

11. Punkt und 12. Punkt

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität über die Regierungsvorlage (497 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird (582 d.B.)

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität über den Antrag 889/A(E) der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Kolleginnen und Kollegen betreffend Schneller bauen statt doppelt prüfen: Verfahrensvollkonzentration für Infrastrukturvorhaben nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 beim Bund (583 d.B.)

Präsidentin Doris Bures: Damit kommen wir zu den Tagesordnungspunkten 11 und 12, über welche die Debatten unter einem durchgeführt werden.

Auf eine mündliche Berichterstattung wurde verzichtet.

Erster Redner: Herr Abgeordneter Gerhard Deimek.

17.12

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ): Danke, Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Beim jetzt zu diskutierenden Bundesstraßengesetz muss man sehr sauber unterscheiden. Der ursprüngliche Gedanke der Vorlage ist nachvollziehbar, denn wenn ein UVP-Verfahren lange dauert, dann ist bisher eine Planungsgebietsverordnung nach fünf Jahren einfach ausgelaufen und damit ist mitten im Verfahren Rechtsunsicherheit gegeben.

Planungssicherheit wäre das Gebotene und Wichtige. Gerade bei großen Infrastrukturprojekten brauchen die Bürger, die Gemeinden, die Betriebe, aber auch und vor allem der Bund klare Verhältnisse. Wir erinnern uns, beispielsweise beim Bau des Semmeringbasistunnels hatten wir Verfahren auf Länderebene, Steiermark und Niederösterreich, wir hatten ein Bundesverfahren, und am Schluss hatten wir in einem oder jetzt sogar in zwei Bundesländern Probleme, mussten nachverhandeln und so weiter – sehr, sehr kompliziert.

Das eigentliche Problem liegt aber nicht nur in der Fristenhemmung. Das eigentliche Problem liegt – und zwar von dem, was wir jetzt heute diskutieren – im gesamtändernden Abänderungsantrag. Unter dem Stichwort Ladeinfrastruktur greifen wir hier plötzlich in bestehende Vertragsstrukturen, in Konkurrenzklauseln und in Schutzzonen ein. Da möchte ich schon daran erinnern: Gerade bei der ÖVP war immer das Motto: Pacta sunt servanda; das heißt, wir greifen nicht in bestehende Vertragsverhältnisse ein. Und jetzt wird das Ganze gebrochen.

Normalerweise würde man solche Punkte aufgreifen, indem man sagt: Bedarfsanalyse, Kostenabschätzung und Respekt vor den Verträgen. Jetzt laufen wir Gefahr, einen Schnellschuss zu machen, der möglicherweise vor Gericht endet. Gleichzeitig ermöglichen wir, bestehende Schutzzonen zu durchbrechen, vor allem dann, wenn sie möglicherweise politisch oder ideologisch gesetzten Zielen im Wege stehen. Dann stellt sich die Frage: Wer haftet, wer trägt das Risiko und wer zahlt, wenn Schadenersatzansprüche entstehen?

Wir haben in dieser gemeinsamen Debatte aber auch einen Antrag vom Kollegen Hafenecker zu behandeln, der auf eine Verfahrenskonzentration hinzielt, und zwar genau im 3. Abschnitt des UVP-Gesetzes. Liebe Kollegen von den Regierungsfraktionen, Sie haben gesagt: Das soll doch der Umweltausschuss behandeln. – Na ja, wir reden aber in diesem Antrag von Verkehrsinfrastrukturverfahren, und dafür ist nicht Umweltminister Totschnig zuständig, sondern genau der Verkehrsminister. Wir wollten dem Verkehrsminister endlich ein Werkzeug in die Hand geben, dass er in seinem Ministerium diese Verfahren abschließen kann. Wenn wir also jetzt die Umweltschleife machen, dann ist das vielleicht eine Zeitverzögerung.

Unser Ansinnen wäre, dem Herrn Minister dieses Werkzeug jetzt einmal in die Hand zu geben. Sie wollten es nicht, Sie haben die Konsequenzen zu tragen. – Danke schön. *(Beifall bei der FPÖ.)*

17.16

Präsidentin Doris Bures: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Roland Baumann.

