
3901/J-BR/2021

Eingelangt am 15.07.2021

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

DRINGLICHE ANFRAGE

der Bundesräte Josef Ofner, Markus Leinfellner, Thomas Schererbauer, Michael Bernard

und weiterer Bundesräte

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

betreffend Türkis-Grünes Autofahrerbashing: Straßenbau-Stopp, exorbitante Steuererhöhungen, Abzocke bei Verkehrsstrafen

„Irgendwie on hold zu gehen und sagen, alles muss evaluiert werden, ist aus meiner Sicht nicht richtig und natürlich muss das Land Vorarlberg auftreten, wenn solche Strömungen oder solche Entscheidungen herbeigeführt würden.“

- Markus Wallner (ÖVP-Landeshauptmann von Vorarlberg), ZIB 2 am 7.7.2021

„Also das könnte natürlich auch bedeuten, zurück an den Start und das muss aus meiner Sicht absolut verhindert werden. Diese Projekte, die hier quasi zurzeit geprüft werden sollen, sind ja im Bundesstraßengesetz verankert. Das heißt, der Nationalrat hat ja schon beschlossen, dass diese Projekte geplant, finanziert und umgesetzt werden sollen.“

- Ludwig Schleritzko (ÖVP-Verkehrslandesrat in Niederösterreich), ZIB 2 am 7.7.2021

„Und dass man aus rein parteipolitischen und ideologischen Gründen ein Projekt, das über viele Jahre geprüft worden ist und zwar naturschutzrechtlich, wasserschutzrechtlich, nach allen Auflagen hin von vielen Expertinnen und Experten, das wird man gut begründen müssen. Also von daher behalten wir uns alle Maßnahmen vor, die sicherstellen, dass Vertrags und Bündnis da ja auch in Zukunft gewährleistet sind.“

- Michael Ludwig (SPÖ-Bürgermeister von Wien), ZIB 2 am 7.7.2021

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Bereits in der Sitzung des Budgetausschusses zur UG 41 am 11. November 2020 beantwortete die Bundesministerin eine Frage zum Status des „Bundesstraßen-Bauprogrammes“ dahingehend, dass sich dieses in Evaluierung befinde. Hinsichtlich des Zeitrahmens meinte sie, dass Qualität wichtiger sei, als eine oder zwei Wochen Verzögerung. Nachdem das Bauprogramm bis Ende Juni noch immer nicht vorgelegt wurde, erkundigte sich der Fragesteller in der Verkehrsausschusssitzung am 01. Juli 2021 ein weiteres Mal nach dessen Stand. Wiederum verwies die Bundesministerin darauf, dass dieses evaluiert werde. Während der Sitzung dieses Ausschusses wurde überraschend bekannt, dass defacto sämtliche Bundesstraßenprojekte per „Weisung“ der Frau Bundesminister an die ASFINAG gestoppt wurden. Eine Reaktion quer durch alle Parteien und Bundesländer ließ nicht lange auf sich warten und die Diskussion über die Vorgehensweise der Ministerin wird zusehends intensiver.

Betroffen vom Straßenbau-Stopp sind folgende Neubau-Projekte:

- S1-Lobau Querung
- SB-Marchfeld Schnellstraße
- S34-Traisental Schnellstraße
- Stadtstraße Aspern
- Ausbau der S10 in Oberösterreich
- S31 im Burgenland

Ebenfalls gestoppt wurden diese Verkehrssicherheits-Projekte:

- A22 Donauuferautobahn, Spurerweiterung bei Stockerau
- A2, Spurerweiterung Kottlingbrunn-Wöllersdorf-Wiener Neustadt
- S4 Sicherheitsausbau Wiener Neustadt-Mattersburg
- A4, Spurerweiterung Bruck/West-Neusiedl
- Sicherheitsausbau der Stadtautobahn A7
- Sicherheitsausbau der S4-Mattersburger Schnellstraße

Neben der fehlenden Entlastung der Bevölkerung von vermeidbarem Durchzugsverkehr, einer damit nicht eingetretenen Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger ergeben sich durch die Verzögerung der Projekte vor allem auch negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung mehrerer Projekte. Ein unselbständiger Entschließungsantrag der Abgeordneten Alois Stöger, diplômé, Kolleginnen und Kollegen betreffend keine Verzögerung in der Umsetzung der Autobahnen- und Schnellstraßenprojekte fand dennoch nur die Zustimmung von SPÖ und FPÖ. ÖVP, Grüne und NEOS lehnten die geforderte Zurücknahme des standortschädlichen Umsetzungsstopps ab.

