

9.54

Bundesrätin Claudia Hauschildt-Buschberger (Grüne, Oberösterreich):

Herzlichen Dank, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Landeshauptmann! Sehr geehrter Herr Minister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher hier im Saal und auch zu Hause vor den Bildschirmen! Ich habe gedacht, die Debatte rund um den Föderalismus führen wir eher beim Stabilitätspakt, aber ich möchte schon ein paar Worte dazu sagen: In einem Staat, der föderal organisiert ist – und wir haben die Vorteile schon gehört; mein Lieblingsbeispiel ist immer die Lawinenverbauung, die in Wien wirklich nichts verloren hat, sage ich einmal (*Bundesrat **Tiefnig** [ÖVP/OÖ]: Die Schuldenlawine!*) –, muss man schon erwähnen, dass Reformen in einem Gremium, das bald die 1 000. Sitzung feiert – denn wir tagen ja durchgehend sozusagen –, natürlich zu diskutieren sind. Das ist ja ganz logisch und es wird ja auch daran gearbeitet. Du, Herr Präsident, beschäftigst dich jetzt auch mit der Geschäftsordnung und so weiter, und wir Grünen haben auch einige Vorschläge, die dieses Gremium betreffen. Grundsätzlich muss sich aber ein föderal organisierter Staat wie Österreich nicht nur einen Bundesrat leisten, sondern er braucht ihn – und dafür stehen wir ganz klar. (*Beifall bei Grünen, ÖVP, SPÖ und FPÖ.*)

Ja, und weil wir keine Tiroler Bundesrätin haben – vielleicht gibt es einen kleinen Tausch oder so, wir kriegen eine Bundesrätin in Tirol; aber egal (*allgemeine Heiterkeit – Zwischenruf des Bundesrates **Tiefnig** [ÖVP/OÖ] – Bundesrat **Himmer** [ÖVP/W]: Du warst sicher schon einmal in Tirol!*) –, habe ich jetzt ein bisschen die Aufgabe übernommen, einen Tiroler Aspekt zu beleuchten. Ich habe mir überlegt, was mich eigentlich mit Tirol verbindet, und dann ist mir eingefallen – ich traue es mich fast gar nicht zu sagen –: Es ist bald 50 Jahre her, dass ich das erste Mal mit einer Jugendgruppe mit dem Bus nach

Tirol gefahren bin. Und diese Erinnerung habe ich noch, die habe ich tatsächlich noch. Wir sind damals mit dem Bus über den Fernpass gefahren und das war ein absolutes Abenteuer: diese beeindruckende Bergwelt, die Seen, die Wälder und eben diese Straße, die sich durch die Alpen schlängelt.

Tirol war damals – und es ist es heute noch – ein wirklich wunderschönes Land. Tirol lebt eben von dieser einzigartigen Landschaft, von seinen Bergen, von seinen Tälern, und vom Tourismus, der genau aus diesem Grund – wie ich gerade schon beschrieben habe – jedes Jahr – man kann schon sagen – Millionen von Menschen anzieht. Aber, und es ist mir heute ganz wichtig, darüber zu reden: Tirol ist gleichzeitig auch eines der Bundesländer, die tatsächlich durch den Transitverkehr am stärksten in Europa belastet sind und auch darunter leiden. Das ist nicht nur eine Infrastrukturfrage, es ist tatsächlich eine Frage von Lebensqualität, von Gesundheit und auch von Naturschutz, weil die Abgase, der Staub viele Tiroler Täler massiv belasten, und tatsächlich entsteht ein großer Teil der Treibhausgasemissionen eben im Verkehrssektor.

Wer in Tirol lebt – ich tue es nicht – oder die Medien verfolgt, weiß, dass der Transitverkehr keine abstrakte politische Diskussion, sondern tägliche Realität ist, deshalb ist Verkehrspolitik in Tirol auch immer Umweltpolitik.

Es lohnt sich, an dieser Stelle auch daran zu erinnern, was möglich ist, wenn Politik mutig gestaltet. Die Tiroler Grünen waren ein Teil der Tiroler Landesregierung und dort wurde tatsächlich eine Offensive für nachhaltige Mobilität gestartet: Öffentlicher Verkehr wurde deutlich attraktiver gemacht, Jahreskarten wurden massiv vergünstigt und immer mehr Menschen sind auf Bus und Bahn umgestiegen. Wenn wir uns heute die Entwicklung der Spritpreise anschauen: Es ist vielleicht ein bisschen kontraproduktiv gewesen, die Preise aller Jahreskarten und sonstigen Sachen für den öffentlichen Verkehr

zu erhöhen. *(Beifall bei den Grünen.)* Denn es zeigt sich ja: Wenn man leistbare, attraktive Alternativen schafft, dann werden sie auch genutzt.