RN/74

17.16

Abgeordneter Roland Baumann (SPÖ): Danke, Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuseherinnen und Zuseher! Unter den aktuellen Tagesordnungspunkten diskutieren wir Änderungen im Bundesstraßengesetz. Was oft sperrig klingt, hat aber wichtige Inhalte für die Mobilität von morgen in sich. Wir schaffen mehr Planungssicherheit für Infrastrukturprojekte und wir treiben den Ausbau der Ladeinfrastruktur konsequent voran. Beides ist notwendig, um Änderungen in

der Mobilität zu schaffen, und ein wichtiger Beitrag, um unsere Klimaziele zu erreichen.

Der erste Punkt betrifft die UVP-Verfahren. Jeder von uns weiß, Infrastrukturprojekte müssen sorgfältig geprüft werden, um den Schutz von Mensch und Umwelt zu garantieren. Aber genauso gilt, Verfahren müssen in einer vernünftigen Zeit abgeschlossen werden können. Wenn Projekte jahrelang im Genehmigungsverfahren hängen und deshalb die Rechtswirkung einer Planungsgebietsverordnung verloren geht, dann hilft das niemandem, weder der Umwelt noch den betroffenen Projekten. Mit der nun vorgesehenen Hemmung der Fünfjahresfrist während eines laufenden Verfahrens schaffen wir da mehr Rechtssicherheit. Wir beschneiden keine Beteiligungsrechte und senken keine Umweltstandards. Wir sorgen vielmehr dafür, dass langwierige Verfahren nicht durch formale Fristen zusätzlich erschwert werden. Das ist eine vernünftige und ausgewogene Lösung.

Der zweite große Schwerpunkt ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur. Wer heute auf Elektromobilität umsteigen soll, muss sich darauf verlassen können, dass Laden überall möglich ist, nicht nur in Ballungsräumen, sondern auch entlang von Autobahnen und Schnellstraßen. Genau dafür schaffen wir jetzt die gesetzlichen Voraussetzungen.

Ziel ist es, entlang des hochrangigen Straßennetzes im Durchschnitt alle 25 Kilometer eine Lademöglichkeit zur Verfügung zu stellen. Damit geht Österreich sogar über die europäischen Mindestvorgaben hinaus und es ist ein klares Bekenntnis zu einer modernen und klimafreundlichen Mobilität.

Besonders wichtig ist dabei, dass Ladeinfrastruktur ganzheitlich gedacht wird. Wer sein Fahrzeug lädt, verbringt dort Zeit. Deshalb ist es sinnvoll, Ladepunkte mit Sanitäreinrichtungen, Aufenthaltsbereichen und Verpflegungsmöglichkeiten zu verbinden. So schaffen wir Qualität für die Menschen.

Diese Gesetzesänderung ist deshalb mehr als eine technische Anpassung. Sie ist ein Beitrag zu einer modernen Infrastrukturpolitik, die Klimaschutz, wirtschaftliche Entwicklung und gute Mobilität miteinander verbindet. Die Mobilitätswende gelingt nicht mit bloßen Ankündigungen, sie gelingt mit Investitionen, mit leistungsfähiger, attraktiver Infrastruktur und mit einem Staat, der Projekte rasch und verlässlich umsetzt. *(Beifall bei der SPÖ.)*

17.19

Präsidentin Doris Bures: Nächste Rednerin: Frau Abgeordnete Elisabeth Götze.

RN/75

17.19

Abgeordnete Dr. Elisabeth Götze (Grüne): Danke, Frau Vorsitzende! Herr Minister! Wertes Hohes Haus! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Wir diskutieren über eine Novelle zum Bundesstraßengesetz, und eine bisher sehr klare Regelung soll jetzt aufgeweicht werden.

Aktuell gilt eine Trassenverordnung, also die Dauer für die Planung einer neuen Straße, fünf Jahre; künftig soll das ausgeweitet werden auf sozusagen unbefristete Zeit, nämlich solange ein UVP-Genehmigungsverfahren dauert – unterstellt wird nämlich, es dauert zu lange. Wir haben uns das genauer angeschaut: Warum dauern denn diese Verfahren eigentlich so lange? – Leider, muss ich sagen: Die Probleme liegen beziehungsweise die Antwort liegt nicht

im Gesetz, sondern im Verwaltungshandeln, an der Vollständigkeitsprüfung der Unterlagen in Ihrem Ministerium. Die dauert nämlich durchschnittlich 21 Monate. Beim Projekt S 8 in meinem Heimatbundesland hat sie sogar ganze drei Jahre, 36 Monate, gedauert, allein die Prüfung der Unterlagen, dabei sieht das UVP-Gesetz für das **gesamte** Verfahren grundsätzlich zwölf Monate vor. – Da ist ja klar, dass sich das nicht ausgeht.

