

11.48

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore Gewessler, BA: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Werte Damen und Herren! Herzlichen Dank für die Diskussion zu diesen drei Tagesordnungspunkten. Sie haben heute schon sehr viel von mir gehört, deswegen werde ich mich sehr kurz fassen, möchte aber trotzdem zu den von mir eingebrachten Gesetzen Stellung nehmen.

Die Verkehrswende ist wahrscheinlich eine der größten Herausforderungen im Klimaschutz. Sie ist ein Marathon, und wir sind natürlich beziehungsweise wenig überraschend, weil vorhersehbar, noch nicht am Ziel. Dieser Marathon wird uns bis 2040 beschäftigen, aber wir setzen viele Schritte und einen Schritt nach dem anderen in die richtige Richtung, damit uns das gelingt. Ich habe es vorhin erwähnt, in der Emissionsbilanz 2022, im Nowcast 2022 sehen wir deutlich sinkende Emissionen auch im Verkehrsbereich, und das ist gut.

Heute setzen wir drei weitere Schritte im Verkehrsbereich in Richtung Verbesserung der Lebensqualität und Verbesserung des Klimaschutzes.

Das Erste ist die Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes. Zum faktischen Hintergrund ist ja schon viel gesagt worden beziehungsweise haben wir darüber in der Fragestunde diskutiert. Es erfolgt mit dieser Novelle eine Ökologisierung der Lkw-Maut. Erstmals können wir CO₂-Emissionen bei der Festlegung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen berücksichtigen. Das tun wir. Das ist auch ein wichtiger Schritt, denn damit zahlt sich der Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge künftig noch mehr aus.

Weil die Frage zur Höhe des CO₂-Preises von Kollegen Schachner, glaube ich, von der SPÖ vorhin - - (*Bundesrätin **Schumann**: Nein, der heißt nicht Schachner!*) - Bitte? (*Bundesrat **Schreuder**: Schmid!*) - Entschuldigung, Schmid. (*Bundesrätin **Schumann**: Der Schachner ist auch wichtig! - Zwischenruf des Bundesrates **Schachner**. - Heiterkeit und neuerlicher Zwischenruf des Bundesrates **Schreuder**.*) - Entschuldigung. Weil es vom Kollegen Schmid vorhin angesprochen wurde, weil Sie ja gefragt haben, welcher CO₂-Preis konkret angelegt wird: Wir haben keine

Standardwerte genommen, sondern haben das vom UBA faktisch berechnen lassen, um den Rahmen bestmöglich auszuschöpfen. Es gibt 2024 einen dafür anzulegenden CO₂-Preis von 163 Euro, in den Folgejahren werden noch zusätzliche Aufschläge verrechnet. Dieser CO₂-Preis wird aber stufenweise angelastet – (*in Richtung Bundesrat Schmid*) das ist das, worauf Sie sich beziehen –: Wir sind im ersten Jahr bei einer 30-prozentigen Anlastung, dann bei einer 50- und zum Schluss bei einer 70-prozentigen Anlastung in diesem dreijährigen Anstiegspfad.

Das heißt, die Lkw-Maut steigt auf allen Strecken im Bundesgebiet um 7,4 Prozent. Am Brenner ist es prozentuell weniger, weil die Ausgangsbasis am Brenner höher als im restlichen Bundesgebiet ist, das heißt, da sind es 5,7 Prozent. Wie der Kollege der FPÖ vorhin ausgeführt hat, sind wir damit aber immer noch deutlich über dem Niveau in Deutschland, und wir beide (*in Richtung Bundesrat Schmid*) wissen: Der zentrale Steuerungsfaktor für eine Verlagerung weg vom Brenner auf andere Strecken ist der Korridor. Wir sind in Österreich im Vergleich zu den Nachbarländern bei Weitem auf dem höchsten Stand. Insofern ist es super, dass Deutschland nachzieht – noch immer deutlich unter unserem Niveau –, und jetzt muss Italien bei der Maut auch etwas tun, denn nur wenn auf der Gesamtstrecke des Korridors der Unterschied zur Schweiz geringer wird, dann werden wir auch wieder die Umwegverkehre und die Mehrverkehre, die es am Brenner derzeit gibt, also die, die den Brenner nicht als kürzesten Weg, sondern wirklich als Umweg nutzen, wieder in Richtung der anderen Alpenquerungen verlagern können. Insofern kann ich Ihnen also zusagen: Für die Korridormaut und genau diesen Ansatz arbeiten wir auch auf europäischer Ebene sehr intensiv. – So viel zum Bundesstraßen-Mautgesetz.

Ich habe vorhin schon erwähnt: Die erzielten Einnahmen können künftig für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs eingesetzt werden.

Zweiter Punkt: das ASFINAG-Gesetz, die sogenannte Lebensverbesserungsabgabe, mit der wir nun mehr Mittel für die Verbesserung der Umweltsituation insbesondere in den betroffenen Autobahngemeinden zur Verfügung stellen. Da geht es um Lärmschutz, um Emissionsschutz, auch um

Fragen der Verkehrssicherheit. Gerade in Tirol, gerade am Brennerkorridor wird es noch einmal einen deutlichen Boost geben. Wir haben mit der Dienstanweisung Lärmschutz schon einen deutlichen Schritt zu mehr Lärmschutz und höherer Mitfinanzierung durch die Asfinag gerade in Tirol, gerade am Brennerkorridor ermöglicht. Mit der Erhöhung der Lebensverbesserungsabgabe macht das Gesetz jetzt noch einmal einen deutlichen Schritt. Das heißt, die Mittel für die betreffenden Gemeinden steigen deutlich.

Das Dritte ist das Bundesstraßengesetz mit dem Ausbau der Fotovoltaik in unmittelbarer Nähe zur Fahrbahn als Bestandteil der Bundesstraße. Ich halte das für eine sehr simple und sehr wirkungsvolle Maßnahme, um den Fotovoltaikausbau und das Sofortprogramm Erneuerbare Energie in der Mobilität bei der Asfinag auch mit zusätzlichem Leben zu erfüllen.

Deswegen freue ich mich – ich hoffe natürlich bei allen drei Gesetzen, aber bei jedem einzelnen – über Ihre Zustimmung, um weitere wichtige Schritte für die Klimaneutralität in unserem Land umzusetzen. – Herzlichen Dank. *(Beifall bei den Grünen und bei Bundesrät:innen der ÖVP.)*

11.54

Vizepräsidentin Margit Göll: Vielen Dank, Frau Ministerin.

Weiters zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Christoph Stillebacher. – Bitte.
(Ruf bei der SPÖ: Noch ein Tiroler!)