

RN/99

4. Punkt

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität über den Antrag 241/A der Abgeordneten Mst. Joachim Schnabel, Wolfgang Moitzi, Dominik Oberhofer, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967, das Arbeitszeitgesetz und das Arbeitsruhegesetz geändert werden (92 d.B.)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Wir gelangen zum 4. Punkt der Tagesordnung.

Auf eine mündliche Berichterstattung wurde verzichtet.

Zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Deimek. Ich erteile es ihm.

Eingemeldete Redezeit: 5 Minuten.

RN/100

15.41

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ): Danke, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Wir beschließen heute eine Novelle zum Kraftfahrgesetz, bei der es eine Aktualisierung der Verweise auf eine neue EU-Richtlinie gibt, die Verstöße im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten sowie der Fahrtenschreiber neu definiert. Genau diese Novelle, diese Änderungen, sind uns sehr wichtig, weil sie Bestimmungen in Bezug auf Verstöße enthalten, die dazu führen, dass die Gefahr von schweren oder sogar tödlichen Verletzungen oder Unfällen und vor allem Wettbewerbsverfälschungen im Güterkraftverkehr ausgeschlossen oder reduziert werden soll. Zu diesen Verstößen zählt auch ein fehlender Ausgleich für zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche

Ruhezeiten von Fahrern. Wir haben auch das Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit darin, vor allem dann, wenn wir von mehr als 45 Stunden in einem Fahrzeug sprechen.

Was auch korrigiert wird, ist die Übernahme der Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs durch den Arbeitgeber sowie eine Verlängerung der Mitführpflicht diverser Aufzeichnungen, die auf 56 Tage verlängert wird. Wir glauben, dass diese Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern, die uns an und für sich immer ein Anliegen waren, besonders in dieser Zeit sehr wichtig ist.

Herr Finanzminister! Sie vertreten heute den Verkehrsminister, der bei einem wichtigen aktuellen Termin in Deutschland, beim deutschen Verkehrsminister ist. Ich glaube, dieser Termin findet zu Recht statt, denn das, was sich Deutschland, was sich die deutschen Verkehrsminister der letzten Jahre und Jahrzehnte und was sich die Deutsche Bahn im Verkehrssektor gegenüber ihren Nachbarländern leisten – und da meine ich konkret dieses Nicht- und unvernünftige Positionieren der DB-Infrastruktur –, hat mittlerweile extreme Auswirkungen.

Deutschland hat nicht so etwas, wie wir es haben, sprich diesen Rahmenplan, hat nicht die Vorbelastungen, die vorab immer wieder abgesegnet werden. Genau das führt jetzt dazu, dass Österreich, Ungarn, Slowakei, aber auch mit gewissen Teilauswirkungen Tschechei und Italien, Nachwirkungen und Nachteile im Transportverkehr, in der Logistik, im Güterverkehr haben, die nicht zu unterstützen sind, die nicht zu akzeptieren sind. Ich hoffe, dass der Herr Verkehrsminister diese Botschaft sozusagen ganz heftig nach Deutschland bringt.

Das führt mich von den Belastungen für die Unternehmen, von den Belastungen für die Arbeitnehmer, von den Belastungen auch für den Tourismus

zur Budgetsituation, wo Sie mir einen kleinen Ausflug abseits der aktuellen KFG-Novelle erlauben. Wir müssen sparen. Wir sparen auch bei der Eisenbahn. Wir sparen auch bei der Infrastruktur. Diskutiert wurden die Regionalbahnen. Ich vermisste, Herr Finanzminister, das Einsparen der ÖBB-Infrastruktur bei sich selbst. Es wird gesagt, Programme zur Digitalisierung und Automatisierung werden gestrichen oder ganz lange verschoben. Die LED-Umstellung – also genau das Einsparen von Energie – wird eingespart, reduziert, das brauchen wir nicht mehr. Aber dafür gibt es Programme bei den Regionalbahnen.

Ich glaube, wenn man das Ganze einmal wirklich seriös untersucht, sieht man: Einsparungsmöglichkeiten, bei denen sie wirklich Energie, Arbeitszeit, Personal und so weiter einsparen, sollten natürlich genutzt werden. Es wäre den ÖBB nicht schlecht angestanden, bevor Sie diese Arbeiten diskutieren, einmal mit den zuständigen Verkehrslandesräten und den Finanzlandesräten zu diskutieren, denn das Verschieben von Geldern und Schuld – unter Anführungszeichen – „ist lustig“, bringt uns aber als Land Österreich keinen Zentimeter weiter. – Danke. (*Beifall bei der FPÖ.*)

15.46

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächste zu Wort gemeldet: Frau Abgeordnete Erasim. 3 Minuten eingemeldete Redezeit.

RN/101

15.46

Abgeordnete Melanie Erasim, MSc (SPÖ): Vielen Dank, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseherinnen und Zuseher, aber vor allem werte Bus- und Lkw-Lenkerinnen und -lenker! Wer rasch hilft, hilft doppelt – und wer EU-Verordnungen rasch umsetzt, hilft in diesem Fall auch doppelt. Genau deshalb verstehe ich nicht, warum diese hier vorliegende Gesetzesänderung, Frau ehemalige Bundesministerin Gewessler,

verschlafen wurde und so lange im Ministerium gelegen ist, dass wir sogar ein Vertragsverletzungsverfahren riskieren mussten.

