

---

RN/33

## 2. Punkt und 3. Punkt

**Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität über die Regierungsvorlage (227 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird (288 d.B.)**

**Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität über die Regierungsvorlage (248 d.B.): Bundesgesetz zur Digitalisierung der CEMT-Genehmigungen (CEMT-Digitalisierungsgesetz – CEMT-DigiG) (284 d.B.)**

**Präsident Peter Haubner:** Wir gelangen nun zu den Punkten 2 und 3 der Tagesordnung, über welche die Debatten unter einem durchgeführt werden.

Auf eine mündliche Berichterstattung wurde verzichtet.

Als Erster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Harald Thau. Ich stelle seine Redezeit auf 3 Minuten ein.

RN/34

11.14

**Abgeordneter Ing. Harald Thau (FPÖ):** Danke, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr geehrtes Hohes Haus! Wir diskutieren heute die Regierungsvorlage zum Bundesstraßen-Mautgesetz, die unter anderem auf drei wesentliche Dinge abzielt, nämlich: Sie schafft die Klebevignette ab, erhöht die Belastung für die Transportwirtschaft und erhöht die Ersatzmaut von 250 Euro auf 270 Euro.

Ab dem 1. Dezember 2026 soll es also nur mehr die digitale Vignette geben. Rund 30 Prozent der Autofahrer nutzen heute allerdings noch bewusst die

physische Vignette, bei den Kurzzeitvignetten sind es sogar über 50 Prozent. Und genau diese Menschen wollen oder können sich nicht von einer Homepage abhängig machen lassen. Es soll weiterhin unkompliziert möglich sein, eine Vignette zu bekommen. Und nein, man kann die digitale Vignette noch nicht an jeder Tankstelle kaufen.

Die Regierung versucht, dieses Paket schönzureden, indem sie die Pkw-Mauterhöhung einmalig aussetzt, das wären 2,9 Prozent. Das ist aber eine reine Blendgranate, denn gleichzeitig wird die CO<sub>2</sub>-Komponente der Lkw-Maut weiter angezogen. Statt der ursprünglich geplanten 70 Prozent sollen ab 2026 80 Prozent der CO<sub>2</sub>-Kosten pro Fahrzeugkilometer angelastet werden. Das heißt in der Praxis, die Transportbranche wird noch stärker zur Kasse gebeten, um einen erzwungenen Umstieg auf emissionsfreie Lkw herbeizuregulieren.

Jede zusätzliche Mauterhöhung mündet am Ende bei den Preisen im Supermarkt, beim Handwerker, in der Bauwirtschaft, und das trifft alle Bürger in Österreich.

Aber wenn Sie das Gesetz schon beschließen wollen, dann bitte richtig!

Derzeit gilt nämlich: Eine Eintagesvignette oder eine Zehntagesvignette läuft kalenderbasiert. Wer seine Eintagesvignette um 14 Uhr aktiviert, verliert somit 14 Stunden der möglichen Nutzungsdauer, weil sie um 23.59 Uhr abläuft, zahlt aber trotzdem den vollen Preis. Dabei würde die Technik der digitalen Vignette problemlos erlauben, die Gültigkeit ab dem Zeitpunkt der Aktivierung zu rechnen, und zwar für die vollen 24 beziehungsweise 240 Stunden.

Deswegen bringe ich folgenden Antrag ein:

RN/34.1

### **Entschließungsantrag**

der Abgeordneten Ing. Harald Thau, Kolleginnen und Kollegen betreffend  
„Nutzerfreundliche und faire Regelung der Gültigkeitsdauer von Kurzzeit-Vignetten“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, wird aufgefordert in Absprache mit der ASFINAG, die Gültigkeitsdauer der digitalen 1-Tages- und 10-Tages-Vignette auf eine stundengenaue Abrechnung umzustellen und sicherzustellen, dass die Vignette ab dem Zeitpunkt der Aktivierung für die jeweilige volle Gültigkeitsdauer (24 Stunden bzw. 240 Stunden) wirksam ist.“

---

Also: Stundengenau Abrechnung, volle Leistung für den vollen Preis und Schluss mit der Benachteiligung derer, die nicht um Punkt Mitternacht die Vignette aktivieren!

Herr Kollege Stich, beim vorherigen Tagesordnungspunkt haben Sie die Freiwilligen Feuerwehren erwähnt. Ich finde es super, dass Sie sich um die Freiwilligen Feuerwehren sorgen. Wenn Sie das wirklich tun, dann können Sie ja auch in weiterer Folge im Finanzausschuss unseren Antrag zur automatischen NoVA-Befreiung für Feuerwehrfahrzeuge weiter unterstützen, den wir heute ja dem Finanzausschuss zuweisen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Mein abschließender Appell an Sie, sehr geehrte Damen und Herren: Lehnen Sie dieses unausgewogene Belastungspaket ab, erhalten wir die Klebevignette, und unterstützen Sie zumindest unseren Antrag zu den Kurzzeitvignetten, damit dieses Mautsystem endlich fair, transparent und bürgerfreundlich wird! (*Beifall bei der FPÖ.*)

*Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:*

RN/34.2

[Nutzerfreundliche und faire Regelung der Gültigkeitsdauer von Kurzzeit-Vignetten \(151/UEA\)](#)

**Präsident Peter Haubner:** Der vom Herrn Kollegen verlesene Entschließungsantrag ist ordnungsgemäß eingebracht und steht somit in Verhandlung. Danke vielmals.

Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Wolfgang Moitzi. – Bitte, Sie gelangen zu Wort.

RN/35

11.18

**Abgeordneter Wolfgang Moitzi (SPÖ):** Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Ja, sehr geehrter Herr Abgeordneter Thau, ich habe mich auch schon im Ausschuss ein bisschen gewundert. Das ist nämlich der einzige Bereich, in dem sich die FPÖ immer sehr aktiv für Ausländer einsetzt, nämlich für ausländische Frächterinnen und Frächter. Die werden durch die Lkw-Maut jetzt zum Glück zur Kasse gebeten werden, und das ist gut so. (*Beifall bei der SPÖ.* – Abg. **Kassegger [FPÖ]:** Herr Kollege, wer zahlt denn das am Ende?)

Und noch kurz zu dem Argument betreffend den Lebensmittelhandel: Sie könnten bei der Shrinkflation und anderen Maßnahmen natürlich mit dieser Bundesregierung mitkämpfen. Aber vielleicht nur kurz, um einzuordnen, wie viel die Transportkosten beim Lebensmittelhandel ausmachen: Sie machen ungefähr 2,5 Prozent aus, haben also einen sehr, sehr kleinen Anteil. Deshalb ist das, was Sie erzählen, dass mit einem Anstieg der Lkw-Maut die Lebensmittelpreise steigen werden, vielleicht ein bisschen ein Schauermärchen. Dass die Lebensmittelpreise in Österreich derzeit so hoch sind, hat andere Gründe,

gegen die die Bundesregierung jetzt zum Glück gesetzliche Maßnahmen trifft. Die Lkw-Maut ist da kein Beitrag.

Jetzt kurz noch dazu, warum wir dieses Paket machen: Der Güterverkehr steigt zurzeit massiv: in den letzten 30 Jahren um 75 Prozent und auf der Straße um 106 Prozent. Und ich glaube, das zeigt, dass wir für das, wozu wir uns als Bundesregierung bekennen, nämlich dafür, dass wir den Güterverkehr endlich von der Straße mehr auf die Schiene bekommen müssen, die Weichen anders stellen müssen, denn in den letzten Jahren hat der Güterverkehr auf der Schiene leider nicht zugenommen, sondern deutlich abgenommen, nämlich von 34 Prozent auf 26 Prozent.

Wir wollen jetzt diese Trendwende schaffen, und dazu braucht es erstens ein gut ausgebautes Schienennetz. Dafür sorgen wir mit dem Rahmenplan, mit dem Zielnetz. Wir investieren fast 20 Milliarden Euro in den Ausbau der Güterverkehrsstränge und der Schienenstränge.

Auf der anderen Seite braucht es aber auch Kostenwahrheit, nämlich Kostenwahrheit auf der Straße, und auch dazu bekennt sich diese Bundesregierung. Zurzeit ist es nämlich so, dass fast 80 Prozent der verursachten Kosten des Straßengüterverkehrs nicht von den Verursacherinnen und Verursachern getragen werden, sondern von der Allgemeinheit, von jedem Steuerzahler, von jeder Steuerzahlerin in Österreich. Deshalb schlagen wir jetzt ein Paket vor und beschließen ein Paket, mit dem endlich die Verursacherinnen und Verursacher einen gerechten Beitrag leisten.

