

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 Tarifierung: 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 Infrastrukturkosten 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.