

20.37

**Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und**

**Technologie Leonore Gewessler, BA:** Herr Präsident! Werte Abgeordnete!

Werte Zuseherinnen und Zuseher! Ich habe das an dieser Stelle schon öfter gesagt, ich sage es auch jetzt wieder: Wenn wir über Klimaschutz reden, ist klar, dass der Verkehrsbereich unsere Großaufgabe ist, und deswegen sind es einmal prinzipiell gute Nachrichten, dass wir in der Emissionsbilanz des Umweltbundesamtes für den Nowcast für das Jahr 2022 einen Rückgang der Verkehrsemissionen trotz gesteigener Personenverkehrskilometer sehen. *(Beifall bei den Grünen sowie des Abg. Ottenschläger.)*

Das zeigt, dass die Maßnahmen wirken. Das zeigt, dass uns alles, was wir in den letzten Jahren hier in diesem Haus gemeinsam beschlossen haben, auch im Verkehrsbereich Schritt für Schritt in Richtung Mobilitätswende und in Richtung Klimaschutz bringt. Wir machen mit der Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes und mit der Ökologisierung der Lkw-Maut heute einen weiteren richtigen und wichtigen Schritt in diese Richtung. Wir haben uns das im Regierungsprogramm vorgenommen und wir setzen es jetzt um. Wir setzen es auf Basis der Wegekostenrichtlinie um, die jetzt schon mehrfach erwähnt worden ist.

Sie wissen, ich habe auf EU-Ebene bis zum Schluss dagegengestimmt, weil ich finde, dass sie das Grundproblem der Lkw-Maut – den Nachteil des Schienenbenützungsentgelts auf der Schiene gegenüber der Lkw-Maut – nicht löst. Man hat auf der Straße einen Deckel an Infrastrukturkosten, die man verrechnen kann, auf der Schiene wird es einfach pro gefahrenem Kilometer verrechnet. Dieses Ungleichgewicht lösen wir nicht mit der Wegekostenrichtlinie, aber sie gibt uns zum ersten Mal die Möglichkeit, die Maut um eine CO<sub>2</sub>-Komponente zu erweitern, und genau das machen wir jetzt.

Was heißt das? – Wir haben bis jetzt bei der fahrleistungsabhängigen Maut zwei Tarifbestandteile, eben den Infrastrukturteil und die Kosten für die verkehrsbedingte Lärmbelastung und Luftverschmutzung, und jetzt lasten wir

Kosten für verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen in einem weiteren Tarifelement an. Die Anlastung dieser Kosten, ja, die schleifen wir ein, die geht nicht von null auf hundert, sondern die wird in drei Stufen eingeschliffen. Für die größte Fahrzeuggruppe an Lkws heißt das: Im nächsten Jahr wird sich die Maut um 7,4 Prozent erhöhen.

Wir haben damit in dieser Frage einen Hebel zu mehr Kostenwahrheit zwischen Straße – Schiene, wir haben in dieser Frage erstmals in der Lkw-Maut einen weiteren Bestandteil zum Klimaschutz und können die Einnahmen aus dieser Maut auch für eine nachhaltige Gestaltung des Verkehrs nutzen – auch das eine Möglichkeit, die uns jetzt endlich, muss ich sagen, die Wegekostenrichtlinie gibt. *(Abg. Herr: Wäre noch mehr drinnen gewesen!)*

In Summe möchte ich nur auf eines hinweisen: Wenn wir Deutschland und Österreich vergleichen, dann machen wir es bitte korrekt und schauen wir uns das Gesamtbild an: 2023 beträgt in Deutschland der Kilometermauttarif für Lkw 19 Cent, in Österreich beträgt 2023 der Kilometermauttarif 44 Cent. Das heißt, wir nutzen die Steuerungsmöglichkeit der Lkw-Maut bereits jetzt. Und ich bin wahnsinnig froh, dass das die deutschen Kollegen jetzt endlich auch machen. Nur: Es führt noch immer dazu, dass es 2024 in Deutschland eine wesentlich geringere Lkw-Maut auf den Kilometer als in Österreich gibt. *(Abg. Herr: Trotzdem hätte man es mehr nutzen können!)*

Also bitte, wenn wir uns das anschauen, dann machen wir das Gesamtbild: 2024 in Österreich 47 Cent auf den Kilometer, in Deutschland 34 Cent auf den Kilometer. Insofern freue ich mich also, wenn Kollege Wissing jetzt die CO<sub>2</sub>-Emissionen nutzt, um den Tarif zumindest ein bisschen in unsere Richtung anzuheben.