Ich möchte noch sagen, dass allein durch die Verteilung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmelastung, der CO<sub>2</sub>-Belastung die Frächterinnen und Frächter 42 Millionen Euro mehr zahlen und somit endlich die breiten Reifen auch einen gerechten Beitrag zur Budgetsanierung leisten. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Ich möchte noch kurz etwas zur digitalen Vignette sagen: Ich weiß nicht, ob es Ihnen schon aufgefallen ist, werte Abgeordnete der FPÖ, aber Sie widersprechen sich da ein bisschen. Auf der einen Seite sagen Sie, die Kurzzeitvignetten sollen stündlich abgerechnet werden können. Da werden sich in Zukunft, wenn es ab dem Jahr 2027 um die digitale Vignette geht, die Asfinag und der Bundesminister anschauen, ob man das System umstellen kann, aber mit der analogen Vignette geht das zurzeit noch nicht. (*Zwischenruf des Abg. Hafenecker [FPÖ].*) Und deshalb ist die Abschaffung der analogen Vignette ein extrem wichtiger Schritt.

Auch jetzt schon kaufen 75 Prozent aller Nutzerinnen und Nutzer die digitale Vignette (*neuerlicher Zwischenruf des Abg. Hafenecker [FPÖ]*), und in Zukunft gibt es dann über 3 500 Stellen, und die Asfinag wird schauen, dass es noch mehr Stellen werden. Es gibt 3 500 Stellen, man kann ganz normal wie jetzt in die Trafik, zum Arbö, zum ÖAMTC, zum Automaten hingehen, die Vignette kaufen. Das Kennzeichen wird eingetragen, man geht aus dem Shop hinaus und hat dann eine Vignette. (*Abg. Spalt [FPÖ]: Jetzt wollen sie 25 Prozent schon nicht!*) Das ist alles genauso, wie es jetzt auch läuft, mit dem einzigen Unterschied, dass man sie dann nicht hinaufkleben und sich jedes Jahr wieder darüber ärgern muss, dass man sie herunterrubbeln muss und eventuell einen Windschutzscheibenbruch hat. Das ist alles viel nutzerfreundlicher für die Menschen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Ein letztes Thema möchte ich noch kurz erwähnen, weil es, glaube ich, für die Finanzierung der Asfinag extrem wichtig ist: Wir schaffen auch Planungssicherheit für den Umstieg auf emissionsfreie Lkws. Bis 2030 gibt es für die Frächterinnen und Frächter ein klares Bekenntnis und einen Anreiz, auf emissionsfreie Lkws umzusteigen. Ihnen werden 75 Prozent der Mautgebühren erlassen, und ich glaube, damit ist für den Umstieg auf die emissionsfreien Lkws ein Anreiz gesetzt.

Wir wollen aber auch nach dem Jahr 2030 die Nutzerfinanzierung der Asfinag aufrechterhalten. Und genau deshalb ist es so wichtig, dass wir das auslaufen lassen, jetzt festschreiben, dass diese Vorteile bis zum Jahr 2030 gelten und dann die Nutzerfinanzierung für die emissionsfreien Lkws auf den gleichen Stand gesetzt wird.

Warum das wichtig ist, zeigt ja auch die Evaluierung des Asfinag-Bauprogramms in der letzten Woche. Ich komme selbst aus der Obersteiermark, und ein Projekt, das seit vielen, vielen Jahrzehnten gefordert wird, nämlich der Lückenschluss der S 36 wird genau mit dieser Nutzerfinanzierung sichergestellt. Vielen Dank dafür.

Ich denke, das ist ein gutes Paket, damit endlich breite Reifen einen gerechten Beitrag zahlen und nicht nur die breiten Schultern. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

11.24

**Präsident Peter Haubner:** Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Elisabeth Heiß. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 3 Minuten ein, Frau Abgeordnete.

RN/36

11.24

**Abgeordnete Elisabeth Heiß (FPÖ):** Danke, Herr Präsident! Herr Minister! Sehr geehrte Damen und Herren! Hohes Haus! Also die Regierung verkauft uns die digitale Vignette als großen Fortschritt, lässt aber den Bürger weiterhin für Luft bezahlen. Wer um 23 Uhr die Grenzen passiert, soll brav weiterhin für den ganzen Tag abliefern, der aber bereits vorbei ist. Das, meine Damen und Herren, ist ein bürokratischer Hieb direkt ins Lenkrad.

Die Regierung prahlt mit der Abschaffung der Klebevignette und dem großen Schritt zur Digitalisierung – und dann? – Dann klebt sie gedanklich doch noch

weiter fest am alten Kalenderblatt. Die neue digitale Vignette soll weiterhin stur um 0 Uhr enden, egal wann der Bürger sie wirklich braucht. Aber, meine Damen und Herren, das ist doch keine Modernisierung.

Wie mein Kollege bereits gesagt hat: Wir fordern eine stundengenaue Gültigkeitsdauer, die ab dem Zeitpunkt der Aktivierung beginnt, und kein Kalendertagsmodell, das systematisch benachteiligt. Man sieht es in den Nachbarstaaten: In Ungarn funktioniert das reibungslos, es gibt kein Warten bis Mitternacht, keine Verschwendungen. In der Slowakei gilt dasselbe Prinzip, halt nur mit der Zehntagesvignette, bei der der Kunde den Start selbst bestimmt und nicht der Kalender. In Tschechien und Rumänien wählt der Autofahrer ebenfalls den Beginn der Gültigkeit selbst. Also man sieht – vier Staaten beweisen es –, technisch ist das Ganze kein Hexenwerk, sondern politisch gesehen nur eine Frage des Willens. Und was wir hier verlangen, ist kein unmögliches Ding, sondern einfach nur schlachtweg Fairness.

Wie der Kollege schon gesagt hat: Ja, man wird da wahrscheinlich wieder nur Symbolpolitik betreiben. Es geht um die Komplexität, aber übersetzt heißt das von Ihrer Seite nur: Sie wollen das bewährte Abkassiersystem nicht antasten. Aber wir wollen das ändern, weil wir auf der Seite der Pendler, der Familien, der Unternehmer und der Menschen stehen, die tagtäglich auf den Straßen unterwegs sind.

Stimmen Sie unserem Antrag zu! Lassen wir die Vignette nicht am Kalendertag scheitern, sondern an der Uhrzeit gelingen! Das bringt letztendlich Fairness, Akzeptanz und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit auf Österreichs Straßen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

11.26

**Präsident Peter Haubner:** Als Nächster zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Joachim Schnabel. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 4 Minuten ein, Herr

Abgeordneter.

RN/37

11.27

**Abgeordneter Mst. Joachim Schnabel (ÖVP):** Danke, Herr Präsident!

Geschätzter Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseherinnen und Zuseher! Hohes Haus! Wir beraten heute in Summe ja ein Paket, das viele Emotionen ausgelöst hat: die Anpassung der Lkw-Maut, die vollständige Umstellung auf die digitale Vignette, über die wir vor der Sommerpause noch eine sehr humorvolle, aber inhaltlich wichtige Diskussion geführt haben, und auch die Digitalisierung der Cemt-Genehmigungen

Es geht um die Modernisierung. Und in Richtung Freiheitliche Partei: Den Spagat schaffen Sie heute nicht. Einerseits sprechen Sie über die Digitalisierung, und andererseits halten Sie an althergebrachten Dingen fest, die nicht mehr auf der Höhe der Zeit sind.

Wenn wir einen modernen Staat, eine moderne Verwaltung haben wollen, dann brauchen wir die Kraft der Digitalisierung. Wir brauchen die Kraft der Digitalisierung zur Effizienzsteigerung (*Zwischenruf des Abg. Hafenecker [FPÖ]*), wir brauchen sie, damit wir einen schlankeren Staat bekommen und vor allem auch der Wirtschaft entsprechend Freiraum geben, und deswegen ist uns das so wichtig. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Geschätzte Damen und Herren, die Transportwirtschaft – und das muss man schon auch klar aussprechen – ist unter Druck. Wir haben eine schwache Konjunktur, und das hemmt die Unternehmerinnen und Unternehmer in ihrem wirtschaftlichen Dasein. Die Proteste der Branche waren ein Signal, das haben wir auch wahrgenommen und sehr ernst genommen. Ich danke Ihnen auch, Herr Minister, dass wir uns da ganz pragmatisch inhaltlich in Verhandlungen

angenähert haben – das war wichtig und richtig –, damit wir die Erhöhungen, die ursprünglich 2024 schon eingepreist waren und wesentlich höher gewesen wären, auf ein erträgliches Maß herunterverhandeln konnten und in Summe ein gutes Gesamtpaket gemacht haben und die Lkw-Maut eben verhältnismäßig angepasst wird.

Uns ist wichtig – und das zeigt auch die Handschrift der Volkspartei –: Ja zur Finanzierung der Asfinag! Ja zur Finanzierung des Bauprogrammes, um die Ausbauten entsprechend voranzutreiben! Aber auch der Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Branche muss gegeben sein.

Der zweite Punkt – Herr Kollege Moitzi von der SPÖ hat das angesprochen –: Die Planungssicherheit für saubere Lkws haben wir jetzt auch gesetzlich verankert. Wenn jemand sich einen emissionsfreien Lkw anschafft, dann hat er eben die Investitionssicherheit, dass es bis 2030 zu einer geringeren Mautentnahme kommt. Man kann da entsprechend umweltschonend investieren und bezüglich der Wirtschaftlichkeit Sicherheit haben.

