

16.54

**Abgeordneter Georg Willi** (Grüne): Wie hat der UN-Generalsekretär heute gesagt? – Gemütlichkeit ist etwas, was Österreich auszeichnet! (*Bundesminister Klug: Lassen Sie sich nicht verunsichern, die Zahlen sind falsch!*) – Das stimmt nicht!

Frau Präsidentin! Herr Minister! Meine Damen und Herren! Auf der Tagesordnung steht eine Bundesstraßen-Mautgesetz-Novelle. Ich möchte das Umfeld beschreiben, in dem diese Novelle erfolgt.

Erstens: Am 22. April, also vor sechs Tagen, hat unser Umweltminister in New York den Klimavertrag von Paris unterschrieben, feierlich, mit der Botschaft: Wir wollen Schadstoffe reduzieren, CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren. Wir wollen unseren Beitrag gegen den Klimawandel leisten.

Zweitens: Heute hat Klubobmann Schieder in seiner Rede zu UN-Generalsekretär Ban Ki-moon gesagt, dass es nicht reicht, nur Bekenntnisse zum Klimaschutz abzugeben, sondern dass man auch Taten folgen lassen muss. – Er hat vollkommen recht.

Drittens: Österreich hat ein riesiges Problem. Wir haben einen extrem hohen Anteil an Dieselaautos, an Dieserverbrauch, sind da EU-weit an der Spitze. Wir haben ein Vertragsverletzungsverfahren laufen, weil wir die NOx-Emissionsgrenzen nicht einhalten.

In der gesamten EU ist nur Luxemburg vom Minderungsziel, was die klimaschädlichen Gase betrifft, weiter entfernt als Österreich. Also wir sind Klimasünder Nummer zwei in der EU.

Viertens hat unser Umweltminister so wie wir Grüne gesagt: Das Dieselprivileg ist nicht zu halten. – Die VerkehrsreferentInnen der Bundesländer haben den Umweltminister und den Verkehrsminister ersucht, alles zu tun, um das Dieselprivileg wegzubringen. Sie tagen übrigens morgen in Niederösterreich, wo Kollege Rädler, der jetzt nicht im Saal ist, zu Hause ist.

Jetzt gibt es einen Brief jüngsten Datums des Finanzministeriums an genau diese Verkehrsreferenten, in dem steht – ich zitiere; das schreibt der Finanzminister als Antwort auf den Wunsch, das Dieselprivileg abzuschaffen –:

„Unbestritten führt die in Relation zu den Nachbarländern in der EU niedrige Besteuerung und damit der niedrige Dieselpreis dazu, dass viele internationale Frächter ihre Fahrzeuge in Luxemburg und in Österreich betanken. Daraus folgt gleichzeitig ein höheres Mineralölsteueraufkommen, das sich positiv auf das gesamte Steueraufkommen in Österreich auswirkt.“

Und weiters: „Eine Angleichung des Dieselsteuersatzes an jenen für Benzin würde den Transitverkehr nicht im Mindesten einschränken, würde jedoch zu einer wesentlichen Aufkommensreduzierung bei der Mineralölsteuer führen.“

Das heißt, der Finanzminister gibt zu, dass wir viel Tanktourismus haben. Übrigens: Das ist die Grafik, die das darstellt (*der Redner zeigt eine Grafik*), von einem Universitätsprofessor der Technischen Universität Wien. Er hat aufgezeigt, wie sich der Tanktourismus bei Diesel auswirkt. Der Finanzminister gibt also zu: Wir haben Tanktourismus, aber er bringt uns Geld.

Es gab einen berühmten Verräter, der für 30 Silberlinge verraten hat. Unser Finanzminister macht das eben für 400 Millionen €. Er verabschiedet sich von allen Klimazielen, die Österreich unterschrieben hat, und sagt: Lieber ist mir das Geld, als dass wir den Klimavertrag einhalten. – In solch einem Umfeld erfolgt jetzt diese Novelle, meine Damen und Herren! (*Zwischenrufe bei ÖVP und FPÖ.*) – Kollege Ottenschläger, Sie werden das dann entkräften.

Jetzt komme ich zum Inhalt dieser Novelle und darf dem Minister, damit er mitschauen kann, diese drei Abbildungen geben. (*Der Redner übergibt Bundesminister Klug besagte Abbildungen.*)

Das Bundesstraßen-Mautgesetz regelt neu, wie Lkw-Mauten einzuführen, einzuheben sind. Wir haben in Österreich eine Kilometerleistung von Lkws, die so ausschaut (*der Redner zeigt eine Tafel*): Da sieht man den Anteil an Euro-0- bis Euro-III-Lkws, Euro-IV-, Euro-V-, Euro-VI-Lkws. Die Zahlen sind von 2014; jüngere Zahlen gibt es nicht. Der Euro-VI-Anteil ist inzwischen ein bisschen höher, aber die Fahrleistung ist im Wesentlichen so, wie auf diesem Bild abgebildet.

