

22.57

Bundesrat Michael Bernard (FPÖ, Niederösterreich): Heute das letzte Mal. – Sehr geehrte Frau Präsident! Herr Minister! Kollegen im Bundesrat! Sehr geehrte Damen und Herren vor den Bildschirmen! Bei diesem Tagesordnungspunkt geht es um die Änderung des Bundesstraßengesetzes. Vorgesehen sind da neue Bestimmungen zum schnelleren flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (*Unruhe im Saal – Präsidentin Schwarz-Fuchs gibt das Glockenzeichen*) sowie zu bestehenden Konkurrenzklauseln bei Rastanlagen und Tankstellen.

Auch bei dieser Gesetzesmaterie beweist leider diese Verliererampel Schwarz-Rot-Pink die Unfähigkeit, Materien – Gesetze – praxisgerecht, zukunftsorientiert, gepaart mit Bürokratieabbau umzusetzen. Wir Freiheitliche haben schon im Ausschuss im Nationalrat einen Vorschlag zur Verfahrensbeschleunigung eingebracht. Es wird immer behauptet, die FPÖ bringt keine Lösungen ein – wir haben ihn eingebracht. Unser eingebrachter Vorschlag sieht eine Verfahrensvollkonzentration vor, das heißt sämtliche Genehmigungs- und Bewilligungsverfahren bei einer einzigen Behörde gebündelt und nicht wie derzeit parallel auf unterschiedlichsten Landes- und Bundesebenen. Das wäre gelebte Entbürokratisierung, würde man es tatsächlich ernst nehmen.

Wie wurde im Nationalratsausschuss über den Antrag abgestimmt? – Die Fraktionen der drei Regierungsparteien haben anscheinend vergessen, dass sie genau so ein Vorhaben in ihrem eigenen Regierungsprogramm stehen haben.

Typisch für diese Bundesregierung: Wenn schon etwas Positives im Regierungsprogramm steht, ja nicht umsetzen! (*Beifall bei der FPÖ.*)

Diese Bundesregierung hat sich entschieden, in bestehende Verträge einzugreifen – das ist für uns Freiheitliche nicht tragbar. Die Antwort des Experten im Verkehrsausschuss auf meine Frage, wie viele E-Ladestationen für schwere Lkw es gibt – denn da gibt es ja jetzt diese Regelung, dass im Durchschnitt für schwere Lkw alle 40 Kilometer und für Pkw und leichte Lkw alle 25 Kilometer ein Rastplatz mit Ladestationen sein muss –: Da habe ich die Antwort bekommen, dass es für die schweren Lkws vier Ladestationen und für Pkw und leichte Anhänger alle 25 Kilometer zwölf geben soll.

Ich sage einmal von meiner Seite aus als ein Mensch, der sehr viel im Verkehr unterwegs ist, dass sich das hinten und vorne nicht rechnet. Auf der einen Seite ist es so, dass so ein durchschnittlicher Schwerlast-Lkw 285 Kilometer, 280 Kilometer Reichweite hat und bis zu 6 Stunden braucht, bis er aufgeladen ist. Wenn ich da vier ganze Ladestationen auf der Autobahn habe – und ich stelle mir jetzt diese ganzen Rastplätze vor; Herr Minister, Sie wissen sicher schon, wie viele Lkw auf so einem Rastplatz stehen –, die 5, 6 Stunden besetzt sind, damit die überhaupt weiterkommen: Dieses Modell geht nicht auf. Es ist ja auch so, dass das alles nicht praxisgerecht ist: auf der einen Seite unzureichend, auf der anderen Seite ist ja die Errichtung von Ladestationen, wenn ich irgendwo im Flachland bin und links und rechts keine Probleme habe und dann dementsprechende Leitungen hinmache, vielleicht irgendwie finanzierbar oder wirtschaftlich. Wenn ich aber an Tirol, Vorarlberg und so weiter denke, wo ich ins Bergland komme und alle 25 Kilometer oder alle 40 Kilometer die Lkw mit Strom laden muss – das ist ja nicht das Verlängerungskabel von der Steckdose,

