

18.40

Abgeordneter Georg Willi (Grüne): Herr Präsident! Herr Minister! Meine Damen und Herren! Ich lasse in dieser Frage nicht locker. Es geht um die Frage von ökologischen Mauten, nämlich Lkw-Mauten in Österreich.

Am letzten Freitag war im ORF folgender Satz zu hören – ich zitiere –: „Diese österreichische Mentalität – na irgendwie werden wir das schon organisieren – ist hier fehl am Platz.“

Von wem war dieser Satz? – Von Vizekanzler Mitterlehner. Er hat sich auf diese ganzen Umstände rund um die Aufhebung der Bundespräsidentenwahl bezogen. Als ich diesen Satz gehört habe, habe ich aber an jemand anderen gedacht, an die Wirtschaftskammer, den Generalsekretär, der der Herr Vizekanzler einmal war, an den Satz „Na irgendwie werden wir das schon organisieren“. Was im Bereich der Lkw-Maut passiert, ist genau das, was der Vizekanzler mit diesem Satz ausgedrückt hat.

Ich komme zurück zur EU-Wegekostenrichtlinie. Österreich hat sich sehr verdient gemacht, die Wegekostenrichtlinie zu verbessern. Dank der österreichischen Initiative sind zwei Dinge geschehen: Es wurde einerseits der Querfinanzierungszuschlag eingeführt, andererseits kamen Teile der externen Kosten in die Wegekostenrichtlinie hinein. (*Abg. Moser: Dank Lichtenberger und ...!*) – Auch dank Leichtfried, der war da federführend dabei, hautnah am Geschehen dabei. Herr Minister! Ich bedanke mich heute dafür, dass Sie mit Ihrer Banknachbarin im EU-Parlament, Eva Lichtenberger, für diese Dinge eingetreten sind. (*Beifall bei den Grünen.*)

Jetzt zeige ich Ihnen, wie die Maut heute ist. (*Der Redner stellt eine Tafel mit der Aufschrift „Mautspreizung derzeit für schwere LKW“ vor sich auf das Rednerpult.*)

Heute haben wir eine Mautspreizung, da werden die Infrastrukturkosten, die die Autobahnen verursachen, auf die Lkws umgelegt und eine Bestimmung in der Wegekostenrichtlinie angewendet, die da lautet: Bei der Festlegung der Mauten ist zu differenzieren zwischen den alten stinkenden Lkws und den neuen EURO VI. Heraus kommt dieses Bild: Der moderne Lkw EURO VI bezahlt richtigerweise weniger als der alte Stinker.

Jetzt haben wir mit der Zustimmung des Parlaments das Bundesstraßen-Mautgesetz geändert, und jetzt ist es möglich, die externen Kosten in die Maut einzuberechnen. Richtig, ein guter Schritt.

So. (*Der Redner stellt eine weitere Tafel mit der Aufschrift „Mauttarife neu“ vor sich auf das Rednerpult.*) Auf diesem Bild sehen wir die Infrastrukturkosten, das ist dieser

große Block, der macht für die ASFINAG 1,3 Milliarden € aus. Dazu kommen jetzt die externen Kosten, das sind zwischen 40 und 50 Millionen €, wie ausgerechnet wurde. Ein kleiner Teil der Mautkosten sind externe Kosten. In Prozenten ausgedrückt werden rund 97 Prozent der Mauten über die Infrastrukturgebühr eingehoben und rund 3 Prozent über die externen Kosten.

Was jetzt aber passiert ist, das ist das, was man mit „Na irgendwie werden wir das schon organisieren“ bezeichnen kann. Die Wirtschaftskammer hat sich wieder einmal durchgesetzt und hat gesagt: Damit wir zustimmen, dass ihr die externen Kosten einberechnen dürft, verlangen wir einen Deal, dass nämlich die Differenzierung der Maut beim großen Anteil bei den Infrastrukturkosten wegfällt. Das heißt, jeder Lkw einer Gewichtsklasse zahlt gleich viel, wurscht, ob er alt ist oder neu.

Das führt jetzt – und das ist mein drittes Bild (*der Redner stellt eine dritte Tafel mit der Aufschrift „Mautspreizung 2017 für schwere LKW“ vor sich auf das Rednerpult*) – zu folgender Situation: 2017 – und da nehme ich immer die verschiedenen Mautkategorien mit 100 Prozent an – wird es für die modernsten LKWs eine Preissteigerung um 16 Prozent geben. Und die größten Stinker werden gegenüber heute eine Preisreduktion um 1 Prozent erfahren. Das völlig falsche Signal!

Herr Minister! Jetzt haben Sie es in der Hand, dass Sie sagen: Was kümmert mich die Vereinbarung mit der Wirtschaftskammer vom Frühjahr? Ich bin ein neuer Minister. Ich habe das in Brüssel verhandelt, dass wir das ökologisieren. (*Heiterkeit bei den Grünen.*) Und ich erwarte mir – und in diese Richtung geht der Antrag –, dass Sie entsprechend handeln und die Lkw-Mauten ökologisieren.

Jetzt noch etwas: Wenn Sie es nämlich nicht tun, dann widersprechen Sie der EU-Wegekostenrichtlinie. Zweitens: Sie widersprechen sich selber oder, sagen wir, dem Bundeskanzleramt. Wir haben nämlich ein Vertragsverletzungsverfahren wegen Überschreitung der Stickoxide laufen. Im Antwortschreiben, in dem sich Österreich rechtfertigt, wieso das passiert ist, steht, dass Österreich diese Mautspreizung, wie wir sie heute haben, anwendet, also die alte Spreizung.

Da steht – ich zitiere –: Dies lässt darauf schließen, dass auch die seit 2010 eingeführte Spreizung der Mauttarife in den letzten Jahren einen entsprechenden Beitrag leisten konnte. – Das heißt, das Bundeskanzleramt brüstet sich mit der Mautdifferenzierung, die wir heute haben, nämlich bei den Infrastrukturkosten, und sagt: Gut sind wir, wir haben eh etwas getan.

Genau das, mit dem sich das Bundeskanzleramt heute brüstet, soll abgeschafft werden.

Noch ein letzter Satz: Es widerspricht auch dem, was wir morgen beschließen werden: das Klimaabkommen von Paris. Das zwingt uns – zum Glück, und alle sind dafür bis auf die berühmte FPÖ, die das nicht notwendig findet – zur Ökologisierung der Mauten.

(Abg. Pirkhuber: Ganz genau!)

Daher meine Bitte an Sie, Herr Minister, und meine Bitte an Sie, meine Damen und Herren: Bleiben wir auf dem richtigen Pfad der Ökologisierung der Lkw-Mauten und tun Sie das, was in der Wegekostenrichtlinie drinnen steht, Herr Minister! Darum ersuche ich Sie. *(Beifall bei den Grünen.)*

18.46

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