Und zur Klebevignette: Ja, wir schaffen sie ab, und das spart. Das erspart der Asfinag 3 bis 5 Millionen Euro. Also wir schaffen die normale Klebevignette ab und führen die digitale Vignette ein, ja, weil das Spielraum für die Asfinag schafft. Wir sparen 3 bis 5 Millionen Euro im System. Das ist eine Effizienzsteigerung und schafft auch entsprechenden Spielraum. Wir haben eben nicht nur einnahmeseitig etwas gemacht, sondern vor allem auch hier in der Effizienz. Wir ermöglichen der Asfinag damit entsprechende finanzielle Mitteln.

Zur Ersatzmaut: Es war auch ein Anliegen von uns, dass diese nach Jahrzehnten angepasst wird, weil es auch um Ehrlichkeit geht, weil es um Korrektheit geht, und diejenigen, die sich ehrlich und korrekt verhalten, sollen nicht die

Draufzahler sein, sondern vor allem die Mautpreller sollen da zur Kasse gebeten werden. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Trotzdem ist eines richtig: Österreich ist natürlich vom Transit belastet, da gilt es Maßnahmen zu setzen. Das machen wir bewusst, vor allem betreffend die stark belasteten Transitachsen in Tirol, um eben auch den Umstieg auf die Schiene in der Transportwirtschaft voranzutreiben – aber wie gesagt aus Sicht der ÖVP ausgewogen und sicher, damit die heimischen Betriebe weiterhin Bedingungen haben, um wirtschaftlich arbeiten zu können.

Das Gleiche gilt für die Digitalisierung im Bereich Cemt: Auch da schützen wir die heimische Transportwirtschaft. Da geht es um Drittstaaten, Lkw-Fahrer aus Drittstaaten oder Transport in Drittstaaten, damit da Rechtssicherheit gewährleistet ist, unlauterer Wettbewerb hintangestellt wird und die heimische Wirtschaft klar und sicher transportieren kann.

Noch kurz ein Blick nach vorne, geschätzte Damen und Herren: Das Paket ist wichtig, wir müssen aber auch weiterhin auf die Wettbewerbsfähigkeit unserer Transporteure schauen. Ich danke Ihnen, Herr Minister, da für den wirklich konstruktiven und pragmatischen und auch effizienten Austausch, möchte aber auch darauf hinweisen, dass wir vor allem für die weitere Wertschöpfung schon noch bessere Rahmenbedingungen ermöglichen können: Wir können über Fünfachs-Lkws reden, damit mit 40 Tonnen gefahren werden kann. Da gibt es Fahrzeuge, die mit weniger Emission, weniger Stau und weniger Fahrten zu einer Effizienzsteigerung beitragen.

Und ich möchte auch Folgendes nicht verhehlen: Seit 30 Jahren gibt es die 60-km/h-Beschränkung in der Nacht. 30 Jahre, da ist viel passiert: Wir haben technische Errungenschaften erlebt, wir haben Lärmschutzwände massiv ausgebaut. Auch da wäre eine mögliche Effizienzsteigerung gegeben, wenn wir

auch diese Beschränkung für die Lkws, wenn es sicherheitstechnisch möglich ist, auf 80 km/h anpassen.

Summa summarum danke ich noch einmal vielmals für die Verhandlungen, ich danke der Transportwirtschaft, dass sie uns alltäglich mit Waren aller Art versorgt. Das ist ganz, ganz wichtig für den Fortbestand der gesamten Gesellschaft, aber auch für die heimische Wirtschaft.

Ich bitte um breite Zustimmung und darum, dass wir weiterhin, geschätzter Herr Minister, im Dialog mit der Transportwirtschaft bleiben. – Vielen Dank. (*Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.*)

11.32

**Präsident Peter Haubner:** Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dominik Oberhofer. – Ich stelle die Redezeit auf 3 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

RN/38

11.32

**Abgeordneter Dominik Oberhofer (NEOS):** Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir diskutieren heute hier im Hohen Haus ein Gesetz, das meiner Meinung nach aus liberaler Sicht längst überfällig ist, und warum? – Weil es um Kostenwahrheit geht und vor allem um fairen Wettbewerb. Der Schwerverkehr verursacht in Österreich unfassbar hohe Kosten, die bis dato die Allgemeinheit trägt, und das ist keine Ideologie, sondern das ist am Ende des Tages ganz einfache Marktwirtschaft. Deshalb ist dieses Gesetz so ein großer Gewinn, nämlich auch für die österreichische Wirtschaft, und da möchte ich mich bei Ihnen, Herr Bundesminister, herzlichst bedanken, weil uns das aus liberaler Sicht wirklich

sehr, sehr wichtig ist. (*Beifall bei NEOS, ÖVP und SPÖ. – Abg. Kassegger [FPÖ]: ... Oberhofer ... Marktwirtschaft ...! – Zwischenruf des Abg. Hafenecker [FPÖ].*)

Die Daten, liebe FPÖ, liegen seit Jahren hier am Tisch. Österreich ist ein Transitland: 3,8 Milliarden – Milliarden! – Kilometer Schwerverkehr schlängeln sich jährlich über Österreichs Straßen. Wir sind das Transitland Nummer eins in Europa, und unsere Bevölkerung, unsere Wirtschaft – ich komme selber aus dem Tourismus aus Tirol –, wir alle leiden darunter. Dieser Schwerverkehr, dieser Transit verursacht Kosten, die die Allgemeinheit trägt, und zwar jährlich 35 Millionen Euro Kosten für Lärm, 127 Millionen Euro für Luftverschmutzung und 320 Millionen Euro Kosten für CO<sub>2</sub>.

Das kann so nicht weitergehen, denn bisher sind die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler nicht nur mit den Auswirkungen von Lärm, Luftverschmutzung und vor allem CO<sub>2</sub>-Belastung konfrontiert, sondern auch mit den Kosten, die das verursacht. Das ist das Gegenteil von Marktwirtschaft. Deshalb ist diese Reform, über die wir heute hier diskutieren, so wahnsinnig wichtig, weil das Kostenwahrheit schafft und Anlastungskosten endlich auf 80 Prozent erhöht.

Aus liberaler Sicht möchte ich wirklich Folgendes unterstreichen: Der Markt funktioniert nur dann, wenn Preise die Realität widerspiegeln. Lassen Sie mich Ihnen ein Beispiel aus dem Tourismus geben: Es macht überhaupt keinen Sinn, dass das Mineralwasserflascherle aus Glas aus dem Burgenland quer durch Österreich zu uns nach Tirol geschleppt wird (*Abg. Spalt [FPÖ]: Aber das ...!*) und wieder leer zurückgebracht wird, und der einzige Grund dafür die Übersubventionierung des Schwerverkehrs ist (*Abg. Hafenecker [FPÖ]: ... Römerquelle ... Hotel!*), weil das Mineralwasserflascherle in Tirol in Wirklichkeit nicht konkurrenzfähig wäre. (*Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Hafenecker [FPÖ].*)

Herr Hafenecker, dass Sie in Sonntagsreden immer über Regionalität reden und die regionalen Produkte der Landwirtschaft, der Molkereien et cetera an den

Mann bringen wollen, das mag vielleicht gut klingen; heute ist das hier ein Offenbarungseid, und ich nehme an, die FPÖ wird dagegenstimmen – und das zeigt, dass Sie überhaupt keine Ahnung von Marktwirtschaft und noch weniger von Regionalität in diesem Land haben. (*Beifall bei den NEOS sowie bei Abgeordneten von ÖVP und SPÖ. – Heiterkeit bei der FPÖ. – Abg. Hafenecker [FPÖ]: Ich mache jetzt noch einen Tagesordnungspunkt Oberhofer ...!*)

Am Ende des Tages machen wir hier ein Gesetz, das die Stinker, die Lärmbelästigung, die großen Lkws, die alte Technik haben, hier besteuert und die E-Mobilität vor allem auch beim Lkw bevorzugt, sodass ein Umstieg auf nachhaltige Technologie unterstützt wird.

Und was mir ganz besonders wichtig ist, ist: Was machen wir mit dem Geld? Was hat der Herr Minister hier durchgebracht? Wo investiert der Herr Minister das Geld, das diese Erhöhungen hereinbringt? – Das investiert die Bundesregierung in nachhaltige Verkehrsgestaltung: Zukünftig werden 165 Millionen Euro in die Verkehrsdienstverträge investiert. Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Bürgerinnen und Bürger, das sind jene Verkehrsmittel, die im öffentlichen Verkehr nie kostendeckend unterwegs sein müssen, dort geben wir das Geld hinein, noch 30 Millionen Euro zusätzlich in die E-Mobilität – und das Ganze, ohne Steuern zu erhöhen, das Ganze, ohne Sie, liebe Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, zu belasten.

Das ist tatsächlich auch liberale Handschrift in der Verkehrspolitik, und wer heute hier dagegenstimmt – vor allem die FPÖ –, hat von Marktwirtschaft keine Ahnung. (*Abg. Ranzmaier [FPÖ]: Ihr seid die Planwirtschaftsanhänger! – Danke für die Aufmerksamkeit. Beifall bei den NEOS. – Abg. Hafenecker [FPÖ]: ... von mir! Das ist also die liberale ...?*)

**Präsident Peter Haubner:** Als Nächster zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Süleyman Zorba. – Ich stelle die Redezeit auf 4 Minuten, Herr Abgeordneter.

