

20.18

Abgeordneter Christian Hafenecker, MA (FPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Kollege Schellhorn, ich bin sehr dankbar für Ihre Wortspende vorhin, denn als ich heute gehört habe, dass Herr Kollege Pilz höchstwahrscheinlich aus dem Hohen Haus ausscheiden wird, habe ich mir schon Gedanken gemacht, wer in Zukunft die Sympathiewertung hier herinnen gewinnen wird. Ich glaube, Sie sind nach dem Taxi-Bashing, das Sie vorhin hier vom Stapel gelassen haben, ganz gut im Rennen.

Aber zurück zum Thema: Wenn die NEOS von Wettbewerbsfreiheit sprechen, dann stelle ich mir schon die Frage: Wo war die Wettbewerbsfreiheit eigentlich im Zusammenhang mit dem Rauchergesetz? – Genau Sie haben mit Ihrem Abstimmungsverhalten von gestern nämlich nachhaltig dafür gesorgt, dass Wirtschaftszweige wirklich vor dem Nichts stehen. Da können Sie sich gratulieren. Mich würde interessieren, wie Sie das mit Ihrem liberalen Ansatz vereinbaren können.

Das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz betreffend hat uns Kollege Schellhorn ja schon sozusagen unter Verdacht gestellt, dass da eine Auftragstat von der Wirtschaftskammer vorgelegen wäre. – Herr Kollege Schellhorn! Wir Freiheitliche, genauso wie die Sozialdemokraten, stehen, glaube ich, außerhalb jeglichen Verdachts, mit der Wirtschaftskammer über die Maßen zu kooperieren, sondern es war tatsächlich ein Problem, das aufgetaucht ist, und es war vor allem auch ein Gesetz, das in der Fassung von 1996 einfach nicht mehr auf die Ansprüche der heutigen Zeit ausgerichtet war. *(Zwischenruf des Abg. Schellhorn.)* Das ist auch der Grund dafür, dass wir uns der Sache angenommen haben, und nicht irgendwelche Wirtschaftskammerwahlen oder sonst irgendwas. Es war schlicht und ergreifend unser Ansinnen, dieses Gesetz den Anforderungen der heutigen Zeit gerecht zu machen.

Wir haben dann auch die Verhandlungen geführt. Und wenn Frau Kollegin Cox sagt, man müsste mehr mit VIPs, Staatsgästen und Promis reden, um zu wissen, was die Leute wollen, dann sage ich Frau Kollegin Cox, mit dieser Personengruppe haben wir vielleicht nicht gesprochen, was wir aber sehr wohl getan haben: Wir haben uns mit allen Stakeholdern zusammengesetzt. Ich möchte mich auch beim Kollegen Ottenschläger dafür bedanken, denn es waren sehr, sehr viele Runden, die diesem heutigen Gesetzesentwurf vorausgegangen sind, und wir haben sehr, sehr viel Zeit damit verbracht, die richtigen Lösungen zu finden.

Damit sind wir schon bei der Zusammenlegung dieser beiden Gewerbe. Frau Kollegin Cox, das ist kein aufoktroiertes Zusammenlegen, sondern das ist ein Wunsch, der von

beiden Gewerben gleichermaßen gekommen ist (*Abg. Cox: Nein!*), damit man hier sozusagen vom gleichen Stand weg starten kann.

Was war die Maßgabe? – Na selbstverständlich eine Verbesserung des Services für die Kunden. Und wenn die NEOS sagen, die Sicherheit wäre mit Uber besser geworden, dann stelle ich noch einmal die Frage in den Raum, weil es offenbar vorher nicht verstanden worden ist: Wenn jemand heute Personen befördert und dafür keine Prüfung ablegen muss, wie es im Mietwagenbereich der Fall ist, und das Ganze stelle ich dem Taxifahrer gegenüber – Herr Kollege Schellhorn, Sie zeigen mir gerade den Vogel. (*Abg. Schellhorn: Nein, ich habe Ihnen nicht den Vogel gezeigt!*) Sie sind wirklich ein außergewöhnlich sympathischer Kerl, also ich glaube, ich bin vorhin mit dem Peter-Pilz-Vergleich nicht ganz falsch gelegen, aber gut.

