

11.54

**Bundesrat Christoph Stillebacher** (ÖVP, Tirol): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Frau Ministerin! Hoher Bundesrat! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Werte Besucherinnen und Besucher hier im Saal! Erlauben Sie mir als letztem Redner zu den Tagesordnungspunkten 1 bis 3 betreffend die Änderungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes, des ASFINAG-Gesetzes und des Bundesstraßengesetzes und als betroffenen Tiroler in den folgenden Minuten den Fokus auf die für Tirol relevanten Aspekte der Novellen zu richten und das eine oder andere Argument hier auch noch nochmals zu wiederholen.

Ich bin zweifach von der Gesetzesänderung betroffen: einmal aktiv als ein in der Region wohnhafter Bürger und zweitens passiv, weil ich als Tiroler Politiker ständig mit den Sorgen der Menschen in den vom Verkehr sehr betroffenen Gemeinden konfrontiert werde. Die Region Arlberg im Tiroler Oberland und das Wipptal mit der Brenner-Autobahn betrifft diese Novelle nämlich ganz besonders. Ich bin insofern glücklich und zufrieden, als diese Novelle Verbesserungen für die betroffenen Gemeinden dieser Region bringen werden.

Zum Ersten: Mit der Novelle des ASFINAG-Gesetzes wird erreicht, dass sich die Gemeindeanteile an den Sondermauteinnahmen verdreifachen. Grund dafür ist, dass sich die Lebensverbesserungsabgabe der Asfinag gemäß Novelle von 1 auf 3 Prozent erhöht. Und wenn sich Budgetmittel verdreifachen, dann ist das eine ordentliche Steigerung und keine Kosmetik. *(Beifall bei der ÖVP und bei Bundesrät:innen der Grünen.)*

Was heißt das in der Praxis? – Die betroffenen Gemeinden bekommen nun deutlich mehr Geld aus den Sondermauteinnahmen. Dieses Geld ist zweckgebunden und wird für Umwelt-, Lärm- und Gesundheitsschutz eingesetzt. Über 20 Gemeinden an der Sondermautstrecke sind betroffen, und mit diesem Geld kann man einiges umsetzen. Wir sprechen österreichweit von rund 8 Millionen Euro zusätzlich, davon fließt ungefähr die Hälfte nach Tirol. Für die Arlbergregion zum Beispiel sind das rund 500 000 Euro pro Jahr mehr für lebensverbessernde Maßnahmen in den betroffenen Gemeinden. Für das

Wipptal sind es rund 6 Millionen Euro pro Jahr, bisher waren es rund 2 Millionen Euro. Das ist also ein deutlicher Budgetgewinn für Projekte zur Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung.

Die betroffenen Anrainerinnen und Anrainer werden die zusätzlichen Geldmittel direkt und unmittelbar spüren. Verstehen Sie bitte, dass ich diesen Aspekt der vorliegenden Novelle als großen Erfolg erachte! (*Zwischenruf des Bundesrates Steiner.*) – Kannst ja du, lieber Christoph! (*Heiterkeit des Redners sowie Heiterkeit und Beifall bei Bundesrät:innen der ÖVP.*) Es hindert dich ja nichts (*neuerlicher Zwischenruf des Bundesrates Steiner*), aber danke schön.

Zum Zweiten, zur Lkw-Maut und der Umsetzung der EU-Wegekostenrichtlinie: Die EU-Wegekostenrichtlinie gibt uns erstmals die Möglichkeit, die Maut um eine CO<sub>2</sub>-Komponente zu erweitern. Grundsätzlich ist der CO<sub>2</sub>-Anteil ein wichtiger Baustein zur Ökologisierung und zu mehr Kostenwahrheit. Den CO<sub>2</sub>-Anteil muss man allerdings von zwei Seiten betrachten: primär wie erwähnt aus Sicht der Ökologisierung, aber zusätzlich bitte auch mit Blick auf die aktuelle Teuerungswelle und die für uns Politikerinnen und Politiker damit verbundene Aufgabe, Maßnahmen gegen die Teuerung vorzunehmen.

Wir setzen die CO<sub>2</sub>-Besteuerung um, sodass es eine Erhöhung der Lkw-Maut geben wird, das alles aber nicht von null auf hundert, sondern in drei Stufen, sodass sich die Erhöhungen für den Transport einschleifen. Aus meiner Sicht haben wir da einen praxistauglichen und pragmatischen Mittelweg gefunden. Natürlich kann man kritisieren, dass wir das Potenzial des CO<sub>2</sub>-Anteils nicht ganz ausgeschöpft haben, wichtig ist aber, dass wir ihn einheben werden, denn gemäß EU-Recht müssen wir es nicht.

Es darf auch nicht vergessen werden, dass die Lkw-Maut in Österreich deutlich höher als in Deutschland und Italien ist. Die Verlagerung des Umwegverkehrs durch Tirol – viele Lkw nehmen eben lieber die längere Strecke über den Brenner in Kauf, als die höhere Maut in der Schweiz zu berappen – können wir über die Maut nur dann schaffen, wenn Deutschland und Italien mitziehen. So gibt es eben diesen Kompromiss, im Sinne der Ökologisierung, der

Kostenwahrheit eine deutliche Erhöhung der Lkw-Maut vorzunehmen, aber auch sinnvolle Begrenzungen einzuziehen, weil eine noch stärkere Erhöhung unsere Unternehmen belasten würde. Die derzeitige Lösung heißt ja nicht, dass man nicht in absehbarer Zukunft das gesamte Potenzial ausschöpft.

In die Kategorie von Maßnahmen, die Teuerung für Bürgerinnen und Bürger so gut es geht zu begrenzen, fällt auch die Maßnahme, den Preis der Autobahnvignette nicht zu erhöhen. An dieser Stelle ein Dankeschön, weil das über fünf Millionen Autofahrerinnen und Autofahrern hilft. Das ist ein kleiner, aber wichtiger Entlastungsschritt für die Menschen in unserem Land. *(Beifall bei der ÖVP und bei Bundesrät:innen der Grünen.)*

Zuletzt noch zur geplanten Novelle des Bundesstraßengesetzes: Diese Novelle sieht vor, dass Fotovoltaikanlagen, die sich in unmittelbarer Nähe zur Fahrbahn befinden, künftig als Bestandteil der Bundesstraße definiert werden. Viele dieser Flächen eignen sich ideal für Fotovoltaikanlagen. In der Praxis bedeutet diese Gesetzesänderung die Möglichkeit, geplante Fotovoltaikprojekte schneller umsetzen zu können. Der Verfahrensprozess wird durch die geplanten Änderungen merklich beschleunigt, das ist ein wichtiger Beitrag zur Energiewende.

Abschließend darf ich sagen, dass ich alle diese Gesetzesnovellen als wirklich sinnvoll und nutzbringend erachte, und bitte deshalb um Ihre Zustimmung. – Danke vielmals. *(Beifall bei ÖVP und Grünen.)*

12.00

**Vizepräsidentin Margit Göll:** Weitere Wortmeldungen dazu liegen nicht vor.

Wünscht noch jemand das Wort? – Bitte, Herr Bundesrat Leinfellner.