Was wird bei dieser Gesetzesänderung getan? – Es werden das Kraftfahrgesetz, das Arbeitszeit- sowie das Arbeitsruhegesetz geändert. Mit der heutigen Beschlussfassung und dank des raschen Handelns von Bundesminister Peter Hanke und uns Abgeordneten hier im Haus wird heute eben, wie schon gesagt, nicht nur ein EU-Vertragsverletzungsverfahren abgewendet, wir verbessern ganz konkret die Arbeitsbedingungen von Lenkerinnen und Lenkern. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Was wird durch diese Umsetzung konkret verbessert? – Von nun an gelten die gleichen Regelungen für Lenker:innen, aber auch für Frächter, aus Drittstaaten. Dadurch beseitigen wir einen eklatanten Wettbewerbsnachteil unserer eigenen Unternehmen. Als sozialdemokratische KMU-Sprecherin freut es mich sehr, dass uns dieses Beseitigen des Wettbewerbsnachteils durch **Verbesserungen** der Arbeitsbedingungen gelingt und nicht wie so oft durch Aufweichung des Arbeitnehmer:innenschutzes. (*Beifall bei der SPÖ.*)

So stellen wir gleiche Spielregeln für alle Marktteilnehmer her, egal aus welchem Herkunftsland Lenkerinnen und Lenker oder eben auch die Frächter kommen. Was konkret wird dabei unterstützt? – Die Lenkerinnen und Lenker werden dabei unterstützt, dass ihre Ruhezeiten eingehalten werden, dass ihre Übernachtungen außerhalb des eigenen Fahrzeugs auch von den ausländischen Frätern bezahlt werden müssen. Aber es werden auch die Prüfzeiträume verlängert und so den Lenkern auch eine längere Frist gewährt, zu ihrem Recht zu kommen.

Mit diesem Gesetz setzen wir einen weiteren wichtigen Schritt für europaweit faire Arbeitsbedingungen – und vor allem ermächtigen wir die Behörden, endlich gegen diese Ausbeutungen vorgehen zu können. (*Beifall bei der SPÖ.*)

So wie in der Vergangenheit werden wir auch in Zukunft auf der Seite der Bus- und Lkw-Lenkerinnen und -lenker stehen. Wir werden weiter diesen Weg mit euch Seite an Seite marschieren. – Danke schön. (*Beifall bei der SPÖ.*)

15.49

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Schnabel. Eingemeldete Redezeit: 5 Minuten.

RN/102

15.49

Abgeordneter Mst. Joachim Schnabel (ÖVP): Danke, Herr Präsident! Geschätzter Herr Finanzminister! Geschätzte Zuseherinnen und Zuseher! Hohes Haus! Die beiden Vorredner haben inhaltlich schon zum hier nun zu beschließenden Initiativantrag Stellung genommen. Wir ändern damit drei Gesetzesmaterien, die an sich schon durch einen delegierten Rechtsakt der Europäischen Union in Rechtskraft sind, aber es ist natürlich ganz wichtig, auch vonseiten des Parlaments diese Beschlüsse durchzuführen, um auch eine entsprechende Rechtssicherheit zu haben.

Geschätzte Damen und Herren! Eine funktionierende Transportwirtschaft ist elementar für unsere Wirtschaft. Ohne funktionierende Logistik würden die Arbeitsprozesse nicht funktionieren, es würden die Lohnstückkosten steigen, es wären Arbeitsplätze in Gefahr. Wir haben es ja in der Pandemie gesehen, wie wichtig so eine funktionierende Transportlogistik ist.

Die Transportlogistik wird zum überwiegenden Teil – das muss man ganz klar und offen aussprechen – von Lkws abgewickelt, trotz aller Bemühungen, diesen Anteil zu reduzieren. Der Modal Split ist nach wie vor so, dass 70 Prozent aller Warentransporte mit dem Lkw erfolgen, sie sind dafür verantwortlich, dass

unsere Wirtschaftskreisläufe nicht unterbrochen werden – regional wie auch international.

Gerade deswegen ist es wichtig für unsere heimische Wirtschaft, in diesem Bereich faire Rahmenbedingungen herzustellen: weil der Wettbewerb in Europa nicht auf dem Rücken unserer heimischen Betriebe ausgetragen werden darf. Gleiche Regeln sind auch Grundlage für dementsprechende Fairness im Wettbewerb. So können wir unsere österreichischen Unternehmen schützen und ihnen Rahmenbedingungen bieten, die sicherstellen, dass auch die Beschäftigten Sicherheit haben, dass die Wertschöpfung funktioniert und der Wohlstand weiterhin in unserem Lande gegeben ist.

Wie gesagt, mit diesem Initiativantrag ändern wir das KFG, das Arbeitszeitgesetz und das Arbeitsruhegesetz. Ich möchte aber nicht verhehlen, dass es hier noch weitere Maßnahmen brauchen wird, an denen wir als Regierungsfraktionen arbeiten – Stichwort Kabotage –, um unsere Unternehmen auch für die Zukunft entsprechend zu rüsten.

An sich ist ja dieser Tagesordnungspunkt ein sehr konsensualer, es gab auch im Verkehrsausschuss einen einstimmigen Beschluss und es sind auch alle Redner heute als pro eingemeldet. Es sind hier aber auch zwei Punkte von der grünen Fraktion anscheinend mitzudiskutieren, die nicht ursächlich mit diesem Tagesordnungspunkt zusammenhängen.

Ein Entschließungsantrag, auf den ich als Erstes eingehen möchte, betrifft das Klimaticket, also nicht unmittelbar die Transportwirtschaft, aber es soll eben auch über das Klimaticket hier diskutiert werden. Kollege Lukas Hammer von den Grünen hat den Entschließungsantrag so tituliert: „Das Klimaticket soll so bleiben, wie es ist“. Er schreibt in diesem Antrag, dass das „Klimaticket Österreich“ über die Hintertür torpediert“ werde.

Na gut, dann schauen wir uns einmal gewisse Fakten an. Worum geht es in diesem Antrag? – Wir haben uns im Zuge der Konsolidierungsmaßnahmen entschlossen, das Klimaticket zu valorisieren, das heißt, eine Preisanpassung durchzuführen.

Grundsätzlich vorausgeschickt: Das Klimaticket war ein Erfolgsmodell der letzten Legislaturperiode. Es war ein lange gestecktes Ziel vieler Parteien, das Klimaticket umzusetzen, und es ist gelungen. Im Oktober 2021 ist das Klimaticket mit einem Kaufpreis von 1 095 Euro in Kraft getreten, und es wurde aufgrund des Kompromisses seinerzeit bis 2024 nicht valorisiert und hat bis dato nur eine Preiserhöhung von 8 Prozent erfahren. Das heißt, bei einer Wertsicherung, die wir von Anfang an gemacht hätten, wären 24 Prozent zur Anwendung gekommen, was jetzt eigentlich einen Preis für das Klimaticket in der Höhe von 1 353 Euro ergeben würde. Und Kollege Hammer sagt, wir würden jetzt das Klimaticket torpedieren.

