

19.47

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Gerald Klug: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Österreich ist Bahnland Nummer eins in der Europäischen Union, sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr. Mit rund 1 426 Kilometern pro Jahr sind wir im Personenverkehr an der Spitze in der Europäischen Union, und im Güterverkehr sind wir auf Platz 4. Also wir können mit Fug und Recht behaupten, Österreich ist Bahnland Nummer eins. Selbstverständlich ergreifen wir verschiedene Maßnahmen, um in der Politik von der Straße auf die Schiene auch weiterhin erfolgreich zu sein, weil wir inhaltlich davon überzeugt sind, dass es die richtige Politik ist, aus vielerlei Überlegungen.

Sie haben in der Debatte schon vieles angesprochen: Es geht um Umweltbelastungen, es geht um Schadstoffausstoß und so weiter und so fort. Daher bin ich auch der Meinung, dass wir mit diesem neuen Mautsystem, nämlich mit der Aufnahme der sogenannten externen Kosten – Start 1. Jänner 2017 –, die richtigen Maßnahmen setzen, um einerseits mehr Transparenz und Planbarkeit und andererseits aber auch einen gewissen Lenkungseffekt zu erreichen.

Den Lenkungseffekt erreichen wir im Wesentlichen dadurch, dass wir die Lkw-Maut dahin gehend aufsetzen, dass wir sagen: einen Sockelbetrag für alle, je nach gefahrenen Kilometern, und einen sogenannten Aufschlag, der dann diese externen Kosten auch tatsächlich inkludiert, wie Lärmausstoß, Schadstoffausstoß, also tatsächlich zu einer Kostenwahrheit im Verkehr führt. Das war auch das, was die Grünen eigentlich immer gefordert haben.

Ich möchte in diesem Zusammenhang noch sagen, dass wir bei dem gesamten System nicht übersehen dürfen, dass auch der Euro VI bis 2021 zusätzlich einen Tarifbonus mit rund 20 Millionen € bekommen wird, weil er umweltverträglicher ist. Und entgegen der Meinung der Grünen – ich sage das inzwischen schon fast gebetsmühlenartig – zahlt der Euro VI am Brennerkorridor A12 und A13 auch nach Inkludierung der externen Kosten einen günstigeren Tarif als die sogenannten Stinker. Sehr geehrte Damen und Herren, meines Erachtens ist das ein neues Mautsystem im Lkw-Bereich, das zu mehr Transparenz, zu mehr Kostenwahrheit, aber auch zu mehr Planbarkeit führt.

Und was die Planbarkeit anlangt, komme ich zum Vorwurf des Kollegen Krusche und möchte Ihnen sagen: Das alles ist eng abgestimmt mit der Branche; wir führen dieses System also im Einvernehmen mit der Branche neu ein. Daher: Ihr Vorwurf geht in

diesem Bereich wirklich ins Leere, weil wir das mit der Branche sehr eng abgestimmt haben. Das ist mir als Verkehrsminister wichtig: Wir sind gut in der Zusammenarbeit mit der Logistik- und Transportwirtschaft. Und ich möchte das auch in Zukunft so halten.

Entschuldigen Sie, Frau Bundesrätin Schreyer, wenn ich jetzt ein Wort auf die Waagschale lege, aber wenn Sie mir als Verkehrspolitiklerin sagen, dass wir im Moment einen Modal Split von nur 33 Prozentpunkten hätten, dann muss ich Ihnen sagen: Ich lade Sie herzlich dazu ein, dieses Niveau international zu vergleichen. Und da möchte ich jetzt einen Punkt machen, einen Gedankenstrich, was immer Sie da gerne da hätten. Ich lade Sie wirklich ein, das international zu vergleichen.

Da Sie das Fördersystem angesprochen haben: Wenn wir Modal-Split-Politik machen und den nationalen Aktionsradius nutzen, den wir haben – der ist nicht grenzenlos, aber wir haben einen; im Schienengüterverkehr fördern wir zum Beispiel mit rund 100 Millionen € pro Jahr –, dann ist es meine Aufgabe, dass wir diese Förderung bestmöglich aufstellen, sodass wir den Modal Split sogar noch verbessern können.

Wir haben das mit Experten geprüft, auch in Abstimmung mit der Branche, die bessere Förderung der sogenannten ersten Meile und der letzten Meile – da geht es um Verladen und Entladen, wenn man in der Branche etwas versteht –, und wir erreichen damit trotz sehr hohem Niveau von 33 Prozent des Schienenverkehrs noch eine weitere Steigerung um einen Prozentpunkt. Oder wenn Sie das umrechnen wollen: minus 100 000 Lkw-Fahrten **pro Jahr** in Österreich.

Wenn das nach Ansicht der Grünen kein Fortschritt ist, dann tue ich mir wirklich schwer. Wir haben uns sehr bemüht, mit Ihrem Verkehrssprecher im Nationalrat ein Privatissimum auf die Beine zu stellen, aber inzwischen habe ich es aufgegeben. – Danke. *(Beifall bei der SPÖ und bei Bundesräten der ÖVP.)*

19.52