Es liegt also wohl eher an der Behörde oder auch an der Asfinag, die unvollständige Unterlagen einreicht, vielleicht auch an langwierigen Mängelbehebungen oder auch an aufgeschobenen Entscheidungen. Ich bringe wieder ein Beispiel von der S 8: Eine Entscheidung, die schon 2016 hätte getroffen werden müssen, wurde erst 2024 rechtskräftig – also acht Jahre Verzögerung.

Das ist kein Problem der Rechtslage, und trotzdem ziehen Sie daraus eben diesen falschen Schluss, nämlich statt die Verfahren zu beschleunigen, verlängern Sie die Geltung der Trassenverordnungen auf unbestimmte Zeit. Das ist also keine Verfahrensbeschleunigung, sondern eine Verlängerung dieses – ich würde fast sagen – Planungsstillstandes.

Die Leidtragenden, und ich sage das sehr deutlich, sind die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer entlang dieser Trasse, weil wir alle – die Menschen, die zum Beispiel in Gemeinden tätig sind – wissen: Eine Trassenverordnung greift massiv in Eigentumsrechte ein. Ich kann dort nicht bauen, wie ich will, es schränkt also die Nutzung von Grundstücken ein, und solche Eingriffe sind nur dann gerechtfertigt, wenn eine Umsetzung in absehbarer Zeit zu erwarten ist. Na, was ist bei einer unbefristeten Gültigkeit der Dauer des Verfahrens denn noch absehbar? Also dieser Schutz wird mit der

Novelle ausgehebelt und die Unsicherheit wird auf unbestimmte Zeit verlängert.

Ich möchte jetzt noch kurz etwas zur Umsetzung der EU-Verordnung zu den Schutzzonen der E-Ladestationen sagen: Grundsätzlich begrüßen wir das, aber auch da finden wir: Dass das einfach an diese Novelle drangehängt wird, ist aus unserer Sicht unzumutbar. Auch dafür braucht es eine sorgfältige Begutachtung und auch eine ordentliche parlamentarische Beratung – das hat nicht

stattgefunden –, vor allem umso mehr, als diese EU-Verordnung ja seit Jahren bekannt ist, also das ist ja nichts, was dringlich und jetzt gekommen ist. (Abg.

Schnabel [ÖVP]: Wieso hat das die Frau Ministerin davor nicht umgesetzt? – Abg.

Moitzi [SPÖ]: Warum ist es nicht umgesetzt worden die letzten Jahre? – Abg.

Schnabel [ÖVP]: Wieso hat es die Frau Ministerin davor nicht umgesetzt? – Rufe und Gegenrufe zwischen den Abgeordneten **Schnabel** [ÖVP] und **Gewessler** [Grüne].)

Abschließend zum Antrag der FPÖ: Die Vollkonzentration der UVP-Verfahren beim Bund unterstützen wir. Wir werden das unterstützen, das fordern auch wir Grüne schon seit Jahren. Das könnte diese Verfahren tatsächlich beschleunigen, also **eine** Behörde, die zuständig ist.

Herr Minister, wenn Verfahren zu lange dauern, dann muss man die Ursachen für diese langen Verfahren beseitigen, aber nicht einfach die Fristen ausdehnen. – Danke. (Beifall bei den Grünen.)

17.23

Präsidentin Doris Bures: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Harald Servus.

17.23

Abgeordneter Mag. Harald Servus (ÖVP): Vielen Dank, Frau Präsidentin! Geschätzter Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren! Wir als Wirtschaftsstandort Österreich stehen ständig im Wettbewerb mit anderen Wirtschaftsräumen. Da geht es beispielsweise um messbare Größen, wie die Lohnstückkosten, und ja, da haben wir einiges an Terrain gutzumachen, und ja, deshalb ist die geplante Senkung der Lohnnebenkosten um einen ganzen Prozentpunkt, mit dem wir uns in den nächsten Tagen noch intensiv beschäftigen werden, eine ambitionierte und auch mutige Offensivmaßnahme. – Danke dafür, liebe Bundesregierung!

