

17.11

Abgeordneter Andreas Ottenschläger (ÖVP): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Es wurde jetzt sehr viel dazu gesagt, und ich kann vieles davon unterstreichen, vor allem auch den letzten Satz meines Vorredners Kollegen Pock.

Vielleicht nur zur Aufklärung für Sie hier im Saal und für unsere Zuseherinnen und Zuseher: Wovon reden wir hier eigentlich? Kollege Willi stellt es so dar, als würden wir jetzt darangehen, wie er es gerne bezeichnet, die alten Stinker irgendwie zu fördern.

Man muss schon eines dazu sagen – du hast das ja richtig dargestellt, und ich kann das auch veranschaulichen (*der Redner zeigt eine Tafel*) –: Die Fahrleistungen der Klassen Euro V bis VI, das sind die modernen Lkws, die schon wirklich wenig Schadstoffausstoß haben, die lärmarm sind, machten 2015 zirka 85 Prozent der Fahrleistungen im hochrangigen Straßennetz in Österreich aus, Euro V bis Euro VI zusammengefasst, wobei (*Zwischenruf bei den Grünen*) – lassen Sie mich kurz ausreden; er hat es ja selbst gesagt, ich kann es nur unterstreichen – der Anteil der Euro-VI-Klasse, also sozusagen der besten Klasse, stetig im Steigen ist. Warum ist das so? – Weil es auch betriebswirtschaftlich ... (*Zwischenruf des Abg. Walser.*) – Wir könnten jetzt viele Kurven herzeigen. Ich sage es Ihnen ja, Herr Professor, Sie können es sich dazudenken.

Also der Anteil der Euro-VI-Klasse steigt jährlich, der grüne Balken – in diesem Fall – steigt. Seien Sie froh! (*Abg. Willi verweist noch einmal auf seine Tafel.*)

Warum ist das so? – Das ist unter anderem deswegen so, weil das natürlich auch betriebswirtschaftlich für die Unternehmen sinnvoll ist – aber sie können es nur dann tun, wenn sie es sich auch leisten können. Die 15 Prozent, die, wie sie von euch bezeichnet werden, alten Lkws der Klassen Euro 0 bis Euro IV, das sind vor allem Fahrzeuge von Betrieben, von kleinen regionalen Betrieben. Das sind keine Transporteure mehr, sondern das sind hauptsächlich Betriebe, die aus der Bauwirtschaft sind, die eben von den Fahrleistungen her nur noch 15 Prozent Anteil haben; die wollen wir in diesem Zusammenhang nicht dramatisch weiter überstrapazieren. Deswegen – das muss man dazusagen, auch den Tiroler Unternehmern –: Das, was Sie wollen, ist, diese regionalen Betriebe stärker belasten. Und das wollen wir eben nicht.

Und das Zweite, lieber Kollege, ist – ich möchte es nur dazusagen –: Es ist ja so, dass ab dem Jahr 2017, es wurde auch schon dargestellt, eben die externen Kosten, wie

Luft- und Lärmverschmutzung, tatsächlich hinzugerechnet werden. Dann muss man hier aber ehrlicherweise auch dazusagen, dass die Dynamik wieder dahin geht, dass die Tarife dann auch wieder höher werden. Also wir bleiben ja nicht stehen, sondern auch das entwickelt sich weiter. Ich gehe davon aus, und wir werden das in zwei oder drei Jahren sicherlich gut an der Entwicklung der Kurven sehen können, dass die Fahrleistungen der Euro-VI-Lkws massiv weiter in die Höhe gehen und die der alten Lkws viel, viel geringer sein werden, allein aufgrund der Tatsache, dass die Tarife dann auch wieder in diese Richtung gehen.

Abgesehen davon muss man auch immer Folgendes dazusagen: Wir dürfen nur die Infrastrukturkosten hineinrechnen, die darstellbar sind, wir können sie nicht künstlich hochrechnen – und das ist geschehen. Man hat es ohnehin sehr ausgereizt; auf das, was EU-rechtlich möglich ist, hat man es hingerechnet, und das muss man in diesem Zusammenhang auch einfach sagen.

Zusammenfassend, meine Damen und Herren: Ich glaube, der Weg ist richtig. Er ist verträglich für die Wirtschaft auf der einen Seite, zeigt auf der anderen Seite aber auch im ökologischen Sinn in die richtige Richtung. – Vielen Dank. *(Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.)*

17.16

Präsident Karlheinz Kopf: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Schmid. – Bitte.