

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.*)

15.56

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