Ein wichtiger Standortfaktor bei der Wettbewerbsfähigkeit ist aber auch unsere Infrastruktur, vor allem die Verkehrsinfrastruktur, und mit der vorliegenden Novelle des Bundesstraßengesetzes von 1971 bringen wir zwei wichtige Punkte einen entscheidenden Schritt weiter: Erstens schaffen wir die rechtlichen Voraussetzungen für einen raschen und flächendeckenden Ausbau der Schnellladeinfrastruktur entlang unserer Autobahnen und Schneestraßen. Ende Mai 2026 gab es allein in Österreich knapp 290 000 rein elektrisch betriebene Pkws und fast 20 000 E-Lkws, und es ist ganz klar: Die Zahlen werden weiter steigen – nicht nur in Österreich, sondern in ganz Europa.

Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur wird daher ein ganz wichtiger Standortfaktor sein, denn bei unseren Autobahnen handelt es sich nicht nur um Routen von lokaler oder regionaler Bedeutung, sondern von internationaler Bedeutung. Es sind EU-Hauptverkehrsachsen, die schon seit Jahrhunderten, manchmal sogar schon seit der Römerzeit, eine Rolle spielen. Wir sind deshalb

dabei, emissionsfreie Ladeinfrastruktur auszubauen und massiv zu erweitern. Und ja, das ist ein ambitioniertes Vorhaben, Herr Bundesminister, denn die gesetzlich geforderten Abstände, die wir heute beschließen, sind sehr gering. Der Herr Kollege hat es vorhin erwähnt: Alle 25 Kilometer – maximal 50 Kilometer – sollen Lademöglichkeiten für Pkw errichtet werden, und alle 60 Kilometer sollen solche für Lkw entstehen.

Die Asfinag plant deshalb, auf ihren Park- und Rastplätzen bis 2030 an die 1 500 Pkw-Ladepunkte und bis 2035 1 300 Lkw-Ladepunkte zu installieren. In der Regel wird es so sein, dass die Tankstellenpächter der Asfinag mit an Bord sein werden – in ihrem eigenen Interesse, wie ich meine –, aber sollte das irgendwo einmal nicht der Fall sein können und muss eine Lücke geschlossen werden, dann wird es künftig auch möglich sein, sich über die bisherigen Schutzgrenzen hinwegzusetzen.

Sehr geehrte Damen und Herren, die zweite Maßnahme, die wir heute beschließen, ist folgende: Bundesstraßenplanungsgebiete, die bisher auf fünf Jahre befristet waren, werden künftig für ein laufendes UVP-Verfahren – und wir wissen, das kann auch länger dauern – unterbrochen werden. Dadurch wird verhindert, dass wichtige Straßenprojekte allein aufgrund langer Genehmigungsverfahren ihre rechtliche Absicherung verlieren. Das schafft mehr Planungs- und Rechtssicherheit. Auch das ist schlussendlich eine Maßnahme, unsere Verkehrsinfrastruktur zu stärken und auch international wettbewerbsfähig zu bleiben. – Danke, Herr Bundesminister. *(Beifall bei der ÖVP sowie bei Abgeordneten von SPÖ und NEOS.)*

17.28

Präsidentin Doris Bures: Nächste Rednerin: Frau Abgeordnete Irene Eisenhut.

17.28

Abgeordnete Irene Eisenhut (FPÖ): Danke, Frau Präsidentin! Geschätzter Herr Minister! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Ich spreche heute zur beabsichtigten Änderung des Bundesstraßengesetzes, und da geht es darum, dass eine Planungsgebietsverordnung nach dem Bundesstraßengesetz derzeit auf fünf Jahre befristet ist und diese Frist auch nicht verlängert werden kann. Nun sagt die Erfahrung, dass parallel geführte Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren wesentlich länger dauern als diese fünf Jahre, und da muss man nicht lange überlegen: Es macht durchaus Sinn, da eine Fristhemmung einzuführen, um das ganze Verfahren zu vereinfachen. Derzeit ist es ja so, dass nach Ablauf der fünf Jahre wieder ein neues Verfahren eingeleitet werden muss.

Die ursprüngliche Regierungsvorlage ist so ausgestaltet, dass man sie durchaus unterstützen könnte, doch was ist passiert? – Wie so oft kommt dann vor dem Ausschuss noch ein Abänderungsantrag, und der beinhaltet halt zusätzliche Änderungen, denen man so nicht zustimmen kann. Der Abänderungsantrag zur Regierungsvorlage weicht die bestehende Schutzzonenregelung auf, und, sehr geehrte Damen und Herren, was wird das künftig bedeuten? – Da wird in bestehende Verträge zwischen dem Bund und dem Betreiber, zwischen der Asfinag und dem Tankstellenbetreiber, eingegriffen. Die neue Regelung gibt dem zuständigen Bundesminister eine Verordnungsermächtigung zum Ausbau von E-Schnellladestationen inklusive dazugehöriger Infrastruktur wie Sanitäranlagen, Gastronomie und so weiter.