Noch einmal: Wenn wir uns vor Augen führen, dass ein Taxifahrer auch eine entsprechende Prüfung ablegen muss – und da geht es natürlich nicht nur darum, ob er jetzt die Straßenkarten auswendig kann, sondern natürlich auch darum, wie man in der Personenbeförderung vorgeht –, dann ist das für mich das wichtigste Asset, was die Sicherheit von Kunden betrifft.

Weiters, Herr Kollege Schellhorn, haben Sie sich mehr Internationalität gewünscht und gesagt, ja, die Freiheitlichen hätten es nicht so gern, wenn Fremdsprachen gesprochen werden. Das stimmt in gewissem Maße insofern, als ich als deutschsprachiger Österreicher schon gern hätte, dass der Taxifahrer und der Uber-Fahrer verstehen, was ich ihnen sage, wohin ich fahren möchte, und ich nicht mit irgendeinem Übersetzungstool arbeiten muss. Das heißt, ein wesentlicher Punkt war natürlich auch, die Taxilenkerprüfung insofern aufzuwerten, als auch entsprechende, bessere Deutschkenntnisse vonnöten sind, um diesen Schein auch zu erlangen.

Ja, jetzt kommen wir noch zu dem Komplex: Was betrifft den Unternehmer und auch die Mitarbeiter? – Wir haben diese Lohndumping-Geschichte gehört, und natürlich hat dieses Gesetz, die Zusammenführung der beiden Gewerbe auch einen direkten Durchschlag auf das Lohndumping, das leider Gottes im Bereich von Uber passiert ist, einfach deswegen, weil die Gewerbe zusammengelegt worden sind und natürlich dort andere Regelungen vorliegen. Also ich weiß nicht, was da so schwer zu verstehen ist.

Frau Kollegin Cox, Sie haben vorhin gesagt, man sollte grundsätzlich einmal das Arbeitsrecht aufdröseln und sicherstellen, dass die Uber-Fahrer nicht ausgebeutet werden. Das ist aber der springende Punkt: Wenn man das sicherstellt, dann möchte ich wissen, wie Sie trotzdem die derzeit bestehende Preisgarantie von Uber halten können, denn dann wird es insgesamt teurer, und das ist hiermit auch miterledigt.

(Abg. **Schellhorn**: *Wie geht das? Rechne mir das einmal vor!*) – Ja, ganz einfach, so, wie ich gesagt habe, das ist damit miterledigt, das ist ganz klar nachvollziehbar.

(*Heiterkeit des Abg. Schellhorn.*)

Ich bin auch deswegen ein bisschen verärgert über Uber, weil die letzten Wochen tatsächlich ein Bashing wegen dieser Gewerbezusammenlegung über uns hereingebrochen ist, das von Uber veranstaltet war, sicherlich mit einer schlaunen Medienstrategie und mit der Mithilfe der NEOS. Dabei sind unheimlich viele Unwahrheiten gesagt worden: Übervorteilung von Taxis, Monopolbildung. Das ist überhaupt nicht wahr! Wissen Sie, was Fakt ist bei diesem Gesetz? – Fakt ist, dass das Uber-Modell damit überhaupt erst einmal legalisiert wird, das heißt, wir legalisieren hiermit Uber.

Ich sage Ihnen noch etwas: Ich war vor Kurzem in Finnland, und dort funktioniert das genauso gut, da gibt es überhaupt kein Problem, da können Sie ein Taxi rufen, da können Sie Uber rufen, die fahren grundsätzlich mit der gleichen Konzession im gleichen Gewerbe. Und auch dort ist Uber übrigens nicht vom Markt verschwunden, als man das gemacht hat, auch dort funktioniert es einwandfrei. Also ich kann Ihren Argumenten da nicht folgen.

