennzeichens einräumt. Ich glaube, das wäre einfach eine Frage des Goodwill. Was der Herr Minister dazu sagt, werden wir sehen, aber wenn man will, würde man dieses umsetzen können. – Danke schön.

14.08

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt Herr Abgeordneter Hagen. – Bitte.

Abgeordneter Christoph Hagen

14.09

Abgeordneter Christoph Hagen (STRONACH): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich muss es schnell machen, weil ich nur 1 Minute Redezeit habe. Beim Punkt 4 werden wir zustimmen, weil es ein vernünftiges Gesetz ist.

Punkt 5, der Antrag des Kollegen Hafenecker betreffend Abstellen von Pkws: Da können wir leider nicht zustimmen. Ich glaube, Kollege Hafenecker hat zu Beginn der Debatte selbst die Erklärung dafür gegeben. Jetzt hat man endlich im Griff, dass nicht wahllos Autos herumstehen, die kein Kennzeichen haben. Das würde dann durch diese Maßnahme schwerer kontrollierbar. Die Polizei hätte nichts anderes mehr zu tun, als zu schauen, ob das Pickerl gültig ist oder nicht. Das erledigt sich von selbst, glaube ich.

Zum Antrag der Grünen betreffend Fahrräder: Ich glaube, es hat einen guten Grund, warum Kinder erst mit 10 Jahren die Fahrradprüfung machen und selbständig herumfahren dürfen: Es gibt den Vertrauensgrundsatz. Man sagt ja im Vertrauensgrundsatz bewusst, dass die Kinder noch nicht reif genug sind, um die Gefahren des Straßenverkehrs zu erkennen. Schulische Fortbildung beziehungsweise Unterstützung in diesem Bereich ist positiv, aber nicht, dass man es so festlegt, dass es eine Zwangsübung ist, sondern man muss das vernünftig überlegen. Deswegen: leider nein. – Danke. *(Beifall beim Team Stronach.)*

14.09

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt Herr Abgeordneter Schmid. – Bitte.

14.10

Abgeordneter Gerhard Schmid (ohne Klubzugehörigkeit): Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Zu TOP 5, Abstellen von Kfz ohne Kennzeichen: Nach § 89a Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung ist das Abstellen von Kraftfahrzeugen ohne Kennzeichentafel auf öffentlichem Grund untersagt. Das entsprechende Fahrzeug kann seitens der Behörde vom Abstellort verbracht werden. Mit vorliegendem Antrag wollen die Antragsteller eine Gesetzesänderung dahin gehend erwirken, dass Fahrzeuge, deren behördliche Zulassung über die §-57a-Plakette nachgewiesen werden kann, auch ohne Kennzeichentafeln auf öffentlichem Grund abgestellt werden können. Dies trifft insbesondere auf Fahrzeuge mit Wechselkennzeichen zu.

Dem Grunde nach lässt sich mit der Plakette der §-57a-Überprüfung durch die Behörde ein Fahrzeughalter ermitteln, wobei unter anderem eine allfällige Stilllegung des Fahrzeuges erhoben werden kann. Eine Gesetzesänderung zugunsten einer längerfristigen Fahrzeugabstellung auf öffentlichem Grund mangels eigener Abstellfläche durch den Fahrzeughalter kann nicht befürwortet werden. Das Abstellen von Fahrzeugen und auch von Gegenständen wie zum Beispiel Container – für diese ist ein Bewilligungsverfahren erforderlich – ist wie bisher zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs zeitlich zu begrenzen und entsprechend abzusichern.

Gerade bei der mangelnden Absicherung nicht zum Verkehr zugelassener Fahrzeuge ist von einer Gefährdung des öffentlichen Verkehrs auszugehen. Fahrzeughalter von Fahrzeugen mit Wechselkennzeichen sollten in der Lage sein, entsprechende Abstellflächen bereitzustellen. Dem gegenständlichen Antrag ist somit nicht zuzustimmen. – Danke.

14.12

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt Herr Abgeordneter Lipitsch. – Bitte.

Abgeordneter Hermann Lipitsch

14.12

Abgeordneter Hermann Lipitsch (SPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Werte Zuhörerinnen und Zuhörer! Werte Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte auch kurz auf Tagesordnungspunkt 5 eingehen, den Antrag des Kollegen Hafenecker. Ich möchte darauf hinweisen, dass der Grundsatz im Kraftfahrzeuggesetz lautet, dass im öffentlichen Verkehr nur Fahrzeuge verwendet werden dürfen, die zum Verkehr zugelassen sind und ein behördliches Kennzeichen tragen – dabei geht es auch um Abstellen und Parken im weitesten Sinn.