Schutzzonen entlang von Bundesstraßen wurden ja nicht ohne Grund geschaffen: Sie dienen der geordneten Raumentwicklung, der Verkehrssicherheit und der Koordinierung von Infrastruktur. Werden diese Regelungen aufgeweicht, dann besteht die Gefahr, dass ideologische Schnellschüsse oder auch wirtschaftliche Interessen Vorrang vor einer langfristig sinnvollen Planung erhalten. Der Eingriff in diese Schutzzonen stellt darüber hinaus eine Beschränkung von Eigentumsrechten dar – das hat Kollegin Götze ausdrücklich erwähnt und das stimmt auch. (Abg. **Schnabel** [ÖVP]: *Eigentümerin ... ist die Republik!*) Die Entschädigungsregelungen für die Betreiber sind derart schwammig formuliert, dass eigentlich langjährige Verfahren vorprogrammiert sind.

Weiters kommt noch die Frage des Wettbewerbs hinzu. Wenn bestehende Schutzrechte verändert werden, dann entstehen natürlich neue Konkurrenzsituationen zwischen Tankstellenbetreibern, Energieversorgern und anderen Investoren.

Für uns entsteht der Eindruck, dass europäische Vorgaben lediglich möglichst schnell erfüllt werden sollen, ohne die langfristigen Auswirkungen ausreichend zu berücksichtigen.

Sehr geehrte Damen und Herren, gute Verkehrspolitik besteht nicht darin, möglichst schnell möglichst viele Ladestationen zu errichten, sie besteht darin, Infrastruktur so zu entwickeln, dass sie ökologisch sinnvoll, wirtschaftlich ausgewogen und rechtlich tragfähig ist. (Beifall bei der FPÖ. – Abg. **Schnabel** [ÖVP]: *Genau das machen wir!*)

Wir haben im Ausschuss auch einen Vorschlag zur Verfahrensbeschleunigung eingebracht – weil immer behauptet wird, die FPÖ bringe keine Lösungen –: Unser Vorschlag sieht eine Verfahrensvollkonzentration vor, das heißt sämtliche Genehmigungs- und Bewilligungsverfahren bei einer einzigen Behörde gebündelt und nicht wie derzeit parallel auf unterschiedlichsten Landes- und Bundesebenen. *(Zwischenruf des Abg. Schnabel [ÖVP].)* Das wäre gelebte Entbürokratisierung, würde man es tatsächlich ernst nehmen.

Sehr geehrte Damen und Herren, eigentlich steht auch genau solch ein Vorhaben im Regierungsprogramm drinnen. Wer hat im Ausschuss aber dagegengestimmt? – Die Fraktionen der drei Regierungsparteien. Das kann man nicht erfinden. – Vielen Dank. *(Beifall bei der FPÖ.)*

17.32

Präsidentin Doris Bures: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Dominik Oberhofer.

RN/78

17.32

Abgeordneter Dominik Oberhofer (NEOS): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Minister! Hohes Haus! Ich schließe da an, wo meine Kollegin aufgehört hat: „Das kann man nicht erfinden.“ – Zwei Beispiele dafür, was man nicht erfinden kann:

Erstens: Frau Kollegin Götze steht hier heraußen und sagt: Na, um Gottes willen, die Regierung: „Speed kills“ – im Ausschuss mittlerweile ihr Lieblingswort –, die Regierung betont hier alles zu und lässt alles Mögliche genehmigen. Auf der anderen Seite sagt sie wiederum: Nein, das

Genehmigungsverfahren wird nicht beschleunigt, sondern maximal bürokratisiert.

Ich möchte Sie von der grünen Partei erinnern – ich komme aus Tirol –: Betreffend die Autobahnabfahrt von der A 13 hat Ihre Ministerin, Frau Ministerin a. D. Gewessler, die hier in der ersten Reihe sitzt, eine Entscheidung getroffen, die die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler über 13 Millionen Euro kostet. – Mit der Abfahrt Mutters und Natters haben Sie aus einem Projekt zwei Projekte gemacht! Das dauert jetzt sechs Jahre länger, weil man für beide Projekte auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung gebraucht hat. Was war der Grund? – Sehr geehrte Frau Ministerin, Sie werden sich nicht mehr erinnern, aber Ihr Haus war der Meinung, man kann die Autobahnabfahrt und -auffahrt nicht zweispurig machen, weil dadurch der Verkehr zunehmen würde. – Das ist ideologische Verkehrspolitik, die jetzt in dieser Bundesregierung keinen Platz mehr hat. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: Was hat das jetzt mit dem Punkt zu tun? Ich habe nicht verstanden, was das mit dem Antrag da zu tun hat!)