Geschätzte Damen und Herren, der neue Preis des Klimatickets ab 1. August 2025 wird 1 300 Euro betragen, also noch immer 56 Euro unter der Wertsicherung (*Abg. Lukas Hammer [Grüne]: Man kann sich die Welt schon schönrechnen!*), die notwendig wäre, um hier von einer einigermaßen gleichen Preissteigerung sprechen zu können.

Wenn man jetzt auch noch hochrechnet, dass mit 1.1.26 der Preis noch einmal auf 1 400 Euro erhöht wird, dann nähern wir uns mit einer leichten Steigerung dem jährlich der Inflation angepassten Preis von 1 385 Euro an. Wir liegen also dann mit dem neuen Preis 15 Euro über der in diesem Zeitraum stattfindenden Inflation. (*Abg. Lukas Hammer [Grüne]: Soll man das mit den Treibstoffpreisen auch machen?*) Und da kann man nicht sagen, dass wir das Klimaticket torpedieren, wenn wir den Preis einigermaßen auf dem ursprünglichen Preisniveau halten und dementsprechend hier auch zur Budgetkonsolidierung beitragen. (*Abg.*

Kogler [Grüne]: Das müsst ihr mit der Mineralölsteuer auch einmal machen! Da ist seit 2011 null passiert! Das ist eure Doppelmoral!)

Herr Klubobmann Kogler, der Verkaufspreis ist das eine, aber schauen wir uns bitte auch die Aufwandsseite an. Wir haben, weil Sie behaupten, wir würden hier nicht mehr investieren, im Jahr 2022 – diese Ausführung sei mir noch gestattet – aus dem Budget 192 Millionen Euro für das Klimaticket aufgewendet, 2023 366 Millionen Euro, 2024 waren 544 Millionen Euro veranschlagt, und im vorläufigen Vollzug stellt es sich mit 626 Millionen Euro dar. Also wir haben hier mehr ausgegeben als ursprünglich veranschlagt. Auch das ist ein Argument dafür, hier eine Konsolidierung durchzuführen.

Und wir investieren ja weiterhin, nämlich auch mehr: 780 Millionen Euro heuer und 815 Millionen Euro im nächsten Jahr, also 4,5 Prozent mehr, 2 Prozent sogar über der Inflation, um das Klimaticket abzusichern. Und wir sind da – kurz noch zum Schluss gesagt – auch international gesehen sehr, sehr günstig unterwegs, weil wir im Vergleich zum Schweizer Ticket bei ungefähr einem Drittel des Preises liegen.

Also, geschätzte Damen und Herren, diese Steigerung, die wir hier vornehmen, ist keine Torpedierung des Klimatickets, es ist eine angemessene Valorisierung, ein Beitrag, um österreichweit – und das hat uns ja geeint – mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren zu können. Es ist auf der Einnahmeseite ein geringer Beitrag, auf der Ausgabenseite nehmen wir, weil uns das als Bundesregierung nach wie vor sehr wichtig ist, auch weiterhin für diesen Bereich sehr, sehr viel Geld in die Hand, damit die Mobilität dementsprechend gewährleistet ist. – Vielen Dank. (Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Juvan. Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten.

RN/103

15.56

Abgeordneter Mag. (FH) Janos Juvan (NEOS): Sehr geehrter Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Erlauben Sie mir, dass ich mit einem kleinen Glückwunsch starte, nämlich einem Glückwunsch an die ehemaligen Mitschüler:innen aus Ex-Jugoslawien des Kollegen Steiner. Die haben nämlich wirklich Glück gehabt. Sie haben Glück gehabt, dass Kollege Steiner damals als Schulbua in der Klasse gesessen ist und nicht an den Schalthebeln der Republik, denn sonst wären sie, wie wir heute von ihm gehört haben, von ihm, von ihrem Schulkollegen, abgeschoben worden. Herr Steiner, vielleicht richten Sie diese Glückwünsche auch persönlich aus und sagen Sie ihnen, was mit Ihren Schulkolleg:innen passiert wäre, wenn Sie damals schon an der Macht gewesen wären. (*Beifall bei den NEOS. – Abg. Stefan [FPÖ]: Die haben halt Niveau, die NEOS! Bravo!*)

Aber nun zum eigentlichen Thema. Wir NEOS sind zum ersten Mal in Regierungsverantwortung, zum ersten Mal in einer Koalition auf Bundesebene, und ich sage Ihnen eines: Diese Koalition, die arbeitet, diese Koalition, die räumt auf, diese Koalition, die liefert. Und da braucht es gar nicht so viel Aufregung von der Oppositionsbank, insbesondere seitens der Grünen, denn schließlich wart ihr es, die in der letzten Regierung, obwohl ihr sonst eher gegen das Autofahren seid, mit 200 km/h auf der Budgetautobahn unterwegs waren. Ihr habt dann einen Riesenverkehrsunfall produziert und seid jetzt diejenigen, die rufen und sagen: Die Rettung kommt nicht schnell genug! Natürlich kann man darüber reden, ob es schnell genug geht, natürlich kann man darüber reden, was noch anders und was besser geht, aber schauen Sie, Fakt ist doch:

Wer räumt das Ganze zusammen? Und das ist nun mal diese Bundesregierung mit unserer Beteiligung. (*Beifall bei den NEOS.*)

Wir machen das anders, wir räumen auf und beschließen deswegen heute etwas, das längst überfällig ist und was ihr, obwohl es ganz einfach gewesen wäre, nicht geschafft habt. (*Abg. Lukas Hammer [Grüne]: Eine Verdreifachung des Pendlereuros – super zusammengeräumt!*) Wir räumen aber nicht nur auf, sondern wir richten auch den Blick in die Zukunft. Werfen Sie einen Blick ins Programm und schauen Sie sich an, was wir da tagtäglich gerade im Bereich Verkehr und Mobilität abliefern, das ist eine ganze Menge. Wir rücken nämlich damit Österreich in den Mittelpunkt des europäischen Bahnraums, wir setzen uns dafür ein, dass es einen Brenner ohne Grenzen geben wird, und wir sorgen dafür, dass vor allem die Koralmbahn, liebe Olga, wirklich zur Erfolgsgeschichte wird, gerade für unser Heimatbundesland Kärnten. (*Beifall bei den NEOS.*)

