

17.04

**Abgeordneter Johann Hell** (SPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Damen und Herren! Lieber Kollege Willi, wir haben uns, glaube ich, bei allen Diskussionen, bei denen wir gemeinsam aufgetreten sind, immer für Kostenwahrheit und Kostentransparenz eingesetzt. Genau diese Novellierung des Bundesstraßen-Mautgesetzes ermöglicht es erstmalig, in diese Richtung zu gehen.

Das Herzstück ist die Einhebung eines Mautaufschlages bei verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung durch Straßengüterverkehr auf dem österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz.

Zusätzlich werden mit dieser Novellierung heute hier auch technische Änderungen im Bundesstraßen-Mautgesetz und im ASFINAG-Gesetz vorgenommen. Es geht dabei um den Straftatbestand bei der Benützung von Sondermautstrecken ohne ordnungsgemäße Entrichtung des Entgeltes – da kommt es zu einem Verwaltungsstrafverfahren – oder auch um die Anpassung des Berechnungszeitraumes für die jährliche Valorisierung des Tarifes der Lkw-Maut an jenen der jährlichen Valorisierung der Vignette.

Es ist heute also ein historischer Schritt, dass externe Kosten, zum Beispiel für die Luftverschmutzung oder die Lärmbelastung, miteingerechnet und berücksichtigt werden.

Diese Novelle wird insgesamt einen wesentlichen Beitrag zur Kostenwahrheit und Kostentransparenz des Verkehrs leisten. Dies war ja, glaube ich, lange Zeit auch die Forderung der Grünen oder ist es noch immer. Die Mehreinnahmen müssen an den Bund abgeführt werden und werden für die nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen verwendet.

Ich darf auf zwei konkrete Punkte in der Diskussion eingehen. Der eine betrifft die emissionsklassenabhängige Bemautung. Diese entfällt nicht, sondern erfolgt künftig im Wege der Anlastung der externen Kosten. Die maximale Spreizung wird ab dem Jahr 2017 am Basisnetz – das sind rund 90 Prozent des Streckennetzes – neu festgelegt. Schadstoffarme Fahrzeuge werden jedenfalls auch weiterhin tariflich erheblich begünstigt.

Der Euro-VI-Lkw wird darüber hinaus bis 2021 einen zusätzlichen Tarifbonus in der Höhe von insgesamt 20 Millionen € auf die Infrastrukturgebühren erhalten. Damit kommt der Euro-VI-Lkw auch am Brenner-Korridor der A 12 und A 13, wo eine zusätzliche Anlastung von externen Kosten aufgrund der bereits zusätzlich

eingehobenen Querfinanzierungszuschläge gemäß Wegkostenrichtlinie nicht erlaubt ist, in den Genuss eines geringeren Tarifes als die weniger umweltfreundlichen Fahrzeuge.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, mit dieser heutigen Beschlussfassung wird ein wesentliches Ziel der österreichischen Verkehrspolitik umgesetzt, bei der es darum geht, wirtschaftlich verträglich und kostentransparent Maßnahmen zu setzen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

17.08

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