

21.00

Abgeordneter Dietmar Keck (SPÖ): Herr Präsident! Frau Bundesminister! Meine Damen und Herren! Wir betreiben kein Lkw-Bashing, wie es hier schon gesagt wurde, sondern wir glauben, dass dieses Bundesstraßen-Mautgesetz nicht mit Weitblick gemacht wurde – nicht mit Weitblick in Bezug auf Klimaschutz, Frau Minister. Denn was sagen uns der VCÖ, der ÖAMTC und der Arbö? – 64 Prozent der Lkws auf dem hochrangigen Straßennetz sind ausländische Lkws. Von diesen 64 Prozent sind etwa 80 Prozent Lkws, die in der Emissionsklasse 0 bis IV drinnen sind, das heißt, in den wirklich stinkenden Emissionsklassen, weil da nichts weitergeht. Wir hätten die Möglichkeit gehabt, da in den Emissionsklassen 0 bis III beziehungsweise in der Emissionsklasse IV die kilometerabhängige Streckenmaut anzuheben, denn in der Emissionsklasse VI ist der höchste Beitrag 44 Cent und in der Emissionsklasse 0 bis III beträgt er 49 Cent. Da sind nur 5 Cent Unterschied. Das heißt, wir hätten wirklich die Möglichkeit gehabt, genau bei diesen Lkws, die sehr luftverschmutzend sind, die Maut anzuheben und etwas zu machen.

Aber nicht nur das, Frau Minister, es gibt noch eine Problematik: Die zeitabhängige Mautpflicht wird auf eine fahrleistungsabhängige Mautpflicht bei Fahrzeugen umgestellt, die eine technisch zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen haben. Das wird nach „fünf Vignettenperioden“ umgestellt, wie es so schön im Gesetz steht. Was bedeutet denn das, Frau Minister? – Das bedeutet, dass die Ducato, die Mercedes, die Ford Transit, die VW Crafter und wie sie alle heißen, auf einmal nicht mehr in der zeitabhängigen Maut drinnen sind, sondern sie sind in der fahrleistungsabhängigen Maut drinnen.

Das sind alle Kleinunternehmer, die einen Ducato haben, die einen Mercedes-Lieferwagen und sonst etwas haben, das heißt, die jetzt in der 3,5-Tonnen-Klasse drinnen sind, aber dann mit der technisch zulässigen Gesamtmasse mit mehr als 3,5 Tonnen auf einmal die fahrleistungsabhängige Mautpflicht haben. Das betrifft auch jene – jetzt komme ich zu meinem Antrag –, die sich zum Beispiel ein Wohnmobil gekauft haben, das nur 3,5 Tonnen hat – ich gehe nicht auf die höheren ein –, aber in der höchstzulässigen Gesamtmasse über

3,5 Tonnen haben. Das kann man sich im Fahrzeugbrief anschauen. Das trifft auch alle diese nach spätestens fünf Jahren, dass sie in die fahrleistungsabhängige Mautpflicht fallen.

Das heißt, da wird wirklich massiv, massiv geschröpft. Ich kann es noch immer nicht verstehen, dass wir da die Fahrzeuglobby nicht angreifen, aber bei jenen, die sich mühsam Fahrzeuge absparen, wirklich draufdrücken und abkassieren.

(Beifall bei der SPÖ.)

21.03

Präsident Ing. Norbert Hofer: Zu Wort gelangt nun Herr Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek. – Bitte, Herr Abgeordneter.