Jetzt verstehe ich schon, dass es halt um die Kritik als solche geht, aber man kann auf die Dinge auch anders schauen. Man kann es auch so sehen, dass in den nächsten Jahren jeden Tag 100 000 Euro in die Bahninfrastruktur in Kärnten investiert werden. Ich finde, das ist ein gutes Signal. (*Zwischenruf der Abg. Voglauer [Grüne].*) Warum es dann plötzlich passiert, dass gerade du als Grüne aufstehst und dich beschwerst darüber, dass wir in Bahninfrastruktur investieren – ich verstehe es nicht, aber du wirst es uns bestimmt erklären. (*Abg. Voglauer [Grüne]: Erklär das den Menschen in Ossiach, dass sie keinen Bahnhof kriegen!*)

Es gelingen die Dinge natürlich nur, wenn es eine Bundesregierung gibt, die arbeitet, und wenn wir auch gemeinsam zusammenarbeiten. Ich verstehe es daher auch nicht, wenn Landesregierungen ausrücken, um Dinge schlechtzureden. Ich habe da immer ein bisschen den Eindruck, da geht es mehr darum, von den eigenen Versäumnissen abzulenken.

Ich halte das nicht nur für einen seltsamen Move, sondern auch für gelinde gesagt ein bisschen unverantwortlich, weil wir nämlich die große Chance haben, dass wir unser Land und damit auch mein Heimatbundesland Kärnten hier wirklich in den Mittelpunkt Europas rücken. Ich finde, das sollten wir tun. Das gelingt aber nur dann, wenn wir jetzt endgültig sagen, die Zeit der Sprengmeister ist vorbei und wir läuten das Zeitalter der Brückenbauer ein.

(Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der ÖVP. – Zwischenrufe bei der FPÖ.)

16.00

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächste zu Wort gemeldet: Frau Abgeordnete Gewessler. Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten.

RN/104

16.00

Abgeordnete Leonore Gewessler, BA (Grüne): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Ich habe beim Kollegen Juvan gerade ein bisschen schmunzeln müssen, weil sich die Argumentation der NEOS ja sehr situationselastisch wandelt. *(Zwischenruf der Abg. Schartel [FPÖ].)* Entweder man ist eh erst 60 Tage in der Regierung und kann daher noch gar nicht irgendetwas gemacht haben – wie klimaschädliche Subventionen abschaffen –, oder man ist ja schon ganze 60 Tage in der Regierung und hat die Koralmbahn offensichtlich eigenhändig gegraben und umgesetzt und jetzt Kärnten gerettet. Entscheidet euch einmal! Es ist ein bisschen zum Schmunzeln. *(Beifall bei den Grünen.)*

Zu diesem Tagesordnungspunkt: Was Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrern abverlangt wird, ist, gerade wenn es Fahrer, Fahrerinnen aus Drittstaaten sind, gerade wenn es der internationale Transit ist, wirklich oft ausbeuterisch. Es ist eine Gefahr für die Gesundheit der Menschen in dieser Branche, für die Straßensicherheit. Selbstverständlich treten wir Grüne dafür ein, dass wir

bessere Arbeitsbedingungen und klare Regeln bei den Lenk- und Ruhezeiten haben. Wir werden hier also zustimmen, da sind wir uns einig.

Wo wir uns aber offensichtlich nicht mehr ganz so einig sind, ist, dass wir auch das eigentliche Problem angehen müssen, denn das bleibt bestehen. Statt den Wechsel von der Straße auf die Schiene weiter voranzutreiben, die Bahn also weiter so ambitioniert auszubauen wie in den letzten Jahren, buttert die Regierung Milliarden in den Straßenbau: neue Autobahnen, klimaschädliche Anreize, die mehr Lkw auf die Straße bringen. Sie dreht also die Zeit da zurück und stellt die Mobilitätswende aufs Abstellgleis. So deutlich muss man das sagen.

Schauen wir uns an, was wir da aufs Spiel setzen! Ich mache es am Beispiel Klimaticket: Wir sind in einem Land, das so viele Zugfahrerinnen und Zugfahrer hat wie kein anderes EU-Land. Ein großes Danke an alle Menschen, die das Klimaticket, die den öffentlichen Verkehr täglich nutzen. Über 300 000 Menschen haben ein österreichweites Klimaticket. Weltweit, von den USA bis zu vielen, vielen europäischen Ländern, werden wir darum beneidet, wird gestaunt, wie günstig, wie verlässlich man bei uns mit Zug, Bim und Bus unterwegs ist.

Was macht diese Bundesregierung? – Sie sagt allen, die sich auf günstige, auf saubere, auf praktische Mobilität und das Klimaticket verlassen haben: Du musst leider draufzahlen, mehr als 200 Euro mehr dieses Jahr. Wer weiß, was nächstes Jahr noch an Preiserhöhung kommt? Die Bundesregierung sagt also der Großmutter, die mit dem Klimaticket ihr Enkerl besuchen will: Nein, werte Dame, für Sie können wir leider nichts tun, aber der SUV-Fahrer aus Mödling, der mit dem SUV in die Innenstadt pendelt, kriegt jetzt eine bessere Unterstützung. (Abg. **Kogler** [Grüne]: Jawohl! – Abg. **Schnabel** [ÖVP]: Polemisch!)

Das ist genau das, was falsch läuft, und das ist auch keine Notwendigkeit, das ist kein Zwang, das ist eine bewusste Entscheidung, genau da einzugreifen. Sie entscheiden sich damit gegen die Zukunft, gegen den Klimaschutz, gegen saubere Luft und gegen leisere und sichere Straßen.