Autofahrer-Abzocke durch exorbitante Steuererhöhungen

Mit der am 10. Dezember 2020 überfallsartig von ÖVP und Grüne beschlossenen Änderungen im Normverbrauchsabgabegesetz, werden Autofahrer beim Kauf eines verbrauchsstarken Fahrzeugs künftig eine höhere Normverbrauchsabgabe (NoVA) zahlen müssen. Auch bisherige Ausnahmen für Kastenwagen, Pick-ups und Kleintransporter sind seither gestrichen. Mit einer stufenweisen Erhöhung soll auch in Zukunft der Höchststeuersatz weiter sukzessive steigen.

Dadurch werden nach einer oe24-Recherrche beispielsweise betriebliche Fahrzeuge mit 1. Juli 2021 um bis zu 11.420 Euro teurer – und das mitten in der von der Bundesregierung verursachten größten Wirtschaftskrise der 2. Republik.

Mehrkosten

Um so viel werden Nfz teurer:

Ab 1. Juli werden Nutzfahrzeuge empfindlich teurer

Wer bis 1. Juli einen unwiderruflichen schriftlichen Kaufvertrag hat, zahlt keine NoVA.

Wien. Die Erhöhung der NoVA schlägt hohe Wellen. Einen regelrechten Tsunami allerdings löst die Einführung der Österreich-spezifischen Normverbrauchsabgabe für leichte Nutzfahrzeuge aus. Diese Maßnahme trifft vor allen Kleinunternehmer, die sich bei der Anschaffung ihrer Transporterflotte bis

her die NoVA ersparten. Damit ist Schluss. Ab 1. Juni kosten Transportfahrzeuge bis 3,5 Tonnen mit Lkw-Zulassung erheblich mehr (siehe Beispielliste rechts). Und es kommt noch schlimmer: Die NoVA steigt jährlich bis 2024.

Unternehmer mit unvollständigem Fuhrpark sollten bei einer geplanten Nfz-Neuanschaffung heuer unbedingt die folgenden Stichtage beachten:

Für die steuerliche Verschärfung gibt es eine Übergangsregelung: Wird für ein Fahrzeug ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag vor dem 1. Juni abgeschlossen UND erfolgt die Lieferung an den Kunden bis zum 31. Oktober 2021, kann die bis zum 30. Juni 2021 geltende Rechtslage angewendet werden. In so einem Fall besteht noch keine NoVA-Pflicht (ÖAMTC).

FIAT DUCATO L4H3W: + 6.209 EURO	VW CRAFTER PRITSCHKE, 140 PS 4MOTION: +11.420 EURO
BENZ SPRINTER 314 CDI, HD, LANG: + 11.200 EURO	RENAULT MASTER L2H2 DCI 135: + 4.247 EURO

Laut Kurier vom 7. Dezember 2020 kostet die NoVA-Änderung den Unternehmen sogar 1,18 Milliarden Euro:

Für Renate Scheichelbauer-Schuster, Obfrau der Bundessparte Gewerbe und Handwerk, ist das ein „Angriff auf die heimischen Klein- und Mittelbetriebe“.

Sie rechnet vor: Ein durchschnittlicher Kastenwagen, der in Österreich von Gewerbe- und Handwerksbetrieben genutzt wird, koste derzeit 29.900 Euro. Bis ins Jahr 2024 würde der Preis mit der geplanten NoVA-Änderung auf knapp 43.400 Euro steigen. „Das ist keine kleine Kostenbelastung mehr, sondern eine extreme“, sagt Scheichelbauer-Schuster.

Knapp 88.000 Fahrzeuge sind im Werksverkehr täglich im Einsatz. Multipliziert man die zusätzlichen Kosten der Steuer mit dieser Zahl, so entsteht eine Zusatzbelastung von 1,18 Milliarden Euro, so Scheichelbauer-Schuster.