RN/39

11.37

**Abgeordneter Süleyman Zorba (Grüne):** Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseherinnen und Zuseher! Also wenn ich mir die Redebeiträge anhöre, habe ich das Gefühl, dass alle über ein anderes Gesetz reden. Deshalb werde ich einmal versuchen, es ein bisschen einzuordnen.

Zuerst ganz kurz zu TOP 3: Dem CEMT-Digitalisierungsgesetz werden wir zustimmen. Es macht Sinn, im internationalen Lkw-Transitverkehr die Dinge ein bisschen digitaler zu lösen und auch Effizienz zu gewinnen. Für ist uns wichtig, dass die Anzahl der Transitkontingente gleich bleibt; diesem Teil werden wir zustimmen. (*Beifall bei den Grünen.*)

Beim zweiten Tagesordnungspunkt bin ich ein bisschen hin- und hergerissen: Es gibt den Teil der Digitalisierung der Vignette, den finde ich sehr sinnvoll. Das spart Geld ein, das man auch woanders besser einsetzen könnte. Da versteh ich auch irgendwie die Kolleginnen und Kollegen von der FPÖ nicht, denn man kann sie sich auch in Zukunft dort kaufen, wo man es jetzt kann, nur dass man sie halt nicht draufkleben muss.

Nur weitere Teile dieser Mautnovelle bereiten mir etwas Kopfschmerzen, denn die führen die Verkehrspolitik ein bisschen in eine falsche Richtung, weil der Lkw-Verkehr erleichtert wird, und das ist meiner Meinung nach ein bisschen ein Problem. Wir erleben hier eine Entwicklung, die der Umwelt schadet und dem falschen Verkehrsteilnehmer einen Vorteil bietet. Wir hören immer wieder das Credo: Mehr auf die Schiene!, aber diese Mautnovelle unterläuft das Ganze ja, wenn man dort hinarbeitet, dass bei den Lkws – wir haben es ja schon gehört –

das schneller Fahren, billiger Fahren bevorzugt werden soll. Wo dabei die Bevölkerung und die Umwelt bleiben, das kann ich nicht ganz erkennen. (*Beifall bei den Grünen.*)

Kollege Oberhofer hat ja von der Kostenwahrheit gesprochen; kommen wir jetzt einmal zur Schieflage, warum das jetzt in dem Bereich überhaupt so problematisch ist. Also beim Pkw wird alles ganz normal valorisiert, und beim Lkw machen wir genau das Gegenteil. (*Ruf bei der ÖVP: Stimmt ja nicht!*) Das stimmt nicht? – Dann gehen wir das einmal Punkt für Punkt durch: Der Infrastrukturanteil wird nicht valorisiert, das sind circa 45 Millionen Euro. Also das, was man sich herausholt, verliert man in dem Bereich wieder, deshalb versteh ich das Argument nicht.

Die Ersatzmaut steigt für Pkws ganz normal an, für Lkws nicht – versteh ich auch nicht wirklich –, und wenn jemand in Serie Mautprellerei begeht, wird das für Pkws ganz stark bestraft, für Lkws wiederum nicht, deshalb kann ich all die Argumente, die bis jetzt genannt wurden, nicht ganz nachvollziehen. (*Beifall bei den Grünen.*)

Zum Umweltaspekt: Ich glaube, es ist jetzt keine Überraschung, dass Lkws mehr CO<sub>2</sub> produzieren, die Straße mehr beschädigen als Pkws, deshalb kann ich dieses Argument der Kostenwahrheit wirklich nicht nachvollziehen. Also ich glaube, es dürfte für jeden logisch sein, dass ein Lkw mehr Schäden auf den Straßen verursacht als ein Pkw.

Ich habe auch schon gehört, dass man auch an den Nachttempolimits rütteln möchte. Das Nachttempolimit von 60 km/h soll aufgeweicht werden. Das ist aus Lärmschutzgründen eigentlich nicht nachvollziehbar; und deshalb bringen wir auch einen Antrag ein:

---

RN/39.1

### **Entschließungsantrag**

der Abgeordneten Dr. Elisabeth Götze, Kolleginnen und Kollegen betreffend  
„Erhalt des Lärmschutz-Nacht-60ers für Lkw über 7,5 Tonnen auf Autobahnen  
und Schnellstraßen“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Innovation,  
Mobilität und Infrastruktur wird aufgefordert,

- sich klar und eindeutig zur Beibehaltung der für die lärmgeplagte Bevölkerung  
unverzichtbaren derzeit geltenden Nacht-Tempolimits für Lkw auf Österreichs  
Autobahnen und Schnellstraßen zu bekennen
  - und allen Vorstößen, diese Nacht-Tempolimits und insbesondere den Nacht-  
60er für Lkw über 7,5 Tonnen abzuschaffen oder aufzuweichen, eine klare  
Absage zu erteilen.“
- 

Also kurz zusammengefasst: Bei der digitalen Vignette würde ich super gerne  
zustimmen, kann aber leider nicht, weil die dazugehörige Mautnovelle nicht  
sehr umweltfreundlich ist; eigentlich ist es ein umweltpolitischer Wahnsinn. –  
Danke schön. (*Beifall bei den Grünen.*)

11.41

*Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:*

---

RN/39.2

[Erhalt des Lärmschutz-Nacht-60ers für LKW über 7,5 Tonnen auf Autobahnen  
und Schnellstraßen \(152/UEA\)](#)

**Präsident Peter Haubner:** Der vom Herrn Abgeordneten verlesene Entschließungsantrag ist ordnungsgemäß eingebracht und steht somit mit in Verhandlung.

Als Nächster zu Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister, den ich auch recht herzlich begrüße. – Bitte, Herr Bundesminister.

RN/40

11.41

**Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke:** Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Abgeordnete! Hohes Haus! Sehr geehrte Zuseherinnen und Zuseher vor Ihren Endgeräten! Erlauben Sie mir im Folgenden, die wichtigsten Veränderungen konkret zusammenzufassen.

Die Einnahmen aus Maut und Vignette sind ein zentraler, ein ganz zentraler Pfeiler zur Finanzierung und zur Erhaltung unserer hochqualitativen und zukunftsfitten Infrastruktur. Gleichzeitig ist mir natürlich bewusst, dass etwaige Anpassungen bei den Mauttarifen insbesondere für die heimische Güterlogistik eine Belastung darstellen können.

Die Logistikbranche spielt, wie wir wissen, seit Jahrzehnten eine Schlüsselrolle in der österreichischen Wirtschaft und muss daher in eine zukunftsfähige, gerechte und nachhaltige Entwicklung gebracht, geführt werden, die sowohl den Bedürfnissen der Unternehmen als auch den sozialen und ökologischen Anforderungen gerecht wird. Gerade deshalb braucht es einen verantwortungsvollen Umgang mit diesen Mitteln, eine faire Ausgestaltung und Rahmenbedingungen für die Zukunft. Unser Ziel ist eine ausgewogene Lösung: leistungsabhängige Nutzerfinanzierung, die einerseits zur Finanzierung beiträgt, aber andererseits auch wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und auch unsere Klimaziele berücksichtigt.

Mit der vorliegenden Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes schaffen wir beim Schwerverkehr gleich zwei wesentliche Fortschritte. Wir sorgen für mehr Kostenwahrheit im Straßenverkehr – ist ja in der Debatte schon herausgekommen – und unterstützen gleichzeitig die Transportwirtschaft beim Umstieg auf emissionsfreie Lkws. Die Verbesserung der Kostenwahrheit erfolgt durch die verstärkte Anlastung der verkehrsbedingten externen Kosten bei der fahrleistungsabhängigen Maut. Damit wird der ökologische Lenkungseffekt noch einmal verstärkt.

Um die Transportwirtschaft in herausfordernden Zeiten aber nicht zu überlasten, wird die Valorisierung der Infrastrukturanteile für das Jahr 2026 einmalig ausgesetzt. Für die Transportwirtschaft und den Logistiksektor wird durch die Fixierung der Tarifboni für emissionsfreie Fahrzeuge in der Höhe von 75 Prozent – und das ist schon massiv –, 75 Prozent bis 2030, zudem mehr Planungssicherheit für den Erwerb und die Nutzung von emissionsfreien Fahrzeugen geschaffen.

Kommen wir kurz zum Pkw-Bereich: Im Pkw-Bereich erfolgt 2027 der vollständige Umstieg auf die digitale Vignette. Die digitale Vignette bedeutet weniger Aufwand für die Nutzer:innen, mehr Komfort und einen modernen, nachhaltigen Ansatz. Damit macht die Asfinag den nächsten Schritt in Richtung Nutzerfreundlichkeit.