Um noch einmal auf den Transitverkehr zurückzukommen: Dieser steht weiter vor enormen Herausforderungen. Um ein paar Zahlen zu nennen: Der Brenner ist mit rund 2,4 Millionen Lkws pro Jahr eben der meistbefahrene Alpenpass Europas und leider werden dort 75 Prozent der Güter auf der Straße transportiert und nur ein Viertel auf der Schiene. *(Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ]: Ja, daran sind auch die Grünen schuld!)* Während der Transitverkehr über den Brenner deutlich zunimmt, geht er in der Schweiz – auch die wurde in einem anderen Zusammenhang heute schon einmal als Beispiel bemüht – deutlich zurück, also kann der Unterschied nicht die Geografie sein. Der Unterschied ist tatsächlich die politische Konsequenz.

Tirol hat Maßnahmen eingeführt, um die Bevölkerung zu schützen: Nachtfahrverbote, sektorale Fahrverbote oder Blockabfertigungen. Diese Maßnahmen sind notwendig und sie werden von vielen Menschen vor Ort unterstützt, doch gleichzeitig – und das wissen wir auch – stehen sie immer wieder unter europarechtlichem Druck. Der Europäische Gerichtshof prüft dabei immer genau, ob es sogenannte gelindere Mittel gibt. Da liegt derzeit ein großes Problem, denn wenn Österreich selbst die Möglichkeiten nicht ausschöpft, zum Beispiel bei der Pkw-Maut oder – mein Lieblingsthema – dem steuerlichen Dieselprivileg, dann schwächen wir unsere eigene Argumentation, oder anders gesagt: Wir verteidigen Schutzmaßnahmen vor Gericht, aber gleichzeitig lassen wir jene Instrumente, die den Transitverkehr tatsächlich reduzieren könnten, ungenutzt. *(Beifall bei den Grünen.)*

Der Tiroler Grünen-Landessprecher Gebi Mair hat deshalb sehr deutlich gewarnt – und das ist jetzt an den Bund gerichtet –: Wenn die Bundesregierung nicht handelt, dann ersticken wir im Transit-Supergau, denn der Brenner bleibt

eine der billigsten Transitstrecken durch Europa. Das führt mitunter zu absurden Situationen: Lkws nehmen einen Umweg von 60 Kilometern in Kauf, nur um durch Tirol zu fahren, weil es sich eben finanziell lohnt. *(Zwischenruf des Bundesrates **Himmer** [ÖVP/W].)* Daraus kann man schließen: Wenn Lastwagen Umwege fahren, um durch Tirol zu kommen, dann ist der Transit nicht zu stark reguliert, er ist einfach zu billig.

Die Rechnung für diese ganze Sache zahlen die Menschen in den Tälern: mit Lärm, mit Abgasen und mit Verkehrsbelastung. Kollegin Partl hat eben auch schon diese Thematik und die Problematik ausgeführt, aber wie leider immer bei der FPÖ werden die Probleme sehr populistisch aufgezeigt, aber ich vermisste immer die Lösungen. Ich habe ihr bei der Rede bis zum Ende zugehört, Lösungen habe ich keine gehört.

Wir Grüne stehen dafür, in der Diskussion auch Lösungen zu bieten, und deshalb kommt von uns die Lösung: Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr, und dazu gehört auch, endlich das Dieselpriileg abzuschaffen. Zweitens: die konsequente Verlagerung auf die Schiene. Mit dem Brennerbasistunnel, das ist richtig, entsteht derzeit eines der größten Infrastrukturprojekte Europas, aber eines muss klar sein: Ein Tunnel allein verlagert noch keinen einzigen Lkw auf die Schiene. Dazu müssen wir die politischen Rahmenbedingungen schaffen, die diese Verlagerung wirklich ermöglichen. Und drittens braucht es eine europäische Zusammenarbeit entlang des ganzen Brennerkorridors, von Deutschland über Österreich bis nach Italien. Der Transitverkehr ist ein europäisches Problem und er braucht europäische Lösungen. *(Beifall bei den Grünen, bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP sowie des Bundesrates **Mertel** [SPÖ/Ktn].)*

Gleichzeitig müssen wir darauf achten – und das ist auch wichtig und wesentlich –, dass die Infrastrukturpolitik die Menschen vor Ort mitnimmt. Ich

möchte ein weiteres Beispiel anführen, und zwar die Diskussion rund um den Fernpass: Für viele Menschen in der Region Reutte ist diese Straße nämlich nicht nur eine Transitroute, sie ist für sie eine zentrale Verbindung innerhalb Österreichs, und gerade deshalb ist es wichtig, dass große Infrastrukturprojekte transparent diskutiert werden und die Bevölkerung mit eingebunden wird. Verkehrspolitik funktioniert nur dann, wenn sie Akzeptanz vor Ort hat, und am Ende geht es um eine ganz grundlegende Frage: Wollen wir die Alpen tatsächlich immer stärker zu einem Verkehrskorridor durch Europa machen oder wollen wir sie als Lebensraum erhalten?

Für mich ist die Antwort klar: Die Alpen sind nicht nur eine Transitstrecke, sie sind Heimat. Wer die Alpen schützt, schützt nicht nur eine Landschaft, sondern die Lebensqualität der Menschen, die vor Ort leben. – Danke. *(Beifall bei den Grünen und bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP.)*

10.04

Präsident Markus Stotter, BA: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Bundesrätin Julia Deutsch. Ich erteile ihr dieses.