

10.25

Bundesrat Gerd Krusche (FPÖ, Steiermark): Hohes Präsidium! Herr Minister! Kolleginnen und Kollegen! Diese Jahresvorschau 2019 des BMVIT über das Arbeitsprogramm der Kommission und des Rates unterscheidet sich diesmal grundsätzlich von den bisherigen, ist sie doch unter wesentlichem Einfluss und Federführung, maßgeblicher Beteiligung der österreichischen Ratspräsidentschaft im vergangenen Halbjahr entstanden. Ich darf jetzt schon gratulieren, da wurde wirklich sehr engagiert und sehr viel gearbeitet und tatsächlich etwas weitergebracht. – Danke dafür!

Von den vielen Vorhaben, die in diesem Bericht enthalten sind, möchte ich nur einige herausstreichen und ein paar Anmerkungen dazu machen. Es ist dies einmal der so genannte Mobilitätspakt 1, der ja besonders arbeitsintensiv war. Hier bedurfte es sehr komplexer und vielschichtiger Verhandlungen, da offensichtlich die Kontroversen dazu in Europa quer durch die Reihen gehen. Es gibt – das hat zumindest die dritte Abstimmung im Europäischen Parlament gezeigt, die in der letzten Woche stattfand – eigentlich keine fraktionsmäßigen oder länder-, gruppenmäßigen Fronten, sondern das geht quer durch die Reihen.

Nun endlich sind diese Dossiers mehr oder weniger im Europäischen Parlament angenommen worden, und es liegt jetzt an der rumänischen Ratspräsidentschaft, daraus in die Trilogverhandlungen zwischen Kommission, Rat und Parlament einzutreten und dieses Thema zu einem Abschluss zu bringen. Ob das noch vor den Wahlen zum Europäischen Parlament gelingt, ist fraglich, jedenfalls wäre es ein sehr ambitioniertes Ziel.

Wesentliche Punkte in diesem Mobilitätspakt sind einerseits Verbesserungen der Arbeits- und Sozialbedingungen für die Lenker von Lkws. Es ist auch dafür gesorgt, dass es zu einem fairen Wettbewerb und zur Beseitigung von ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteilen kommt, und auch die viel umstrittenen und häufig diskutierten Kabotage-Regelungen sind eigentlich zur Zufriedenheit abgeschlossen worden.

Ganz wesentlich war auch, dass eine wichtige Position Österreichs, nämlich jene zur kilometerabhängigen Maut für Pkws, mehr oder weniger durchgegangen ist und damit nicht zu erwarten ist, dass in naher Zukunft diese Maut, wie es ja ursprünglich von der Kommission geplant war, kommen wird. Wir haben uns immer strikt dagegen ausgesprochen, auch wenn Befürworter wie der VCÖ beispielsweise – der eigentlich VVCÖ, Verkehrsverhinderungsclub Österreich heißen müsste – mit Gerechtigkeit argumentieren, so nach dem Prinzip: Wer mehr fährt, der soll mehr zahlen. (**Vizepräsident Brunner** übernimmt den Vorsitz.)

Diese Forderung im Zusammenhang mit der Maut hat nur einen Pferdefuß, denn wir haben ja die kilometerabhängige Besteuerung, die auch ökologisch ist, schon lange, das ist die Mineralölsteuer. Da zahlt ja derjenige, der mehr fährt, mehr Steuer, und wer ein Auto mit hohem Verbrauch hat, zahlt dadurch ebenfalls mehr Steuer.

Ein weiterer wichtiger Erfolg ist, dass im Rahmen der Connecting Europe Facility nun in Zukunft bis zu 50 Prozent Zuschuss für grenzüberschreitende Vorhaben im Rahmen der TEN-Projekte, und zwar zu den Baukosten, gewährleistet werden können. Das ist ganz wesentlich auch für Österreich; der Brennerbasistunnel ist ja ein solches grenzüberschreitendes Vorhaben, und es ist zu hoffen, dass es dadurch gelingt, auch dafür Geld zu lukrieren.