Wir setzen das um, was den Bürgerinnen und Bürgern tatsächlich täglich etwas bringt, nämlich Verkehrssicherheit, und auch sinnvolle Investitionen in die Infrastruktur. (Beifall bei den NEOS sowie bei Abgeordneten von ÖVP und SPÖ.)

Das Zweite, was mir wichtig ist: Kollegin Eisenhut steht hier heraußen und sagt: Um Gottes willen, dieser Speed jetzt mit den Elektroautos, mit den Elektrotankstellen, das kommt überhaupt nicht infrage, da sind wir viel zu schnell unterwegs! – Genau das Gegenteil ist der Fall. Ich bin seit acht Jahren E-Auto-Fahrer, und es ist nach wie vor ein Abenteuer, mit dem E-Auto von Innsbruck nach Wien zu kommen. Und das werden wir ändern.

Der Herr Minister ist da wirklich glaubwürdig: Von Anfang an, bei den Verhandlungen der Regierung bis jetzt, bis zur Umsetzung, hat er sich immer dafür starkgemacht, dass eine Änderung der Situation für die E-Mobilität angegangen werden muss und vor allem diese Probleme endlich gelöst werden müssen. Und das macht diese Bundesregierung.

Eine österreichische Zeitung hat heute festgestellt, welche Abgeordneten die meisten Reden hier im österreichischen Parlament gehalten haben – und siehe da, wir Verkehrssprecherinnen und Verkehrssprecher aller Parteien sind ganz, ganz dick im Rennen, wenn es um die meisten Reden hier im Haus geht. (Abg. **Gewessler** [Grüne]: *Ja, es ist nicht immer so etwas Positives ...!*) Warum? – Ganz einfach, sehr geehrte Frau Kollegin Gewessler: weil der Herr Minister arbeitet, weil der Herr Minister und sein Haus in diesem Land etwas weiterbringen, und deshalb haben wir viel zu reden, weil ein Haufen Gesetzentwürfe hier herinnen liegt, und das ist gut so, Frau Ministerin a. D.! (Beifall bei NEOS, ÖVP und SPÖ. – Zwischenruf der Abg. **Gewessler** [Grüne].)

17.35

Präsidentin Doris Bures: Nun hat sich der Herr Bundesminister zu Wort gemeldet. – Bitte, Herr Minister Hanke.

RN/79

17.35

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrtes Hohes Haus! Sehr geehrte Zuseherinnen und Zuseher! Wir haben es gehört, ich darf es noch einmal kurz und prägnant zusammenfassen: Mit den vorliegenden Änderungen des Bundesstraßengesetzes schaffen wir mehr Rechts- und Planungssicherheit für

hochrangige Infrastrukturvorhaben. Einmal mehr zeigt die Praxis, dass diese komplexen UVP-Verfahren häufig länger als fünf Jahre dauern. Ohne diese Anpassung könnte die Rechtswirkung einer Planungsgebietsverordnung bereits während eines noch laufenden Genehmigungsverfahrens erlöschen. In der Folge müsste unter Umständen eine neue Verordnung erlassen werden, obwohl sich das Projekt selbst nicht verändert hat.

Mit der vorliegenden Regelung stellen wir sicher, dass Planungsgebietsverordnungen ihre Wirkung während eines laufenden UVP-Verfahrens behalten. Das schafft Rechtssicherheit für alle Beteiligten, vermeidet unnötigen Verwaltungsaufwand und sorgt für verlässliche Rahmenbedingungen bei der Planung und Umsetzung wichtiger Infrastrukturprojekte.

Darüber hinaus schaffen wir mit der Änderung im Bundesstraßengesetz die Voraussetzung für einen raschen und bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang des hochrangigen Straßennetzes. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende und setzen gleichzeitig die Vorgaben der EU-Verordnung über den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe national konsequent um.

Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Elektromobilität weiter an Attraktivität gewinnt, und das ist ganz klar unser Ziel. Gerade entlang von Autobahnen und Schnellstraßen braucht es ein ausreichendes Angebot an leistungsfähigen Ladepunkten, um den steigenden Bedarf für Nutzerinnen und Nutzer entsprechend decken zu können.

Derzeit können bestehende Konkurrenzklauseln und Schutzzonen den Ausbau der Ladeinfrastruktur erschweren oder auch verzögern. Mit der vorliegenden Regelung schaffen wir daher eine gezielte bundesstraßenrechtliche Grundlage, damit Ladeeinrichtungen künftig auch innerhalb solcher Schutzzonen errichtet werden können, wenn dies für einen bedarfsgerechten Ausbau wirklich erforderlich sein sollte.

Darüber hinaus schaffen wir die Möglichkeit, an Standorten mit Ladeinfrastruktur, soweit noch nicht vorhanden, auch begleitende Serviceeinrichtungen, insbesondere Sanitäranlagen und Gastronomieangebote, neu zu errichten. Damit verbessern wir die Aufenthaltsqualität während des Ladevorgangs und schaffen ein modernes, nutzungsorientiertes Infrastrukturangebot.

Insgesamt setzt die Novelle einen weiteren wichtigen Schritt für eine zukunftsfitte, leistungsfähige und klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur für ganz Österreich. – Danke schön. *(Beifall bei SPÖ, ÖVP und NEOS.)*

17.38

Präsidentin Doris Bures: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Wolfgang Moitzi.

RN/80

17.38

Abgeordneter Wolfgang Moitzi (SPÖ): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Minister! Ich wundere mich eigentlich, dass die Grünen heute nicht zustimmen, denn mittlerweile zeigen die Zulassungsstatistiken für das

Jahr 2026: Zwei Drittel aller neu zugelassenen Autos in Österreich haben alternative Antriebe. Das ist die Realität.

Die Realität ist aber auch, dass der Herr Bundesminister in seinem Zuständigkeitsbereich Asfinag-Rastplätze übernommen hat, und von 60 Rastplätzen haben bis jetzt ganze null Schnelllader für Pkws, Lkws und Busse haben.

Diesen untragbaren Zustand ändern wir endlich. Wir brauchen am höherrangigen Straßennetz dringend eine gute Schnellladeinfrastruktur, damit die Leute nicht abfahren müssen und wir wieder Umgehungsverkehr haben und damit endlich die Möglichkeit besteht, dass man am höherrangigen Straßennetz in Österreich schnell, kostengünstig und bequem tanken kann. *(Beifall bei SPÖ, ÖVP und NEOS.)*

Es freut mich, dass wir heute diese Novelle auf den Weg bringen, denn die Verkehrswende wird uns nur dann gelingen, wenn wir auch die Infrastruktur entsprechend ausbauen, und die Ladeinfrastruktur ist ein wesentlicher Teil davon. Deshalb ist es so wichtig, dass wir heute die Konkurrenzklauseln und den Gebietsschutz deutlich aufweichen, damit einzelne Konzerne nicht mehr die Möglichkeit haben, den Ausbau der Infrastruktur zu verhindern. Die Asfinag hat jetzt schon 21 von 60 Rastplätzen ausgeschrieben – hoffentlich werden im Jahr 2027 die ersten Rastplätze auch wirklich gebaut werden, damit wir die Verkehrswende infrastrukturell gut unterstützen können.

Bei der FPÖ glaubt man ja nicht so an die Elektromobilität, aber bei den Grünen schon: Vielleicht gehen Sie noch einmal in sich und stimmen dieser Novelle zu, weil es extrem wichtig ist, dass das höherrangige Straßennetz endlich eine gute

Infrastruktur bekommt. – Vielen Dank. *(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP. – Abg. Gewessler [Grüne]: Gehts noch einmal in euch, diskutieren wir es im Ausschuss!)*

17.40

Präsidentin Doris Bures: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Lukas Brandweiner.

RN/81

17.40

Abgeordneter Lukas Brandweiner (ÖVP): Danke, Frau Präsidentin! Geschätzter Herr Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher hier und zu Hause vor den Bildschirmen! Ja, mit der heutigen Novelle des Bundesstraßengesetzes setzen wir gleich zwei wichtige Schritte.