Deswegen bringen wir hier auch einen Antrag ein:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Mag. Lukas Hammer, Kolleginnen und Kollegen betreffend
„Das Klimaticket soll so bleiben wie es ist“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Zusammenwirken mit dem Bundesminister für Finanzen, wird aufgefordert, das bundesweite Klimaticket weiterhin für breite Bevölkerungsschichten leistbar zu halten und daher jede zusätzliche Verteuerung des Klimatickets über die gesetzlich bereits ab 1.1.2025 vorgesehene und umgesetzte jährliche Indexanpassung hinaus zu unterlassen.“

Das Klimaticket ist ein Fortschritt, für den viele lang und hart gearbeitet haben. Wir werden kämpfen, dass es so bleibt, wie es ist, gemeinsam mit Zehntausenden Menschen, die sich mit uns dafür einsetzen. Deswegen: Herzlichen Dank nicht nur für ihrer aller Einsatz, sondern auch dafür, dass sie sich laut und deutlich gegen eine Vergangenheits- und Betonpolitik äußern. – Danke. (Beifall bei den Grünen.)

16.04

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/104.1

Das Klimaticket soll so bleiben wie es ist (49/UEA)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Der soeben vorgetragene Entschließungsantrag ist ordnungsgemäß eingebracht, ausreichend unterstützt und steht daher mit in Verhandlung.

Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Haitzer. Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten.

RN/105

16.04

Abgeordneter Andreas Haitzer (SPÖ): Danke schön, Herr Präsident! Geschätzter Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren im Plenum und auch zu Hause vor dem Bildschirm! Hohes Haus! Auf die Ausführungen unserer Bundesministerin außer Dienst, Frau Gewessler, werde ich jetzt nicht eingehen, aber Herr Kollege Deimek, gestatten Sie mir trotzdem eine Bemerkung in Ihre Richtung, was das Sparen bei den ÖBB betrifft.

In der kommenden Legislaturperiode werden die ÖBB insgesamt rund 2,7 Milliarden Euro in die Infrastruktur investieren, also von einem Sparpaket im klassischen Sinne würde ich da nicht sprechen. (*Abg. Gewessler [Grüne]: Ihre Kollegen in der Steiermark sehen das anders!*) Ich glaube, diese 2,7 Milliarden Euro sind unbedingt notwendig, um auch als Wirtschaftsmotor einen riesigen Beitrag zu leisten, damit wir aus unserer schlechten wirtschaftlichen Zeit, die wir gerade durchmachen, die mit Sicherheit in der letzten Regierungsperiode entstanden ist, langsam auch wieder herauskommen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Es wurde zwar schon erwähnt, aber ich werde trotzdem kurz auf die Inhalte der Verordnung eingehen, die die Änderung des Kraftfahrgesetzes, des

Arbeitszeitgesetzes und des Arbeitsruhegesetzes betrifft. Es geht dabei um die Grundsätze einer einheitlichen und korrekten Vorgabe zur Lenkung von schweren Lkws und von Personenbeförderungen mit Bussen mit mehr als neun Sitzplätzen. Das klingt alles recht einfach, und ist es auch, sehr geehrte Damen und Herren, wenn die Spielregeln von allen Unternehmern und Fahrern eingehalten werden und wenn sie vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr eingehalten werden. Noch einmal: Es geht um die Vereinheitlichung dieser Regeln betreffend Arbeitszeiten, Ruhezeiten, der Kontrollen hierzu, damit auch der Fahrtenschreiber.

Sehr geehrte Damen und Herren, Sicherheit im Straßenverkehr ist nicht verhandelbar. Diese Sicherheit muss gewährleistet sein. Es ist unabdingbar, dass die Ruhezeiten und die Arbeitszeiten eingehalten werden. Dazu gehören auch die Kontrollen und die Konsequenzen, wenn es zu Verstößen kommt. Ausgeruhte Lenker:innen sind die Basis der Verkehrssicherheit. Ich wiederhole mich: Sicherheit im Straßenverkehr ist nicht verhandelbar. (*Beifall bei der SPÖ*.)

Überrascht bin ich auch im positiven Sinne, in diesem Fall von der FPÖ, also der Fraktion der Demokratieverweigerer, die diesem Antrag in den Ausschussberatungen zugestimmt hat. Vor allem als EU-Verweigerer bekannt hätte ich eher damit gerechnet, dass eine Begründung gefunden wird, warum gegen diesen Antrag gestimmt wird. Sie würden damit allerdings auch gegen die Sicherheit im Straßenverkehr und gegen die Wettbewerbsfähigkeit stimmen. Freuen wir uns also: selten, aber doch ein einstimmiger Beschluss inklusive der Demokratieverweigerer der FPÖ. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP. – Ruf bei der FPÖ: Ordnungsruf! – Abg. Spalt [FPÖ]: Sehr billig!*)

16.07

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Lukas Hammer. Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten.

16.07

Abgeordneter Mag. Lukas Hammer (Grüne): Danke, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ja, wir werden diesem Antrag zustimmen.

Ich möchte über ein anderes Thema reden. Zwischen 2000 und 2020 ist das Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich um über 300 Kilometer angewachsen. Im gleichen Zeitraum ist das Schienennetz um über 500 Kilometer geschrumpft, ist kleiner geworden. Wir haben es geschafft, und vor allem die ehemalige Ministerin Leonore Gewessler hat es geschafft, diesen negativen Trend mit nachhaltigen Investitionen in das Schienennetz aufzuhalten. (Zwischenruf der Abg. **Reiter** [ÖVP].) Doch jetzt haben wir einen neuen ÖBB-Rahmenplan vor uns liegen, laut dem bis 2030 1,4 Milliarden Euro gekürzt werden sollen. (Abg. **Schnabel** [ÖVP]: *Aber noch immer 20 Milliarden schwer!*)