Natürlich gibt es in diesem Zusammenhang eine sehr große generelle Problematik, das sind die Zulaufstrecken in Bayern. Der Herr Bundesminister ist zwar immer bemüht, Druck zu machen, damit die Bayern weitertun, aber sie machen das eher zögerlich. Der aktuelle Stand ist der, dass es im Raum südlich und nördlich von Rosenheim derzeit geologische Erkundungen gibt, Versuchsprogramme, die überhaupt erst einmal die Basis für eine Trassenauswahl darstellen sollen. Man kann also jetzt schon davon ausgehen, dass diese Zulaufstrecken nicht bis zu dem Zeitpunkt fertig werden, an dem der Brennerbasistunnel in Betrieb geht. Wenn man weiß, wie lange die Genehmigungsverfahren auch in Deutschland dauern – es gibt da ja leidvolle Beispiele; Stuttgart 21 und so weiter –, dann weiß man, dass sich das über Jahre hinzieht.

Dazu ein genereller Kritikpunkt am Vorgehen der Europäischen Union, was diese TEN-Projekte betrifft: Ziel müsste es sein, das Wirksamwerden solcher Strecken im Fokus zu haben. Schließlich und endlich geht es um den Return of Investment. Wenn ich etwas baue, dann will ich möglichst rasch nach der Fertigstellung einen Gewinn daraus haben, einen Gewinn, was die Infrastrukturvorteile betrifft. Leider ist es aber, wenn immer nur punktuell einzelne Vorhaben umgesetzt werden und damit die Gesamtlösung nicht wirksam wird, eben nicht gut.

Das betrifft ja auch andere Dinge, denn so wirklich fertig ist in Europa eigentlich noch gar nichts. Teilweise sind die Vorhaben sehr heftig umstritten, ich denke nur an die Strecke Turin–Lyon, wo sich die Italiener jetzt in der Koalition ein bisschen in den Haaren liegen, denn die Fünf-Sterne-Bewegung will das um jeden Preis verhindern und die Lega befürwortet das natürlich. Tatsache ist aber, dass auch schon sehr viele EU-Gelder geflossen sind, und es liegt natürlich an der EU, entsprechend Druck zu machen. Neue Projekte poppen auf – Helsinki–Tallinn –, es wäre jedoch klüger, zuerst einmal

Schritt für Schritt die einzelnen Projekte wirklich fertigzustellen und dann über neue nachzudenken.

Auch den Bayern sollte klar sein, dass dieser Brennerbasistunnel ein Vorhaben ist, das nicht nur für die Tiroler auf beiden Seiten des Brenners von Bedeutung ist, sondern sehr wohl auch für ihren Wirtschaftsraum in Bayern rund um München, wenn dieser mit Oberitalien entsprechend verbunden ist. Leider neigen die Bayern aber manchmal ein bisschen dazu, so zu denken, wie auch ihre Fahne ist, nämlich etwas kleinkariert. Das sieht man beispielsweise bei der Autobahn von Rosenheim nach Salzburg, die ja eine der gefährlichsten und meist frequentierten Autobahnen ist, durchgehend ohne Panenstreifen. Da hat man schon das Gefühl, die Bayern denken sich, das benützen nur die Touristen, um auf Urlaub nach Österreich oder Kroatien zu fahren, und die Österreicher, um vom Osten nach Tirol zu kommen. Auch da wäre also ein europäisches und weitsichtigeres Denken angebracht.

Es gibt noch viele andere Dinge, mit denen sich dieser Bericht befasst, etwa im Bereich der Telekommunikation, E-Privacy-Verordnungen, Weltraumprogramm, EU-Satellitennavigation – Galileo, Egnos –, Erdbeobachtungssystem Kopernikus. Es ist sehr viel geschehen in dieser Zeit des Ratsvorsitzes, und ich danke hier ausdrücklich für den engagierten Ratsvorsitz, der immer von der Wahrung der österreichischen Interessen geprägt war. – Danke. (*Beifall bei FPÖ und ÖVP.*)

10.35

Vizepräsident Dr. Magnus Brunner, LL.M.: Als Nächster gelangt Herr Bundesrat Dr. Peter Raggel zu Wort. – Bitte.