sondern das sind andere Querschnitte und andere Transformatoren, die man braucht, damit man dort überhaupt Lkw anstecken kann –, so sehe ich das als wirtschaftlich nicht umsetzbar; und das sehen andere auch so. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Außerdem ist vorgesehen, dass bei neu errichteten Ladepunkten nach Möglichkeit – so steht es ja auch in dieser neuen Verordnung drin – Sanitäreanlagen, Getränke und Snackautomaten sowie Aufenthaltsbereiche geschaffen werden, sodass die Fernfahrer, wenn sie dort stehen und für 5, 6 Stunden laden, zumindest duschen können oder was auch immer, etwas konsumieren können. Dazu sollen ja – das ist unser zweiter Kritikpunkt – die bestehenden Konkurrenzklauseln, die Schutzzonen bei Rastanlagen und Tankstellen neu geregelt werden. Soweit dies für die Erreichung der Ausbauziele erforderlich ist, sollen Eingriffe in die Vertragsrechte zulässig sein, wenn sie die Errichtung der Ladeinfrastruktur verhindern – so steht es da drinnen. Für die Betreiber – also jene, die jetzt dort sind und einen Platz hergeben müssen – gibt es unter bestimmten Voraussetzungen Ansprüche auf Schadensersatz, den sie bezahlt bekommen sollen. Diese werden sie dann wahrscheinlich irgendwie gerichtlich einfordern, das ist also eine Sache, die nichts damit zu tun hat, dass man irgendetwas schnell umsetzt.

Diese Maßnahmen – so ist meine Meinung – werden alle getroffen und teuer finanziert, weil diese Bundesregierung aufgrund ihrer gelebten Technologieblindheit und Einseitigkeit andere, billigere und umweltfreundliche Technologien kategorisch ausschließt. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Ich verstehe es bis heute nicht, Herr Minister – Sie haben ja auch letztes Mal schon gesagt, Wasserstoff ist auch eine Technik, die Zukunft hat –: Bevor ich

hergehe und diesen ganzen teuren Apparat aufbaue, von dem ich sowieso weiß, dass das nicht geht, dass sich das hinten und vorn nicht ausgeht, erspare ich mir diese massiven Trafostationen, Leitungen dorthin und schaue doch lieber, dass ich in Wasserstoff gehe, mit dem die ganzen Unternehmer weniger Probleme haben. Mit Wasserstoffantrieb-Lkw gibt es keine 6 Stunden Wartezeit, da komme ich mit den normalen Parkplätzen aus, und auf der anderen Seite habe ich auch das Problem nicht, dass ich alles andere wieder zupflastere. Man braucht nach Ihrem System dort dann überall im Endeffekt 100 Ladestationen für Lkw. Das sind ja Mengen an Energie, die Sie da hintransportieren, die sich hinten und vorne nicht ausgehen.

Wie gesagt würde es mich freuen, wenn wir in diese Richtung eine Wasserstofftechnologieoffensive zusammenbringen und auf der anderen Seite auch betreffend die alternativen Kraftstoffe: Ich kann aus 10 000 Tonnen Altholz 2,1 Millionen Liter Diesel produzieren. Dann habe ich einen erneuerbaren Dieseltreibstoff, da kann ich auch den derzeit normalen Lkw anspeisen. Das wäre auch eine Lösung. Da kostet der Liter 56 Cent in der Produktion, in sieben Jahren ist die Anlage abgeschrieben. Das sind Sachen, die Zukunft haben, auch die Richtung Wasserstoff. Vergessen Sie die ganzen teuren Investitionen in Elektroladeinfrastruktur für Schwerlast-Lkw! – Das wird nicht funktionieren, das ist unnötiges Geld unserer Steuerzahler. *(Beifall bei der FPÖ.)*

23.05

Präsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Bundesrätin Bernadette Kerschler. – Bitte sehr.