Vielleicht noch zum Argument der Digitalisierung: Die Digitalisierung wird doch jetzt nicht rückabgewickelt! Sie haben vorher von einem Standtelefon gesprochen – Entschuldigung, das ist ja einfach nur pure Polemik. Fakt ist, dass auch der traditionelle Taxibereich mittlerweile über Apps und elektronische Möglichkeiten verfügt, mit denen es möglich ist, Taxis zu bestellen. Also ich weiß nicht, wovor Sie sich fürchten und warum Sie da diesen komischen Telefonzellenvergleich bringen mussten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Zu dieser Unwahrheit im Hinblick auf den Tarif – Kollege Ottenschläger hat es bereits gesagt, ich möchte es noch einmal nachschärfen –: Im Prinzip betrifft die Tarifdebatte, die am Ende des Tages von jedem einzelnen Bundesland geführt werden muss – das war vorher so, wird auch nachher so sein –, in erster Linie die Ballungszentren. Der größte Teil der Fahrten von Taxis oder dann in Zukunft auch Mietwagen des gemeinsamen Gewerbes findet aber im ländlichen Raum statt, wo es gar keine Tarife gibt. Das heißt, auch hier ist im Prinzip vollkommene Flexibilität möglich. Natürlich haben wir den Gesetzestext so formuliert, dass auch die Tarifkreativität der Länder im Rahmen ihrer Tarifhoheit entsprechend ausgebaut werden kann. Es gibt also einen ganz offenen Tarifgestaltungsspielraum.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, werte Kollegen! Ich bin der Meinung, dass es da wirklich um Fairness für alle Beteiligten geht, dass wir da wirklich eine gute Lösung gefunden haben. Ich möchte mich in erster Linie bei Kollegen Ottenschläger bedanken,

mit dem ich die letzten eineinhalb Jahre dieses Paket ausverhandeln konnte. Ich möchte mich auch bei Kollegen Stöger dafür bedanken, dass wir diesen heutigen Beschluss auf eine sehr breite und solide Basis gestellt haben. Ich möchte mich bei Herrn Minister Reichhardt bedanken, der auch diesen Prozess bereits in seiner vorigen Funktion als Generalsekretär mit begleitet hat. Ich bin überzeugt davon, dass wir hier ein gutes Gesetz auf den Weg bringen. *(Beifall bei der FPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz ist aber nur ein Teil bei der CO₂-Vermeidung, und wir wissen, dass der Gelegenheitsverkehr der Bereich des Verkehrs sein sollte, der sozusagen die berühmte letzte Meile abwickelt. Um dorthin zu kommen, ist es natürlich notwendig, dass wir über gute öffentliche Verkehrsmittel verfügen. Und damit komme ich zum letzten Punkt meiner heutigen Rede, zu einem Punkt, den wir genau für die CO₂-Vermeidung benötigen, die Nahverkehrsmilliarde.

Herr Bundesminister Hofer hat seit Beginn seiner Amtszeit als Minister immer gesagt, wir müssen im Bereich der CO₂-Vermeidung entsprechende Maßnahmen setzen. Bundesminister Hofer war es auch, der Fördermaßnahmen auf den Weg gebracht hat, im Hinblick auf alternative Antriebe, im Hinblick darauf, dass man auch alternative Energiequellen nutzen muss. Er hat Anreize geschaffen, die Lkw-Flotte zu erneuern. Auch da haben wir ganz klare Vorgaben gemacht. Er hat die Rollende Landstraße ausgebaut und er hat – das ist sehr, sehr wichtig und möchte ich noch einmal betonen – 14 Milliarden Euro für den Ausbau der Österreichischen Bundesbahnen freigemacht und diesen in Auftrag gegeben. Das ist genau der Anspruch, den wir haben wollen, weil wir eben die Entstehung von CO₂ vermeiden und verhindern wollen.

Aus diesem Grund ist es mir wichtig, jetzt noch einen Entschließungsantrag zum Thema Nahverkehrsmilliarde einzubringen. Das wäre sozusagen die letzte große Säule im Hinblick auf CO₂-Vermeidung gewesen – ein Projekt, das am Ende des Tages dazu führen soll und führen wird, dass genau die Vernetzung zwischen dem öffentlichen Verkehr im städtischen Bereich und dem öffentlichen Verkehr im ländlichen Bereich, dass dieser Lückenschluss gelingt.

Ich bringe daher folgenden Entschließungsantrag ein:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Andreas Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs – Umsetzung ‚Nahverkehrsmilliarde‘“

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ersucht, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die rechtlichen und budgetären Rahmenbedingungen für eine Mitfinanzierung von einzelnen Verkehrsprojekten in Ballungsräumen im Sinne einer ‚Nahverkehrsmilliarde‘ mit dem Ziel der Dekarbonisierung zu schaffen.“

Meine sehr geehrten Damen und Herren, Dekarbonisierung und Klimamanagement gehen uns alle an, und ich ersuche Sie um Ihre Unterstützung. – Danke. *(Beifall bei der FPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

20.28

Der Antrag hat folgenden Gesamtwortlaut:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Christian Hafenecker, Andreas Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen

