

10.59

**Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Andreas Reichhardt:**

Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Mitglieder des Bundesrates! Ich möchte am Beginn meiner Ausführungen einmal einen kurzen Überblick zum Thema Asfinag geben, weil ich schon ein paar Fakten über die Bedeutung dieses Unternehmens mit Ihnen teilen möchte. Als Verkehrsminister ist man eben für das gesamte Netz im hochrangigen Bereich verantwortlich, und ich möchte das anhand von ein paar Zahlen, Daten und Fakten untermauern.

Wir reden bei der Asfinag von einem Unternehmen, das für mehr als 2 300 Kilometer hochrangiges Straßennetz verantwortlich ist. Wir haben, als seinerzeit die Asfinag gegründet wurde, das Prinzip der flächendeckenden Maut eingeführt und sind bis jetzt damit sehr gut gefahren. Wir investieren 700 Millionen Euro pro Jahr in Neubau, in Sicherheit, in Tunnelausbau. Wir investieren 500 Millionen Euro pro Jahr in die Modernisierung, in die Erhaltung des Straßennetzes, und durch die Pkw-Maut haben wir zum Beispiel mehr als 500 Millionen Euro an Einnahmen. Wir haben da ein System aufgesetzt, das außerhalb des maastrichtrelevanten Staatsdefizits gut funktioniert. Das ist ein Erfolgsmodell, um das uns viele Länder beneiden.

Wir schauen oft auf den nördlichen großen Nachbarn; es waren auch schon Delegationen hier, um zu schauen, wie so ein Finanzierungssystem funktioniert. Wer die jüngsten politischen Entwicklungen in Deutschland verfolgt hat, hat auch gesehen, dass die Deutschen ihre Modellideen im Bereich der Straßenfinanzierung nicht durchgebracht haben, jetzt wieder zurück an den Start gegangen sind und mit Neid auf das funktionierende System in Österreich blicken.

Natürlich gibt es auf der anderen Seite Herausforderungen, etwa in Salzburg oder Kufstein, die uns schon lange bekannt sind, betreffend die man seit Jahren versucht, im Dialog mit den Ländern Lösungen zu finden und gerade in Zeiten, in denen das Verkehrsaufkommen extrem intensiv ist – Stichwort Ferienreisezeit –, Lösungen zu finden. Das war auch der Grund, warum wir aufgefordert wurden, diesen Mautbericht zu verfassen und Vorschläge zu präsentieren, die auf der einen Seite zu einer Entlastung der betroffenen Regionen führen, auf der anderen Seite aber die Grundprinzipien, auf denen die Asfinag aufgebaut ist, nicht gefährden. Ausgehend davon sind nun einmal priorisiert unsere Vorschläge gekommen, haben wir eher die Richtung empfohlen, für das niederrangige Straßennetz Maßnahmen zu setzen – Option Fahrverbote, Vignettenpflicht, Kontrolle durch die Asfinag, damit keine Einnahmenverluste.

Theoretisch hätte das sogar Einnahmenezuwachs für die Länder bedeuten können. Die Asfinag-Kontrollorgane hätten diese Regionen mitkontrolliert.

Ich glaube, das wäre für alle die beste Variante gewesen. Allein, die Entscheidungen sind in eine andere Richtung gegangen. Das nehmen wir selbstverständlich zur Kenntnis, aber ich glaube, es ist trotzdem meine Verantwortung, auf das Risiko in diesem Zusammenhang hinzuweisen. Ich persönlich glaube, dass befristete Ausnahmen mit einer parallelen Evaluierung eine Richtung gewesen wären, wie man da einen Ausgleich hätte finden können, wie man auch die Effekte hätte erzielen können.

Es gibt gerade in Salzburg und im Raum Kufstein verstärkte Grenzkontrollen, die unbestrittenermaßen auch zu Ausweichverkehren führen, und wir wissen, dass die Grenzkontrollen tendenziell eher verstärkt durchgeführt werden. Auch in der Zukunft ist nicht damit zu rechnen, dass sich die Situation hinsichtlich Grenzkontrollen zum Besseren verändern wird. Wir alle wissen, dass das Thema illegale Migration tendenziell wieder relevanter werden wird, und damit werden auch die Grenzkontrollen weiter verstärkt durchgeführt werden. Die Evaluierung werden wir aber natürlich auf jeden Fall durchführen. Wir werden gemeinsam mit den Ämtern der Landesregierungen und mit der Asfinag Kriterien definieren, um gemeinsam diese Evaluierung durchzuführen.

Diese Verordnungsermächtigung ist etwas, was man sich als Verkehrsminister nicht wirklich wünschen kann. Die Konsequenzen so einer Verordnungsermächtigung wurden im Zuge der Diskussion schon beschrieben. In der Vergangenheit hat es schon Vorschläge gegeben, es wurden Ideen für Ausnahmen im Ausmaß von 15 Prozent des Asfinag-Netzes generiert. Das heißt, man kann nur empfehlen, einen sehr restriktiven Kriterienkatalog zu vereinbaren, sonst wird der Druck aus verschiedenen Regionen, weitere Ausnahmen zu generieren, massiv zunehmen.

Was kann das bedeuten? – Neben den Einnahmenverlusten bedeutet das einen sehr starken Eingriff des Staates in das System der Finanzierung. Im Bereich der Beurteilung: Ist das maastrichtrelevant, ja oder nein?, kann so etwas auch zu Diskussionen führen, die wir uns, glaube ich, alle nicht wünschen sollten.

Das heißt, von meiner Seite, zusammengefasst: Selbstverständlich werden die Expertinnen und Experten aus unserem Haus diese Evaluierung durchführen. Wir werden Kriterienkataloge erstellen und werden im Dialog mit den Bundesländern nach Möglichkeiten suchen, im Interesse der Bevölkerung, aber auch im Interesse des Gesamtsystems und unter Gewährleistung des Funktionierens der Asfinag und um damit auch

gewährleisten zu können, dass das hochrangige Straßennetz im internationalen Vergleich weiterhin wettbewerbsfähig bleibt, Lösungen zu finden. *(Allgemeiner Beifall.)*

11.07

**Vizepräsident Hubert Koller, MA:** Danke, Herr Bundesminister.

Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Dr. Peter Raggl. Ich erteile ihm dieses.