Wir diskutieren über derzeit rund 800 000 Wechselkennzeichen, das heißt, 400 000 Autos mit Wechselkennzeichen stehen eigentlich, und wenn nur ein Viertel der Fahrzeugbesitzer die Autos im öffentlichen Bereich abstellt, reden wir von 100 000 Fahrzeugen. Das Problem ist, dass es gerade in den Städten eine große Parkplatznot gibt, und wenn diese 100 000 Fahrzeuge zusätzlich auf diesen Flächen stehen, kommt es zu massiven Verschärfungen.

Es ist schon angesprochen worden, dass es nach § 82 möglich ist, eine Ausnahmeregelung zu bekommen. Über diese Ausnahmeregelung entscheidet die Behörde, und die weiß, ob Platz für weitere parkende Autos vorhanden ist oder nicht. Diese Entscheidungen sollten wir der Behörde überlassen.

Es ist auch angesprochen worden, dass ohne Kennzeichentafel natürlich über das Pickerl festgestellt werden kann, wer der Fahrzeughalter ist. Wir wissen aber auch, dass man ein Fahrzeug abmelden kann und das Pickerl trotzdem am Auto bleibt. Das heißt, es ist ein wesentlich größerer Aufwand, festzustellen, ob dieses Fahrzeug noch zugelassen ist oder nicht, ob man es abschleppen kann oder nicht.

Deswegen werden wir den Grundsatz im Kraftfahrzeuggesetz weiterhin so beibehalten wie bisher. *(Beifall bei der SPÖ.)*

14.14

Präsident Ing. Norbert Hofer: Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Singer. – Bitte.

14.14

Abgeordneter Johann Singer (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Damen und Herren! Ich möchte kurz die Position der ÖVP zum Antrag der FPÖ betreffend Abstellung von Kfz mit Wechselkennzeichen skizzieren.

Die Gründe, warum die gesetzliche Situation so ist, wie sie jetzt ist, wurden entsprechend dargelegt. Kollege Lipitsch hat das sehr ausführlich gemacht. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass es jetzt schon die Möglichkeit gibt, bei den zuständigen Gemeinden einen diesbezüglichen Antrag zu stellen, allerdings – und das stimmt auch, was im Antrag der FPÖ drinsteht – werden solche Anträge sehr selten positiv erledigt. Das hat den Grund, dass die Stellflächen für Fahrzeuge insbesondere in den Städten, inzwischen aber auch in den ländlichen Gemeinden rar geworden sind. Viele Gemeinden haben inzwischen tatsächlich Probleme mit dem ruhenden Verkehr. Mit dem Vorschlag der FPÖ würde diese Situation verschärft und klar zulasten der anderen Verkehrsteilnehmer, vor allem auch zulasten der Städte und Gemeinden gehen.

Aus meiner Sicht ist es zulässig, zu verlangen, dass jene, die mit einem Kennzeichen zwei Fahrzeuge bedienen, auch für den nötigen Stellplatz sorgen. Nach dem besprochenen Antrag würden diese Kosten auf die Öffentlichkeit überwältzt, das heißt, dass die Kosten Einzelner dann von der Gesamtheit, sprich vom Steuerzahler, zu tra-

Abgeordneter Johann Singer

gen wären. Das ist unserer Meinung nach kein gangbarer Weg, daher werden wir diesem Antrag nicht zustimmen. – Herzlichen Dank. (*Beifall bei der ÖVP.*)

14.16

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt Frau Abgeordnete Hakel. – Bitte.

14.16

Abgeordnete Elisabeth Hakel (SPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Kollege Walser, ich habe Ihrer Rede gelauscht und gebe Ihnen in einigen Punkt recht. Der Radverkehr hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen, er erfreut sich großer Beliebtheit, er ist sehr bequem, schnell und umweltfreundlich. Das sehe ich alles so wie Sie. In rund 75 Prozent der österreichischen Haushalte sind meist auch mehrere Fahrräder verfügbar und werden zum Einkaufen, für den Sport und den Weg in die Arbeit verwendet.

Ich habe mir den Antrag, den Sie mit Kollegen Willi eingebracht haben, noch einmal genau angeschaut, weil Sie gar nicht auf den Inhalt des Antrags eingegangen sind, denn da geht es ja darum, dass man die Verbindliche Übung Verkehrserziehung auf mehrere Schulstufen ausweitet, inhaltlich noch umfangreicher gestaltet. Sie haben aber davon gesprochen, dass man schon vor dem zehnten Lebensjahr auf den Straßen Fahrrad fahren dürfen sollte, und zwar ohne elterliche Begleitung, ohne Fahrradführerschein, wie es in der Schweiz zum Beispiel üblich ist.