Der erste Schritt betrifft die Planung unserer Straßeninfrastruktur. Es wurde schon mehrmals angesprochen: Große Infrastrukturprojekte brauchen Zeit, gerade umfangreiche Umweltverträglichkeitsprüfungen dauern oft länger als fünf Jahre. Bisher konnte das dazu führen, dass wichtige Planungsgrundlagen während eines laufenden Verfahrens ihre Gültigkeit verlieren. Das bedeutet natürlich mehr Aufwand, mehr Bürokratie und vor allem unnötige Verzögerungen. – Genau das verhindern wir mit dieser heutigen Novelle.

Der zweite Schritt schafft die Voraussetzung für einen raschen Ausbau der Ladeinfrastruktur. Ich fahre nun selbst bereits das vierte Jahr elektrisch und ehrlich gesagt kommt es natürlich immer wieder vor, dass man die nötigen Ladesäulen sucht. Je länger man fährt, umso erfahrener ist man und weiß, wo man Ladesäulen findet, aber es braucht da definitiv noch mehr.

Die Elektromobilität wächst: Wir haben mittlerweile knapp 290 000 vollelektrische Pkw auf Österreichs Straßen. Diese Entwicklung zeigt, dass die Nachfrage da ist, und jetzt muss eben auch die Infrastruktur Schritt halten. Genau das schaffen wir mit dieser Novelle: Bis 2030 soll entlang hochrangiger Straßennetze im Durchschnitt alle 25 Kilometer eine Lademöglichkeit für Pkw zur Verfügung stehen. Gleichzeitig schaffen wir aber auch die Voraussetzungen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur im Schwerverkehr. Wir stellen außerdem sicher, dass bestehende Schutzzonen den Ausbau der Ladeinfrastruktur künftig nicht blockieren können. Wer selbst investiert, kann das natürlich auch weiterhin machen; für Fälle, in denen das nicht geschieht, und wenn dadurch der notwendige Ausbau verhindert wird, schaffen wir eine klare gesetzliche Grundlage verbunden mit fairen Entschädigungsregelungen.

Ich kann nur darum bitten, dass hier alle zustimmen. Etwas überrascht bin ich schon von den Grünen: Die sind – nicht nur heute, sondern eh oftmals – gegen alles (*Abg. **Gewessler** [Grüne]: Wir wären nur für eine gescheite parlamentarische Befassung ...!*), aber gerade bei diesem Punkt bin ich überrascht, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur ausgebremst wird. Vielleicht erleben wir doch noch eine Kehrtwende und Sie stimmen zu. (*Abg. **Gewessler** [Grüne]: ... nicht einfach irgendwo mit anhängen!*) Jedenfalls bitte ich um diese Zustimmung und danke dem Herrn Minister für die gute Zusammenarbeit. (*Beifall bei der ÖVP sowie der Abgeordneten **Erasim** [SPÖ] und **Shetty** [NEOS].*)

17.43

Präsidentin Doris Bures: Zu Wort ist dazu nun niemand mehr gemeldet. Damit ist die Debatte geschlossen.

Wünscht der Herr Berichterstatter ein Schlusswort? – Das ist nicht der Fall.

RN/82

Abstimmung

Präsidentin Doris Bures: Wir kommen zur Abstimmung, die ich über jeden Ausschussantrag getrennt vornehme.

RN/82.1

Zu Tagesordnungspunkt 11 liegt ein **Rückverweisungsantrag** der Abgeordneten Elisabeth Götze vor. Ich lasse daher sogleich darüber abstimmen, den Gesetzentwurf in 582 der Beilagen nochmals an den Ausschuss für Verkehr und Mobilität zu verweisen.

Ich ersuche jene Damen und Herren, die dem zustimmen, um ein entsprechendes Zeichen. – Das ist die **Minderheit, abgelehnt.**

RN/82.2

Damit gelangen wir zur Abstimmung über **Tagesordnungspunkt 11:** Entwurf betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz geändert wird, samt Titel und Eingang in 582 der Beilagen.

Wer sich dafür ausspricht, den bitte ich um ein zustimmendes Zeichen. – Das ist mit Mehrheit so angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung. – Der Gesetzentwurf ist in dritter Lesung **mit Mehrheit angenommen.**

RN/82.3

Wir kommen zur Abstimmung über **Tagesordnungspunkt 12:** Antrag des Ausschusses für Verkehr und Mobilität, seinen Bericht 583 der Beilagen zur

Kenntnis zu nehmen.

Wer spricht sich für die Kenntnisnahme aus? – Der Bericht wurde **mit Mehrheit zur Kenntnis genommen**.