Der analoge Zugang zur Vignette bleibt aber gewährleistet. Neben den Onlineverkaufsangeboten wird die Asfinag bis zum vollständigen Umstieg 2027 das Bertriebsnetz weiter ausbauen. Digitale Vignetten werden somit weiterhin vor Ort in Trafiken, Tankstellen, Mautstellen, bei Arbö, ÖAMTC und weiteren Partnern bei Bedarf mit Bargeld zu erwerben sein. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie des Abg. Oberhofer [NEOS].*)

Ich sehe daher diese Novelle als einen weiteren wichtigen Schritt hin zu einer zukunftsfiten Mobilität, einer Mobilität, die unserer Wirtschaft, unserer Umwelt, aber insbesondere den Österreicherinnen und Österreichern dient. – Ich danke Ihnen. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP sowie bei Abgeordneten der NEOS.*)

11.46

**Präsident Peter Haubner:** Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Melanie Erasim. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 3 Minuten ein, Frau Abgeordnete.

RN/41

11.46

**Abgeordnete Melanie Erasim, MSc (SPÖ):** Vielen Dank, geschätzter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseherinnen und Zuseher! Mit dieser Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes wird vielen Anforderungen der Zukunft Rechnung getragen, denn auch in diesem Bereich werden politische Entscheidungen getroffen, aufgrund derer nicht nur die breiten Schultern mehr beitragen müssen, sondern eben auch die breiten Reifen der Lkws. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der NEOS.*)

So konnte meines Erachtens, so wie auch in anderen Sparten Ihres Verantwortungsbereiches (*in Richtung Bundesminister Hanke*), eine ausgezeichnete Balance zwischen einerseits Belastungen auf CO<sub>2</sub>-Emissionen, auf Luftverschmutzung und Lärm und andererseits Entlastungen durch das Aussetzen der Valorisierung des Infrastrukturentgeltes und dem Herstellen von Planungssicherheit in Bezug auf Rabatte auf E-Fahrzeuge gefunden werden. Mit diesen Einnahmen können wir gezielt in nachhaltige Verkehrsgestaltung investieren, wie zum Beispiel in die so wichtigen Verkehrsdienvverträge für die Schiene, aber auch für Elektromobilität.

Ein weiterer wichtiger Schritt, der auch die Mautprozesse im 21. Jahrhundert ankommen lässt, ist die Einführung des Erwerbs der Vignette ausschließlich online ab 2027. Allein diese Änderung bringt rund 8 Millionen Euro, die gerade in Zeiten budgetär schwieriger Situationen anderswo sehr gut eingesetzt werden können. Da wird versucht, so wie in fast allen Bereichen, Angst zu schüren – Angst, wo es keine Angst braucht, denn was bedeutet diese Änderung, geschätzte Zuseherinnen und Zuseher für Sie im Alltag?

Möglichkeit eins, Sie erwerben die Vignette online, so wie jetzt auch schon möglich, oder Möglichkeit zwei, wenn Sie den analogen Weg bevorzugen, Sie erwerben sie im Asfinag-Mautshop oder an einer der momentan rund 3 500 Vertriebsstellen. Bis 2027 wird dieses Vertriebsnetz noch mehr ausgebaut, unter anderem wird dann die Vignette in Trafiken, Tankstellen, bei Mautstellen, beim Arbö, beim ÖAMTC und weiteren Partnern erhältlich sein. Der Barkauf bleibt weiterhin möglich, ebenso der Erwerb ohne Internetzugang oder Smartphone, Sie brauchen lediglich ihr Kfz-Kennzeichen. Ein einfacher sowie barrierefreier Zugang für aller Nutzerinnen und Nutzer ist sichergestellt.

Alles in allem ist dieses Gesetz ein weiterer Schritt, der den aktuellen Herausforderungen Rechnung trägt sowie Prozesse zukunftsfit macht. Ich gratuliere zu dieser ausgewogenen Vorlage und bitte um breite Zustimmung.  
*(Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und NEOS.)*

11.49

**Präsident Peter Haubner:** Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Klaus Mair. – Ich stelle auch Ihre Redezeit auf 3 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

11.49

**Abgeordneter Klaus Mair (ÖVP):** Sehr geehrter Herr Präsident! Geschätzter Herr Bundesminister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Geschätzte Zuschauer:innen hier im Plenum und zu Hause! Mit der vorliegenden Regierungsvorlage zum Bundesstraßen-Mautgesetz liegt ein Paket auf dem Tisch, das zweifelsohne eine Erhöhung der Maut beinhaltet.

Gleichzeitig stellt dieses Gesamtkonzept aber wichtige und richtige Weichen, die notwendig und sinnvoll sind. Die Umstellung auf die ausschließlich digitale Vignette ab dem Jahr 2027 ist vernünftig, zeitgemäß und schafft ein nutzerfreundliches System, das Verwaltungsaufwand reduziert und die Effizienz steigert. Gleichzeitig, Kollege Thau, bleibt natürlich die Möglichkeiten zum Erwerb der digitalen Vignette gleich, denn wir wollen niemanden ausschließen.

Zur Tarifanpassung: Ja, der Lkw-Verkehr wird einen höheren Kostenbeitrag leisten, aber das Modell bleibt ausgewogen. Gerade im Wissen um die schwache Konjunktur wird die Valorisierung der Infrastrukturstarkosten 2026 bewusst ausgesetzt. Das ist ein deutliches Zeichen dafür, dass die Novelle mit Augenmaß und Verantwortungsbewusstsein erarbeitet wurde. Für emissionsfreie Fahrzeuge – das ist auch schon angesprochen worden – wird der 75-Prozent-Bonus bis 2030 verlängert – ein richtiger Schritt, um den Umstieg weiter zu erleichtern.

Zum Digitalisierungsgesetz sei gesagt, dass damit zeitgemäße Abläufe geschaffen werden. Die Digitalisierung der Genehmigungen reduziert den Verwaltungsaufwand für Unternehmer:innen und Behörden und ermöglicht effiziente Kontrollen. Das Modernisieren des grenzüberschreitenden Güterverkehrs ist ein Schritt, der längst überfällig war.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Eines muss ich aber an dieser Stelle ansprechen: Die Diskussion rund um die Mauterhöhung war für mich teilweise befremdend, da sie von einigen Abgeordneten rein ideologisch geführt wurde. Die Forderung, man müsste die Maut drastisch erhöhen, damit der Transitverkehr zurückgeht und sich der Güterverkehr auf die Schiene verlagert, ist ein Irrglaube und hat nichts mit Marktwirtschaft zu tun. (*Zwischenruf bei den NEOS.*) Österreich hat aktuell die höchsten Mauttarife in der EU und die Transitverkehrszahlen bleiben konstant hoch – und der Güterverkehr auf der Schiene geht zurück. Das muss uns zu denken geben!

Als Tiroler und jemand, der weiß, was es bedeutet, entlang einer Transitroute zu leben, möchte ich aber eines ganz klar sagen, was nicht geht: Es geht nicht, den Diesel-Lkw ständig als den Bösen darzustellen und damit eine ganze Berufsgruppe, nämlich die Frächter, zu verunglimpfen. Ohne Lkw wären unsere Regale leer, keine Lebensmittel, keine regionale Wirtschaft, keine Medikamente – es würde nichts funktionieren. Gleichzeitig ist klar: Wir müssen die Bahn flexibler und für die Wirtschaft tatsächlich nutzbarer machen. Dazu braucht es neben dem für Tirol so wichtigen Brennerbasistunnel praxistaugliche Rahmenbedingungen. Damit meine ich nicht den Rückbau von Verladestationen oder ideologisch getriebene Gesetzgebungen wie das AWG-Beispiel. Wir sehen ja, wohin uns das führt: nicht zum Ziel.

Sehr geehrter Herr Bundesminister! Ich bin kein Lkw-Lobbyist. Ich bin ein Befürworter der Bahn, aber ich bin auch Realist. Ohne eine funktionierende Bahninfrastruktur und ohne praktikable Begleitgesetze für unsere Unternehmungen wird eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene nicht funktionieren. Bitte setzen wir hier dringendst an und hören wir auf, den Lkw zu verteufeln! Wie gesagt: Ohne ihn würden unsere Regale leer bleiben. Der Transitverkehr bleibt nach wie vor eines der zentralsten Themen und

Herausforderungen für uns, aber alles, was mit dem Lkw zu tun hat, ist nicht per se schlecht. (*Beifall bei Abgeordneten der ÖVP sowie der Abg. Erasim [SPÖ].*)

11.54

**Präsident Peter Haubner:** Als Nächster zu Wort gemeldet ist Abgeordneter Janos Juvan. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 3 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

RN/43

11.54

**Abgeordneter Mag. (FH) Janos Juvan (NEOS):** Danke, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Hohes Haus! Liebe Österreicherinnen und Österreicher! Heute nehmen wir Abschied – Abschied, wie manche meinen, von einem Stück österreichischen Kulturgutes. Die gute alte Klebevignette ist Geschichte. (*Der Redner stellt eine große grüne Autobahnvignette aus Karton auf das Rednerinnen- und Rednerpult.*) Sie ist einer Verschwörung zum Opfer gefallen – einer Verschwörung, die, wie eigentlich immer, nur der FPÖ aufgefallen ist. (*Abg. Petschnig [FPÖ]: Das ist dieselbe Platte wie beim letzten Mal!*) So sehr Sie sich auch bemüht haben, so sehr Sie versucht haben, mit Ihren Anträgen das Parlament aufzuhalten, es ist Ihnen nicht gelungen. (*Abg. Petschnig [FPÖ]: ... dir eine neue Rede zu schreiben!*) Die Verschwörung war unaufhaltsam.