Steuern müsste man gerade am Brenner über eine Korridormaut – das ist etwas, was ich immer wieder in die Gespräche einbringe, und da haben sowohl Deutschland als auch Italien noch richtig Luft nach oben. Wir machen heute einen weiteren Schritt mit diesem Bundesstraßen-Mautgesetz, und ich hoffe auf Ihre breite Zustimmung dazu. *(Beifall bei den Grünen und bei Abgeordneten der*

ÖVP. – Abg. Herr: *In Tirol geht man runter!*) – Auch in Tirol geht die Maut nicht runter, in Tirol steigt die Maut um 5,6 Prozent.

Ein Punkt noch zu Tirol, zur Luegbrücke: Abgeordneter Margreiter ist gerade nicht im Saal, ich sage es trotzdem, auch für alle (*Abgeordnete der NEOS weisen auf Abg. Margreiter, der auf seinem Sitzplatz sitzt*): Die Luegbrücke hat keine Kapazitätserweiterung. Die Luegbrücke hat keine Kapazitätserweiterung, denn da stimme ich Abgeordnetem Margreiter ja zu: Wenn wir Verlagerung zustande bringen wollen, wenn wir sicherstellen wollen, dass wir umweltfreundlichen Verkehr haben, dann müssen wir eine umweltfreundliche Infrastruktur bauen, das heißt Bahn bauen, das heißt Brennerbasistunnel bauen, das heißt Verlagerungsterminals bauen und Anschlussbahnen bauen. Mehr Kapazität auf der Straße führt zu mehr Straße, deswegen gibt es auch auf dem Brenner keine Kapazitätserweiterung, sondern einen Pannenstreifen, was auf einer viel befahrenen Route, wie ich glaube, eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme ist.

Ich würde mir wünschen, dass wir diese Diskussion auf die Art und Weise, wie wir sie über den Brenner führen, auch über den Rest von Österreich führen, denn beim Brenner zeigt sich nämlich genau das: mehr Straße hieße mehr Straßenverkehr, und eine weitere Spur ist nicht immer eine Lösung.

Ich sage noch ein Wort zum ASFINAG-Gesetz: Das ASFINAG-Gesetz ermöglicht es jetzt wirklich, für die Verbesserung der Umweltsituation in den betroffenen Autobahngemeinden, für die Verbesserung von Lärm- und Emissionsschutz, auch für die Verbesserung der Verkehrssicherheit Mittel zur Verfügung zu stellen. Wir haben zusätzlich letztes Jahr schon die Dienstanweisung Lärmschutz überarbeitet, die auch mehr Lärmschutz für die Gemeinden zur Verfügung stellt. In Summe geben wir den Gemeinden an den am stärksten befahrenen Strecken weitere Mittel in die Hand.

Und: Dass die Asfinag jetzt auch ihren Beitrag zur Energiewende leisten kann, dafür sorgt ein weiteres Gesetz, über das wir heute abstimmen, über das Sie heute abstimmen – muss ich natürlich korrekterweise sagen. Im

Bundesstraßengesetz werden Fotovoltaikanlagen, die sich in unmittelbarer Nähe zur Fahrbahn befinden, als Bestandteil der Bundesstraße aufgenommen, und damit wird eine deutliche Verfahrensbeschleunigung und mehr Klarheit für die Asfinag zustande gebracht.

Das sind weitere wichtige Schritte für die Klimaneutralität im Verkehrsbereich, und ich hoffe auf Ihre breite Zustimmung. *(Beifall bei Grünen und ÖVP.)*

20.44

**Präsident Ing. Norbert Hofer:** Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Franz Leonhard Eßl. – Bitte, Herr Abgeordneter.