In den Osterferien waren mein kleiner Neffe, vier Jahre alt, und meine Nichte zu Besuch. Mit dem Vierjährigen habe ich Radfahren geübt, er lebt übrigens in der Schweiz, und daher sehe ich öfter, was sich dort auf den Fahrradwegen abspielt. Auch unsere Experten haben uns bestätigt, dass es eigentlich in Österreich nicht darum geht, noch zusätzlich zu lernen, wie die Verkehrssicherheit vonstattengeht, denn das wissen die Schülerinnen und Schüler, die Jugendlichen, die Kinder sehr gut. Es hapert aber oft an der Motorik, sie können noch nicht gut genug fahren. Das ist aber eine Aufgabe, die, wie ich finde, die Eltern erledigen sollten.

Es ist ja auch so, dass die Kinder schon sehr früh Rad fahren lernen, meistens schon vor Eintritt in die Volksschule. Wenn ich mir die Situation auf den Fahrradwegen, vor allem in Wien anschau, dann bin ich der Meinung, dass man den Erwachsenen näherbringen sollte, wie man vorsichtig fährt, nämlich so fährt, dass man sich als Kind nicht fürchten muss, wenn man mit dem Fahrrad unterwegs ist, weil es da teilweise schon ziemlich wild zugeht. (*Beifall bei der SPÖ.*)

14.18

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt Frau Abgeordnete Mag. Aubauer. – Bitte.

14.18

Abgeordnete Mag. Gertrude Aubauer (ÖVP): Herr Präsident! Geschätzter Herr Minister! Liebe Gäste! Im Namen meines Kollegen Hermann Gahr dürfen wir die Schüler der Neuen Mittelschule von Weer in Tirol sehr herzlich begrüßen. (*Allgemeiner Beifall.*) Beim Thema Radfahren könnten sie sicher sehr gut mitdiskutieren.

Es ist ein wichtiges Thema, ein Danke den Grünen, dass sie das aufs Tapet gebracht haben. Wie können wir unsere Kinder am besten auf das Leben als Verkehrsteilnehmer vorbereiten? Wie können sie sich im Verkehr richtig bewegen: als Fußgänger, als Radfahrer, später auch als Moped- oder Autofahrer? Dazu braucht es wichtige Kenntnisse, und je früher man beginnt, diese zu vermitteln, desto besser ist es.

Abgeordnete Mag. Gertrude Aubauer

Aber Radfahren ist natürlich nur ein Bereich, dem Aufmerksamkeit gebührt. In puncto Radfahren hat sich in den letzten Jahren sehr viel Positives getan. Ganz kurz: Es wird für die Schüler der vierten und fünften Schulstufe eine freiwillige Radfahrprüfung angeboten. Was meinen Sie, wie viele Kinder daran teilnehmen? – Es sind 90 000 Kinder pro Jahr, die diese Prüfung absolvieren. Besonderer Dank gilt dem Jugendrotkreuz, der Polizei, der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt, dem ÖAMTC, die das alles organisieren; die Vorbereitungen leisten Lehrkräfte und Eltern. – Eine tolle Sache!

Neben dieser freiwilligen Radfahrprüfung bietet auch die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt Radworkshops an Schulen an. Auch diese werden begeistert angenommen, wie uns Bürgermeister immer wieder bestätigen.

Es gibt allerdings große Unterschiede zwischen Land und Stadt. Am Land ist es so, in kleineren Gemeinden, dass Schüler wohl schon sehr früh beginnen, mit dem Rad unterwegs zu sein. In der Großstadt stellt sich diese Situation aber anders dar. Immer wieder erklären uns Eltern, sie möchten nicht, dass ihre Kinder per Rad unterwegs sind – Kollege Kumpitsch hat ja bereits auf die Unfälle und die Gefahren hingewiesen.

Dazu eine Umfrage des Verkehrsclubs Österreich aus dem Jahr 2015. Die Frage an die Eltern lautete: Warum fahren ihre Kinder nicht häufiger mit dem Fahrrad? – Ein Drittel der Eltern sagte klipp und klar, sie finden es zu gefährlich. Diese Sorgen der Eltern wollen wir ernst nehmen und sehen deshalb in einer Verpflichtung aller Kinder zum Radfahren, wie das die Grünen wollen, nicht den besten Weg.

Ein Argument ist noch angesprochen, nämlich das Gesundheitsargument. – Ja, wir haben viel zu viele übergewichtige Kinder, und es gibt viele Wege, dort anzusetzen. Zum Beispiel ist ein Projekt in Finnland ganz interessant. Warum erzähle ich das? – Weil es mich selbst sehr fasziniert. Dort haben sie es geschafft, die Zahl der übergewichtigen Kinder in vier Jahren von 16 auf 8 Prozent zu halbieren. Das ereignete sich in einer Schulstufe in einer kleinen Stadt. Mit viel Bewegung, Gymnastik, Bällen statt Stühlen, Zucker weg und so weiter ist das gelungen. Warum sage ich das? – Weil es für die Gesundheit unserer Kinder ein Maßnahmenbündel braucht. Sicher gehört auch Radfahren dazu.