Die Strippenzieher hinter dieser Verschwörung: eine Bundesregierung aus uns NEOS, der ÖVP und der SPÖ, die es sich doch tatsächlich zum Auftrag gemacht hat, dieses Land zu reformieren und vom Bürokratiemonster zu befreien. (*Abg. Ranzmaier [FPÖ]: Das Gegenteil, was ihr macht!* – Weitere Zwischenrufe bei der FPÖ.) Und so verabschieden wir uns heute nicht nur emotional (*Abg. Steiner [FPÖ]: Wo ist der Sepp?!*), sondern auch budgetär: Wir verabschieden uns von 8 Millionen Euro an Druckkosten, die alleine die Produktion der Klebevignette

Jahr für Jahr verschlungen hat. (*Beifall bei den NEOS und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

Aber wir verabschieden uns auch von liebgewonnenen Ritualen: dem jährlichen Abziehen der Folie, das für manche schon so eine Art meditativer Jahresauftakt geworden ist, oder wer erinnert sich nicht an den fast epischen Kampf Fingernagel gegen Klebevignette, den, unbestätigten Statistiken zufolge, der Fingernagel nie gewonnen hat? (*Heiterkeit bei Abgeordneten von NEOS und SPÖ.*) Dem nicht genug zieht das Ganze noch weitere Kreise: Es können nämlich nun Werkstättenmechaniker bei einem Tausch der Windschutzscheibe ihren Kunden kein zersplittertes Bruchstück inklusive Klebevignette mehr aushändigen. Dieses zersplitterte Bruchstück brauchte man bislang nämlich, um im Falle eines Windschutzscheibentausches eine Ersatzvignette zu bekommen. Und so verabschieden wir uns heute nicht nur von der Klebevignette – vorbei ist es auch für das Scheibenbruchersatzvignettenantragsformular. (*Der Redner zeigt einen Ausdruck des genannten Formulares. – Heiterkeit und Beifall bei den NEOS sowie Heiterkeit bei Abgeordneten der SPÖ.*)

Das mag für manche klingen wie ein Lied von Reinhard Mey, aber wehmütig werden sich einige daran erinnern, wie herrlich kompliziert es war, dieses Scheibenbruchersatzvignettenantragsformular auszufüllen und bei der Asfinag einzureichen. Man brauchte nämlich nur dieses ausgefüllte Formular, das eben schon besprochene Bruchstück der zerstörten Windschutzscheibe samt Vignette, den Zulassungsschein des Fahrzeugs – in Kopie –, die Reparaturrechnung der Werkstatt für die ersetzte Windschutzscheibe – in Kopie – und die Quittungsallonge, also den unteren Abschnitt der Klebevignette – im Original (*Heiterkeit bei den NEOS*) – bei der Asfinag einzureichen, und schon hat man wenige Tage später seine Ersatzvignette bekommen. Vielmehr bleibt nun allen, die den digitalen Kauf der Vignette ablehnen, nur noch der Gang zur Tankstelle oder Trafik, um dort die einfachen

Worte zu sprechen: Grüß Gott! Eine digitale Vignette, bitte! – Fertig. (*Beifall bei NEOS, ÖVP und SPÖ. – Abg. Hafenecker [FPÖ]: Ist „Grüß Gott“ liberal?*)

Sehr geehrte Damen und Herren! Ich darf Sie noch um einen ganz kurzen Moment der Stille bitten – im Andenken an unsere gute, alte Klebevignette. (*Der Redner hält einen Augenblick inne.*) – Herzlichen Dank. (*Heiterkeit und Beifall bei NEOS, ÖVP, SPÖ und Grünen.*)

11.58

**Präsident Peter Haubner:** Als Nächster zu Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Roland Baumann. – Ich stelle die Redezeit auf 3 Minuten ein, Herr Kollege.

RN/44

11.59

**Abgeordneter Roland Baumann (SPÖ):** Danke, Herr Präsident! Geschätzter Herr Bundesminister! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Geschätzte Zuseherinnen und Zuseher! Ja, Herr Kollege, ich hoffe, ich unterbreche die Trauerminute hier nicht zu früh. Nach der eindrücklichen Erzählung ist es schwierig, da noch einiges hinzuzufügen, aber man kann trotzdem festhalten: Mit dieser Novellierung wird genau das Richtige gemacht: Es wird modernisiert, es wird vereinfacht und es wird gesteuert. Das ist die Aufgabe dieses Hauses und auch des Herrn Bundesministers.

Wir müssen mit Rücksichtnahme auf die aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen schauen, dass wir in Zukunft den Transport auf die Schiene bringen.

Österreich hat ein großartiges Autobahnnetz – da kann man den Kolleg:innen bei der Asfinag gratulieren, die machen großartige Arbeit –, wir sehen das auch im Vergleich zu anderen Ländern. Wenn man auf Österreichs Autobahnen

unterwegs ist: Es sind ordentliche Straßen. Es wird an die Anrainer:innen gedacht mit Lärmschutzwänden und so weiter, da gibt es viele Diskussionen. Es gibt ordentliche Rastplätze und Raststätten. Das gehört finanziert und dazu sind natürlich auch eine ordentliche Bemautung und eine Vignette notwendig. Das gehört ordentlich ausgestaltet.

Bei der Vignette gehen wir jetzt als eines der letzten Länder in Europa einen Schritt in Richtung Modernität und werden endlich digital. Ich finde, in dieser Debatte zeigt die Freiheitliche Partei ihr wahres Gesicht: Sie sprechen oft von zu viel Bürokratie, von aufgeblähten Apparaten (*Abg. Hafenecker [FPÖ]: Wahlfreiheit!*) und irgendwelchen übertriebenen Regelungen, und dann stimmen Sie da auf einmal nicht mit und wollen an alten, teuren Regelungen festhalten. Das lässt bei mir nur die Vermutung zu, dass es der FPÖ, wenn sie von Überregulierung spricht und etwas abbauen will, in Wahrheit um Rechte von Konsument:innen und um Arbeitnehmer:innenschutzrechte geht, die sie abbauen will, und um nichts anderes. (*Beifall bei der SPÖ sowie des Abg. Schnabel [ÖVP].*)

Sonst erschließt sich mir der Grund zum Festhalten an der Klebevignette nicht.

Ein Gedanke, den wir gerade in der Diskussion noch gehabt haben: Vielleicht geht es da auch um eine Sammelleidenschaft, vielleicht pickt die Klebevignette ja im Fotoalbum vom Urlaub der letzten Jahre und Jahrzehnte. (*Heiterkeit der Abg. Duzdar [SPÖ].*) Wenn das der Fall ist, kann ich Sie beruhigen: Mit der Teilnahme der österreichischen Fußballnationalmannschaft an der Weltmeisterschaft nächstes Jahr wird es wieder die Möglichkeit geben, Pickerl zu picken, aber nicht die Vignette, sondern welche von Fußballern. – Danke. (*Beifall bei der SPÖ.*)

**Präsident Peter Haubner:** Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordnete Harald Servus. Wunschredezeit: 3 Minuten. – Bitte, Herr Abgeordneter.

RN/45

12.02

**Abgeordneter Mag. Harald Servus (ÖVP):** Vielen Dank, Herr Präsident! Geschätzter Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren! Seit 1. Jänner 1997 begleitet uns die Vignette auf unseren Autobahnen und Schnellstraßen. Sie alle erinnern sich wahrscheinlich auch noch an den legendären Vignettenman auf Ö3. Jetzt wird diese Vignette digital.

Seit 2004 gibt es die fahrleistungsabhängige Mautpflicht für Lkw. Beide, sowohl die Vignette als auch die Maut, leisten einen wertvollen Beitrag zum Bau, zum Betrieb und zur Erhaltung unseres Straßennetzes.

Nur zur Erinnerung: Die Aufwendungen der Asfinag betrugen im Jahr 2024 2,3 Milliarden Euro. Das ist gut investiertes Geld, Herr Bundesminister, in unsere Infrastruktur, in unsere Sicherheit, in unseren Standort. Der Straßenbau ist ein starker Wirtschaftsmotor.

Heute novellieren wir das Bundesstraßen-Mautgesetz. Es ist so, dass wir schließlich nach vielen Verhandlungsrunden eine Mautanpassung mit Augenmaß erreichen konnten und eine maximale Belastung abwehren konnten, indem wir bei den Infrastrukturstarkosten die Erhöhung ausgesetzt haben. Das erspart der Branche immerhin 45 Millionen Euro.

Es wurde schon gesagt: Die heute zu beschließende Gesetzesnovelle bietet auch Planungssicherheit und einen Anreiz für emissionsfreie Fahrzeuge, denn mit dem heutigen Beschluss wird für E-Lkws ein Bonus von 75 Prozent der Infrastrukturaut bis 2030 garantiert.