Viele Projekte werden dadurch verzögert und auch bei den Regionalbahnen soll es zu massiven Einsparungen kommen. (Abg. **Schnabel** [ÖVP]: *Noch immer mehr wie vorher!*) Manche Regionalbahnen sollen überhaupt ganz eingestellt und durch Dieselbusse ersetzt werden. (Abg. **Schnabel** [ÖVP]: *Steht so nicht drinnen!*) Betroffen sind unter anderem die Mühlkreisbahn, die Almtalbahn, die Hausruckbahn und die Thermenbahn. Während die Regierung nicht einmal daran denkt, auch nur 1 Cent beim weiteren Bau von Straßen und Autobahnen einzusparen, kommt jetzt der große Vorschlaghammer gegen die Regionalbahnen. Das ist eine verkehrspolitische Geisterfahrt, sehr verehrte Damen und Herren! (Beifall bei den Grünen. – Abg. **Schnabel** [ÖVP]: *Es steht: evaluiert!*)

Es ist ein Schlag ins Gesicht der Pendlerinnen und Pendler in Österreich und in den Regionen. Ja, Sie glauben es mir nicht: Dagegen wehren sich mittlerweile auch Kolleginnen und Kollegen in den Bundesländern, allen voran, Kollege Moitzi, Ihre Kollegen und Kolleginnen aus der Steiermark, wo am Dienstag der Landtag auf grüne Initiative einstimmig einen Beschluss gefasst hat, dass die Kürzungen im ÖBB-Rahmenplan zurückgenommen werden sollen, und die Landesregierung beauftragt hat, sich beim Bund und den ÖBB für den Erhalt der Bahninfrastruktur einzusetzen. – Steiermark.

Auch in Oberösterreich: Der Landeshauptmann von Oberösterreich hat sich ähnlich geäußert und sich darüber echauffiert, dass jene Bahnstrecken infrage gestellt werden, die insbesondere für Pendler aus den ländlichen Regionen von enormer Bedeutung sind. (*Abg. Doppelbauer [NEOS]: ... mit der Hausruckbahn überhaupt ...? Die Hausruckbahn ist eine ...!*)

Wir bringen deswegen einen Entschließungsantrag ein, damit Sie die Kolleginnen und Kollegen, insbesondere in der Steiermark und in Oberösterreich, unterstützen können:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Mag. Lukas Hammer, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Zukunft auf Schiene – Regionalbahnen erhalten und ausbauen, Investitionen sichern“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur wird aufgefordert, im Sinne der klaren Positionierung mehrerer Bundesländer gegen die geplanten Änderungen im ÖBB-Rahmenplan 2025 bis 2030 und gegen die Infragestellung mehrerer Regionalbahnstrecken beides zu überdenken und umgehend in Gespräche mit

den Bundesländern und der ÖBB einzutreten. Ziel dieser Gespräche sollen die Fortsetzung der nachhaltigen Stärkung der Bahninfrastruktur sowie der Erhalt und die Attraktivierung der Regionalbahnen sein.“

Das ist de facto derselbe Antrag, der einstimmig von allen Fraktionen im Steiermärkischen Landtag beschlossen wurde. (Abg. **Kogler** [Grüne]: *So ist es!*) Ich gehe davon aus, dass er auch hier Zustimmung findet, und bitte um breite Unterstützung. – Danke schön. (*Beifall bei den Grünen.*)

16.11

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

RN/106.1

[Zukunft auf Schiene - Regionalbahnen erhalten und ausbauen, Investitionen sichern \(50/UEA\)](#)

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Der soeben vorgetragene Entschließungsantrag ist ordnungsgemäß eingebracht, ausreichend unterstützt und steht daher mit in Verhandlung.

Als Nächster zu Wort gemeldet: Herr Abgeordneter Moitzi. 4 Minuten eingemeldete Redezeit.

RN/107

16.11

Abgeordneter Wolfgang Moitzi (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Finanzminister! Sehr geehrte Frau Abgeordnete Gewessler! Manchmal frage ich mich schon: Wenn es so wichtig war, für die Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer da zu sein und zu schauen, dass sie nicht ausbeutet werden, warum muss diese Regierung jetzt endlich mit einem Gesetz eine Richtlinie umsetzen, bei der wir ein Vertragsverletzungsverfahren

haben, weil Sie sie nicht umgesetzt haben? Wir reparieren wieder einmal etwas, was Sie nicht umgesetzt haben. (*Beifall bei der SPÖ, bei Abgeordneten der ÖVP sowie des Abg. Gasser [NEOS].*)

Weil Sie auch den Schienengüterverkehr so gelobt haben und jetzt angeblich die Bundesregierung, obwohl sie in diesem Budget deutlich mehr Finanzmittel für den Güterverkehr zur Verfügung stellt, den Schienengüterverkehr auf die Straße verlagert: Da frage ich mich manchmal schon, ob Sie vielleicht auch die Veröffentlichungen der Statistik Austria lesen. Soll ich Ihnen erzählen, wie sich zum Beispiel der Schienengüterverkehr in den letzten Jahren unter Ihrer Führung entwickelt hat? 2020: 105,3 Millionen Tonnen; 2024: 94,4 Millionen Tonnen. Also wenn das die Trendwende ist (*Zwischenruf der Abg. Voglauer [Grüne]*), dann bin ich froh, dass wir jetzt wirklich eine Trendwende schaffen und den Schienengüterverkehr in Österreich wieder stärken. (*Beifall bei der SPÖ. – Abg. Lukas Hammer [Grüne]: Das ist FPÖ-Niveau! – Weitere Zwischenrufe bei den Grünen.*)

Dann kurz noch zum Rahmenplan, der angesprochen worden ist: Der letzte Rahmenplan, der beschlossen wurde, war von 2023. (*Abg. Voglauer [Grüne]: Ja!*) Sie haben es in der Regierung mit dem Koalitionspartner nicht einmal geschafft, einen Rahmenplan zu beschließen. (*Abg. Gewessler [Grüne]: Das stimmt nicht!*) Ein beschlossener Rahmenplan ist etwas anderes, nämlich auch budgetär. (*Abg. Voglauer [Grüne]: Vier Jahre ... Regierung! Das macht ihr uns einmal vor ...!*) Ob es endlich einmal wie jetzt etwas wie den Rahmenplan 2025 bis 2030 gibt, der Mittel von 3,2 Milliarden Euro pro Jahr für den Bahnausbau vorsieht: Das ist ein Erfolg. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Ich glaube, ganz Europa – das wissen wir eh – beneidet uns um diese Bahnhfinanzierung. Das österreichische Bahnnetz ist in einem hervorragenden Zustand. Wir haben zum Glück, wenn man das nach Schulnoten bewertet, einen

Leistungszustand von Zwei, die Deutsche Bahn zum Beispiel von einem schlechten Dreier. Ich glaube, es ist wichtig, dass wir das weiter beibehalten, und deshalb gibt es fast 20 Milliarden Euro Investitionen. Wenn Sie da irgendwie von einem „Vorschlaghammer“ reden: Also wenn 20 Milliarden Euro investiert werden, und das der Vorschlaghammer ist, dann hätte ich gerne öfter einen Vorschlaghammer, weil das ein sehr guter Vorschlaghammer ist. (Abg.