Unser Ziel ist es jedenfalls, Kinder so früh wie möglich zu mündigen Verkehrsteilnehmern zu machen, das heißt, Freude an Bewegung fördern, aber nicht vorschreiben, nicht generell über den Kamm scheren. – Danke. *(Beifall bei der ÖVP.)*

14.22

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu einer Stellungnahme hat sich Herr Bundesminister Mag. Leichtfried zu Wort gemeldet. – Bitte, Herr Bundesminister.

14.22

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried: Vielleicht ganz kurz zu den drei Punkten. *(Auf Zwischenrufe hin gewahr werdend, dass er zu weit vom Mikrofon entfernt steht, macht der Redner einen Schritt zur Seite.)* – Ich gehe lieber ein Stückerl nach links. *(Allgemeine Heiterkeit.)*

Geschätzte Damen und Herren, danke für den Hinweis ob des Mikrofons. Ich wollte mich auch nur kurz auf die drei angesprochenen Themen einlassen.

Was den Radfahrunterricht betrifft, würde ich mich den Argumenten, die insbesondere vonseiten der SPÖ und ÖVP gebracht wurden, anschließen. Ich möchte noch darauf aufmerksam machen, dass es ja eigentlich auch ein bildungspolitisches Thema ist, und

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried

wenn man den Schulen Verantwortung überträgt, ist diese Frage wahrscheinlich auch an die Bildungsministerin zu stellen, wie die Situation ihrerseits gesehen wird.

Was die Frage des Parkens im öffentlichen Raum von Fahrzeugen ohne Kennzeichen betrifft, so denke ich, wiegen die vorgebrachten Anmerkungen mehr, wenn man sieht, dass 800 000 Kraftwagen, die das ungefähr betrifft, dann ohne große Kontrollmöglichkeiten abgestellt werden können. Wenn man mitbedenkt, was das eigentlich für einen Aufwand bedeutet, dass diese Fahrzeuge, wenn sie vorgefunden werden, doch auch kontrolliert werden müssen, so denke ich schon, dass die Argumente jener mehr zählen, die meinen, dass das so nicht möglich sein sollte.

Zum dritten Punkt: Ich unterstütze den Antrag, der gestellt wurde, vollkommen. Ich glaube, es ist wichtig, dass **explizit** klargestellt wird, welche Belege mitzuführen sind, sodass Kontrollsicherheit herrscht und Recht und Ordnung leichter durchgesetzt werden können.

Geschätzte Damen und Herren, ich darf mich bei Ihnen herzlich für die interessanten Debatten bedanken. *(Beifall bei SPÖ, ÖVP und Team Stronach. – Abg. Matznetter: Was ist mit dem Traktorführerschein ...?)*

14.24

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Wünschen die Berichterstatter ein Schlusswort? Das ist nicht der Fall.

Wir kommen zur **Abstimmung**, die ich über jeden Ausschussantrag getrennt vornehme.

Zunächst kommen wir zur Abstimmung über **Tagesordnungspunkt 4:** Entwurf betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995 geändert wird samt Titel und Eingang in 1592 der Beilagen.

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

Wir kommen zur dritten Lesung.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Entwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, um ein diesbezügliches Zeichen. – Auch das ist die **Einstimmigkeit**. Der Gesetzentwurf ist somit auch in dritter Lesung **angenommen**.

Wir gelangen zur Abstimmung über **Tagesordnungspunkt 5:** Antrag des Verkehrsausschusses, seinen Bericht 1594 der Beilagen zur Kenntnis zu nehmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, um ein entsprechendes Zeichen. – Das ist **mehrheitlich angenommen**.

Jetzt gelangen wir zur Abstimmung über **Tagesordnungspunkt 6:** Antrag des Verkehrsausschusses, seinen Bericht 1595 der Beilagen zur Kenntnis zu nehmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dazu ihre Zustimmung geben, um ein entsprechendes Zeichen. – Auch das ist **mehrheitlich angenommen**.

Präsident Ing. Norbert Hofer

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Einlauf

Präsident Ing. Norbert Hofer: Ich gebe noch bekannt, dass in der heutigen Sitzung die Selbständigen Anträge 2130/A(E) bis 2142/A eingebracht worden sind.

Die **nächste** Sitzung des Nationalrates, die geschäftsordnungsmäßige Mitteilungen und Zuweisungen betreffen wird, berufe ich für 14.26 Uhr, das ist gleich im Anschluss an diese Sitzung, ein.

Diese Sitzung ist **geschlossen**.

Schluss der Sitzung: 14.26 Uhr