*betreffend Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs - Umsetzung „Nahverkehrsmilliarde“
eingebracht in der 86. Sitzung des Nationalrates, XXVI. GP, am 3. Juli 2019 im Zuge der Behandlung von TOP 32, Bericht des Verkehrsausschusses über den Antrag 917/A der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Andreas Ottenschläger, Alois Stöger, diplômé, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG) geändert wird sowie über den Antrag 613/A(E) der Abgeordneten Alois Stöger, diplômé, Kolleginnen und Kollegen betreffend Zusammenlegung des Mietwagengewerbes und des Taxigewerbes (640 d.B.)*

Das neu geschaffene Gewerbe „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi)“ dient als Ergänzung im öffentlichen Verkehr, jedoch nimmt dieses den Bund nicht aus der Pflicht den Ausbau der „Öffis“ weiter voranzutreiben. Der öffentliche Verkehr sowie die Dekarbonisierung im Verkehr sind die wirksamsten Maßnahmen zum Erreichen der Klimaziele. Der vor kurzem erschienene „Sachstandsbericht Mobilität“ des Umweltbundesamtes listet eine Reihe von Vorschlägen auf, um die in der #mission2030 festgeschriebenen Klimaziele zu erreichen. Vieles davon wird bereits erfolgreich umge-

setzt. Noch nie wurde von einer Bundesregierung so viel Geld in den Ausbau der Schienen-Infrastruktur investiert. Die veranschlagten 13,9 Milliarden Euro im ÖBB-Rahmenplan 2018 – 2023 sind absoluter Rekord. Dazu kommen noch jährliche Förderungen für den Schienen-Personenverkehr in der Höhe von mehr als 700 Millionen Euro. Der schienengebundene Güterverkehr wird mit weiteren 100 Millionen Euro pro Jahr subventioniert. Im Bereich der Bahn sollen bis 2030 weitere Umweltentlastungsmaßnahmen gesetzt werden. Ziel ist es, den Elektrifizierungsgrad der Strecken von derzeit knapp 74 auf 85 Prozent anzuheben. Die gute Nachricht: Die Österreicherinnen und Österreich sind schon jetzt Bahn-Europameister. In keinem anderen Land der EU werden so viele Personenkilometer auf schienengebundenen Verkehrsmitteln (Zug, U-Bahn, Straßenbahn) zurückgelegt.

Weitere Maßnahmen werden für Ballungszentren in den Bundesländern angedacht. Nicht nur Wien, wo der Bund 50% der Errichtungskosten der U-Bahn übernimmt, hat ein innerstädtisches Verkehrsproblem.

In der Klima- und Energiestrategie bekennt sich Österreich zu einer energiearmen Mobilität der Zukunft und folgt dem Prinzip vermeiden – verlagern – verbessern:

- vermeiden von nicht unbedingt erforderlichen Verkehren (etwa Leerfahrten, verkehrssparende Raumordnung oder Stärkung von Teleworking)
- verlagern auf effiziente Verkehrsträger wie öffentlicher Verkehr, Fahrrad oder zu Fuß gehen
- verbessern der eingesetzten Technologien mit dem Ziel einer Verlagerung auf alternative Kraftstoffe und Strom aus erneuerbaren Energiequellen

Zur Erreichung dieser Ziele soll der Bund im Interesse des Klimaschutzes die rechtlichen und budgetären Möglichkeiten für eine Mitfinanzierung einzelner konkreter Projekte – unter folgenden Voraussetzungen – prüfen: Die Projekte müssen dekarbonisiert sein und über die Stadtgrenzen hinaus wirken. Damit sollen die Stadtzentren vom individuellen motorisierten Verkehr entlastet werden. Ein Meilenstein in der Verkehrspolitik.

Daher stellen die unterzeichnenden Abgeordneten folgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ersucht, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die rechtlichen und budgetären Rah-

menbedingungen für eine Mitfinanzierung von einzelnen Verkehrsprojekten in Ballungsräumen im Sinne einer „Nahverkehrsmilliarde“ mit dem Ziel der Dekarbonisierung zu schaffen.“

Präsident Mag. Wolfgang Sobotka: Der Entschließungsantrag ist ausreichend unterstützt, ordnungsgemäß eingebracht und steht in Verhandlung.

Ich trage nach: Der Abänderungsantrag der Abgeordneten Hoyos-Trauttmansdorff, Schellhorn, Kolleginnen und Kollegen ist ebenso ausreichend unterstützt und steht in Verhandlung.

Zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Kirchbaumer. – Bitte.