Trotzdem, Herr Bundesminister: Die zusätzlichen Kosten schmerzen die Güterbeförderungsbranche. Sie wünscht sich deshalb auch Maßnahmen, die zur Produktivitätssteigerung und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit beitragen könnten, ohne das Budget zu belasten. Die Branche setzt sich seit Längerem für die Abschaffung des Nachtsechzigers für Lkw ein. Ich habe da einen etwas anderen Zugang als der Kollege von den Grünen. Mittlerweile entsprechen sämtliche moderne Lkw der Kategorie eines lärmarmen Kraftfahrzeugs, sodass die ursprüngliche Intention des Nachtsechzigers, nämlich die Bevölkerung in der Nacht vor Lärm zu schützen, eigentlich obsolet ist.

Die Abschaffung des Nachtsechzigers würde für die Unternehmen eine relevante Effizienzsteigerung bringen. Ich darf Ihnen das vielleicht am Beispiel der Strecke Wien–Salzburg erklären. Diese Strecke beträgt rund 283 Kilometer. Ein Lkw mit 80 km/h könnte sie im Vergleich zu einem Lkw mit 60 km/h um 1 Stunde und 11 Minuten schneller fahren. Wie gesagt, Herr Bundesminister, das ist eine Maßnahme, die nichts kosten würde.

Sehr geehrte Damen und Herren, die Güterbeförderungsbranche steht aktuell sehr unter Druck. Denken wir gemeinsam darüber nach, wie wir dieser so wichtigen Branche unter die Arme greifen können. – Vielen Dank. (*Beifall bei der ÖVP sowie des Abg. Schroll [SPÖ].*)

12.06

**Präsident Peter Haubner:** Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Christian Hafenecker. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 5 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

12.06

**Abgeordneter Christian Hafenecker, MA (FPÖ):** Danke, Herr Präsident! Herr Bundesminister! Herr Kollege Servus, wenn Sie diese wichtige Branche unterstützen wollen – und das sehe ich ja auch so –, dann dürfen Sie jetzt nicht hier sitzen und ein neues Wegelagereigesetz beschließen, denn das ist ja genau das, was wir gerade tun. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Ich möchte das natürlich auch begründen, bevor ich dann zu den blumigen Ausführungen meiner Vorredner komme. Ich meine, es ist ja relativ einfach: Wir sind in Österreich in der Situation, dass wir eine circa doppelt so hohe Inflationsrate wie die restliche Europäische Union haben. Dass niemand auf der Regierungsbank und von den anderen Parteien – mittlerweile ist eh schon fast jede Partei in der Regierung – draufkommt, dass man die Inflation vielleicht anders bekämpfen könnte, als dass man die täglichen Kosten immer teurer macht, das verstehe ich einfach nicht. Wenn man das Inflationsziel erreichen möchte, kann man eben nicht hergehen und die Kosten für Logistik und Fracht insofern erhöhen, als dass man die Lkw-Maut anhebt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Zahlen sprechen ja für sich: Man hat schon 2024 eine Mauterhöhung um 7,4 Prozent vorgenommen. Das geht dann 2025/26 weiter mit 12 beziehungsweise 8 Prozent inklusive der Inflation. Das ist übrigens die höchste Lkw-Maut, die es in Europa gibt. Wenn also Sie, Kollege Moitzi, so wie vorhin hier stehen und sagen: Machen Sie sich keine Sorgen, wir haben die Inflation im Griff, im Lebensmittelbereich wird nichts teurer!, dann sprechen Sie schlicht und ergreifend die Unwahrheit, Herr Kollege. (*Abg. Moitzi [SPÖ]: Das habe ich gar nicht gesagt; nur nicht durch die Lkw-Maut!*) Das stimmt einfach nicht. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Jedes einzelne Produkt, das mit einem Lkw geliefert oder transportiert werden muss, wird teurer. Da sind auch Lebensmittel dabei, denn die fallen auch nicht vom Himmel, sondern müssen irgendwie zugestellt werden. Das nehmen Sie damit schlicht und ergreifend in Kauf. Weil Finanzminister Marterbauer schon nicht mehr weiß, wen er noch ausrauben soll, sind es halt jetzt wieder die Lkws.

Ganz ehrlich, wenn ich vorhin Kollegen Oberhofer gehört habe, der von hier aus gesagt hat: Es gibt endlich Verteilungsgerechtigkeit!, muss ich sagen: Kollege Oberhofer, Sie haben übrigens dreimal dazusagen müssen, dass Sie ein Liberaler sind, weil Ihnen das sonst keiner mehr abnimmt. (*Heiterkeit bei der FPÖ.*) Ich habe das natürlich so zur Kenntnis genommen. Ich glaube, Sie sind mittlerweile auch Teil der liberalen Planwirtschaft oder sonst irgendetwas (*Heiterkeit der Abg. Duzdar [SPÖ]*), denn wenn Sie von Verteilungsgerechtigkeit sprechen, muss man sich das auf der Zunge zergehen lassen.

Quasi: Die bösen Lkws werden jetzt bestraft und müssen jetzt mehr zahlen. Ihrer Logik folgend müsste es ja dann aber für die Autofahrer billiger werden, wenn es endlich fair verteilt ist, und das ist ja auch nicht der Fall. Da sind Sie ja beim Abkassieren und beim Einsticken des Geldes der Autofahrer trotzdem dabei. Da wird ja nichts besser, das wird ja nur insgesamt mehr. Das muss man ja so auch einmal ganz klar sagen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Dann hat man natürlich die besten Sachen gehört. Kollege Moitzi hat erzählt – ich habe ja fast nicht mehr an mich halten können –, das sei ja Teil einer größeren Strategie. (*Heiterkeit des Abg. Petschnig [FPÖ].*) Ich habe erstens gar nicht gewusst, dass Sie so etwas haben. (*Zwischenruf des Abg. Moitzi [SPÖ].*) Aber wenn die größere Strategie ist, dass Sie den Eisenbahnverkehr nutzen wollen – Sie sind Vorsitzender des Verkehrsausschusses, lesen Sie sich einmal ein, was im Eisenbahnverkehr auf uns zukommt! –, dass Sie die Waren auf die Schiene bringen wollen – das ist natürlich ein nobles Ziel, keine Frage –, frage

ich Sie: Wissen Sie, was in den nächsten Jahren in Mitteleuropa verkehrstechnisch los ist bei der Eisenbahn? Wissen Sie, welche Streckensperrungen es in Deutschland gibt? Ich habe es Ihnen aufgeschrieben, Sie können es sich notieren: Die Strecke Passau–Obertraubling wird gesperrt, Regensburg–Nürnberg wird gesperrt, Freilassing–Rosenheim wird gesperrt und dann auch noch Rosenheim–München. Das ist das, was uns die nächsten vier Jahre beschäftigen wird.

Glauben Sie tatsächlich, dass da irgendetwas in Richtung Verlagerung auf die Schiene geht oder dass wir jetzt eher das Thema haben, dass mehr Lkws durch Österreich rollen werden, weil es einfach keine Schienen gibt? (*Heiterkeit bei Abgeordneten der FPÖ.*) Also wenn Sie ein Schienenkonzept haben, dann sollten Sie vielleicht die Realitäten auch mit einplanen. Das wird es nicht spielen!

RN/46.1

Wenn man bösartig wäre, könnte man sagen, der Herr Verkehrsminister stellt sich – wissend, dass mehr Lkws kommen – als Oberwegelagerer auf die Autobahn und kassiert dort kräftig ab; das könnte man sagen, tue ich aber nicht, Herr Bundesminister. (*Beifall bei der FPÖ.*)

RN/47

**Präsident Peter Haubner:** Herr Kollege Hafenecker, ich darf Sie ersuchen, das Wort Wegelagerer nicht zu gebrauchen. – Danke.

RN/48

**Abgeordneter Christian Hafenecker, MA (fortsetzend):** Na ja, ich habe gerade von Wegelagerei, de facto Wegelagereigesetz gesprochen, deswegen, würde ich sagen, ist dieser Begriff vielleicht auch irgendwie sinnerklärend – oder, Herr Präsident?

Also ich nehme ihn nicht zurück, Sie können mir gerne einen Ordnungsruf erteilen. Ich habe nicht gewusst, dass das auch schon verboten ist, wenn man ein Gesetz so beschreibt, wie es nämlich tatsächlich ist. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Es ist wirklich hochinteressant, was da passiert. Also, wie gesagt, Ihren Transfer auf die Bahn wird es so nicht spielen, und vielleicht sollten Sie die Zeit als Bundesminister dafür verwenden, einmal dafür zu sorgen, dass sowohl auf deutscher Seite als auch auf italienischer Seite endlich die Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel gebaut werden. Es nützt uns nämlich nichts, wenn wir ein riesengroßes, Milliarden Euro teures Loch im Berg haben, wenn dann niemand dorthin kommt. (*Heiterkeit bei Abgeordneten der FPÖ.*) Das wäre vielleicht auch ein Ansatz, dass man in diese Richtung einmal weitertut. (*Zwischenruf des Abg. Schnabel [ÖVP].*)

Dann noch etwas, weil Sie – ich glaube, Kollege Schnabel von der ÖVP war es; das war auch sehr interessant – davon gesprochen haben, dass man mit diesem Mautgesetz natürlich Anreize schaffen möchte, dass diese Öko-Lkws, die Strom-Lkws kommen und dass für die dann die Maut entsprechend ermäßigt ist. – Kollege Schnabel, ich habe Sie im Verkehrsausschuss als sehr kompetenten Kollegen kennengelernt, ja, aber das geht sich jetzt nicht aus.