Gewessler [Grüne]: Deine steirischen Kollegen sehen das anders! – Zwischenruf der Abg. **Voglauer** [Grüne]. – Abg. Lukas **Hammer** [Grüne]: Fällst du deinen steirischen Kollegen in den Rücken?)

Ich glaube, da sieht man dann zum Beispiel, dass wir bis 2030 die Leistungsfähigkeit des österreichischen Bahnnetzes verdoppeln – wir verdoppeln die Leistungsfähigkeit des österreichischen Bahnnetzes! (Neuerlicher Zwischenruf der Abg. **Voglauer** [Grüne].) Wir investieren 6,1 Milliarden Euro zusätzlich in neue Waggons – 6,1 Milliarden Euro! Wir investieren 4,8 Milliarden Euro in die Wartung (Zwischenrufe der Abgeordneten **Kogler** [Grüne] und Lukas **Hammer** [Grüne]), zusätzlich zum Rahmenplan, damit das österreichische Bahnnetz so gut beisammen ist. Ich glaube, das alles zeigt, dass das österreichische Bahnnetz auch in Zukunft eine Priorität in der Verkehrspolitik in Österreich hat, dass weiter eine gute öffentliche Infrastruktur vorhanden ist. (Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP. – Zwischenrufe bei den Grünen.)

Dann möchte ich noch kurz etwas zu Kollegen Deimek sagen. Ich weiß nicht, ob Sie bei der vorletzten Sitzung des Verkehrsausschusses zugegen waren. Ihr Kollege, Herr Schiefer – ich sehe ihn gerade nicht –, hat in öffentlicher Runde – das können Sie gerne in der Parlamentskorrespondenz nachlesen – gesagt – und deshalb wundert mich jetzt die Kritik an dem Rahmenplan –, er sieht eigentlich, dass der Rahmenplan überbordend ist und man viele Projekte verschieben könnte. Jetzt bin ich froh, dass wir auf einem Rekordniveau von 3,2 Milliarden Euro bleiben. Vielleicht ist das ähnlich wie beim

Untersuchungsausschuss, bei dem sich die verschiedenen Fraktionen in der FPÖ nicht einigen können. Vielleicht reden Sie noch einmal mit Herrn Schiefer, der sieht das anders, der wollte beim Rahmenplan anscheinend massiv streichen und massiv Projekte verschieben. (*Zwischenruf des Abg. Deimek [FPÖ].*) Ich bin froh, dass das nicht passiert ist.

In diesem Sinne: Ich bin froh, dass heute der Entwurf des Arbeitszeitgesetzes beschlossen wird, damit die Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer gut geschützt sind und damit sie die Waren des täglichen Gebrauchs sicher zu den Österreicherinnen und Österreichern transportieren. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

16.15

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Nächste Wortmeldung: Herr Abgeordneter Ottenschläger. Eingemeldete Redezeit: 3 Minuten. (*Abg. Lukas Hammer [Grüne]: Jetzt kommt die tatsächliche Berichtigung!*)

RN/108

16.16

Abgeordneter Andreas Ottenschläger (ÖVP): Danke, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseherinnen und Zuseher! Wir diskutieren das Kraftfahrgesetz, das Arbeitsgesetz und das Arbeitsruhegesetz. Das sind alles sehr wichtige Themen. Ich glaube, an dieser Stelle können wir, weil es dazu auch passt, einen großen Dank an alle Menschen – an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe –, an alle Unternehmen, die tagtäglich uns Menschen – uns Bürgerinnen und Bürger –, aber auch die Güter in Österreich bewegen, aussprechen. Ich glaube, sie leisten einen wirklich wichtigen Beitrag, machen einen tollen Job. – Ein herzliches Dankeschön für Ihre Tätigkeiten. (*Beifall bei Abgeordneten der ÖVP sowie bei der SPÖ.*)

Es ist ja immer sehr spannend, in diesem Haus über Verkehrspolitik zu debattieren. Wir haben in Österreich tatsächlich das Privileg, dass wir, beispielsweise was die Investitionen in den öffentlichen Verkehr betrifft, hier auf einem sehr hohen Niveau diskutieren können.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen von den Grünen, insbesondere Frau Ministerin außer Dienst, ich wäre schon der Meinung, dass vergangene Regierungsvertreter, insbesondere Verkehrsminister von verschiedenen Couleurs, und wir hier im Hohen Haus schon einen massiven Beitrag dazu geleistet haben, denn dieser Rahmenplan ist ja – das muss man sagen – keine Erfindung der letzten Regierung, sondern dieses System mit Rekordinvestitionen gibt es schon seit vielen Jahren. Das zeigt das gut ausgebauten Bahnnetz in Österreich. Wir sind Spitzenreiter in der Europäischen Union; wir sind Bahnland Nummer eins in der Europäischen Union. Das hat natürlich auch die Ursache, dass wir da seit vielen Jahren – um nicht zu sagen: Jahrzehnten – sehr viel Geld investieren.

Meine Damen und Herren, jetzt komme ich zum Punkt, weil Sie, Frau Kollegin Gewessler, davon gesprochen haben, dass wir die „Mobilitätswende aufs Abstellgleis“ stellen. Ich widerspreche da massiv. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Autobahnen!*) Der eine Punkt ist, dass wir in den kommenden Jahren über 19 Milliarden Euro in den Ausbau der Bahninfrastruktur investieren, meine Damen und Herren. Das ist ein wirklich hohes Niveau.

