

19.38

Bundesrätin Mag. Nicole Schreyer (Grüne, Tirol): Hohes Haus! Sehr geehrter Herr Minister! Bei dieser Novelle geht es um die anstehenden Umsetzungen der letzten Änderung der EU-Wegekostenrichtlinie, die den Rahmen für die Lkw-Maut in Österreich vorgibt. Die Novelle ermöglicht es – wir haben es vorhin schon gehört –, dass Teile der externen Kosten, die aufgrund des Lkw-Verkehrs entstehen, nun auch den Lkws direkt angelastet werden. – So weit, so gut.

Möglich ist das allerdings nur in einem sehr restriktiven Rahmen, und dieser Rahmen ist insbesondere aufgrund der Anforderungen, die wir in Österreich vor allem im alpinen Raum haben, teilweise sehr nachteilig. Die Voraussetzungen, die wir haben, sind vor allem schmale Täler, in denen sich Lärm und Abgase richtig wohlfühlen. Vor allem im Winter kommt dann oft noch eine Inversionswetterlage dazu, die die Dunstglocke richtig schön über den Köpfen der Menschen hält.

Künftig könnten in sensiblen Gebieten, wo die externen Kosten verrechnet werden, die hart erkämpften Mautzuschläge nicht mehr eingehoben werden – also die Querfinanzierung für den Brenner Basistunnel. Das wird so nicht gemacht, weil die Querfinanzierung ja höher ist als die externen Kosten. Man muss sich für eines davon entscheiden, da werden also nicht die externen Kosten erhoben; dazu komme ich aber noch. Die Auswirkung dadurch ist aber generell, dass die Maut am Brenner sinkt, anstatt zu steigen.

Zur Erinnerung: Über den Brenner donnern jedes Jahr knapp 2 Millionen Lkws, gleichzeitig besteht dort die höchste Stickstoffdioxidbelastung Österreichs, es gibt gesundheitsschädliche Lärmbelastung für die Anrainer und extrem teure Straßenschäden.

2015 sind 2,1 Millionen Lkws durch Tirol gefahren, das sind doppelt so viele Transitfahrten wie auf allen großen Schweizer Alpenpässen zusammen. Während über die Schweizer Alpenpässe 67 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert werden, sind es in Österreich nur 32 Prozent; dazu komme ich dann später auch noch.

Das ist ein sehr kompliziertes System, ich probiere jetzt einfach, es ein bisschen zu erklären, um darzustellen, warum wir das nicht gut finden:

Derzeit nimmt die ASFINAG über die Lkw-Maut 1,3 Milliarden € ein. Die Mauttarife sind in ein Bonus-Malus-System nach Emissionsklassen gespreizt, so zahlen zum Beispiel ältere Lkws der Klasse Euro I mehr als die neuen Lkws der Klasse Euro VI. Künftig können, wie wir gehört haben, externe Kosten noch extra verrechnet werden, das sind

zirka 40 Millionen € im Jahr, die da noch dazukommen. Verglichen mit den 1,3 Milliarden € durch die Lkw-Maut generell sind die 40 Millionen € ja nicht mehr so viel.

Jetzt kommt der Punkt, der der Hauptgrund für unsere Ablehnung ist: Die Mautspreizung nach Emissionsklassen soll mit der Einführung dieser externen Kosten komplett wegfallen. Über die externen Kosten werden ältere Lkws zwar auch künftig grundsätzlich höhere Tarife bezahlen, aber die Spreizung wird dadurch reduziert. Das trifft jetzt ganz Österreich, und auf Straßen, auf denen ein Querfinanzierungszuschlag eingehoben wird, wie auf der Unterinntalstraße oder der Brennerstraße, soll die Spreizung nach Emissionsklassen überhaupt komplett wegfallen.

Das führt alle Bemühungen zur Ökologisierung der Maut komplett in die entgegengesetzte Richtung. Auf der gesamten Strecke durch Tirol entfällt dann ein wesentlicher Anreiz zur Umrüstung, zusätzlich gibt es in Tirol auch eine Umrüstungsförderung der Landesregierung, der Wirtschaftslandesrätin, nicht der grünen Landesrätin, die komplett konterkariert würde, und die Regelung ist auch gefährdend für das sektorale Fahrverbot (*Bundesminister Klug – den Kopf schüttelnd – : Nein!*), das jetzt in Kraft tritt und 200 000 Lkws – von diesen vorhin genannten 2 Millionen Lkws – von der Straße auf die Schiene bringen sollen. Das müsste gerade Ihnen ein großes Anliegen sein, Herr Bundesminister. Erst gestern haben Sie ein neues Fördersystem vorgestellt, das die Verlagerung von der Straße auf die Schiene vorantreiben soll – und heute soll schon wieder dagegen gearbeitet werden.

Mir ist gestern übrigens ein kleiner Zahlenfehler aufgefallen: Sie sprachen von einem Schienenanteil von 40 Prozent bis 2030, im BMVIT-Programm ist aber immer von 40 Prozent bis 2025 die Rede. (*Bundesminister Klug: Plus!*) Ich hoffe, dass das nur ein Versehen war; oder können Sie mir dazu genauere Auskunft geben? (*Heiterkeit des Bundesrates Mayer.*)

Abschließend möchte ich noch einmal kurz zusammenfassen: Diese Novelle ist nicht gut für den Klimaschutz in Österreich, sie konterkariert die Bemühungen für die Ökologisierung der Maut und ist nicht hilfreich bei der Verlagerung von der Straße auf die Schiene – darum gibt es von uns hier keine Zustimmung. (*Beifall des Bundesrates Stögmüller.*)

19.43

Vizepräsidentin Ingrid Winkler: Zu Wort gelangt nun Herr Bundesrat Dr. Köll. – Bitte.