Erstens müssen Sie sich einmal Gedanken darüber machen, wie viel Strom und wie viel Leistungskapazität eine Lkw-Ladestation verbrauchen würde. Also wenn Sie glauben, Sie können die Lkw-Flotte auf Strom umstellen, dann haben Sie ein Thema; da werden Sie wahrscheinlich gleich mit dem eigenen Wirtschaftsbund reden können (*Zwischenruf des Abg. Zorba [Grüne]*), weil Logistik im Prinzip so funktioniert, dass die Fahrzeuge, die man ankauf, auch fahren und nicht die halbe Nacht aufgeladen werden müssen. (*Abg. Oberhofer [NEOS]: Das ist ja ein völliger Blödsinn! Völliger Blödsinn!*) Das ist einmal das erste Problem, das Sie haben.

Zweitens werden Sie die Trafostationen und die Elektroinfrastruktur nicht herzaubern können. Wir haben bei den Investitionen was die Infrastruktur betrifft jetzt schon einen Rückstand. Wie soll das gehen?

Und drittens – das ist die größte Chuzpe – sagen Sie dann: Aber dafür gibt es eine Bestandsgarantie für die, die sich jetzt einen Elektro-Lkw kaufen, die müssen dann bis 2030 nicht mehr Maut zahlen! – Das haben Sie den Fotovoltaikinvestoren auch versprochen, Herr Kollege Schnabel, und nächstes Jahr werden sie mit den Netzgebühren Strafe bezahlen. (*Abg. Schnabel [ÖVP]: Das steht im Gesetz drin!*)

Das glaubt Ihnen niemand mehr. Ich rede auch mit Wirtschaftstreibenden, und die sagen: Wenn uns diese Regierung irgendetwas verspricht und sagt: Bitte dort investieren, damit wir den Ökokommunismus fortsetzen können!, dann kann man davon ausgehen, dass das keine eineinhalb Jahre hält! (Zwischenruf des *Abg. Schwarz [Grüne]*.) Genau das wird in diesem Fall auch stattfinden. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Wenn aber der Ökomarxismus sozusagen bei Ihnen noch immer dermaßen verankert ist, wenn die Grünen aus Ihrer Sicht die Arbeit so gut gemacht haben, dass Sie diese Gedanken überhaupt nicht mehr aus Ihrem Kopf streichen können, dann ist mir klar, warum Sie diese Dinge machen – das ist mir vollkommen klar! Wenn man Emissionen verhindern will, dann muss man natürlich zuerst die Wirtschaft zerstören – da sind Sie gerade auf dem besten Weg dazu –, dann werden keine Waren mehr produziert und dann braucht sie auch niemand mehr herumzuführen. Wenn das Ihr Ziel ist, dann ist der Weg, den Sie einschlagen, der richtige. Wenn Sie aber Österreich auf die Überholspur bringen wollen und endlich wieder auf Gerade richten wollen, dann sollten Sie sich endlich einmal geistig von diesem Ökomarxismus, den Ihnen die Grünen eingejimpft haben (Zwischenruf bei den Grünen), verabschieden, einfach wieder

normale Politik machen und aus diesen Zwängen herauskommen. (*Neuerlicher Zwischenruf bei den Grünen.*) Das muss man ja wirklich einmal ganz klar sagen: Das führt uns in die Irre, in jedem Bereich der Politik in Österreich, meine sehr geehrten Damen und Herren. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Irgendwann einmal wird es auch notwendig sein, Farbe zu bekennen. Ich habe mir den Kollegen aus Tirol von der ÖVP aufgeschrieben, er hat sich herausgestellt und hat drei oder vier Reden in einer gehalten: Er hat zuerst erklärt, dass er gegen den Transit ist; dann hat er gesagt, dass er pro Lkw ist; dann hat er gesagt, er ist für die Bahn; und viertens hat er gesagt – und das geht sich für mich gar nicht aus –, er ist Realist. (*Heiterkeit bei Abgeordneten der FPÖ.*) Also wie das zusammenstimmen soll, weiß ich nicht. Da kann man bestenfalls aus einer Rede vier Tiktok-Sequenzen rauschneiden, dann hat man jeden bedient (*Abg. Schnabel [ÖVP]: Das macht nur ihr!*), aber das ist doch keine Politik, die uns an das Ziel führt, Österreich wieder nach vorne zu bringen, meine sehr geehrten Damen und Herren! Das gibt es ja nicht. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Dann noch ein Wort zu Kollegen Moitzi, der uns wegen der Vignettendebatte vorgeworfen hat, dass wir nicht nach vorwärts gewandt sind und Digitalisierung ablehnen: Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir stehen für Wahlfreiheit. Das ist ein springender Punkt und vor allem ein Unterschied.

Wenn sich die Regierung jetzt aber einhängt, die SPÖ gemeinsam mit der ÖVP, und die jetzt sozusagen zu Vorkämpfern der Digitalisierung werden, dann möchte ich Kollegen Moitzi und der sozialdemokratischen Fraktion schon eines auf den Weg mitgeben: Wenn Sie so digitalisierungsaffin sind, dann reden Sie bitte einmal mit Ihrer Gesundheitsministerin und setzen Sie folgenden Prozess in Gang: Sie wissen, mit dem Ende des Faxbetriebes waren unsere Ärzte in Österreich kommunikationsunfähig. Es konnten keine Befunde mehr ausgetauscht werden; sie haben dann die Befunde mit Taxis quer durch Wien

und sonst irgendwo hingeschickt. (*Abg. Moitzi [SPÖ]: Vor allem in der Steiermark war das, oder, wo Sie den Landeshauptmann stellen!? Die Probleme ... vor allem in der Steiermark ...!*) Also wenn Sie digitalisierungsaffin sind, Herr Kollege Moitzi, dann reden Sie einmal mit Ihrer Gesundheitsministerin! (*Abg. Moitzi [SPÖ]: Reden S' mit Ihrem Landeshauptmann ...!*) Schauen wir, ob man es in diesem Zeitalter vielleicht einmal zustande bringt, sich geistig vom Fax zu verabschieden (*Heiterkeit bei Abgeordneten der FPÖ*) und Befunde wieder zuzustellen. Das wäre ein kleiner Tipp von meiner Seite. Dafür können Sie sich auf jeden Fall starkmachen.

Wie gesagt, an der Wahlfreiheit betreffend Klebevignette ist überhaupt nichts verwerflich. Und noch etwas, Herr Bundesminister, ganz ehrlich – vielleicht können Sie dazu noch kurz etwas sagen –: Dauert es wirklich eineinhalb Jahre, dass Sie ein Computerprogramm umstellen, damit nicht nach Tagen, sondern nach Stunden abgerechnet wird? (*Zwischenrufe der Abgeordneten Erasim [SPÖ] und Moitzi [SPÖ].*) Also wenn das sozusagen Ihre Performance ist, dass das eineinhalb Jahre dauert, dann ist mir klar, warum die Republik so dasteht, wie sie dasteht. (*Beifall bei der FPÖ.*)

12.15

**Präsident Peter Haubner:** Zu Wort ist dazu niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Wird seitens der Berichterstattung ein Schlusswort gewünscht? – Das ist nicht der Fall.

RN/49

## Abstimmung

**Präsident Peter Haubner:** Wir kommen zur Abstimmung, die ich über jeden Ausschussantrag getrennt vornehme.

---

RN/49.1

Wir gelangen zur Abstimmung über **Tagesordnungspunkt 2**: Entwurf betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz geändert wird, samt Titel und Eingang in 227 der Beilagen.

Ich ersuche jene Damen und Herren, die für diesen Gesetzentwurf sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die Mehrheit, angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, um ein diesbezügliches Zeichen. – Das ist die **Mehrheit**. Der Gesetzentwurf ist somit auch in dritter Lesung angenommen.

RN/49.2

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Ing. Harald Thau, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Nutzerfreundliche und faire Regelung der Gültigkeitsdauer von Kurzzeit-Vignetten“.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für den Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die **Minderheit, abgelehnt**.

RN/49.3

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Abgeordneten Dr. Elisabeth Götze, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Erhalt des Lärmschutz-Nacht-60ers für Lkw über 7,5 Tonnen auf Autobahnen und Schnellstraßen“.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für den Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist die **Minderheit, abgelehnt**.

RN/49.4

Wir gelangen zur Abstimmung über **Tagesordnungspunkt 3**: Entwurf betreffend CEMT-Digitalisierungsgesetz samt Titel und Eingang in 248 der Beilagen.

Ich ersuche jene Damen und Herren, die für diesen Gesetzentwurf sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist einstimmig der Fall, angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

Ich ersuche jene Damen und Herren, die auch in dritter Lesung für diesen Gesetzentwurf sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist ebenfalls **einstimmig**; somit ist dieser Gesetzentwurf auch in dritter Lesung **angenommen**.