(Quelle: <https://kurier.at/wirtschaft/nova-aenderung-waere-milliarden-belastung/401122302>)

Auch die Familien, die ebenfalls durch die verfehlte Corona-Politik der Bundesregierung schwer belastet werden, trifft die teilweise exorbitante Erhöhung der Nova massiv. So rechnete der ÖAMTC in einer Aussendung vom 21. November 2020 mit einer Verdoppelung der Steuer für Familienautos:

Die Normverbrauchsabgabe (NoVA) – die einmalig für Neufahrzeuge fällig ist – wird künftig Jahr für Jahr deutlich teurer. Was das für Familien bedeutet, zeigt sich am Beispiel eines VW Sharan Family 1,4 TSI (7 Sitze, 110 kW, 181 g CO₂/km, Nettopreis ca. 28.400 Euro):

Jahr	NoVA in Euro (gerundet)
2020	3.344
2021	3.628
2022	3.912
2023	4.966
2024	6.560

(Quelle: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20201121_OTS0053/oeamtc-weitere-nova-erhoehung-trifft-insbesondere-familien)

Bis zu 5.000 Euro bei 160 km/h auf der Autobahn

Mit dem am 8. Juli 2021 gegen die Stimmend der FPÖ beschlossenen sogenannten „Raserpaket“, das in Wirklichkeit ein Autofahrerabzock-Paket ist, werden zukünftig exorbitante Strafen eingehoben. Wer 30 km/h zu schnell unterwegs ist, wird 150 bis 5.000 Euro bezahlen müssen. Das ist mehr als doppelt so viel wie bisher! Bisher lag der – ohnedies schon hohe – Strafrahmen bei 70 bis 2.180 Euro.

Das bedeutet, wer im Ortgebiete in einer 30er-Zone – die Grünen wollen einen generellen 30er im Ortgebiet – 60 km/h fährt löhnt somit bis zu 5000 Euro – entspricht zwei Monatsgehälter (!). Selbiges droht bei 160 km/h auf der Autobahn. Ziel der Straferhöhung sind nicht die gewohnheitsmäßig Rasenden oder illegale Straßenrennen, sondern in erster Linie Personen, die zufällig einmal zu schnell unterwegs waren.

Klimaschutz – die neue Bevormundung

Bei einer direktdemokratischen Entscheidung haben die Bürger der Schweiz entschieden ein CO₂-Gesetz – vorgeblich zugunsten des Klimaschutzes, tatsächlich einhergehend mit eigentumsfeindlicher Umverteilung und Bevormundung der Bevölkerung – abgelehnt. Das Gesetz hätte nach Expertenmeinung finanzielle Mehrbelastungen und einen immensen Bürokratieschub zur Folge gehabt, ohne Wirkung auf das Klima zu entfalten. Durch die Ablehnung im Rahmen eines fakultativen Referendums trat es letztlich nicht in Kraft.

Auch in Österreich gibt es Bestrebungen der türkis-grünen Koalition, mit einem als „Klimaschutzgesetz“ betitelten Gesetz einen gesellschaftlichen Wandel zu forcieren. Im bekannt gewordenen Entwurf aus dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wird bereits in der Präambel des §1 fälschlich suggeriert, das Gesetz wäre geeignet eine Klimakrise tatsächlich zu lösen, um in Folge eine Reihe an Maßnahmen – deren Kosten die Konsumenten zu tragen haben – vorzustellen. Diese bedeuten mehr Bürokratie, mehr Verbote, mehr Vorschriften und neuen Steuern und Abgaben:

- **Klimaneutralität als Verfassungsbestimmung:** Um zukünftige demokratische Entscheidungsfindungen zu erschweren, soll ein technokratischer Grundsatz gelten.
- **Verbesserungsgebot als Verfassungsbestimmung:** Der politische Handlungsspielraum demokratischer Organe wird einseitig dahingehend beschnitten, dass nur Maßnahmen beschlossen werden können, die eine „Verbesserung“ für das Klima bedeuten.
- **Klimakabinett statt Föderalismus:** Anstelle des bestehenden Systems der Ministerzuständigkeiten sowie der Eigenverantwortlichkeit der Bundesländer wird ein utopisches „Klimakabinett“ zur Umgehung des Föderalismus und mit schwacher demokratischer Legitimation eingerichtet. Beschlüsse des Klimakabinetts hätte die Bundesregierung binnen drei Monaten umzusetzen.
- **Klimadialog mit NGOs statt Bürgern:** Nicht die österreichischen Bürgerinnen und Bürgern werden im bürokratischen Dialog nach ihrer Meinung zur NoVA-Erhöhung gefragt, sondern „eine zivilgesellschaftliche Repräsentanz“.
- **Regierung als Befehlsempfänger:** Der demokratisch nicht legitimierte Klimadialog soll Empfehlungen an das systemwidrige Klimakabinett richten.
- **Klimarat als Scheindemokratie:** Nicht der demokratisch legitimierte Nationalrat oder Bundesrat, sondern ein sogenannter „Klimarat“, angeblich bestehend aus per Los gewählten, in Österreich lebenden Personen – die Staatsbürgerschaft ist keine Voraussetzung –, soll „Empfehlungen für Klimaschutzmaßnahmen beschließen“.
- **Steuererhöhungsautomatismus statt menschlicher Entscheidungsfindung:** Nicht die gewählten Volksvertreter, sondern ein Automatismus soll bei einer errechneten Überschreitung von Emissionsgrenzwerten eine „zusätzliche Kohlenstoffbepreisung von fossilen Energieträgern“ zu Lasten der auf Kraftfahrzeuge und Ölheizungen angewiesenen Bevölkerung bewirken.
- **Parallelbudget statt Transparenz:** Außerhalb des Budgets soll ein Fonds – euphemistisch als „Zukunftsinvestitionsfonds“ bezeichnet – eingerichtet werden, um dem Klimakabinett ein Sonderbudget außerhalb der staatlichen Kontrollmechanismen einzurichten.

- **Klimacheck als Gesamtänderung der Bundesverfassung:** Alle Vorhaben des Bundes – das sind Rechtsvorschriften (z.B.: Gesetze, Verordnungen) und über- oder zwischenstaatliche Vereinbarungen – müssen als Vorbedingung klimaneutral und klimaresilient sein, was eine demokratiefeindliche Einschränkung des freien Mandats bedeutet.

Kolportiert wurde zudem, dass in einem der Entwürfe für das Klimaschutzgesetz vorgesehen war, dass sich private Autokäufer rechtfertigen müssen, wenn sie ab 2025 ein Verbrennungsmotor-Auto kaufen. Ebenfalls im Gespräch als auf der Agenda der Türkis-Grünen Regierungen stehend sind unter anderem weitere Autofahrer-Grauslichkeiten: Verringerung des Pendlerpauschales für Autofahrer, flächendeckende Maut, Erhöhung der Benzinpreise, 100 km/h auf der Autobahn, 80 km/h auf der Landstraße und 30 km/h im Ortsgebiet.

Grüner Strom und triste Landschaften

Die erwartbare Fortsetzung der Benachteiligung des Verbrennungsmotors könnte zu einer gesteigerten Nachfrage nach batteriebetriebenen Fahrzeugen führen. Die dafür benötigte Energie wird auch in Österreich Anpassungen erfordern. Österreich ist aber ein dicht besiedeltes Land, weshalb es nicht verwunderlich ist, dass auch große Teile des Landes bereits bebaut sind. Die verbliebene Natur und insbesondere die heimischen Almen dürfen nunmehr nicht zum günstigen Bauplatz für Windräder werden. Es gilt die einzigartige heimische Naturlandschaft mit ihrer außerordentlichen Tier- und Pflanzenwelt für nachfolgende Generationen zu schützen.

Wenn die Natur Windkraftanlagen und Zweitwohnsitzprojekten weichen muss, dann werden gleichzeitig Tiere und Pflanzen aus ihrem natürlichen Lebensraum verdrängt – das Ökosystem wird zerstört. Dass Österreich bereits heute klimapolitisch im internationalen Vergleich ein Vorbild ist, wird insgesamt schlichtweg außer Acht gelassen.

Daher stellen die unterzeichneten Bundesräte gemäß §61(3) GO-BR an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage

1. Wurde ein „Bundesstraßen-Bauprogramm“ überhaupt ausgearbeitet?
 - a. Wenn ja, ab wann?
 - b. Wenn ja, seit wann liegt dieses vor?
 - c. Wenn ja, warum wurde es dem Parlament und der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht?