Das, was der Rahmenplan jetzt abbildet, sind im Wesentlichen zwei Dinge. Das eine ist, dass er ein realistischer Rahmenplan ist, und ich sage Ihnen, meine Damen und Herren, auch, warum: Auch unter der Ägide der Frau Bundesministerin wurde nicht alles verbaut, was wir sozusagen budgetiert haben. Warum? – Weil das oft in einem Jahr gar nicht möglich war. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Ihr wollt es ja nicht einmal!*)

Der zweite Punkt – jetzt komme ich zum Kernpunkt für alle, die sich für Verkehrspolitik interessieren (Abg. Lukas Hammer [Grüne]: *Erklär das dem Herrn Landeshauptmann Stelzer!*) –: Wenn Sie zu viele Baustellen auf einmal in einem Netz haben – das ist bei der Bahn wie auf der Straße –, dann kommt es zu Verzögerungen. Wir und alle Nutzerinnen und Nutzer wissen, wovon wir jetzt sprechen, weil wir natürlich sehr viele Baustellen auf einmal haben. (Abg. Gewessler [Grüne]: *Bezweifelst jetzt, dass die ÖBB planen können?*)

Es ist eine kluge Verkehrspolitik, wenn wir die Planung haben, dass die Baustellen natürlich vorangehen (Abg. Voglauer [Grüne]: *... Autobahnen!*) – und das werden sie weiter –, dass wir ein ordentliches Netz haben, aber dass auch gewährleistet ist, dass die Verkehre ordentlich und pünktlich funktionieren können. (Neuerlicher Zwischenruf der Abg. Gewessler [Grüne].) Es ist logisch: Wenn wir zu viele Baustellen auf einmal in einem Netz haben, dann können wir diese Qualität für die Nutzerinnen und Nutzer so nicht aufrechterhalten. (Abg. Gewessler [Grüne]: *Was kann die Mühlkreisbahn dafür?* – Neuerlicher Zwischenruf der Abg. Voglauer [Grüne].) Das vergessen Sie in dieser Debatte immer zu sagen. (Beifall bei der ÖVP. – Abg. Lukas Hammer [Grüne]: *... Regionalbahnen einstellen! ... reißts die Schienen raus!*)

Meine Damen und Herren, zum Schluss noch einmal, was das Klimaticket betrifft: Frau Kollegin Gewessler – ich mache Ihnen jetzt ein Kompliment –, es war tatsächlich eine große Leistung, dass wir gemeinsam hier in diesem Haus das Klimaticket dann auch beschlossen haben. Aber bitte bleiben wir doch realistisch! (Abg. Gewessler [Grüne]: *Ihr wart ja nicht realistisch!* – Abg. Lukas Hammer [Grüne]: *Dann gäb's das Klimaticket nicht!*) Kollege Schnabl hat es ja eingangs schon vorgerechnet. Es war auch immer vorgesehen, dass das Klimaticket valorisiert wird (Abg. Gewessler [Grüne]: *25 valorisiert ...!*), und er hat auch eindeutig festgestellt (Abg. Gewessler [Grüne]: *... eindeutig festgestellt!*): Wir reden da von einer Differenz pro futuro von in etwa 15 Euro, wenn wir es Jahr

für Jahr valorisiert hätten. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: Aber wir haben gemeinsam beschlossen, das nicht zu tun! – Abg. **Voglauer** [Grüne]: ... ja dabei!)

Ich sage Ihnen noch etwas, meine Damen und Herren, auch wenn es die Frau Ministerin außer Dienst nicht mehr hören will (Abg. **Götze** [Grüne]: Das war doch der Beschluss! – Abg. **Gewessler** [Grüne]: Selektives Erinnerungsvermögen!): Sehr geehrte Damen und Herren, diese Beiträge, die über das Klimaticket geleistet werden, sind ja auf der einen Seite eben **nicht** kostendeckend, sondern der Steuerzahler, die Steuerzahlerin trägt da ja etwas bei, und zwar nicht zu knapp. Dazu stehen wir ja auch! Dazu stehen wir auch (Abg. **Gewessler** [Grüne]: Wir reden gerne über die Straßen und die externen Kosten!), aber wenn wir immer hergehen und sagen, wir valorisieren nicht, wir lassen es einfach immer eingefroren, wie es in der Stadt Wien ist, dann schädigen Sie auf Dauer den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes, denn natürlich kostet Qualität! (Beifall bei ÖVP und NEOS. – Zwischenrufe der Abgeordneten **Schallmeiner** [Grüne] und **Voglauer** [Grüne].)

Qualität kostet, und wer Qualität für diesen öffentlichen Verkehr will, muss auch realistische Zahlen liefern. (Abg. **Voglauer** [Grüne]: Peinlich!) Dazu stehen wir, und deswegen ist diese Maßnahme richtig! (Beifall bei ÖVP und NEOS sowie bei Abgeordneten der SPÖ. – Abg. **Voglauer** [Grüne]: Peinlich!)

16.21

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Zu Wort ist dazu niemand mehr gemeldet.

Die Debatte ist geschlossen.

Wünscht der Herr Berichterstatter ein Schlusswort? – Das ist nicht der Fall.

RN/109

Abstimmung

RN/109.1

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Wir gelangen zur Abstimmung über den Gesetzentwurf samt Titel und Eingang in 92 der Beilagen.

Ich ersuche jene Damen und Herren, die für diesen Gesetzentwurf sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist einstimmig der Fall, 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. – Das ist ebenfalls **einstimmig**. Der Gesetzentwurf ist somit auch in dritter Lesung **angenommen**.

RN/109.2

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Mag. Lukas Hammer, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Das Klimaticket soll so bleiben wie es ist“.

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

RN/109.3

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Mag. Lukas Hammer, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Zukunft auf Schiene – Regionalbahnen erhalten und ausbauen, Investitionen sichern“.

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