Wir haben heute eine Spreizung der Mauttarife (*der Redner zeigt eine weitere Tafel*), die so ausschaut, dass ein älterer Lkw mehr bezahlt als ein neuerer, ein Euro VI. Das sieht man hier gut dargestellt.

Das heißt, die 1,3 Milliarden €, die die ASFINAG in Form von Lkw-Mauten einnimmt, teilen sich so auf, dass die älteren Stinker mehr bezahlen als die neueren Euro VI, und in Summe kommen da 1,3 Milliarden € an Infrastrukturbenutzungsgebühren herein.

Jetzt setzen die Bundesregierung und dann in der Folge das Parlament eine neue Bestimmung in der EU-Wegekostenrichtlinie um, für die Österreich fest gekämpft hat. Das ist gut, und es ist auch richtig, dass wir das umsetzen, denn es ist jetzt möglich, die externen Kosten, also Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung, einzupreisen und dafür eine höhere Maut zu verlangen. Das sieht man auf dieser Abbildung. (*Der Redner zeigt eine Tafel.*) Nur bei den externen Kosten geht es um

rund 50 Millionen €. Diese werden jetzt weiterhin klarerweise gespreizt: Der ältere Lkw zahlt mehr externe Kosten als der neue – logisch.

Aber in einem zweiten Schritt beinhaltet die Vorlage eine Gesetzesänderung, die sich desaströs auswirkt. Die Botschaft ist nämlich: Jeder Lkw zahlt gleich viel an Infrastrukturbenutzungsgebühren, wurscht, ob er alt oder neu ist. Das heißt, die bisherige Spreizung, die wir auf die Infrastrukturgebühren von in Summe 1,3 Milliarden € angewendet haben, wird auf den großen Kuchen der Mauteinnahmen **nicht mehr** angewendet. Und das führt in der Folge dazu, dass die älteren Lkws, die älteren Stinker, bei der Maut relativ bessergestellt werden als die Euro VI.

Das führt in Tirol – und da rede ich jetzt als Tiroler – auf der Strecke Kufstein–Brenner sogar dazu, dass die Euro-VI-Lkws – da gibt es nämlich diesen Querfinanzierungszuschlag statt der externen Kosten – eine Verteuerung hinnehmen müssen, während es für die älteren Lkws billiger wird. Das ist also völlig absurd, und das noch im Lichte einer wahrscheinlich drohenden Klage der EU, weil wir in Österreich dieses sektorale Fahrverbot auf der Inntal und Brenner Autobahn einführen wollen. (*Präsident Kopf übernimmt den Vorsitz.*)

Das heißt, in Summe beschließen Sie, wenn Sie das heute machen, ein Gesetz, bei dem die Botschaft lautet: Klimavertrag hin oder her; bei den Lkw-Mauten stellen wir die älteren Stinker besser als die neueren! (*Bundesminister Klug: Das ist ja falsch!*) – Herr Minister, widerlegen Sie es mir mit Zahlen, Daten und Fakten! (*Bundesminister Klug: Mach ich!*)

Das ist genau das, was in der Stellungnahme des Landes Vorarlberg drinnen steht (*Bundesminister Klug: Ist auch falsch!*), was in der Stellungnahme des Landes Tirol drinnen steht (*Bundesminister Klug: Auch falsch!*), und was Sie mit Ihren Leuten nicht widerlegen konnten. Ihre Leute haben sich im Übrigen eine ganze Stunde Zeit genommen und haben gesagt: Das Ganze ist eben einfacher. (*Abg. Jarolim: Ein was?*) – Es ist einfacher, wenn man das so macht. Das war das Argument. Das Zweite war: Die Reise geht ohnehin in Richtung Euro VI. Nur: Wenn man will, dass die Reise stärker in Richtung Euro VI, also neueste Lkw-Gruppe, geht, dann muss man die richtigen Signale senden. Und genau das tun Sie nicht. Und dass Sie da alle mitspielen, das verstehe ich nicht.

Es gibt aber eine kleine Chance; im Gesetz gibt es noch eine Kannbestimmung. Wenn man die voll ausnützt – nur ist es so nicht ausgemacht, der frühere Verkehrsminister und die Wirtschaftskammer haben das nämlich anders verkündet –, könnte man an

sich die jetzige Regelung beibehalten. Vom Inhalt des Gesetzes ist es an der Grenze, aber es wäre prinzipiell möglich.

Mein Wunsch, Herr Minister, ist, dass Sie bei den Mauttarifverordnungen der nächsten Jahre bei der Spreizung der Infrastrukturbenützungsgebühren bleiben. Wenn Sie es nämlich nicht tun, sind wir mit unseren ganzen Klimaverträgen, die wir unterschrieben haben oder zu denen wir gesagt haben, da machen wir etwas, so etwas von unglaublich, dass es nicht mehr auszuhalten ist. – Vielen Dank. *(Beifall bei den Grünen.)*

17.04

**Präsident Karlheinz Kopf:** Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Hell. – Bitte.