- d. Wenn ja, was sind die genauen Inhalte dieses Bauprogramms?
 - e. Falls es noch nicht ausgearbeitet wurde, wann wird dieses Programm fertiggestellt sein und auf welcher Grundlage führt die ASFINAG Bau-tätigkeiten durch?
 - f. Falls die Ausarbeitung noch nicht fertiggestellt wurde, auf welcher Basis trafen Sie die zeitliche Einschätzung am 11. November 2020?
2. Welche Aus- und Neubaumaßnahmen werden gerade durchgeführt?
 - a. Welchen Projektstatus weisen diese jeweils auf?
 - b. Für wann ist jeweils die Fertigstellung geplant?
 3. Welche Aus- und Neubaumaßnahmen sind derzeit in Planung?
 - a. Welchen Projektstatus weisen diese jeweils auf?
 - b. Für ist jeweils Baubeginn und Fertigstellung geplant?
 4. Aus welchen Gründen haben Sie einen Baustopp für zahlreiche Straßen-bauprojekte verhängt, gegliedert nach jeweiligem Projekt?
 - a. Nach welchen genauen Kriterien werden diese jeweils evaluiert?
 - b. Wann werden die Evaluierungsprozesse abgeschlossen?
 - c. Um welchen Zeitraum wird der Baubeginn bzw. -abschluss des je-weiligen Straßenbauprojekts dadurch verzögert?
 - d. Auf welche Höhe belaufen sich die durch diese Verzögerungen an-fallenden Mehrkosten, gegliedert nach dem jeweiligen Bauprojekt?
 5. Auf welcher rechtlichen Basis erfolgte die „Weisung“ an die ASFINAG?
 6. Gab es dazu eine Aufsichtsratssitzung?
 - a. Wenn ja, wann?
 - b. Wenn ja, wer nahm an dieser teil?
 - c. Wenn nein, warum nicht?
 7. Wird es weitere Steuererhöhungen, die hauptsächlich Autofahrer treffen, in den Jahren 2021-23 seitens der türkis-grünen Bundesregierung geben?
 8. Wenn ja welche, und ab wann?
 9. Für welche Projekte werden die Mehreinnahmen durch die NOVA-Erhöhung verwendet?
 10. Wird es in den Jahren 2021-23 weitere Erhöhungen von Verkehrsstrafen seitens der türkis-grünen Bundesregierung geben?
 11. Wenn ja welche, und ab wann?
 12. Für welche Projekte werden die Mehreinnahmen durch die Erhöhung der Verkehrsstrafen verwendet?

13. Wird es in den Jahren 2021-23 zur Einführung von Tempo 30 im Ortsgebiet kommen?
14. Wird es in den Jahren 2021-23 zur Einführung von Tempo 80 auf der Landstraße kommen?
15. Wird es in den Jahren 2021-23 zur Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen und Schnellstraßen kommen?
16. Wann wird das neue Klimaschutzgesetz in Begutachtung gehen?
17. Wird es zum Gutachten „Möglichkeiten einer verfassungsrechtlichen Verankerung eines Grundrechts auf Klimaschutz“ ein ergänzendes Gutachten geben, welches sich über die grundsätzliche Frage des Möglichen hinaus mit der Frage einer verfassungskonformen Umsetzung eines solchen „Grundrechts“ befasst?
 - a. Wenn ja, wann?
 - b. Wenn ja, wer wird dieses erstellen?
 - c. Wenn nein, warum nicht?
18. Inwiefern wurde geprüft ob es durch ein „Grundrecht“ auf Klimaschutz zu einer Gesamtänderung der Verfassung käme? (Bitte angeben ob es diesbezüglich Studien, ressortinterne Überlegungen oder sonstige Rückmeldungen gibt)
19. War tatsächlich in einem Entwurf die Überlegung vorhanden, für den privaten Autokauf einen Rechtfertigungsgrund gesetzlich zu verankern?
20. Können sie die Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut für die Jahre 2021-23 ausschließen?
21. Können sie die Einführung einer flächendeckenden PKW-Maut für die Jahre 2021-23 ausschließen?
22. Planen Sie Ausnahmen von einer flächendeckenden PKW-Maut für Stromautos?
23. Was entgegnen Sie Kritikern, die vor einer Zerstörung der heimischen Almlandschaft durch den Bau von Windkraftanlagen und Zweitwohnsitzprojekten warnen?
24. Welchen Beitrag sollen Windkraftanlagen für die sogenannte Energiewende in Österreich leisten?

In formeller Hinsicht wird gemäß §61(3) GO-BR verlangt, diese Anfrage vor Eingang in die Tagesordnung dringlich zu behandeln und dem Erstunterzeichner Gelegenheit zur Begründung zu geben.